

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

國泰航空有限公司
(在香港註冊成立的有限公司)
(股份代號：00293)

公告
二零一六年中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		二零一六年	二零一五年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
收益	港幣百萬元	45,683	50,388	-9.3%
國泰航空股東應佔溢利	港幣百萬元	353	1,972	-82.1%
每股盈利	港仙	9.0	50.1	-82.0%
每股股息	港元	0.05	0.26	-80.8%
邊際利潤	%	0.8	3.9	-3.1 個百分點
財務狀況				
		六月三十日	十二月三十一日	
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	50,664	47,927	+5.7%
借款淨額	港幣百萬元	41,938	42,458	-1.2%
每股股東資金	港元	12.9	12.2	+5.7%
債務淨額股份比例	倍	0.83	0.89	-0.06 倍

營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空

		二零一六年	二零一五年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	14,929	14,598	+2.3%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	72,647	69,689	+4.2%
收入乘客運載人次	千位	17,249	16,800	+2.7%
乘客運載率	%	84.5	85.9	-1.4 個百分點
乘客收益率	港仙	54.3	60.4	-10.1%
運載貨物及郵件	千噸	866	868	-0.2%
貨物及郵件運載率	%	62.2	64.1	-1.9 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.59	1.93	-17.6%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	2.98	3.24	-8.0%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.11	2.12	-0.5%
飛機使用量	每日時數	12.1	12.2	-0.8%
航班準時表現	%	71.4	65.8	+5.6 個百分點

可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空及港龍航空

	可運載量			運載率(%)			收益率
	可用座位千米數/ 可用噸千米數(百萬) #						
	二零一六年	二零一五年	變幅	二零一六年	二零一五年	變幅	變幅
客運服務							
印度、中東、巴基斯坦及 斯里蘭卡	4,679	4,959	-5.6%	80.6	83.7	-3.1 個百分點	-7.5%
西南太平洋及南非	9,911	9,592	+3.3%	88.2	88.8	-0.6 個百分點	-14.0%
東南亞	10,662	10,221	+4.3%	85.1	83.1	+2.0 個百分點	-10.5%
歐洲	12,347	11,395	+8.4%	86.1	88.1	-2.0 個百分點	-12.6%
北亞	15,392	14,987	+2.7%	79.2	80.6	-1.4 個百分點	-8.2%
北美	19,656	18,535	+6.0%	86.2	89.3	-3.1 個百分點	-8.6%
整體	72,647	69,689	+4.2%	84.5	85.9	-1.4 個百分點	-10.1%
貨運服務	8,021	7,971	+0.6%	62.2	64.1	-1.9 個百分點	-17.6%

客運服務的可運載量以可用座位千米數計算，貨運服務的可運載量則以可用噸千米數計算。

客運服務

- 中國內地經濟放緩，加上其他地區脆弱的經濟情況，為企業旅遊帶來限制，因而令頭等及商務客艙的需求受到不利影響，尤以長途航線為甚。
- 儘管長途航線的可載客量增加百分之四點七，長途航線的收益卻低於二零一五年同期。
- 頭等及商務客艙的收益率及運載率均低於二零一五年上半年，經濟客艙的收益率於二零一六年第二季轉弱。
- 港幣及美元的相對強勢，對中國內地、澳洲、加拿大、歐洲及南非航線的收益造成不利影響。
- 燃油附加費自二月起暫停徵收，對收益率造成不利影響，其後儘管油價回升，期內餘下時間仍繼續停止徵收燃油附加費。
- 競爭激烈、不利的貨幣變動以及頭等及商務客艙的企業客運量大幅減少，使收益率進一步受到影響。
- 二零一六年上半年的乘客數量增加百分之二點七，惟略低於同期的可載客量增長，因此乘客運載率較去年同期下降一點四個百分點。
- 二零一六年上半年的可載客量增加百分之四點二，反映二零一五年下半年新航線的推出、二零一六年六月開辦馬德里航線及若干現有航線的班次增加。
- 國泰航空於六月開辦每周四班往返馬德里的航班，以波音777-300ER型客機營運，該航線廣受歡迎。公司將於九月開辦每周四班往返倫敦蓋特威克的航班，以空中巴士A350-900XWB型客機營運。
- 本年首兩個月，以香港為起點的客運需求殷切，但其後轉弱。以香港為起點的企業旅遊表現遠遜預期，尤以前往倫敦及紐約的航線為甚。客運量自二零零九年業務受金融風暴影響後首次下降。
- 我們以優惠票價售賣頭等及商務客艙機票給休閒旅客，以應對企業客運量的不足。
- 我們每周在香港推行fanfares票價優惠活動，履行為香港市場提供超值價格機票的承諾。
- 內地旅客訪港旅遊業務表現疲弱，我們因而爭取由中國內地經香港轉機的客運業務，並略見成效。二零一六年首六個月，前往澳洲及北美的過境客運需求殷切。

- 雖然其他航空公司及機場帶來激烈的競爭，以珠江三角洲為起點的客運需求殷切。
- 中東航線的運載率普遍高企，但低油價對中東的經濟造成不利影響，亦因此對以中東為起點的旅遊需求造成不利影響。
- 多哈航線於二月停辦，但仍繼續提供與卡塔爾航空在此航線的代號共享安排。
- 前往印度次大陸的航線需求、收益率及收益有所改善。曾受二零一五年地震拖累的尼泊爾航線，業務已見復甦。每日一班前往科倫坡的直航航班推出後廣受歡迎。
- 約翰內斯堡航線的需求穩定。
- 奧克蘭航線於二零一五年十二月至二零一六年二月採用波音777-300ER型飛機代替空中巴士A340-300型飛機營運，使可載客量增加。國泰航空與新西蘭航空就此航線訂立的策略協議已再獲批准，直至二零一九年十月三十一日。
- 澳洲航線需求強勁。中國內地的航空公司提供更多的可載客量，加上澳元疲弱，使收益率受壓。
- 東南亞航線表現令人滿意。
- 前往泰國的客運需求已逐漸恢復。
- 前往新加坡及馬來西亞的休閒旅遊需求殷切，但亦競爭激烈。
- 前往印尼的客運需求穩定。菲律賓航線的客運量受五月總統大選影響，其後恢復的情況較預期為慢。
- 國泰航空宣佈於二零一七年初停辦往返吉隆坡的服務，改由港龍航空營運這條每日提供四班航班的航線。
- 市場正在吸納歐洲航線（因推出新航線及部分現有航線採用較大型的飛機）所增加的可載客量。
- 倫敦及曼徹斯特航線受到英鎊疲弱及競爭激烈的不利影響，公司仍維持英國航線的市場佔有率。
- 儘管競爭激烈及兩岸直航服務增加，往返台灣的客運需求殷切。往來台灣至日本及韓國的客運需求良好，但因可載客量增加而令收益率受壓。
- 韓國航線的需求令人滿意，運載率高企，競爭激烈使收益率受壓。
- 前往日本的客運需求因日圓走強而受到不利影響。日本航線的競爭加劇。前往福岡的旅遊需求自二零一六年四月地震發生後一直疲弱。
- 美國航線的收益略為增加。頭等及商務客艙收益因企業客運量減少而受到不利影響，中國內地航空公司營運更多直航美國的航班而令競爭加劇，收益率因而受壓。
- 波士頓航線自二零一五年推出以來廣受歡迎。本年五月至八月間，每周航班由四班增至五班。
- 加拿大航線需求穩定，多倫多航線於暑期旺季由每周十班增至十二班。

貨運服務

- 儘管載貨噸數於第二季回穩，二零一六年上半年間的貨運需求普遍疲弱。低油價令航空公司不願削減可載貨量。競爭激烈及可載貨量過剩對收益率構成下調壓力，而（自四月起）停止在香港徵收燃油附加費及下調海外徵收的燃油附加費，同樣對收益率構成下調壓力。
- 香港及中國內地出口至北美的貨運量佔總貨運量的大多數，可載貨量過剩對運費構成嚴重的壓力。
- 二零一六年上半年每周前往北美的航班為三十三班，而二零一五年上半年則為每周三十七班。
- 人民幣疲弱，對來自中國內地的收益造成不利影響。
- 藥品及郵件（其收益率高於平均水平）的貨運量分別增加百分之八十及百分之十一。
- 往來印度次大陸的貨運需求增加，因此航班亦相應增加。以該區為起點的貨運收益率受壓。達卡因機場的擠塞問題而令出口貨運量受到限制。
- 亞洲區內的貨運需求殷切，但收益率受壓。
- 由西南太平洋前往中國內地的貨運量大幅增長。
- 東北亞的電子產品、機器及易變壞物品出口業務表現穩定，業績堅穩。但因一項產品回收事件引致二零一五年首季須將汽車配件由日本運往北美，二零一五年的貨運基數異常地高，因而扭曲了按年比較數據。
- 由美洲運送易變壞貨品至亞洲的貨運量大幅增長。
- 我們在五月與德國漢莎貨運就往來香港及歐洲的貨運航線簽訂商務合作協議，該協議將於二零一七年首季生效。
- 一架停用的波音 747-400F 型貨機及另一架該型號貨機分別於七月及八月交付波音公司，其餘兩架同型號的飛機將分別於八月及九月交付波音公司。
- 每周兩班往返波特蘭的貨運服務將於十一月開辦。
- 國泰航空服務的貨運站於二零一六年上半年處理八十二萬四千噸貨物，該貨運站為國泰航空、港龍航空、華民航空及其他十家航空公司處理貨物。

主席致函

國泰航空集團於二零一六年首六個月錄得應佔溢利港幣三億五千三百萬元，而二零一五年同期的溢利則為港幣十九億七千二百萬元。每股盈利為港幣九仙，而去年首六個月則為港幣五十點一仙。二零一六年上半年的營商環境受到脆弱的經濟及激烈的競爭所影響。暫停徵收燃油附加費、部分市場貨幣疲弱、頭等及商務客艙（尤其是長途航線）需求疲弱，以及於香港轉機的乘客比例較高，令收益持續受壓，這些因素均使集團的業務表現受到影響。附屬及聯屬公司的貢獻有所增加。

集團於二零一六年首六個月的客運收益為港幣三百三十四億一千三百萬元，較二零一五年同期減少百分之七點八。可載客量增加百分之四點二，反映新航線的推出及其他航線的班次增加。運載率下跌一點四個百分點至百分之八十四點五。燃油附加費（自二月起）暫停徵收，對收益造成不利影響，其後儘管油價回升，期內餘下時間仍繼續停止徵收燃油附加費。收益率下跌百分之十點一至港幣五十四點三仙，反映停止徵收燃油附加費、競爭激烈及不利的貨幣變動。頭等及商務客艙的企業客運量大幅減少，尤以長途航線為甚。儘管長途航線的可載客量增加百分之四點七，長途航線的收益卻低於二零一五年同期。

集團於二零一六年首六個月的貨運收益為港幣九十四億一千五百萬元，較二零一五年同期減少百分之十七點二。國泰航空及港龍航空的可載貨量增加百分之零點六，運載率下跌一點九個百分點至百分之六十二點二，載貨噸數減少百分之零點二。儘管第二季載貨噸數轉趨穩定，期內整體市場表現疲弱。收益率下跌百分之十七點六至港幣一點五九元，反映競爭激烈、可載貨量過剩及（自四月起）暫停徵收燃油附加費。歐洲航線的需求持續疲弱，泛太平洋航線的需求轉弱。印度是少有需求上升的航線之一。我們因應需求調整貨機的可載貨量，並且增加利用客機腹艙運載貨物的比例。

儘管油價於第二季上升，國泰航空及港龍航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零一五年上半年減少港幣四十億二千三百萬元（或百分之三十一點九）。平均油價下跌百分之三十三點三，惟其影響因耗油量增加百分之二而被局部抵銷。燃油仍是集團最大的成本，佔二零一六年上半年營業成本的百分之二十九點一（二零一五年同期為百分之三十四點二）。燃油對沖虧損把油價下跌的影響局部抵銷。計及對沖虧損後，燃油成本較二零一五年上半年減少港幣三十三億六千萬元（或百分之二十點二）。

香港國際機場的擠塞問題及大中華區航空管制的限制繼續為集團帶來開支，集團正積極採取更多措施以提升運作的可靠性。

由於生產能力獲得改善，使二零一六年上半年非燃油成本的升幅低於可運載量的升幅，每可用噸千米的非燃油成本減少百分之零點五。面對收益疲弱，我們推出削減非營業成本的措施。集團正檢討生產能力及開支，停止聘用及替換在營運上的非關鍵員工，以及限制非必要的酌情支出。儘管採取了這些短期措施，集團仍繼續進行長期投資。

國泰航空於六月開辦往返馬德里的客運服務，該航線廣受歡迎。公司將於九月開辦往返倫敦蓋特威克的客運航班，以全新空中巴士 A350-900XWB 型客機營運。公司於二月停辦多哈航線，但繼續提供與卡塔爾航空在此航線的代號共享安排。港龍航空並無新航線於二零一六年上半年推出，其峴港、檳城、溫州及武漢航線的班次有所增加，而其克拉克及亞庇航線的班次則告減少。貨運網絡於二零一六年上半年並無變動，但將於十一月開辦往返波特蘭的貨運服務。我們繼續因應貨運需求調整可載貨量。

我們於五月、七月及八月分別接收首架、第二架及第三架空中巴士A350-900XWB型飛機，並訂於二零一六年其餘時間再接收九架同型號飛機。A350-900XWB型飛機具燃油效益，並符合我們所要求的航程、可運載量及營運經濟效益。於二零一六年上半年退役的空中巴士A340-300型飛機共有兩架，下半年將再有一架退役，其餘四架將於二零一七年退役。我們尚餘的三架波音747-400型客機將於十月底前退役。一架停用的波音747-400F型貨機及另一架該型號貨機分別於七月及八月交付波音公司，其餘兩架同型號貨機將分別於八月及九月交付波音公司。最後一架波音747-8F型貨機於八月接收。

全新空中巴士A350-900XWB型飛機配備最新的客艙、座椅及娛樂系統，並為乘客的流動裝置提供機上網絡接駁服務。位於溫哥華的全新貴賓室於五月啓用，而位於香港國際機場的「玉衡堂」商務客艙貴賓室則於六月重開。香港的G16貴賓室於七月關閉以進行翻新工程，將於二零一七年第二季重開。位於倫敦希斯路機場的全新頭等及商務客艙貴賓室將於二零一六年第三季啓用。

我們於一月宣佈，港龍航空的品牌將革新為「國泰港龍航空」，以拉緊兩個品牌之間的連繫。首架配以「國泰港龍航空」新形象的飛機於四月投入服務。

前景

預計下半年的營商環境繼續受到上半年所面對的不利因素所影響，因此整體業務前景仍然充滿挑戰。預期客運業務的收益率仍然受壓，而可載貨量過剩及脆弱的經濟亦會削弱貨運業務的需求。今年油價上升，但仍低於過往時期。油價下跌所帶來的好處將繼續被燃油對沖虧損局部抵銷。燃油附加費仍暫停徵收。在如此困難的環境下，集團將管理可運載量及致力令營運效益獲得進一步的提升，並繼續以審慎的態度管理成本。

國泰航空集團以維持股東價值長期持續增長為策略目標。為此，我們將繼續發展富燃油效益的現代化機隊及加強航線網絡，並致力提供高標準的顧客服務。我們將繼續與國航發展策略夥伴關係。今年集團慶祝成立七十周年，我們將一如既往，繼續以堅定不移的態度履行對香港和港人的承諾。集團將繼續進行長期的策略投資，以發展和加強香港作為亞洲首要航空樞紐的地位。

主席

史樂山

香港，二零一六年八月十七日

綜合損益及其他全面收益表

截至二零一六年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
收益			
客運服務		33,413	36,226
貨運服務		9,415	11,376
航空飲食、收回款項及其他服務		2,855	2,786
收益總額		45,683	50,388
開支			
員工		(9,867)	(9,373)
機上服務及乘客開支		(2,372)	(2,284)
著陸、停泊及航線開支		(7,376)	(7,266)
燃油(包括對沖虧損)		(13,259)	(16,619)
飛機維修		(4,170)	(3,653)
飛機折舊及營業租賃		(5,065)	(5,568)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(1,213)	(1,133)
佣金		(371)	(400)
其他		(1,326)	(1,730)
營業開支		(45,019)	(48,026)
營業溢利	4	664	2,362
財務支出		(851)	(686)
財務收入		244	127
財務支出淨額		(607)	(559)
應佔聯屬公司溢利		683	771
除稅前溢利		740	2,574
稅項	5	(237)	(444)
本期溢利		503	2,130
非控股權益		(150)	(158)
國泰航空股東應佔溢利		353	1,972
本期溢利		503	2,130
其他全面收益			
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		4,046	2,713
可供出售財務資產的價值重估		73	103
應佔聯屬公司其他全面收益		(180)	(674)
海外業務換算產生的滙兌差額		(493)	3
本期除稅後其他全面收益	6	3,446	2,145
本期全面收益總額		3,949	4,275
應佔全面收益總額			
國泰航空股東		3,799	4,117
非控股權益		150	158
		3,949	4,275
每股盈利(基本及攤薄)	7	9.0 仙	50.1 仙

綜合財務狀況表

二零一六年六月三十日結算 – 未經審核

	附註	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
資產及負債			
非流動資產及負債			
物業、廠房及設備		98,987	100,552
無形資產		10,754	10,606
於聯屬公司的投資		22,487	22,878
其他長期應收款項及投資		5,026	5,069
遞延稅項資產		652	497
		137,906	139,602
長期負債		(49,624)	(49,867)
其他長期應付款項		(11,885)	(15,838)
遞延稅項負債		(9,878)	(9,278)
		(71,387)	(74,983)
非流動資產淨值		66,519	64,619
流動資產及負債			
存貨		1,449	1,366
貿易、其他應收款項及其他資產	9	8,464	9,715
待出售資產	10	1,449	1,497
流動資金		21,096	20,647
		32,458	33,225
長期負債的流動部分		(13,889)	(13,782)
相關已抵押存款		479	544
長期負債的流動部分淨額		(13,410)	(13,238)
貿易及其他應付款項	11	(19,915)	(23,025)
未獲運輸收益		(14,216)	(13,012)
稅項		(614)	(502)
		(48,155)	(49,777)
流動負債淨額		(15,697)	(16,552)
資產總值減流動負債		122,209	123,050
資產淨值		50,822	48,067
資本及儲備			
股本及其他法定資本儲備	12	17,106	17,106
其他儲備		33,558	30,821
國泰航空股東應佔資金		50,664	47,927
非控股權益		158	140
股東權益總額		50,822	48,067

附註：

1. 編制基準及會計政策

本中期財務報告是根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」）適用的披露條文編製，包括遵照由香港會計師公會頒佈的《香港會計準則》第 34 號「中期財務報告」的規定。本報告獲許可於二零一六年八月十七日發表。

除下文附註 2 所述外，本中期財務報表是根據二零一五年度財務報表所採納的會計政策、計算方法及陳述方式編製。

2. 會計政策變動

香港會計師公會已頒佈於集團本會計期首次生效的下述《香港財務報告準則》及《香港會計準則》修訂本：

- 《香港財務報告準則》修訂本「《香港財務報告準則》二零一二年至二零一四年周期的年度改進」
- 《香港會計準則》第 16 號及《香港會計準則》第 38 號「澄清折舊及攤銷的可接受方法」修訂本
- 《香港會計準則》第 1 號「財務報表之呈列：披露計劃」修訂本

採納該等修訂本對集團業績及財務狀況並無重大影響。

集團未有應用尚未在本會計期生效的新準則或詮釋。

3. 分部資料

(a) 分部業績

	截至六月三十日止六個月							
	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	45,083	49,822	600	566			45,683	50,388
分部之間的銷售	4	4	1,873	1,797			1,877	1,801
分部收益	45,087	49,826	2,473	2,363			47,560	52,189
分部業績	367	2,270	297	92			664	2,362
財務支出淨額	(539)	(495)	(68)	(64)			(607)	(559)
	(172)	1,775	229	28			57	1,803
應佔聯屬公司溢利					683	771	683	771
除稅前溢利							740	2,574
稅項	(237)	(441)	-	(3)			(237)	(444)
本期溢利							503	2,130

集團兩個可呈報的分部是按業務性質分類。航空業務分部包括集團的客運及貨運業務，非航空業務分部主要包括航空飲食、地勤、停機坪服務及貨運站。未分配業績指集團應佔聯屬公司溢利。

3. 分部資料 (續)

賺取收益的主要資產為由客運及貨運服務共同使用的機隊。管理層認為並無適合的基礎將該等資產及相關的營業成本分配至該兩個分部，故此在披露時，並不將客運及貨運服務分為不同的業務分部。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

(b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港及中國內地	22,712	24,699
- 日本、韓國及台灣	4,175	4,767
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	1,939	2,260
西南太平洋及南非	2,760	3,327
東南亞	3,837	4,179
歐洲	4,075	4,217
北美	6,185	6,939
	45,683	50,388

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡包括印度次大陸、馬爾代夫、中東、巴基斯坦、斯里蘭卡及孟加拉。西南太平洋及南非包括澳洲、新西蘭及非洲南部。東南亞包括新加坡、印尼、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南及柬埔寨。歐洲包括歐洲大陸、英國、斯堪的納維亞、俄羅斯、波羅的海國家及土耳其。北美包括美國、加拿大及拉丁美洲。按地域分析的分部業績因《二零一五年報告書》所列舉的理由而不予披露。

4. 營業溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 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		
- 租賃	1,017	1,129
- 擁有	2,870	3,174
無形資產攤銷	243	223
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	525	478
- 飛機及有關設備	1,592	1,675
- 其他	32	24
出售待出售資產盈利	(232)	-
待出售資產減值撥備	2	-
出售物業、廠房及設備虧損淨額	103	101
已支出的存貨成本	1,083	979
滙兌差額淨額	(10)	42
核數師酬金	6	7
非上市投資的股息收入	(15)	(74)

5. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	97	103
- 海外稅	119	116
- 歷年撥備不足	80	-
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	(59)	225
	237	444

香港利得稅以本期的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零一五年：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、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見《二零一六年中期報告》財務報表附註 21(d)）。

6. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於期內確認	551	(367)
- 轉撥至損益	3,990	3,316
- 已確認遞延稅項	(495)	(236)
可供出售財務資產的價值重估		
- 於期內確認	73	103
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於期內確認	(180)	(674)
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於期內確認	(493)	(7)
- 重新歸類至損益	-	10
本期其他全面收益	3,446	2,145

7. 每股盈利(基本及攤薄)

每股盈利是以國泰航空股東應佔溢利港幣三億五千三百萬元（二零一五年：港幣十九億七千二百萬元）除以期內已發行每日加權平均股份數目三十九億三千四百萬股（二零一五年：三十九億三千四百萬股）計算。

8. 股息

董事局已宣佈派發截至二零一六年十二月三十一日止年度的第一次中期股息每股港幣零點零五元（二零一五年：每股港幣零點二六元）。中期股息合共港幣一億九千七百萬元（二零一五年：港幣十億二千三百萬元），將於二零一六年十月四日派發予於二零一六年九月九日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一六年九月七日（星期三）起除息。本中期股息在報告日尚未確認為負債。

股東登記將於二零一六年九月九日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保享有第一次中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一六年九月八日（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。

9. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,270	5,360
衍生財務資產 – 當期部分	736	1,145
其他應收及預繳款項	2,332	3,083
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	126	127
	8,464	9,715

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除壞賬撥備)賬齡分析如下：		
當期	5,015	5,038
逾期一至三個月	133	167
逾期三個月以上	122	155
	5,270	5,360

集團通常給予顧客三十天信貸期，或依循當地同業有關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。

10. 待出售資產

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
待出售資產	1,449	1,497

11. 貿易及其他應付款項

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	4,988	5,341
衍生財務負債 – 當期部分	7,432	9,456
其他應付款項	7,112	7,732
應付聯屬公司賬項	218	227
應付其他關連公司賬項	165	269
	19,915	23,025

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	4,868	5,023
逾期一至三個月	111	308
逾期三個月以上	9	10
	4,988	5,341

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

12. 股本

	二零一六年 六月三十日		二零一五年 十二月三十一日	
	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				
六月三十日 / 十二月三十一日的結餘	3,933,844,572	17,106	3,933,844,572	17,106

於期內，集團並無購買、出售或贖回其任何股份（二零一五年：零）。於二零一六年六月三十日，已發行股份為 3,933,844,572 股（二零一五年十二月三十一日：3,933,844,572 股）。

13. 企業管治

國泰航空致力維持高水平的管治。在中期報告所述的會計期內，公司均有遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」）附錄十四《企業管治守則》內所載的所有守則條文，但下述條文除外，公司相信該等條文不能為股東帶來裨益：

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

公司已採納一套董事及有關僱員（如《企業管治守則》所界定者）進行證券交易的行為守則，其條款的嚴格程度不下於上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）。

在作出特定查詢後，公司所有董事已就本中期報告所涵蓋的會計期，確認已遵守標準守則及公司的董事進行證券交易行為守則所規定的標準。

二零一六年的中期業績已經公司的審核委員會及外聘核數師審閱。有關企業管治的詳細資料，請參閱《二零一五年報告書》及《二零一六年中期報告》。

14. 中期報告

《二零一六年中期報告》刊載上市規則要求的所有資料，將於二零一六年八月三十一日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站(www.cathaypacific.com)。印刷本將於二零一六年九月一日寄交選擇收取印刷本的股東。

15. 有關根據《公司條例》（第 622 章）第 436 條發佈「非法定賬目」的規定

有關載於《二零一六年中期報告》中作為比較數據的截至二零一五年十二月三十一日止年度財務資料並不構成公司於該年度的法定年度綜合財務報表，但摘自該等財務報表。

本文件內的非法定賬目（定義見《公司條例》（第 622 章）第 436 條（「該條例」））並非（在該定義內的）指明財務報表。截至二零一五年十二月三十一日止年度的指明財務報表已根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。核數師就該等指明財務報表擬備報告，該報告沒有保留或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就報告作保留的情況下以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜，亦未載有根據該條例第 406(2)或 407(2)或(3)條作出的陳述。

16. 報告期後事項

國航於二零一五年七月建議發行 A 股股票。中國證券監督管理委員會（「中國證監會」）發行審核委員會於二零一六年七月二十日已審核並初步通過該公司非公開發行 A 股股票的申請。國航在收到中國證監會的正式批准後，將另行發表公告。倘落實發行該等新股，公司於國航的持股量將被攤薄。

營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	變幅	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	變幅
員工	9,867	9,373	+5.3%	8,812	8,399	+4.9%
機上服務及乘客開支	2,372	2,284	+3.9%	2,372	2,284	+3.9%
著陸、停泊及航線開支	7,376	7,266	+1.5%	7,250	7,101	+2.1%
燃油(包括對沖虧損)	13,259	16,619	-20.2%	13,081	16,357	-20.0%
飛機維修	4,170	3,653	+14.2%	3,996	3,509	+13.9%
飛機折舊及營業租賃	5,065	5,568	-9.0%	4,994	5,482	-8.9%
其他折舊、攤銷及營業租賃	1,213	1,133	+7.1%	905	825	+9.7%
佣金	371	400	-7.3%	371	400	-7.3%
其他	1,326	1,730	-23.4%	2,221	2,406	-7.7%
營業開支	45,019	48,026	-6.3%	44,002	46,763	-5.9%
財務支出淨額	607	559	+8.6%	522	479	+9.0%
營業開支總額	45,626	48,585	-6.1%	44,524	47,242	-5.8%

- 集團營業開支總額減少百分之六點一至港幣四百五十六億二千六百萬元。
- 國泰航空與港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點二四元減至港幣二點九八元。

國泰航空及港龍航空營業業績分析

	截至六月三十日止六個月	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
航空公司除稅前(虧損)/溢利	(618)	1,323
稅項	(165)	(368)
航空公司除稅後(虧損)/溢利	(783)	955
應佔附屬及聯屬公司溢利	1,136	1,017
國泰航空股東應佔溢利	353	1,972

國泰航空及港龍航空營業業績分析 (續)

航空公司除稅前中期溢利/(虧損)變動分析如下：

	港幣百萬元	
二零一五年航空公司 除稅前中期溢利	1,323	
收益減少	(4,658)	<ul style="list-style-type: none"> - 客運服務收益減少，原因是收益率下跌百分之十點一及運載率下跌一點四個百分點，惟因可載客量增加百分之四點二而被局部抵銷。 - 貨運服務收益減少，原因是收益率下跌百分之十七點六及運載率下跌一點九個百分點，惟因可載貨量增加百分之零點六而被局部抵銷。
成本減少/(增加)：		
- 燃油(包括對沖虧損)	3,276	- 燃油成本主要因平均飛機燃油價格下跌百分之三十三點三而下降，惟降幅因耗油量增加百分之二及對沖虧損增加而被局部抵銷。
- 飛機維修	(487)	- 主要由於營運能力提升、維修費上升（因收費上調）及修理計劃增加（為改善飛機的可用性）而上升。
- 著陸、停泊及航線開支	(149)	- 主要由於航班班次增加而上升。
- 折舊、攤銷及營業租賃	408	- 主要由於三架空中巴士 A340-300 型飛機及四架波音 747-400F 型貨機折舊減少而下降。
- 員工	(414)	- 主要由於員工數目增加及工資調升而上升。
- 所有其他營業開支，包括機上服務、佣金、財務支出淨額及其他	83	- 主要由於若干營業開支淨減少而減少。
二零一六年航空公司 除稅前中期虧損	(618)	

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
燃油成本總額	8,769	12,876
燃油對沖虧損	4,490	3,743
燃油成本	13,259	16,619

財務狀況

- 物業、廠房及設備增加港幣二十四億三千七百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣十五億四千九百萬元和其他設備及樓宇港幣八億八千八百萬元。
- 借款總額減少百分之零點一至港幣六百三十億三千四百萬元，須於二零二七年或之前全數清還，主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，在扣除相關衍生工具後，其中百分之四十六為定息借款。
- 流動資金增加百分之二點二至港幣二百一十億九千六百萬元，其中百分之七十一以美元計算。
- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之一點二至港幣四百一十九億三千八百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金增加百分之五點七至港幣五百零六億六千四百萬元，部分原因是在現金流量對沖儲備中確認的未變現對沖虧損減少港幣四十億四千六百萬元，惟被保留溢利及其他儲備變動所抵銷。
- 債務淨額股份比例由零點八九倍減至零點八三倍。
- 集團的財務風險管理與貨幣、息率及燃油價格風險管理政策載於《二零一五年報告書》。

機隊資料*

飛機類型	二零一六年六月三十日各機隊的數目			總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數					選擇權	
	租賃				'16	'17	'18 及之後		'16	'17	'18	'19	'20		'21 及之後
	擁有	籌資	營業												
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	23	13	6	42					3	1	2				
A340-300	4	1		5											
A350-900			1	1	11 ^(a)	10	21					1			
A350-1000						26	26								
747-400	3			3											
747-400F 貨機	4			4 ^(b)											
747-400BCF 貨機			1	1					1						
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機	2	11		13	1 ^(b)		1								
777-200	5			5											
777-200F 貨機													5 ^(c)		
777-300	12			12		5 ^(d)	5								
777-300ER	19	11	23	53				2	2			19			
777-9X						21 ^(b)	21								
總數	72	42	31	145	12	10	52	74	2	6	1	2	20	5	
由港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		10	15					2	1	1	6			
A321-200	2		6	8							1	5			
A330-300	10		9 ^(e)	19				3	4		2				
總數	17		25	42				3	4	2	3	2	11		
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機	2	6	2	10					2						
747-400BCF 貨機			3 ^(e)	3				1	2						
總數	2	6	5	13				1	2	2					
總數合計	91	48	61^(e)	200	12	10	52	74^(d)	4	8	10	4	4	31	5

* 包括停用的飛機。於二零一六年六月三十日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

(a) 包括一架於二零一六年七月接收、營業租賃期為十二年的飛機，另一架於二零一六年八月接收。

(b) 二零一三年十二月，國泰航空與波音公司達成協議，購買二十一架新波音 777-9X 型飛機（於二零二零年後接收）、三架新波音 777-300ER 型飛機及一架新波音 747-8F 型貨機，以及出售六架現有波音 747-400F 型貨機。三架波音 777-300ER 型飛機已交付國泰航空，其中一架於二零一五年四月交付，一架於二零一五年七月交付，第三架於二零一五年九月交付。一架波音 747-8F 型貨機已於二零一六年八月交付國泰航空。四架波音 747-400F 型貨機已交付波音公司，其中一架於二零一四年十一月交付，一架於二零一五年七月交付，一架於二零一六年七月交付（於二零一四年一月停用），第四架於二零一六年八月交付。其餘兩架波音 747-400F 型貨機將於二零一六年底交付波音公司。

(c) 購買五架波音 777-200F 型貨機的購買權。

(d) 於二零一六年六月三十日，公司共有六十九架新飛機及五架二手的波音 777-300 型飛機將於二零二四年底前陸續接收。

(e) 在六十一架以營業租賃方式持有的飛機中，五十六架是向第三方租用，其餘五架該等飛機（三架波音 747-400BCF 型及兩架空中巴士 A330-300 型飛機）為集團內部租用。

其他附屬及聯屬公司回顧

- 華民航空有限公司於二零一六年上半年錄得的溢利低於二零一五年上半年。
- 亞洲萬里通有限公司於二零一六年上半年的溢利高於二零一五年上半年，反映營業額增加。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司於二零一六年上半年錄得的溢利低於二零一五年上半年。收益的增幅未能抵銷員工、維修及折舊成本上升。
- 國泰航空服務有限公司於二零一六年上半年的財務業績較二零一五年上半年有所改善，主要原因是客戶增加及有效管理營業成本。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零一六年上半年的財務業績遜於二零一五年上半年，反映加價幅度有限以及因勞工短缺而導致員工成本大幅上升。
- 集團應佔中國國際航空股份有限公司（「國航」）業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一六年中期業績包括國航截至二零一六年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零一六年四月一日至二零一六年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。國航截至二零一六年三月三十一日止六個月的業績大幅改善，反映油價下跌、客運需求殷切及因人民幣貶值而帶來的滙兌虧損減少。
- 中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）是中國內地提供航空貨運服務的主要公司，國泰航空持有其股本及經濟權益。國貨航於二零一六年上半年錄得虧損，而二零一五年上半年則錄得溢利。油價下跌所節省的成本未能抵銷美元借款的未變現滙兌虧損及因航空貨運市場競爭非常激烈而導致的收益率下降。

企業責任

- 二零一五年的國泰航空可持續發展報告將於二零一六年第三季發表，並登載於 www.cathaypacific.com/sdreport。
- 國泰航空參與由國際民航組織主持的環球市場措施技術專責小組，該小組引領業界工作，以促使航空公司承諾於二零二零年前實現碳中和增長，並就達成公平和公正的全球排放協議制定相關建議。
- 國泰航空的氣候變化策略，包括跟參與制定氣候變化及航空政策的監管機構及團體（國際航空運輸協會環境委員會、環球市場措施航空顧問小組[Airlines Advisory Group on Global Market-Based Measures]、可持續航空燃料使用者組織、可持續生物燃料圓桌會議及亞太航空公司協會）進行溝通，目的是加強各界對氣候變化問題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 集團根據歐盟排放交易計劃的規定，由外聘核數師於一月滙報旗下歐洲內部航班於二零一五年的排放數據，並於二月向英國環境部提交排放報告。外聘核數師已滙報國泰航空於二零一五年的溫室氣體排放數據。
- 香港特別行政區行政長官梁振英於一月為國泰航空舉辦的社區飛行活動擔任主禮嘉賓，該活動招待了約二百五十名來自基層家庭的香港居民乘坐波音777-300型客機作九十分鐘的飛行旅程。參加者大部分從來沒有乘搭飛機的經驗。
- 國泰航空透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。多位國泰航空員工於七月前赴尼泊爾，參與由聯合國兒童基金會舉辦的「零錢布施」實地考察活動，讓員工加深了解「零錢布施」計劃的善款如何用以改善基層兒童及其家庭的生活。

- 於二零一六年六月三十日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬三千七百名員工，其中逾二萬六千人為在港員工。國泰航空在全球僱用約二萬三千四百名員工，而港龍航空則僱用約三千三百名員工。國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事： 史樂山（主席）、朱國樑、何杲、馬天偉、丘應樺；
非常務董事： 蔡劍江、郭鵬、樊澄、邵世昌、宋志勇、施銘倫、施維新、趙曉航；
獨立非常務董事： 夏理遜、利蘊蓮、董立均及王冬勝。

承董事局命
國泰航空有限公司

主席
史樂山

香港，二零一六年八月十七日

公司網址：<http://www.cathaypacific.com>