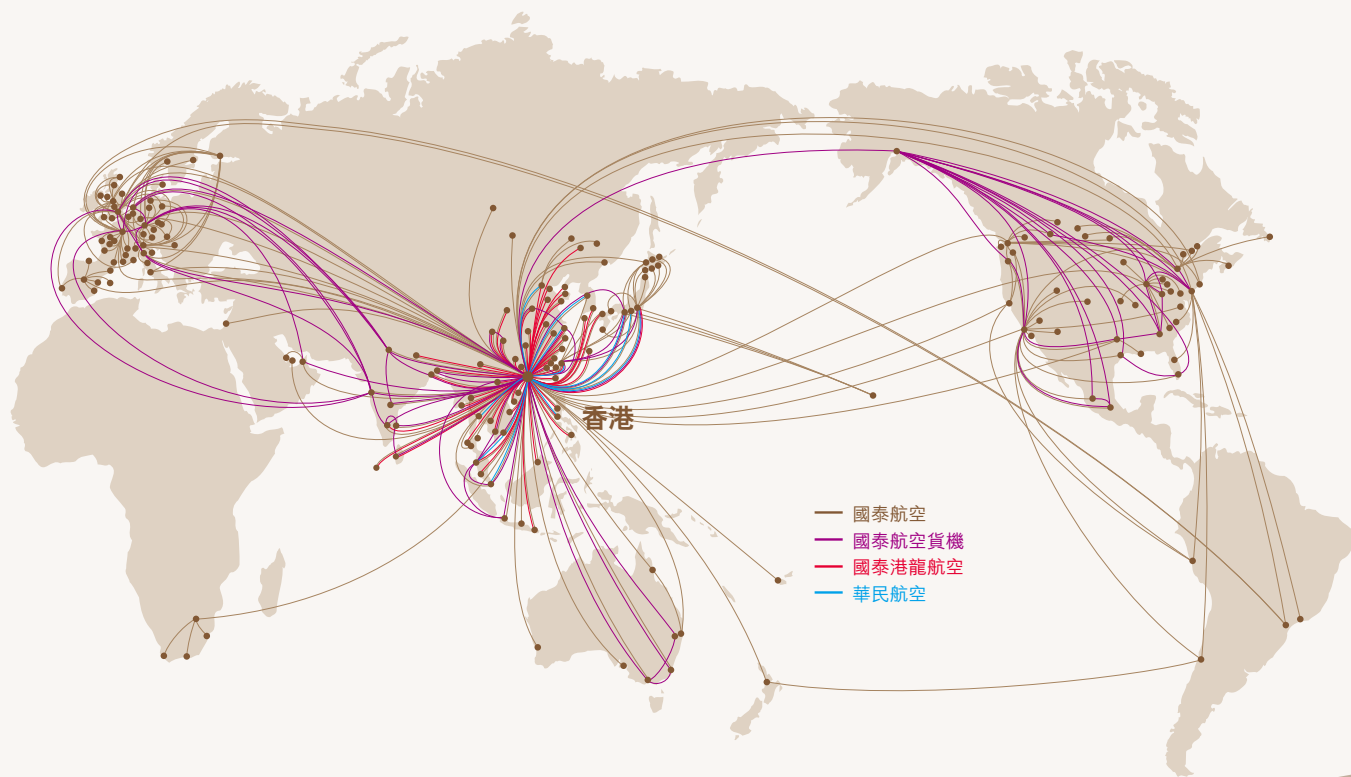


國泰航空有限公司

股份代號：00293

二零一七年中期報告





## 目錄

- 2 財務及營業撮要
- 3 主席致函
- 6 二零一七年中評述
- 14 業務回顧
- 18 財務評述
- 21 審閱報告
- 22 簡明財務報表
- 42 按上市規則所需提供的資料

## 公司資料

國泰航空有限公司是於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  
 國泰城南座七樓

電郵：ir@cathaypacific.com  
 電話：(852) 2747 5210  
 傳真：(852) 2810 6563

國泰航空的主要網址為 [www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)

國泰航空公司是一家在香港註冊及以香港為基地的國際航空公司，提供定期客運及貨運服務往來四十九個國家及地區共一百九十八個目的地。

國泰航空於一九四六年在香港成立。過去七十年間，國泰航空一直以港為家，並進行龐大投資，致力發展香港成為一個主要的國際航空樞紐。

國泰航空集團於二零一七年六月三十日營運二百零三架飛機。於當日國泰航空擁有一百四十四架飛機，其他投資還包括航空飲食及地勤服務公司，以及位於香港國際機場的企業總部及貨運站。國泰航空持續在香港進行龐大投資。於二零一七年六月三十日，已訂購五十三架新飛機，陸續於二零二四年底前接收。

港龍航空有限公司（「國泰港龍航空」）為國泰航空的全資附屬公司，是一家在香港註冊及以香港為基地的區域航空公司，營運四十六架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共五十六個目的地。國泰航空持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之十八點一三股權。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。國泰航空亦是香港華民航空有限公司（「華民航空」）的主要股東，華民航空是一家全貨運航空公司，在亞洲提供定期貨運航班。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬三千二百名員工，其中在香港僱用的員工約二萬五千九百人。國泰航空及其大股東太古股份有限公司（「太古公司」）及國航均為香港聯合交易所有限公司的上市公司。

國泰航空是環球航空聯盟「寰宇一家」的創辦成員，該聯盟的服務網絡覆蓋全球超過一千個目的地。國泰港龍航空是「寰宇一家」的同盟航空公司。

## 集團財務統計數字

		二零一七年	二零一六年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
業績				
收益	港幣百萬元	<b>45,858</b>	45,683	<b>+0.4%</b>
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	<b>(2,051)</b>	353	<b>-681.0%</b>
每股(虧損)/盈利	港仙	<b>(52.1)</b>	9.0	<b>-678.9%</b>
每股股息	港元	-	0.05	<b>-100.0%</b>
邊際(虧損)/利潤	%	<b>(4.5)</b>	0.8	<b>-5.3個百分點</b>
財務狀況				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	<b>53,077</b>	55,365	<b>-4.1%</b>
借款淨額	港幣百萬元	<b>55,046</b>	49,879	<b>+10.4%</b>
每股股東資金	港元	<b>13.5</b>	14.1	<b>-4.3%</b>
債務淨額股份比例	倍數	<b>1.04</b>	0.90	<b>+0.14倍</b>

## 營業統計數字 — 國泰航空及國泰港龍航空

		二零一七年	二零一六年	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	<b>15,190</b>	14,929	<b>+1.7%</b>
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	<b>73,444</b>	72,647	<b>+1.1%</b>
收入乘客運載人次	千位	<b>17,163</b>	17,249	<b>-0.5%</b>
乘客運載率	%	<b>84.7</b>	84.5	<b>+0.2個百分點</b>
乘客收益率	港仙	<b>51.5</b>	54.3	<b>-5.2%</b>
運載貨物及郵件	千噸	<b>966</b>	866	<b>+11.5%</b>
貨物及郵件運載率	%	<b>66.2</b>	62.2	<b>+4.0個百分點</b>
貨物及郵件收益率	港元	<b>1.66</b>	1.59	<b>+4.4%</b>
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	<b>3.14</b>	2.98	<b>+5.4%</b>
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	<b>2.17</b>	2.11	<b>+2.8%</b>
飛機使用量	每日時數	<b>12.3</b>	12.1	<b>+1.7%</b>
航班準時表現	%	<b>73.1</b>	71.4	<b>+1.7個百分點</b>

集團於二零一七年首六個月錄得應佔虧損港幣二十億五千一百萬元，與此相比，二零一六年同期錄得應佔溢利港幣三億五千三百萬元，而二零一六年下半年則錄得應佔虧損港幣九億二千八百萬元。二零一七年首六個月的每股虧損為港幣五十二點一仙，而去年首六個月則錄得每股盈利港幣九仙。

航空業的根本性結構轉變持續影響集團旗下航空公司的經營環境，並於二零一七年上半年帶來困難的營運條件。影響表現的因素大致與二零一六年相同，其中最重要的因素是與其他航空公司之間競爭激烈，其他主要的不利因素包括油價上漲（包括對沖的影響）、以其他貨幣賺取的收益面對港元走強的不利影響，以及飛機維修成本上升。

二零一七年上半年的業績受到數項特殊因素影響。歐洲委員會於三月發出裁決，指多家國際貨運航空公司（包括國泰航空）於二零零七年前就貨運附加費水平達成協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。歐洲委員會向國泰航空徵收罰款五千七百一十二萬歐羅（約相等於港幣四億九千八百萬元）。儘管國泰航空已向歐盟普通法院申請撤

銷該項罰款裁決，但仍已全數確認該項罰款。國航於三月宣佈完成發行十四億四千萬股A股股份，因而令國泰航空所持的國航股權由百分之二十點一三攤薄至百分之十八點一三，港幣二億四千四百萬元已確認為視作出售部分股份的盈利。國泰航空於四月悉數出售所持的中國民航信息網絡股份有限公司股權，因而獲得港幣五億八千六百萬元溢利。國泰航空於二零一七年上半年間展開為期三年的企業轉型計劃，以應付現時航空業所面對的根本性挑戰。我們於五月宣佈重組總部團隊架構，作為企業轉型計劃的一部分。相關的離職補償（港幣二億二千四百萬元）已確認於員工成本中。

國泰航空推行為期三年的企業轉型計劃旨在令回報高於資本成本以及降低非燃油的單位成本。然而，該計劃並不止於節省成本。我們必須加強品牌地位，同時在充滿挑戰的環境裏維持高標準、具聲望和卓越的特質，務求令收益及財務表現能夠長期持續回升，使我們從這個正面對根本性結構轉變的行業中脫穎而出。國泰航空期望藉著這次轉型，成為更精簡、更靈活和更具盈利能力的航空公司，以便應對不斷轉變的市場趨勢和客戶喜好。

## 業務表現

集團於二零一七年首六個月的客運收益為港幣三百二十一億五百萬元，較二零一六年同期減少百分之三點九。可載客量增加百分之一點一，反映特拉維夫航線的推出及其他航線的班次增加。運載率上升零點二個百分點至百分之八十四點七。收益率下跌百分之五點二至港幣五十一點五仙，反映所有等級客艙均競爭激烈，以及以其他貨幣賺取的收益面對港元走強的不利影響。

國泰航空於三月開辦往返特拉維夫的航班，該航線廣受歡迎。公司亦開辦了往返巴塞羅那的季節性航班（於七月），並將開辦往返基督城的季節性航班（於十二月）。於二零一七年至現時為止，已加開阿德萊德、波士頓、河內、胡志明市、倫敦蓋特威克、曼徹斯特、多倫多（六月至八月）及溫哥華航線的班次，並將於本年稍後時間加開馬德里、巴黎及三藩市航線的班次。利雅得航線於三月停辦。國泰航空於五月停辦往返吉隆坡的服務，改由國泰港龍航空營運這條每日提供四班航班的航線。國泰港龍航空將於十月開始停辦往返東京羽田機場的服務。國泰航空每周兩班前往俄勒岡州波特蘭市的貨運服務將於九月加開至每周三班航班。

貨運收益有所改善，反映需求強勁。載貨噸數的增長較可載貨量的增長為快，而由於（自四月起）恢復徵收燃油

附加費，加上市場對中國內地的出口需求有所改善，令收益率受惠。亞洲區內的貨運需求更為強勁而歐洲航線的貨運量增加。集團於二零一七年首六個月的貨運收益為港幣一百零五億一千五百萬元，較二零一六年同期增加百分之十一點七。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之二點三，運載率上升四個百分點至百分之六十六點二，載貨噸數增加百分之十一點五。收益率上升百分之四點四至港幣一點六六元。

國泰航空及國泰港龍航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零一六年上半年增加港幣二十八億七千一百萬元（或百分之三十三點四），反映平均油價上升百分之三十一點五及耗油量增加百分之一點六。燃油是集團最大的成本，佔二零一七年上半年營業成本總額的百分之三十點四（二零一六年同期為百分之二十九點一）。燃油對沖虧損已告減少，計及該等虧損後的燃油成本較二零一六年上半年增加港幣十六億七千八百萬元（或百分之十二點七）。

每可用噸千米的非燃油成本增加百分之二點八，撇除燃油及一次性項目後的升幅為百分之零點五。節省成本的措施抵銷了飛機維修、折舊及財務支出的上升。

來自附屬及聯屬公司的貢獻令人滿意。

我們於二零一七年首六個月接收六架空中巴士A350-900型飛機，並於七月再接收一架。現時機隊共有十七架空中巴士A350-900型飛機，預計於二零一七年餘下時間再接收五架同型號飛機。新飛機的營運成本較現有飛機低。該型號飛機廣受顧客歡迎，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。旗下最後四架空中巴士A340-300型飛機於上半年退役，一架波音747-400BCF型改裝貨機於六月退役，並於同月以濕租方式向阿特拉斯航空全球控股公司租用兩架波音747-8F型貨機。

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，這可從二零一七年上半年航班準時表現較去年同期提升一點七個百分點反映出來。

## 前景

國泰航空並不預期經營環境會在二零一七年下半年獲得重大改善。客運業務尤其會繼續受到其他航空公司的激烈競爭所影響，油價上升及國泰航空的燃油對沖持倉預期會對集團業績構成不利影響。然而，貨運業務前景樂觀，預計下半年需求強勁，可載貨量、收益率及運載率可望有所增長。企業轉型計劃預計於二零一七年下半年初見成效，並於二零一八年加快顯現。

集團現正推行企業轉型計劃、擴大航線網絡、加開最受歡迎航線的班次，以及增購富燃油效益的飛機，以應付航空業所面對的挑戰。這些措施有助國泰航空增加生產力及降低成本，同時提升顧客服務質素。我們繼續加強高質素的顧客服務，並對員工的質素、盡責和專業感到自豪。

新管理層正採取果斷的行動，使國泰航空及國泰港龍航空成為更完善的航空公司和更強健的業務，以更佳的生產力讓顧客獲益更多。深信國泰航空正依循正確的方向，以更精簡和更具競爭力的業務爭取強勁和持續的長期表現，同時加強品牌地位和顧客應享及期望的服務質素。在此充滿變化的時刻，集團員工仍然盡心盡力地提供優質的服務，在此謹向他們付出的努力和承擔表示謝意。

集團將繼續以堅定不移的態度履行對香港和港人的承諾，並繼續進行策略投資，以發展和加強香港作為亞洲最大的國際航空樞紐地位。

主席

**史樂山**

香港，二零一七年八月十六日

航空業的根本性結構轉變持續影響旗下航空公司的經營環境，並於二零一七年上半年帶來困難的營運條件。影響表現的因素大致與二零一六年相同，其中最重要的因素是與其他航空公司之間競爭激烈，其他主要的不利因素包括油價上漲（包括對沖的影響）、以其他貨幣賺取的收益面對港元走強的不利影響，以及飛機維修成本上升。客運收益受壓；貨運收益有所改善，反映需求強勁。燃油成本總額增加，但燃油對沖虧損減少。來自附屬及聯屬公司的貢獻令人滿意。集團已展開為期三年的企業轉型計劃旨在令回報高於資本成本，以及降低非燃油的單位成本。然而，該計劃並不止於節省成本。我們必須加強品牌地位，同時在充滿挑戰的環境裏維持高標準、具聲望和卓越的特質。國泰航空期望藉著這次轉型，成為更精簡、更靈活和更具盈利能力的航空公司，以便應對不斷轉變的市場趨勢和客戶喜好。

### 產品及服務屢獲殊榮

- 我們於二零一七年首六個月接收六架空中巴士 A350-900 型飛機，並於七月再接收一架。預計共有二十二架該型號飛機於年底前投入服務。新飛機的營運成本較現有飛機低。該型號飛機廣受顧客歡迎，配備最新的客艙、座椅及娛樂系統，並提供機上網絡接駁服務。
- 香港國際機場的 G16 貴賓室現正進行大規模翻新工程，其重新啟用日期將於適當時候公佈。位於新加坡樟宜機場的新貴賓室將於二零一七年第四季啟用。
- 國泰航空的飛機將於二零一七年八月展開頭等客艙翻新工程。

- 國泰航空及國泰港龍航空的機上娛樂系統推出更多影音內容。
- 國泰港龍航空在其空中巴士 A320 型飛機上推出無線機上娛樂的計劃於二零一七年五月完成。
- 國泰航空於二零一七年一月獲「航空事故資料評估中心」在全球最大型航空公司中選為二零一六年度最安全的航空公司。
- 國泰航空於二零一七年一月獲「The Design Air 2016 Awards」頒發以下獎項：最佳新機場貴賓室 — 「玉衡堂」商務貴賓室；最佳航空公司品牌；最佳特選經濟客艙設計 — 國泰航空空中巴士 A350 型飛機特選經濟客艙座位。
- 二零一七年二月，國泰航空於「Fortune 雜誌全球最具吸引力公司」選舉中獲航空公司組別第三名。
- 國泰航空於二零一七年二月獲頒「二零一六年空中酒窖大獎」的「最佳頭等艙葡萄酒」及「最佳頭等艙酒單」獎項。

### 發展空運樞紐

- 國泰航空及國泰港龍航空於二零一七年上半年的可載客量增加百分之一點一，反映特拉維夫航線的推出及部分現有航線的班次增加。國泰航空的可載客量增加百分之零點三，國泰港龍航空的可載客量則增加百分之七點五。
- 集團正積極採取更多措施以提升運作的可靠性，二零一七年上半年的航班準時表現與二零一六年同期相比有所改善。



- 每周四班往返特拉維夫的客運航班於三月開辦，該條以空中巴士 A350-900 型飛機運作的航線廣受歡迎。該航線將於二零一七年九月至十一月間加開航班，以應付季節性的需求。國泰航空已開辦往返巴塞羅那的季節性客運航班（二零一七年七月至十月），並將開辦往返基督城的季節性客運航班（二零一七年十二月至二零一八年二月），該等航線均以空中巴士 A350-900 型飛機運作。
- 我們於二零一七年六月加開班次往返倫敦蓋特威克（由每周四班增至每日一班）及曼徹斯特（由每周四班增至五班）。現時曼徹斯特航線以空中巴士 A350-900 型飛機運作，其班次將由二零一七年十二月開始增至每日一班。
- 由二零一七年十月開始，馬德里航線的班次將由每周四班增至五班。
- 由二零一七年十二月開始，巴黎航線的班次將由每周十班增至十一班。
- 我們於二零一七年三月加開航班往返波士頓（由每周四班增至每日一班）及溫哥華（由每周十四班增至十七班）。
- 為應付季節性的需求，多倫多航線於二零一七年六月至八月間每周加開四班航班（增至每日兩班）。
- 由二零一七年十月開始，三藩市航線的班次將增至每日三班（每周加開四班），而洛杉磯航線則由每周二十八班減至二十一班。
- 我們於二零一七年七月加開航班往返河內（由每周十班增至十二班）及胡志明市（由每周十八班增至十九班）。
- 由二零一七年七月開始，阿德萊德航線全年提供每周五班航班。
- 現時每周四班經開恩茲前往布里斯班的航班將於二零一七年十月至二零一八年三月間，改由前往該兩個城市的直航航班取代。布里斯班航線將每周提供十一班航班，而開恩茲航線則每周提供三班航班。
- 每日一班往返布里斯班的直航航班於二零一七年三月以空中巴士 A350-900 型飛機運作，以增加該航線的可載客量。
- 墨爾本航線於二零一七年三月增加可載客量。此前該航線僅以空中巴士 A330-300 型飛機運作，現時該航線每日提供的三班航班中，一班以波音 777-300ER 型飛機運作，一班以空中巴士 A350-900 型飛機運作，另一班則以空中巴士 A330-300 型飛機運作。
- 於二零一七 / 八年冬季期間，三藩市航線其中一班每日航班將以空中巴士 A350-900 型飛機取代波音 777-300ER 型飛機運作，墨爾本航線將再有一班每日航班以空中巴士 A350-900 型飛機取代空中巴士 A330-300 型飛機運作，珀斯航線的每日航班將以空中巴士 A350-900 型飛機取代空中巴士 A330-300 型飛機運作，而悉尼航線亦將再有一班每日航班以波音 777-300ER 型飛機取代空中巴士 A330-300 型飛機運作。
- 德里貨運航線的班次於二零一七年三月由每周四班增至五班。
- 真奈貨運航線的班次於二零一七年六月由每周四班增至六班。

- 我們於二零一七年六月以濕租方式向阿特拉斯航空全球控股公司租用兩架波音747-8F型貨機，藉此增加前往亞特蘭大、芝加哥、邁阿密及阿姆斯特丹的貨運班次，以及增加墨西哥貨運服務的可載貨量。
- 利雅得航線於二零一七年三月停辦。
- 於二零一七年十月，往來台北及福岡的航線將會停辦，而往來台北及東京成田機場的航線則加開每日第二班航班。
- 國泰港龍航空現時每日提供四班前往吉隆坡的航班，此航線過往由國泰航空營運。
- 國泰港龍航空將於二零一七年十月開始停辦往返東京羽田機場的服務。

## 機隊發展

- 於二零一七年六月三十日，國泰航空運作一百四十四架飛機，國泰港龍航空運作四十六架飛機，而華民航空則運作十三架飛機（集團合共運作二百零三架飛機）。集團已訂購五十三架新飛機，由現時至二零二四年間陸續接收。
- 我們於二零一七年首六個月接收六架空中巴士A350-900型飛機，並於七月再接收一架。預計於本年底將有二十二架該型號飛機投入服務。
- 空中巴士A350-1000型飛機（比空中巴士A350-900型飛機具有較長的航程和較大的可運載量）將於二零一八年開始接收，預計於二零二零年底前共有二十六架該型號飛機投入服務。

- 旗下最後四架空中巴士A340-300型飛機於二零一七年上半年間退役，一架波音747-400BCF型改裝貨機於二零一七年六月退役。
- 三架空中巴士A330-300型飛機於二零一七年上半年調至國泰港龍航空，其中兩架於二零一七年二月，一架於二零一七年三月。另外一架該型號飛機已於二零一七年七月進行調動。

## 科技著著領先

- 自助行李託運設施已於阿姆斯特丹、巴黎、新加坡及多倫多推出，而行李標籤設施亦已於多個機場推出。該等設施將於本年稍後時間和二零一八年於其他機場推出。
- 國泰航空網站的網上訂位系統展現新的面貌和更多功能。
- 新的網上辦理登機手續服務於二零一七年五月推出。
- 亞洲萬里通流動電話應用程式已作更新，使應用更方便，反應更快。

## 合作夥伴

- 國泰航空與加拿大航空於二零一七年一月簽訂代號共享及飛行常客計劃協議，國泰航空的「CX」代號已附加於加拿大航空若干加拿大國內航班，而加拿大航空的「AC」代號則已附加於國泰航空及國泰港龍航空前往東南亞的若干航班。

- 國泰航空於二零一七年三月與德國漢莎航空集團簽訂代號共享及飛行常客計劃協議。據此，國泰航空透過與德國漢莎航空、瑞士航空及奧地利航空簽訂的協議，將其代號共享網絡伸延至更多歐洲大陸航點。
- 國泰航空於二零一七年五月與「寰宇一家」夥伴成員西班牙國家航空公司簽訂代號共享協議，協議涵蓋西班牙國家航空往來馬德里至阿利坎特、巴塞羅那、畢爾包、帕爾馬、華倫西亞及里斯本的航班。
- 國泰航空於二零一七年七月與蒙古航空簽訂代號共享協議。根據協議，國泰航空的「CX」代號已附加於蒙古航空往來香港及烏蘭巴托的航班，而蒙古航空的「OM」代號亦已附加於國泰航空往來香港至布里斯班、墨爾本、珀斯、新加坡及悉尼的若干航班。
- 國泰港龍航空與深圳航空於二零一七年七月進一步擴展代號共享協議，使協議涵蓋深圳航空往來香港至哈爾濱、濟南及煙台的航班，以及國泰港龍航空往來香港至南京及西安的航班。深圳航空亦與亞洲萬里通訂立飛行常客計劃協議，該協議涵蓋中國內地的國內航班及往來中國內地至香港、澳門及台灣的航班。
- 國泰航空與德國漢莎貨運訂立的商務合作協議中有關香港往歐洲的貨運航線於二零一七年二月生效，而有關歐洲往香港的航線將於二零一八年第三季生效。
- 國泰航空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、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，由外聘核數師於二零一七年一月滙報旗下歐洲內部航班於二零一六年的排放數據，並於二零一七年二月向英國環境部提交排放報告。
- 集團所有空中巴士 A350-900 型飛機由圖魯茲出廠的交付航程所採用的燃油均含百分之十的生物燃油。
- 非牟利機構樂餉社收集國泰航空來港航機上未開啟的食物，該機構把剩餘的食物送予香港的慈善團體，以分配給有需要的人士。二零一七年上半年捐贈的剩餘食物超過一百一十五噸。
- 國泰航空於二零一七年三月參與世界自然基金會一年一度的「地球一小時」活動，關掉轄下樓宇及置於國泰城外的廣告牌的所有非必要燈光。
- 退役的空中巴士 A340 型飛機現以 PAMELA（空中巴士公司處理報廢飛機的先進管理流程）程序處理，使舊飛機能以可持續使用的方式拆解（及棄置或回收）。
- 我們與國航分享環保作業常規與經驗。

## 環保事宜

- 國泰航空參與國際民航組織的專責小組，該小組引領航空業界就達成公平、公正和有效的全球排放協議制定相關建議。
- 國泰航空是「富時社會責任指數」及「恒生可持續發展企業指數」的成分公司。我們已就「碳信息披露計劃」氣候變化及供應鏈意見調查作出回應。
- 國泰航空於二零一七年五月獲「香港環境卓越大獎」交通及物流業界別金獎。

- 我們特別安排一個晚上為員工播放紀錄片《A Plastic Ocean》，該片導演在放映後回應員工的提問。該影片現已安排在機上娛樂系統放映。
- 二零一六年的國泰航空可持續發展報告於二零一七年七月發佈，並登載於[www.cathaypacific.com/sdreport](http://www.cathaypacific.com/sdreport)。

## 回饋社會

- 香港特別行政區財政司司長陳茂波於二零一七年五月為國泰航空舉辦的社區飛行活動擔任主禮嘉賓，該活動特別招待約二百三十名來自香港基層家庭的人士乘坐波音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。「零錢布施」計劃的部分善款撥捐「國泰愛心兒童輪椅庫」。輪椅庫籌募的善款為患有神經肌肉病變的兒童提供經特別改裝的輪椅，自成立以來已籌得逾港幣一千六百萬元，逾四百九十名兒童受惠。
- 九名國泰航空員工於六月前赴緬甸，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。
- 由約一千五百名國泰航空員工組成的國泰義工隊服務香港社區，其「英語啟航」計劃曾幫助逾二千六百名學生改善英語水平。義工隊又從來港航班收集未開啟的食物和飲料，捐贈予有需要的家庭。

- 我們安排各界參觀位於香港國際機場的總部「國泰城」，二零一七年首六個月接待近七千名人士。
- 「國泰港龍航空飛行證書計劃」由國泰港龍航空與香港航空青年團及香港童軍總會合辦，參加者可獲得有關香港航空業的第一手知識，並由國泰港龍航空的飛行員給予個人指導。二零一七年的計劃於三月展開，參加者共三十人。至今修畢該計劃的參加者近二百五十人，其中近半數畢業學員已投身航空相關行業。

## 對僱員的承擔

- 於二零一七年六月三十日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬三千二百名員工，其中約二萬五千九百人為在港員工。國泰航空在全球僱用逾二萬二千八百名員工，而國泰港龍航空則僱用逾三千四百名員工。
- 國泰航空於二零一七年首六個月招聘約四百六十名員工，包括近一百七十名機艙服務員及約九十名飛行員；國泰港龍航空於同期招聘逾二百名機艙服務員及逾四十名飛行員。
- 集團於二零一七年五月宣佈裁減六百名總部員工，作為為期三年的企業轉型計劃的一部分。所有被裁減的員工可獲得離職補償，包括最多十二個月的薪金和延長的員工醫療福利。
- 國泰航空推出一項見習生計劃，供修讀資訊科技的非應屆畢業大學生參與。
- 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。

## 機隊資料\*

飛機類型	二零一七年六月三十日 各機隊的數目													選擇權		
	租賃			已確實訂購架數				營業租賃期滿架數								
	擁有	籌資	營業	總數	'17	'18	'19及之後	總數	'17	'18	'19	'20	'21		'22	'23及之後
<b>由國泰航空營運的飛機：</b>																
A330-300	20	12	6	<b>38</b>						3	1	2				
A350-900	11	3	2	<b>16</b>	6 <sup>(a)</sup>			<b>6</b>							2	
A350-1000						8	18	<b>26</b>								
747-400ERF 貨機		6		<b>6</b>												
747-8F 貨機	3	11		<b>14</b>												
777-200	5			<b>5</b>												
777-200F 貨機															3 <sup>(b)</sup>	
777-300	12			<b>12</b>		2	3	<b>5<sup>(c)</sup></b>								
777-300ER	19	11	23	<b>53</b>					1	2		5	4		11	
777-9X							21	<b>21</b>								
<b>總數</b>	<b>70</b>	<b>43</b>	<b>31</b>	<b>144</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>42</b>	<b>58</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	
<b>由國泰港龍航空營運的飛機：</b>																
A320-200	5		10	<b>15</b>						2	1	1	3	3		
A321-200	2		6	<b>8</b>								1	2	2	1	
A330-300	10		13 <sup>(d)</sup>	<b>23</b>					1	2	3	2	2	3		
<b>總數</b>	<b>17</b>		<b>29</b>	<b>46</b>					<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	
<b>由華民航空營運的飛機：</b>																
A300-600F 貨機	7	1	2 <sup>(e)</sup>	<b>10</b>						2						
747-400BCF 貨機			3 <sup>(f)</sup>	<b>3</b>					1	2						
<b>總數</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>13</b>					<b>1</b>	<b>4</b>						
<b>總數合計</b>	<b>94</b>	<b>44</b>	<b>65<sup>(d)</sup></b>	<b>203</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>42</b>	<b>58</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>3</b>

\* 於二零一七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) 其中一架該等空中巴士 A350-900 型飛機於二零一七年七月接收。

(b) 將於二零一九年或之前接收的飛機的購買權。

(c) 五架二手的波音 777-300 型飛機將於二零一八年開始陸續接收。

(d) 在六十五架以營業租賃方式持有的飛機中，五十七架是向第三方租用，其餘八架該等飛機（兩架波音 747-400BCF 型貨機及六架空中巴士 A330-300 型飛機）為集團內部租用。

(e) 兩架貨機以營業租賃方式租用，租約於二零一八年期滿。

(f) 該等貨機向國泰航空租用，其中一架於二零一七年七月退役。

## 其他附屬及聯屬公司回顧

### 香港華民航空有限公司 (「華民航空」)

- 華民航空是香港唯一的全貨運航空公司，由國泰航空持有六成股權，主要為敦豪國際速遞(DHL Express)營運貨運速遞服務。
- 華民航空營運八架公司擁有的空中巴士A300-600F型貨機、兩架以乾租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機、一架以濕租方式租用的波音767-300型貨機及三架以乾租方式向國泰航空租用的波音747-400BCF型改裝貨機。
- 華民航空每周提供往來曼谷、胡志明市、大阪、檳城(經胡志明市)、首爾、上海、新加坡、台北及東京各六班航班，以及每周往來北京、馬尼拉及名古屋各五班航班。
- 二零一七年上半年的航班準時表現(於十五分鐘內起飛)為百分之八十六。
- 與二零一六年上半年相比，二零一七年上半年的可載貨量減少百分之二點一至三億七千八百萬可用噸千米，運載率上升零點五個百分點至百分之六十五點五，而收入噸千米則減少百分之一點二至二億四千八百萬。
- 華民航空於二零一七年上半年錄得的溢利略高於二零一六年上半年。
- 國泰航空於二零一七年七月宣佈與敦豪國際速遞(DHL Express)訂立無約束力的諒解備忘錄，擬於二零一八年年底兩家公司的協議安排期滿時延長期限。

### 亞洲萬里通有限公司 (「亞洲萬里通」)

- 全資附屬公司亞洲萬里通為國泰航空集團管理旅遊獎勵計劃。現有會員逾九百萬人。
- 因營業額增加，亞洲萬里通於二零一七年上半年的溢利高於二零一六年上半年。

### 國泰航空飲食服務(香港)有限公司 (「國泰航空飲食服務」) 及海外航空飲食設施

- 全資附屬公司國泰航空飲食服務營運香港主要的航空飲食設施。
- 國泰航空飲食服務為香港四十八家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零一七年上半年平均每日生產八萬二千八百八十份機餐，平均每日服務二百零三班航班(較二零一六年上半年分別減少百分之一點三及增加百分之一點五)。
- 國泰航空飲食服務於二零一七年上半年錄得的溢利低於二零一六年上半年。收益的增幅未能抵銷員工及折舊成本的上升。
- 可提供百分之四十額外容量的擴建設施，於二零一七年五月投入運作。
- 海外航空飲食設施的溢利普遍符合預期。

### 國泰航空服務有限公司 (「國泰航空服務」)

- 全資附屬公司國泰航空服務於香港國際機場營運集團的貨運站。該貨運站每年可處理二百六十萬噸貨物。

- 國泰航空服務於二零一七年上半年處理九十七萬八千噸貨物，其中百分之四十九為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之三十三及百分之十八。
- 二零一七年上半年的財務業績較二零一六年上半年有所改善，主要原因是處理的貨物噸數增加及有效管理營業成本。

### 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，於二零一七年六月三十日為國泰航空及國泰港龍航空等共二十二家航空公司提供服務。
- 二零一七年上半年，香港機場地勤服務分別佔香港國際機場停機坪及地勤服務市場的百分之四十一點五及百分之十九點七。
- 與二零一六年上半年比較，二零一七年同期使用停機坪服務的航班減少百分之三點二，而使用地勤服務的航班則增加百分之零點一。
- 二零一七年上半年的財務業績遜於二零一六年上半年。客戶減少，而員工成本則大幅上升。

### 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，國泰航空於二零一七年六月三十日持有百分之十八點一三股權。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。二零一七年三月，國泰航空於國航的持股量因國航發行A股新股而由百分之二十點一三減至現有水平。

- 於二零一七年六月三十日，國航營運二百八十七條國內航線及一百二十一條國際（包括區內）航線，前往四十個國家及地區，包括六十六個海外城市、三個區內城市及一百一十五個國內城市。
- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一七年中期業績包括國航截至二零一七年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零一七年四月一日至二零一七年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。
- 國航截至二零一七年三月三十一日止六個月的業績倒退，反映錄得滙兌虧損及聯屬公司的貢獻減少。

### 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，國泰航空持有其股本及經濟權益。該公司的總部設於北京，但以上海浦東為主要營運基地。
- 於二零一七年六月三十日，國貨航機隊共有十五架貨機，提供貨運航班前往十個國內城市及十二個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫逾一百八十個目的地。
- 國貨航於二零一七年上半年錄得溢利，而二零一六年上半年則錄得虧損。收益率上升，將油價上升的影響抵銷有餘。

## 客運服務

集團於二零一七年首六個月的客運收益為港幣三百二十一億五百萬元，較二零一六年同期減少百分之三點九。可載客量增加百分之一點一，反映特拉維夫航線的推出及其他航線的班次增加。運載率上升零點二個百分點至百分之八十四點七。收益率下跌百分之五點二至港幣五十一點五仙，反映所有等級客艙均競爭激烈，以及以其他貨幣賺取的收益面對港元走強的不利影響。選乘頭等及商務客艙的非企業客戶增加，使頭等及商務客艙的運載率受惠。

二零一七年上半年國泰航空及國泰港龍航空的客運服務按地區劃分的可用座位千米數（「可用座位千米」）、運載率及收益率如下：

	可用座位千米（百萬）			運載率（%）			收益率
	二零一七年	二零一六年	變幅	二零一七年	二零一六年	變幅	變幅
印度、中東及斯里蘭卡	<b>4,242</b>	4,679	<b>-9.3%</b>	<b>83.6</b>	80.6	<b>+3.0</b> 個百分點	<b>-3.6%</b>
西南太平洋及南非	<b>10,069</b>	9,911	<b>+1.6%</b>	<b>85.2</b>	88.2	<b>-3.0</b> 個百分點	<b>-5.1%</b>
東南亞	<b>10,433</b>	10,662	<b>-2.1%</b>	<b>84.2</b>	85.1	<b>-0.9</b> 個百分點	<b>-2.7%</b>
歐洲	<b>13,548</b>	12,347	<b>+9.7%</b>	<b>89.0</b>	86.1	<b>+2.9</b> 個百分點	<b>-7.3%</b>
北亞	<b>15,349</b>	15,392	<b>-0.3%</b>	<b>80.0</b>	79.2	<b>+0.8</b> 個百分點	<b>-2.8%</b>
北美	<b>19,803</b>	19,656	<b>+0.7%</b>	<b>85.8</b>	86.2	<b>-0.4</b> 個百分點	<b>-7.7%</b>
整體	<b>73,444</b>	72,647	<b>+1.1%</b>	<b>84.7</b>	84.5	<b>+0.2</b> 個百分點	<b>-5.2%</b>

- 每周四班往返特拉維夫的航班於三月開辦，該條以空中巴士 A350-900 型飛機運作的航線所有等級客艙均廣受歡迎。該航線將於二零一七年九月至十一月間加開航班，以應付季節性的需求。國泰航空開辦往返巴塞羅那的季節性航班（二零一七年七月至十月），並將推出往返基督城的季節性航班（二零一七年十二月至二零一八年二月），該等航線以空中巴士 A350-900 型飛機運作。
- 我們以優惠票價售賣頭等及商務客艙機票給非企業客戶。
- 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。
- 農曆新年假期的需求強勁，但收益率受壓。
- 西南太平洋航線的表現遜於預期，需求疲弱。中國內地、香港和澳洲的航空公司提供的可載客量增加，使收益率及過境旅客人次受壓。
- 由於競爭加劇，尤其是廉價航空公司帶來的競爭，使往來香港與中國內地及東南亞之間的航線收益率受壓。
- 歐洲航線的需求增加，但比較基線較低，反映二零一六年初的安全問題。
- 往來馬德里的旅遊需求增加，前往巴塞羅那的夏季訂位情況相當強勁。



- 前往美國的旅遊需求疲弱。
- 前往加拿大的航線競爭加劇，對收益率構成更大的壓力，尤以表現較弱的季節為甚。
- 我們於二零一七年三月加開班次往返波士頓（由每周四班增至每日一班）及溫哥華（由每周十四班增至十七班）。
- 為應付季節性的需求，多倫多航線於二零一七年六月至八月間每周加開四班航班（增至每日兩班）。
- 由二零一七年十月開始，三藩市航線的班次將增至每日三班（每周加開四班），而洛杉磯航線則由每周二十八班減至二十一班。
- 二零一六年開辦的倫敦蓋特威克航線運載率高企，但其收益受到英鎊疲弱的不利影響。
- 我們於二零一七年六月加開班次往返倫敦蓋特威克（由每周四班增至每日一班）及曼徹斯特（由每周四班增至五班）。現時曼徹斯特航線以空中巴士 A350-900 型飛機運作，其班次將由二零一七年十二月開始增至每日一班。
- 由二零一七年十月開始，馬德里航線的班次將由每周四班增至五班。
- 由二零一七年十二月開始，巴黎航線的班次將由每周十班增至十一班。
- 由二零一七年七月開始，阿德萊德航線全年提供每周五班航班。
- 現時每周四班經開恩茲前往布里斯班的航班將於二零一七年十月至二零一八年三月間，改由前往該兩個城市的直航航班取代。布里斯班航線將每周提供十一班航班，而開恩茲航線則每周提供三班航班。
- 每日一班前往布里斯班的直航航班於二零一七年三月以空中巴士 A350-900 型飛機運作，以增加該航線的可載容量。
- 墨爾本航線於二零一七年三月增加可載容量。此前該航線僅以空中巴士 A330-300 型飛機運作，現時該航線每日提供的三班航班中，一班以波音 777-300ER 型飛機運作，一班以空中巴士 A350-900 型飛機運作，另一班則以空中巴士 A330-300 型飛機運作。
- 泰國航線的表現令人滿意。
- 我們於二零一七年七月加開班次往返河內（由每周十班增至十二班）及胡志明市（由每周十八班增至十九班）。
- 二零一七年初前往東北亞的旅遊需求殷切，但中國內地與南韓之間的政治局勢在第二季轉趨緊張，影響往南韓的旅遊需求。
- 利雅得航線於二零一七年三月停辦。
- 於二零一七年十月，往來台北及福岡的航線將會停辦，而往來台北及東京成田機場的航線則加開每日第二班航班。

- 國泰港龍航空現時每日提供四班前往吉隆坡的航班，此航線過往由國泰航空營運。
- 國泰港龍航空將於二零一七年十月開始停辦往返東京羽田機場的服務。

## 貨運服務

集團於二零一七年首六個月的貨運收益為港幣一百零五億一千五百萬元，較二零一六年同期增加百分之十一點七。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之二點三，運載率上升四個百分點至百分之六十六點二，載貨噸數增加百分之十一點五。收益率上升百分之四點四至港幣一點六六元。載貨噸數的增長較可載貨量的增長為快，而由於（自四月起）恢復徵收燃油附加費，加上市場對中國內地的出口需求有所改善，令收益率受惠。亞洲區內的貨運需求更為強勁而歐洲航線的貨運量增加。

二零一七年上半年國泰航空及國泰港龍航空貨運服務的可用噸千米數（「可用噸千米」）、運載率及收益率如下：

	可用噸千米（百萬）			運載率（%）			收益率
	二零一七年	二零一六年	變幅	二零一七年	二零一六年	變幅	變幅
國泰航空及國泰港龍航空	<b>8,206</b>	8,021	<b>+2.3%</b>	<b>66.2</b>	62.2	<b>+4.0個百分點</b>	<b>+4.4%</b>

- 二零一七年上半年的貨運需求強勁，載貨噸數的增長較可載貨量的增長為快。由於（自四月起）恢復徵收燃油附加費，加上來自中國內地的出口需求殷切，令收益率受惠。
- 國泰航空與德國漢莎貨運訂立的商務合作協議中有關香港往歐洲的貨運航線於二零一七年二月生效，而有關歐洲往香港的航線將於二零一八年第三季生效。
- 我們於二零一七年六月以濕租方式向阿特拉斯航空全球控股公司租用兩架波音747-8F型貨機，藉此增加前往亞特蘭大、芝加哥、邁阿密及阿姆斯特丹的貨運班次，以及增加墨西哥貨運服務的可載貨量。
- 於二零一七年首六個月，來自中國內地的出口貨運表現非常強勁，尤以泛太平洋航線為甚。
- 運往中國內地的易變壞物品貨運需求有所增加。
- 期內往來印度次大陸的貨運需求殷切。
- 德里貨運航線的班次於二零一七年三月由每周四班增至五班。
- 真奈貨運航線的班次於二零一七年六月由每周四班增至六班。
- 二零一七年上半年亞洲區內的貨運需求較二零一六年上半年強勁。
- 歐洲航線的表現有所提升，藥品的貨運量增加，令收益率受惠。

- 於二零一六年十一月開辦每周兩班前往俄勒岡州波特蘭的航班，將於二零一七年九月增至每周三班，反映需求殷切。
- 與LATAM航空集團、Amerijet International及阿特拉斯航空全球控股公司作出的聯運安排，促使往來南美的貨運量大幅增長。
- 我們於二零一七年四月恢復徵收燃油附加費。
- 一架波音747-400BCF型改裝貨機於二零一七年六月退役。
- 國泰航空服務的貨運站於二零一七年上半年處理九十七萬八千噸貨物，該貨運站為國泰航空、國泰港龍航空、華民航空及其他十三家航空公司處理貨物。
- 展望二零一七年下半年，貨運業務前景樂觀。

## 飛行常客獎勵計劃

### 馬可孛羅會

- 馬可孛羅會飛行常客計劃為國泰航空及國泰港龍航空的飛行常客提供各種會員優惠及服務。
- 馬可孛羅會會員為國泰航空及國泰港龍航空帶來的收益佔總收益近四分之一。
- 會員積分乃根據客艙級別、票價級別及航程距離計算。
- 銀卡（及以上級別）會員乘搭國泰航空或國泰港龍航空時可無限次使用機場貴賓室，而所有會員均可優先登機及辦理登機手續。

### 亞洲萬里通

- 亞洲萬里通是亞洲主要的旅遊及消閒獎勵計劃，全球現有逾九百萬名會員及七百多個夥伴機構，包括二十九家航空公司、逾四百家食肆，還有酒店及零售商舖。
- 二零一七年上半年，亞洲萬里通會員兌換國泰航空及國泰港龍航空機位的數量較去年同期增加百分之十二。
- 馬可孛羅會會員同時為亞洲萬里通會員。

### 反壟斷訴訟

國泰航空面對不同法域的反壟斷訴訟，結果尚未明朗。現階段國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已根據相關事實及情況按《二零一六年報告書》第105頁會計政策第20項作出撥備。

## 收益

	集團		國泰航空及國泰港龍航空	
	截至六月三十日止六個月		截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
客運服務	<b>32,105</b>	33,413	<b>32,105</b>	33,413
貨運服務	<b>10,515</b>	9,415	<b>9,007</b>	7,951
航空飲食、收回款項及其他服務	<b>3,238</b>	2,855	<b>2,832</b>	2,543
<b>收益總額</b>	<b>45,858</b>	45,683	<b>43,944</b>	43,907

- 集團客運服務在可載容量增加百分之一點一的情況下，收益減少百分之三點九。
- 集團貨運服務的收益增加百分之十一點七。在可載貨量增加百分之二點三的情況下，國泰航空及國泰港龍航空合併計算的貨運服務收益增加百分之十三點三。
- 集團航空飲食、收回款項及其他服務的收益增加百分之十三點四。

## 營業開支

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	變幅	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	變幅
員工	<b>9,845</b>	9,867	<b>-0.2%</b>	<b>8,736</b>	8,812	<b>-0.9%</b>
機上服務及乘客開支	<b>2,412</b>	2,372	<b>+1.7%</b>	<b>2,412</b>	2,372	<b>+1.7%</b>
著陸、停泊及航線開支	<b>7,307</b>	7,376	<b>-0.9%</b>	<b>7,161</b>	7,250	<b>-1.2%</b>
燃油（包括對沖虧損）	<b>14,937</b>	13,259	<b>+12.7%</b>	<b>14,700</b>	13,081	<b>+12.4%</b>
飛機維修	<b>4,461</b>	4,170	<b>+7.0%</b>	<b>4,302</b>	3,996	<b>+7.7%</b>
飛機折舊及營業租賃	<b>5,581</b>	5,065	<b>+10.2%</b>	<b>5,496</b>	4,994	<b>+10.1%</b>
其他折舊、攤銷及營業租賃	<b>1,372</b>	1,213	<b>+13.1%</b>	<b>950</b>	905	<b>+5.0%</b>
佣金	<b>320</b>	371	<b>-13.7%</b>	<b>320</b>	371	<b>-13.7%</b>
其他	<b>2,157</b>	1,326	<b>+62.7%</b>	<b>2,929</b>	2,221	<b>+31.9%</b>
<b>營業開支</b>	<b>48,392</b>	45,019	<b>+7.5%</b>	<b>47,006</b>	44,002	<b>+6.8%</b>
財務支出淨額	<b>814</b>	607	<b>+34.1%</b>	<b>693</b>	522	<b>+32.8%</b>
<b>營業開支總額</b>	<b>49,206</b>	45,626	<b>+7.8%</b>	<b>47,699</b>	44,524	<b>+7.1%</b>

- 集團營業開支總額增加百分之七點八至港幣四百九十二億六百萬。
- 國泰航空與國泰港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣二點九八元增至港幣三點一四元。

## 國泰航空及國泰港龍航空營業業績分析

	截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
航空公司除稅前虧損	(2,925)	(618)
稅項	160	(165)
航空公司除稅後虧損	(2,765)	(783)
應佔附屬及聯屬公司溢利	714	1,136
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	(2,051)	353

航空公司除稅前虧損變動分析如下：

	港幣百萬元
二零一六年航空公司除稅前中期虧損	(618)
收益增加	37
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 客運服務收益減少百分之三點九，主要原因是收益率下跌百分之五點二及運載乘客人次減少百分之零點五，減幅因運載率上升零點二個百分點而被局部抵銷。</li> <li>- 貨運服務收益增加百分之十三點三，原因是收益率上升百分之四點四、運載率上升四個百分點以及貨物及郵件運載噸數增加百分之十一點五。</li> </ul>
成本減少/(增加)：	
- 燃油(包括對沖虧損)	(1,619)
	- 燃油成本增加，原因是平均飛機燃油價格上升百分之三十一點五及耗油量增加百分之一點六，增幅因燃油對沖虧損減少百分之二十七點九而被局部抵銷。
- 飛機維修	(306)
	- 主要由於營運能力上升、飛機退役成本及引擎維修費調升而增加。
- 折舊、攤銷及營業租賃	(547)
	- 主要由於添置新飛機而增加。
- 員工	76
	- 因重組總部團隊架構及累計開支減少而下降。
- 所有其他營業開支，包括機上服務、著陸及停泊、佣金、財務支出淨額及其他	52
	- 主要減少原因是錄得非經常性項目(出售中國民航信息網絡股份有限公司所得盈利及視作出售部分國航股份錄得盈利，其影響因確認歐洲委員會有關空運的罰款而被局部抵銷)以及著陸及停泊費上調。
二零一七年航空公司除稅前中期虧損	(2,925)

## 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	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
燃油成本總額	<b>11,700</b>	8,769
燃油對沖虧損	<b>3,237</b>	4,490
燃油成本	<b>14,937</b>	13,259

## 財務狀況

- 物業、廠房及設備增加港幣七十八億五千五百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣七十一億八千三百萬元和其他設備及樓宇港幣六億七千二百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，並須於二零二七年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之四十一點三現為定息借款。
- 流動資金減少百分之十四點九至港幣一百七十二億五千七百萬元，其中百分之七十六以美元計算。
- 借款淨額（扣除流動資金）增加百分之十點四至港幣五百五十億四千六百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之四點一至港幣五百三十億七千七百萬元，原因是本期虧損及在現金流量對沖儲備中確認未變現對沖虧損港幣三十九億四千九百萬元，惟被其他儲備變動局部抵銷。
- 債務淨額股份比例由零點九倍增至一點零四倍。
- 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《二零一六年報告書》。

## 致國泰航空有限公司董事局

(於香港註冊成立的有限公司)



### 引言

本核數師(以下簡稱「我們」)已審閱列載於第22頁至第41頁國泰航空有限公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)的中期財務報告,此中期財務報告包括於二零一七年六月三十日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的綜合損益及其他全面收益表、綜合股東權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」),上市公司必須符合上市規則中的相關規定和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」的規定編製中期財務報告。董事須負責根據《香港會計準則》第34號「中期財務報告」編製及列報中期財務報告。

我們的責任是根據我們的審閱對中期財務報告作出結論,並按照我們雙方所協定的應聘條款,僅向全體董事局報告。除此以外,我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容,對任何其他人士負責或承擔法律責任。

### 審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒佈的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務信息的審閱」進行審閱。中期財務報告審閱工作包括主要向負責財務會計事項的人員詢問,並實施分析和其他審閱程序。由於審閱的範圍遠較按照《香港審計準則》進行審核的範圍為小,所以不能保證我們會注意到在審核中可能會被發現的所有重大事項。因此我們不會發表任何審核意見。

### 結論

根據我們的審閱工作,我們並沒有注意到任何事項,使我們相信於二零一七年六月三十日的中期財務報告在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號「中期財務報告」的規定編製。

### 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

二零一七年八月十六日

## 綜合損益及其他全面收益表

截至二零一七年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一七年 美元百萬元	二零一六年 美元百萬元
<b>收益</b>				
客運服務	32,105	33,413	4,116	4,284
貨運服務	10,515	9,415	1,348	1,207
航空飲食、收回款項及其他服務	3,238	2,855	415	366
<b>收益總額</b>	<b>45,858</b>	45,683	<b>5,879</b>	5,857
<b>開支</b>				
員工	(9,845)	(9,867)	(1,262)	(1,265)
機上服務及乘客開支	(2,412)	(2,372)	(309)	(304)
著陸、停泊及航線開支	(7,307)	(7,376)	(937)	(946)
燃油(包括對沖虧損)	(14,937)	(13,259)	(1,915)	(1,700)
飛機維修	(4,461)	(4,170)	(572)	(535)
飛機折舊及營業租賃	(5,581)	(5,065)	(715)	(649)
其他折舊、攤銷及營業租賃	(1,372)	(1,213)	(176)	(155)
佣金	(320)	(371)	(41)	(48)
其他	(2,157)	(1,326)	(276)	(170)
<b>營業開支</b>	<b>(48,392)</b>	(45,019)	<b>(6,203)</b>	(5,772)
<b>未計非經常性項目的營業(虧損)/溢利</b>	<b>(2,534)</b>	664	<b>(324)</b>	85
出售長期投資的盈利	586	–	75	–
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	4	–	31	–
<b>營業(虧損)/溢利</b>	<b>5</b>	664	<b>(218)</b>	85
財務支出	(1,061)	(851)	(140)	(109)
財務收入	247	244	36	31
財務支出淨額	6	(607)	(104)	(78)
應佔聯屬公司溢利	533	683	68	87
<b>除稅前(虧損)/溢利</b>	<b>(1,985)</b>	740	<b>(254)</b>	94
稅項	7	(237)	10	(30)
<b>本期(虧損)/溢利</b>	<b>(1,901)</b>	503	<b>(244)</b>	64
非控股權益	(150)	(150)	(19)	(19)
<b>國泰航空股東應佔(虧損)/溢利</b>	<b>(2,051)</b>	353	<b>(263)</b>	45
本期(虧損)/溢利	(1,901)	503	(244)	64
<b>其他全面收益</b>				
其後可能重新歸類至損益的項目：				
現金流量對沖	(939)	4,046	(120)	519
可供出售財務資產的價值重估	(506)	73	(65)	9
應佔聯屬公司其他全面收益	356	(180)	46	(23)
海外業務換算產生的滙兌差額	852	(493)	109	(63)
<b>本期除稅後其他全面收益</b>	<b>8</b>	3,446	<b>(30)</b>	442
<b>本期全面收益總額</b>	<b>(2,138)</b>	3,949	<b>(274)</b>	506
<b>應佔全面收益總額</b>				
國泰航空股東	(2,288)	3,799	(293)	487
非控股權益	150	150	19	19
	(2,138)	3,949	(274)	506
<b>每股(虧損)/盈利(基本及攤薄)</b>	<b>9</b>	9.0仙	<b>(6.7)仙</b>	1.2仙

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。  
第26頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。



## 綜合財務狀況表

二零一七年六月三十日結算 — 未經審核

		二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 港幣百萬元	二零一七年 六月三十日 美元百萬元	二零一六年 十二月三十一日 美元百萬元
<b>資產及負債</b>					
<b>非流動資產及負債</b>					
物業、廠房及設備	11	109,911	106,456	14,092	13,648
無形資產	12	11,133	10,934	1,427	1,402
於聯屬公司的投資	13	24,955	23,298	3,199	2,987
其他長期應收款項及投資		3,517	4,604	451	590
遞延稅項資產		835	737	107	94
		<b>150,351</b>	146,029	<b>19,276</b>	18,721
長期負債	14	(64,877)	(58,906)	(8,318)	(7,552)
其他長期應付款項	15	(6,543)	(7,517)	(839)	(964)
遞延稅項負債		(11,073)	(11,380)	(1,419)	(1,458)
		<b>(82,493)</b>	(77,803)	<b>(10,576)</b>	(9,974)
<b>非流動資產淨值</b>		<b>67,858</b>	68,226	<b>8,700</b>	8,747
<b>流動資產及負債</b>					
存貨		1,573	1,514	202	194
貿易、其他應收款項及其他資產	16	10,080	9,557	1,292	1,225
待出售資產		-	31	-	4
流動資金	17	17,257	20,290	2,212	2,602
		<b>28,910</b>	31,392	<b>3,706</b>	4,025
長期負債的流動部分	14	(7,426)	(11,263)	(952)	(1,444)
貿易及其他應付款項	18	(20,909)	(19,104)	(2,680)	(2,449)
未獲運輸收益		(14,435)	(12,926)	(1,851)	(1,657)
稅項		(772)	(707)	(99)	(91)
應付予非控股權益的股息		-	(92)	-	(12)
		<b>(43,542)</b>	(44,092)	<b>(5,582)</b>	(5,653)
<b>流動負債淨額</b>		<b>(14,632)</b>	(12,700)	<b>(1,876)</b>	(1,628)
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>135,719</b>	133,329	<b>17,400</b>	17,093
<b>資產淨值</b>		<b>53,226</b>	55,526	<b>6,824</b>	7,119
<b>資本及儲備</b>					
股本及其他法定資本儲備	19	17,106	17,106	2,193	2,193
其他儲備		35,971	38,259	4,612	4,905
國泰航空股東應佔資金		53,077	55,365	6,805	7,098
非控股權益		149	161	19	21
<b>股東權益總額</b>		<b>53,226</b>	55,526	<b>6,824</b>	7,119

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。

第26頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

## 綜合現金流量表

截至二零一七年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一七年 美元百萬元	二零一六年 美元百萬元
<b>營業業務</b>				
業務帶來的現金	3,577	5,569	458	714
已收利息	106	97	14	12
已付利息淨額	(711)	(504)	(91)	(65)
已付稅項	(186)	(205)	(24)	(26)
<b>來自營業業務的現金流入淨額</b>	<b>2,786</b>	<b>4,957</b>	<b>357</b>	<b>635</b>
<b>投資業務</b>				
除現金及視同庫存現金外的流動資金增加淨額	(1,926)	(1,020)	(246)	(131)
報銷 / 出售物業、廠房及設備所得款項	25	12	3	2
出售待出售資產所得款項	8	279	1	36
出售長期投資所得款項	633	–	81	–
其他長期應收款項及投資減少 / (增加) 淨額	465	(47)	60	(6)
物業、廠房及設備及無形資產支出	(8,235)	(2,828)	(1,056)	(362)
已收聯屬公司股息	11	345	1	44
聯屬公司償還借款	–	19	–	2
予聯屬公司借款	–	(12)	–	(2)
<b>投資業務的現金流出淨額</b>	<b>(9,019)</b>	<b>(3,252)</b>	<b>(1,156)</b>	<b>(417)</b>
<b>融資業務</b>				
新融資	9,148	6,088	1,173	781
償還借款及籌資租賃責任	(7,857)	(7,253)	(1,007)	(930)
存放抵押存款	–	(23)	–	(3)
已派股息 – 國泰航空股東	–	(1,062)	–	(136)
– 非控股權益	(254)	(132)	(33)	(17)
<b>融資業務的現金流入 / (流出) 淨額</b>	<b>1,037</b>	<b>(2,382)</b>	<b>133</b>	<b>(305)</b>
<b>現金及視同庫存現金減少</b>	<b>(5,196)</b>	<b>(677)</b>	<b>(666)</b>	<b>(87)</b>
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	9,778	7,207	1,254	924
滙兌差額的影響	163	35	20	5
<b>於六月三十日結算的現金及視同庫存現金</b>	<b>4,745</b>	<b>6,565</b>	<b>608</b>	<b>842</b>

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。

第26頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

## 綜合股東權益變動表

截至二零一七年六月三十日止六個月 — 未經審核

	國泰航空股東應佔部分						非控股 權益	股東權益 總額
	股本 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	投資重估 儲備 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		
二零一七年一月一日的結餘	17,106	44,672	908	(5,855)	(1,466)	55,365	161	55,526
截至二零一七年六月三十日止 六個月的股東權益變動：								
本期(虧損)/溢利	-	(2,051)	-	-	-	(2,051)	150	(1,901)
其他全面收益	-	-	(506)	(939)	1,208	(237)	-	(237)
<b>本期全面收益總額</b>	-	(2,051)	(506)	(939)	1,208	(2,288)	150	(2,138)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	(162)	(162)
二零一七年六月三十日的結餘	17,106	42,621	402	(6,794)	(258)	53,077	149	53,226
二零一六年一月一日的結餘	17,106	45,900	730	(15,545)	(264)	47,927	140	48,067
截至二零一六年六月三十日止 六個月的股東權益變動：								
該期溢利	-	353	-	-	-	353	150	503
其他全面收益	-	-	73	4,046	(673)	3,446	-	3,446
<b>該期全面收益總額</b>	-	353	73	4,046	(673)	3,799	150	3,949
二零一五年第二次中期股息	-	(1,062)	-	-	-	(1,062)	-	(1,062)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	(132)	(132)
二零一六年六月三十日的結餘	17,106	45,191	803	(11,499)	(937)	50,664	158	50,822

第26頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

## 財務報表附註

### 1. 編製基準及會計政策

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。本報告獲許可於二零一七年八月十六日發表。

有關載於本文件中作為比較數據的截至二零一六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。截至二零一六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。核數師已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。

除下文附註2所述外，本中期財務報告是根據二零一六年年末財務報表所採納的會計政策、計算方法及陳述方式編製。

### 2. 會計政策及估算的變動

電腦軟件授權費用及其他被資本化的無形資產的可用年期已由不超過四至十年改為四至十五年。此項會計估算變動自二零一七年一月一日起予以應用，對集團的業績及財務狀況並無重大影響。

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：

- 《香港會計準則》第7號「現金流量表」
- 《香港會計準則》第12號「所得稅」

採納該等修訂本對集團業績及財務狀況並無重大影響。

### 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	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	<b>45,197</b>	45,083	<b>661</b>	600			<b>45,858</b>	45,683
分部之間的銷售	<b>4</b>	4	<b>1,987</b>	1,873			<b>1,991</b>	1,877
分部收益	<b>45,201</b>	45,087	<b>2,648</b>	2,473			<b>47,849</b>	47,560
分部(虧損)/溢利	<b>(1,762)</b>	367	<b>58</b>	297			<b>(1,704)</b>	664
財務支出淨額	<b>(716)</b>	(539)	<b>(98)</b>	(68)			<b>(814)</b>	(607)
	<b>(2,478)</b>	(172)	<b>(40)</b>	229			<b>(2,518)</b>	57
應佔聯屬公司溢利					<b>533</b>	683	<b>533</b>	683
除稅前(虧損)/溢利							<b>(1,985)</b>	740
稅項	<b>87</b>	(237)	<b>(3)</b>	-			<b>84</b>	(237)
本期(虧損)/溢利							<b>(1,901)</b>	503

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。

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。

### 3. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
– 香港及中國內地	23,111	22,712
– 日本、韓國及台灣	4,657	4,175
印度、中東及斯里蘭卡	1,793	1,939
西南太平洋及南非	2,746	2,760
東南亞	3,698	3,837
歐洲	3,945	4,075
北美	5,908	6,185
	<b>45,858</b>	45,683

按地域分析的分部業績因《二零一六年報告書》所列舉的理由而不予披露。

### 4. 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利

中國國際航空股份有限公司(「國航」)於二零一七年三月十日完成發行1,440,064,181股A股股份，因而令公司所持有的國航股權由百分之二十點一三攤薄至百分之十八點一三。這項視作出售部分股份錄得港幣二億四千四百萬元盈利，主要反映在緊接發行股份之前及之後集團應佔國航資產淨值的變動。

## 5. 營業（虧損）／溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
下列各費用／（收益）已包括在營業（虧損）／溢利中：		
物業、廠房及設備折舊		
- 租賃	1,005	1,017
- 擁有	3,277	2,870
無形資產攤銷	254	243
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	535	525
- 飛機及有關設備	1,855	1,592
- 其他	27	32
待出售資產減值撥備	1	2
出售待出售資產的盈利	-	(232)
出售物業、廠房及設備的虧損淨額	130	103
出售長期投資的盈利	(586)	-
已支出的存貨成本	1,090	1,083
滙兌差額淨額	49	(10)
核數師酬金	7	6
非上市投資的股息收入	(26)	(15)

## 6. 財務支出淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
– 籌資租賃責任按攤銷成本列賬	266	228
– 有關抵押存款、票據及零息債券的利息收入	-	(2)
	<b>266</b>	226
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	154	101
– 毋須於五年內全部清還	309	209
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	61	48
– 毋須於五年內全部清還	9	8
– 其他長期應收款項	(5)	(10)
	<b>794</b>	582
來自流動資金的收入：		
– 專業投資管理資金及按公允值計入損益的其他流動投資	(45)	(62)
– 銀行存款及其他	(83)	(81)
	<b>(128)</b>	(143)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任虧損	127	97
– 衍生金融工具虧損	21	71
	<b>148</b>	168
	<b>814</b>	607

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被界定為持有作買賣用途的衍生工具的盈利淨額港幣一億一千五百萬元（二零一六年：港幣六千九百萬元）。



## 7. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	85	97
– 海外稅	110	119
– 歷年撥備不足	26	80
遞延稅項撥回		
– 暫時差異的產生及逆轉	(305)	(59)
	<b>(84)</b>	237

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（二零一六年：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（見財務報表附註21(d)）。

## 8. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於期內確認的（虧損）/ 盈利	(3,949)	551
– 轉撥至損益的虧損	2,904	3,990
– 遞延稅項	106	(495)
可供出售財務資產的價值重估		
– 於期內確認的盈利	69	73
– 重新歸類至損益	(575)	–
應佔聯屬公司其他全面收益	356	(180)
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於期內確認的盈利 / （虧損）	769	(493)
– 重新歸類至損益	83	–
本期其他全面收益	<b>(237)</b>	3,446

## 9. 每股（虧損）/ 盈利（基本及攤薄）

每股虧損是以國泰航空股東應佔虧損港幣二十億五千一百萬元（二零一六年：溢利港幣三億五千三百萬元）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（二零一六年：三十九億三千四百萬股）計算。

## 10. 股息

董事局已宣佈不派發截至二零一七年十二月三十一日止年度的第一次中期股息（二零一六年：每股港幣零點零五元）。

## 11. 物業、廠房及設備

	飛機及有關設備 港幣百萬元	其他設備 港幣百萬元	樓宇 港幣百萬元	興建中樓宇 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
成本					
二零一七年一月一日的結餘	145,751	4,777	12,502	2,431	165,461
滙兌差額	2	-	-	-	2
增購	7,183	163	400	109	7,855
出售	(2,308)	(63)	-	-	(2,371)
調撥	-	-	2,475	(2,475)	-
二零一七年六月三十日的結餘	150,628	4,877	15,377	65	170,947
累積折舊及減值					
二零一七年一月一日的結餘	51,764	2,881	4,360	-	59,005
本期折舊	3,726	177	379	-	4,282
出售	(2,190)	(61)	-	-	(2,251)
二零一七年六月三十日的結餘	53,300	2,997	4,739	-	61,036
賬面淨值					
二零一七年六月三十日的結餘	97,328	1,880	10,638	65	109,911
二零一六年十二月三十一日的結餘	93,987	1,896	8,142	2,431	106,456

於二零一七年六月三十日的物業、廠房及設備中包括租賃資產港幣三百二十一億四百萬元（二零一六年十二月三十一日：港幣三百三十九億六千四百萬元）。

## 12. 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	總額 港幣百萬元
成本				
二零一七年一月一日的結餘	7,666	5,304	253	13,223
增購	-	453	-	453
二零一七年六月三十日的結餘	7,666	5,757	253	13,676
累積攤銷				
二零一七年一月一日的結餘	-	2,280	9	2,289
本期攤銷	-	252	2	254
二零一七年六月三十日的結餘	-	2,532	11	2,543
賬面淨值				
二零一七年六月三十日的結餘	7,666	3,225	242	11,133
二零一六年十二月三十一日的結餘	7,666	3,024	244	10,934

## 13. 於聯屬公司的投資

	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 港幣百萬元
應佔資產淨值		
- 香港上市	17,737	16,141
- 非上市	2,417	2,139
商譽	3,374	3,629
聯屬公司所欠借款	1,427	1,389
	24,955	23,298

## 14. 長期負債

	二零一七年六月三十日		二零一六年十二月三十一日	
	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元
長期借款	3,764	43,430	7,217	36,125
籌資租賃責任	3,662	21,447	4,046	22,781
	7,426	64,877	11,263	58,906

## 15. 其他長期應付款項

其他長期應付款項包括就回復營業租賃飛機至若干維修狀態而作出維修撥備、退休福利責任、衍生財務負債的長期部分及其他遞延負債。

## 16. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,562	5,595
衍生財務資產 – 當期部分	180	857
其他應收及預繳款項	4,302	3,042
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	36	63
	<b>10,080</b>	9,557

	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 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	5,221	5,074
逾期一至三個月	207	395
逾期三個月以上	134	126
	<b>5,562</b>	5,595

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。

## 17. 流動資金

	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 港幣百萬元
短期存款及銀行結存	4,745	9,778
存放時超過三個月期滿的短期存款	7,497	5,556
專業投資管理資金		
– 海外上市債券	4,832	4,749
– 銀行存款	22	33
其他流動投資		
– 海外上市債券	4	4
– 銀行存款	157	170
	<b>17,257</b>	20,290

其他流動投資包括已抵押作為部分長期融資安排的銀行存款港幣一億五千七百萬元（二零一六年十二月三十一日：港幣一億七千萬元）及債券港幣四百萬元（二零一六年十二月三十一日：港幣四百萬元）。此等安排規定必須在融資期內將該等存款及債券維持於指定水平。

## 18. 貿易及其他應付款項

	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	5,753	5,061
衍生財務負債 – 當期部分	6,311	5,680
其他應付款項	8,559	8,024
應付聯屬公司賬項	168	175
應付其他關連公司賬項	118	164
	<b>20,909</b>	19,104
	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 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	5,587	4,854
逾期一至三個月	144	196
逾期三個月以上	22	11
	<b>5,753</b>	5,061

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

## 19. 股本

	二零一七年六月三十日		二零一六年十二月三十一日	
	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	<b>3,933,844,572</b>	<b>17,106</b>	3,933,844,572	17,106

於期內，公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回其任何股份（二零一六年：零）。於二零一七年六月三十日，已發行股份為3,933,844,572股（二零一六年十二月三十一日：3,933,844,572股）。

## 20. 關連交易

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：

	截至二零一七年 六月三十日止六個月		截至二零一六年 六月三十日止六個月	
	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	<b>171</b>	<b>6</b>	112	20
飛機維修成本	<b>520</b>	<b>1,141</b>	585	1,132
營業成本	<b>373</b>	<b>137</b>	379	142
股息收入	<b>332</b>	<b>26</b>	393	1
財務收入	-	-	18	-
購買物業、廠房及設備	-	<b>14</b>	-	-

其他關連人士是指由對本集團有重大影響力的公司所控制的公司。

## 21. 資本承擔及或有事項

(a) 於期終時已批准但未在財務報表中撥備的尚餘資本承擔如下：

	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	77,446	84,645
已批准但未訂約	6,680	6,842
	<b>84,126</b>	91,487

(b) 於期終時為租賃責任、銀行借款及其他負債所提供的擔保尚餘欠款如下：

	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 港幣百萬元
聯屬公司	3,797	4,031

(c) 公司在若干情況下承諾將集團租賃安排的回報率維持於指定水平。董事局並不認為可就該等或有事項可能造成的財務影響作實際的評估。

(d) 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。對於可能實現的結果並可作出可靠估計的爭議，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。

(e) 公司正面對不同法域的反壟斷訴訟。訴訟的重點與價格及業內競爭有關。公司已委聘律師處理有關事宜。

該等訴訟程序與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《二零一六年報告書》第105頁會計政策第20項作出撥備。

## 21. 資本承擔及或有事項 (續)

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作出裁決，撤銷歐洲委員會對公司的裁決，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，向公司徵收五千七百一十二萬歐羅的罰款，公司於二零一七年六月繳付罰款。公司已就此項新裁決提出上訴。

公司於多個國家，包括加拿大、英國、德國、荷蘭、挪威及韓國多宗民事索償（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運業務觸犯當地的競爭法。此外，公司於加拿大被集體民事起訴，該等訴訟指稱公司於若干客運服務的行為觸犯當地的競爭法。公司已委聘律師，目前正就該等訴訟作出抗辯。

## 22. 財務風險管理

### (a) 公允值

下列金融工具的公允值有別於其列於財務狀況表的賬面值：

	二零一七年六月三十日		二零一六年十二月三十一日	
	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
應收借款	-	-	469	494
長期借款	(47,194)	(49,414)	(43,342)	(45,291)
籌資租賃責任	(25,109)	(23,108)	(26,827)	(27,639)



## 22. 財務風險管理 (續)

### (b) 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二零一七年六月三十日的賬面值。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。

	二零一七年六月三十日				二零一六年十二月三十一日			
	第一級	第二級	第三級	總額	第一級	第二級	第三級	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	港幣百萬元	港幣百萬元
<b>經常性公允值計量</b>								
<b>資產</b>								
投資按公允值								
– 上市	-	-	-	-	553	-	-	553
– 非上市	-	-	<b>618</b>	<b>618</b>	-	-	631	631
流動資金								
– 專業投資管理資金	-	<b>4,832</b>	-	<b>4,832</b>	-	4,749	-	4,749
– 其他流動投資	-	<b>4</b>	-	<b>4</b>	-	<b>4</b>	-	<b>4</b>
衍生財務資產	-	<b>1,585</b>	-	<b>1,585</b>	-	2,176	-	2,176
	-	<b>6,421</b>	<b>618</b>	<b>7,039</b>	553	6,929	631	8,113
<b>負債</b>								
按公允值計入損益的籌資租賃責任	-	<b>(2,176)</b>	-	<b>(2,176)</b>	-	(2,227)	-	(2,227)
衍生財務負債	-	<b>(9,527)</b>	-	<b>(9,527)</b>	-	(9,849)	-	(9,849)
	-	<b>(11,703)</b>	-	<b>(11,703)</b>	-	(12,076)	-	(12,076)

## 22. 財務風險管理 (續)

於回顧期間，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。於二零一七年六月三十日及二零一六年十二月三十一日，有關使用重要不可觀察輸入值（第三級）計量公允值的資料如下：

不可觀察輸入值	不可觀察輸入值的範圍	不可觀察輸入值與公允值的關係	可能出現的合理變幅	對估值的正面 / (負面) 影響 (港幣百萬元)
非上市投資				
- 貼現率	2017: 8.5-9.0% (2016: 8.5-9.0%)	貼現率越高，公允值越低	2017: +/-0.5% (2016: +/-0.5%)	2017: (17)/18 (2016: (17)/18)

截至二零一七年六月三十日止期間第三級公允值計量並無結餘變動（二零一六年六月三十日：零）。

## 23. 其他新訂會計準則的影響

香港會計師公會已頒佈於二零一八年一月一日或之後開始的會計期生效的修訂本及新準則，惟並未在本財務報表中採納。集團現正評估此等修訂本及新準則預期在首次應用期間產生的影響。至今集團發現新訂準則的若干方面可能對綜合財務報表構成重大影響。該等預期影響的詳情於下文闡述。由於集團尚未完成評估，因此可能在過程中發現進一步的影響，並將在決定是否於生效日前採納任何該等新規定以及應採取何種過渡安排（若新訂準則容許其他安排）之時，把該等影響納入考慮範圍。

《香港財務報告準則》第9號「金融工具」與集團有關，並於二零一八年一月一日或之後開始的會計期生效。《香港財務報告準則》第9號包含三個計量財務資產的主要類別：(a) 按攤銷成本，(b) 按公允值計入損益及(c) 按公允值計入其他全面收益。如股本證券被界定為按公允值計入其他全面收益，則只有該證券的股息收入會被確認於損益中，而該證券的盈利、虧損及減值則會確認於其他全面收益中而不會重新計入損益。集團現時歸類為「可供出售」的財務資產為股本證券投資，為過渡至符合《香港財務報告準則》第9號，集團可以按公允值計入損益的方式歸類，或不可撤回地選擇以按公允值計入其他全面收益（不會重新計入損益）的方式界定。集團並未決定是否不可撤回地以按公允值計入其他全面收益的方式界定此等投資或以按公允值計入損益的方式將此等投資歸類。任何一種歸類方式均會令會計政策改變，因為現時用於可供出售股本投資的會計政策，是在其他全面收益中確認公允值的變動，直至該等投資被售出或減值時，根據集團會計政策將所得的盈利或虧損重新計入損益中。此項政策變動對集團的資產淨值及全面收益總額並無影響，但會影響報告所示的表現數據，如溢利及每股盈利。集團尚未評估新準則的全部影響。

### 23. 其他新訂會計準則的影響 (續)

《香港財務報告準則》第15號「來自客戶合約的收入」與集團有關，並於二零一八年一月一日或之後開始的會計期生效。該準則處理收益確認，並確立向財務報表的使用者報告有關實體與客戶所訂合約的性質、金額、時間及收益的不明朗因素與所產生的現金流量等資訊的原則。預計受此項會計準則變動影響的範圍包括集團確認因機票銷售而產生的重訂或更改預訂收費、棄用里數收益及飛行常客獎勵計劃中的收益。集團尚未評估新準則的全部影響。

《香港財務報告準則》第16號「租賃」與集團有關，並於二零一九年一月一日或之後開始的會計期生效，該準則推出單一租賃會計模式，取代規定承租人把租賃區分為營業租賃或籌資租賃的處理方法。若採用單一租賃會計模式，承租人須為所有租賃期超過十二個月的租賃確認為資產及負債（除非相關資產價值甚低），並在損益表中分開列出租賃資產的折舊與租賃負債的利息。《香港財務報告準則》第16號將影響集團的會計方法，因為集團是租用飛機及有關設備及樓宇及其他設備（現時歸類為營業租賃）的承租人。應用新的會計模式，預計會令資產及負債增加，以及影響租賃期間在損益表確認開支的時間。集團須進行更詳細的分析，以確定採納《香港財務報告準則》第16號後營業租賃承擔所帶來的新資產及負債金額。

### 企業管治

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。董事局已考慮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。

公司已採納關於董事及有關僱員（《企業管治守則》所界定者）進行證券交易的行為守則，其準則不低於上市規則附錄十《上市公司董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）所訂的標準。

公司全體董事已就查詢而確認，於本中期報告所述的會計期內，各董事均有遵守標準守則所列的標準及公司所訂有關董事進行證券交易的行為守則。

公司的審核委員會及外聘核數師已審閱二零一七年的中期業績。

### 董事資料

董事資料出現下述變動：

1. 夏理遜於二零一七年四月二十六日不再擔任香港交易及結算所有限公司、The London Metal Exchange Limited及LME Clear Limited的獨立非執行董事。
2. 常務董事朱國樑因獲委任為英國太古（中國）有限公司主席而調任為非常務董事，同時不再擔任公司的行政總裁，自二零一七年五月一日起生效。

3. 何杲獲委任為公司的行政總裁，自二零一七年五月一日起生效。
4. 利蘊蓮於二零一七年五月十一日辭任 Noble Group Limited 獨立非執行董事。
5. 盧家培因獲委任為公司的顧客及商務總裁而獲委任為公司的常務董事，自二零一七年六月一日起生效。
6. 韓兆傑因獲委任為公司的營運及航空服務總裁而獲委任為公司的常務董事，自二零一七年六月一日起生效。
7. 馬天偉的職稱由公司的財務董事變更為財務總裁，自二零一七年六月一日起生效，其職責維持不變。
8. 丘應樺因獲委任為公司的航空服務董事而辭任公司的常務董事，自二零一七年六月一日起生效，但留任港龍航空有限公司行政總裁。
9. 史樂山獲委任為 PureCircle Limited 獨立非執行董事，自二零一七年七月一日起生效。

## 董事權益

於二零一七年六月三十日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示下述在國泰航空有限公司股份中的權益持有情況：

	持有身份	股份數目	佔有投票權股份百分率(%)
無	-	-	-

國泰航空有限公司的董事或最高行政人員概無實益或非實益擁有於國泰航空有限公司或其任何相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的釋義）的股份或相關股份（包括期權）及債權證的權益或淡倉。

## 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二零一七年六月三十日顯示，公司獲通知由大股東及其他人士持有的公司股份權益的資料如下：

好倉	股份數目	佔有投票權股份 百分率(%)	權益類別(註)
1. 中國國際航空股份有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 <sup>(a)</sup>
2. 中國航空集團公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 <sup>(b)</sup>
3. 太古股份有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 <sup>(a)</sup>
4. 英國太古集團有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 <sup>(c)</sup>
5. 建滔化工集團有限公司	354,369,000	9.00	應佔權益 <sup>(d)</sup>

註：於二零一七年六月三十日：

- (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2,949,997,987股本公司股份的權益，包括：
  - (i) 1,770,238,000股直接由太古公司持有；
  - (ii) 1,179,759,987股間接由國航及其附屬公司中航興業、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股份如下：Angel Paradise Ltd. 持有288,596,335股、Custain Limited 持有280,078,680股、Easerich Investments Inc. 持有191,922,273股、Grand Link Investments Holdings Ltd. 持有189,976,645股、Motive Link Holdings Inc. 持有207,376,655股及 Perfect Match Assets Holdings Ltd. 持有21,809,399股。
- (b) 中國航空集團公司被視為擁有合共2,949,997,987股本公司股份的權益，其附屬公司國航被視為擁有當中的權益。
- (c) 由於英國太古集團有限公司（「太古」）集團擁有太古公司股本百分之五十五點零三的權益及控制太古公司股份附有的百分之六十三點八一投票權，太古及其全資附屬公司香港太古集團有限公司被視為共擁有2,949,997,987股本公司股份的權益。
- (d) 建滔化工集團有限公司被視為擁有合共354,369,000股本公司股份的權益，包括33,594,000股由該公司直接持有的股份及320,775,000股由其附屬公司持有的股份。



[www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)

