

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：293)

**公告**  
**二零一八年中期業績**

**財務及營業撮要**

**集團財務統計數字**

		二零一八年	二零一七年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
<b>業績</b>				
收益	港幣百萬元	<b>53,078</b>	45,858	+15.7%
國泰航空股東應佔虧損	港幣百萬元	<b>(263)</b>	(2,051)	+1,788
每股虧損	港仙	<b>(6.7)</b>	(52.1)	+45.4
每股股息	港元	<b>0.10</b>	-	+0.10
邊際虧損	%	<b>(0.5)</b>	(4.5)	+4.0 個百分點
		六月三十日	十二月三十一日	
<b>財務狀況</b>				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	<b>65,056</b>	61,101	+6.5%
借款淨額	港幣百萬元	<b>55,272</b>	59,300	-6.8%
每股股東資金	港元	<b>16.5</b>	15.5	+6.5%
債務淨額股份比例	倍數	<b>0.85</b>	0.97	-0.12 倍

**營業統計數字 – 國泰航空及國泰港龍航空**

		二零一八年	二零一七年	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>15,747</b>	15,190	+3.7%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	<b>75,770</b>	73,444	+3.2%
可用貨物及郵件噸千米數(「可用貨運噸千米」)	百萬	<b>8,542</b>	8,206	+4.1%
每可用座位千米客運收益	港仙	<b>46.8</b>	43.7	+7.1%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	<b>63,810</b>	62,242	+2.5%
收入乘客運載人次	千位	<b>17,485</b>	17,163	+1.9%
乘客運載率	%	<b>84.2</b>	84.7	-0.5 個百分點
乘客收益率	港仙	<b>55.4</b>	51.5	+7.6%
每可用貨運噸千米貨物及郵件收益	港元	<b>1.32</b>	1.10	+20.0%
貨物及郵件收入噸千米數(「貨運收入噸千米」)	百萬	<b>5,831</b>	5,435	+7.3%
運載貨物及郵件	千噸	<b>1,038</b>	966	+7.5%
貨物及郵件運載率	%	<b>68.3</b>	66.2	+2.1 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	<b>1.93</b>	1.66	+16.3%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	<b>3.29</b>	3.14	+4.8%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	<b>1,840</b>	1,888	-2.5%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	<b>2.29</b>	2.17	+5.5%
每可用噸千米基本*成本(除燃油)	港元	<b>2.20</b>	2.13	+3.3%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	<b>1,783</b>	1,739	+2.5%
飛機使用量	每日時數	<b>12.2</b>	12.3	-0.8%
航班準時表現	%	<b>74.1</b>	73.1	+1.0 個百分點

\*基本成本撇除特殊項目，並就滙率變動及採納《香港財務報告準則》第 15 號的影響作出調整。

## 主席致函

航空業的經營環境仍然充滿挑戰，為期三年的企業轉型計劃已推行過半，該計劃旨在令旗下業務更精簡、更靈活和更具競爭力，而計劃正如期推展。儘管油價上升，二零一八年上半年的表現遠勝二零一七年上半年。國泰航空集團於二零一八年首六個月錄得應佔虧損港幣二億六千三百萬元，而二零一七年同期則錄得應佔虧損港幣二十億五千一百萬元。二零一八年上半年的每股虧損為港幣六點七仙，而二零一七年同期則錄得每股虧損港幣五十二點一仙。旗下航空公司國泰航空及國泰港龍航空於二零一八年首六個月錄得應佔虧損港幣九億四百萬元，而二零一七年同期則錄得應佔虧損港幣二十七億六千五百萬元。二零一八年上半年間錄得令人滿意的收益；乘客收益率有所改善。貨運業務表現強勁，營業額及收益率均有所增長。集團受惠於期內初段的美元弱勢，惟油價大幅上升卻帶來不利的影響。

### 業務表現

集團於二零一八年上半年的客運收益為港幣三百五十四億五千二百萬元，增幅為百分之十點四。可載容量增加百分之三點二，增幅反映五條新航線的推出、現有航線的班次增加及於熱門航線採用較大型的飛機。運載率下跌零點五個百分點至百分之八十四點二。運載乘客人次增加百分之一點九至一千七百五十萬。收益率上升百分之七點六至港幣五十五點四仙，反映收益管理有所改善、滙率變動利好、來自燃油附加費的收益增加，以及頭等及商務客艙需求殷切。附帶收益亦錄得令人滿意的增長。

國泰港龍航空分別於一月和三月開辦前往南寧及濟南的航班；國泰航空分別於三月及六月推出前往布魯塞爾及都柏林的航班，並於五月開辦前往哥本哈根的季節性航班。上述航線廣受歡迎，且有助加強香港國際機場的接駁能力。國泰航空前往巴塞羅那的季節性航班於四月擴展為全年航班，國泰港龍航空於三月復辦前往東京羽田的航班。亞庇和杜塞爾多夫航線分別於一月及三月停辦。

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，反映市場對特殊貨運的需求增加以及亞洲航線對進出口較高價值貨物的運輸，帶動收益率上升。集團於二零一八年上半年的貨運收益為港幣一百二十九億七千一百萬元，較二零一七年同期增加百分之二十三點四。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之四點一，運載率上升二點一個百分點至百分之六十八點三，載貨噸數增加百分之七點五至一百萬噸，收益率上升百分之十六點三至港幣一點九三元。

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）較二零一七年上半年增加港幣三十六億二千一百萬元（或百分之三十一點六），反映平均飛機燃油價格上升百分之二十七點九及耗油量增加百分之二點一。燃油是集團最大的成本，佔二零一八年上半年營業成本總額的百分之三十點一（二零一七年同期為百分之三十點四）。燃油對沖虧損已告減少，計及燃油對沖後的燃油成本較二零一七年上半年增加港幣十億三千七百萬元（或百分之七點一）。由於採用更多具燃油效益的飛機，每收入噸千米耗油量減少百分之二點五。

每可用噸千米的非燃油成本增加百分之五點五，至港幣二點二九元。撇除滙率變動、特殊項目及採納新會計準則的影響後，升幅為百分之三點三，反映添置飛機導致折舊及財務支出上升、航線相關開支增加，以及為貼近顧客需要而投放的成本。

來自附屬及聯屬公司的貢獻有所減少，主要原因是國貨航的業績轉弱。

我們所訂購的二十架新空中巴士A350-1000型飛機中，首架已於六月接收。該型號較機隊現有的空中巴士A350-900型飛機體積更大。新飛機將用以運作於九月開辦的華盛頓航線，並會營運其他長途航線。於二零一八年六月三十日，我們已訂購的新飛機共七十八架，將於未來五年間付運。新飛機有助提升燃油及營運效益，並減少碳排放。

旗下的空中巴士A350型飛機已設置無線網絡，並設有最新型的座位及機上娛樂系統。旗下六十五架波音777型飛機的經濟客艙亦已展開改裝計劃，包括在機上推出無線網絡服務；而空中巴士A330型飛機也開始設置無線網絡。我們正推廣全新餐飲體驗至所有長途商務客艙。我們的飛行獎勵計劃已作調整，使獎勵回報更高及更具競爭力。

## 前景

集團旗下航空公司在下半年的表現一般較上半年為佳，預計二零一八年的情況亦然。我們仍然面對美元走強以及環球貿易問題帶來不明朗經濟因素的挑戰，但預期乘客收益率會繼續改善，而貨運業務表現亦維持強勁。油價預期上升，對沖虧損將會減少，但燃油成本淨額則會上升。新飛機將提升燃油效益，預期會帶來更多附帶收益。

集團的企業轉型計劃將繼續推行，我們相信正朝著正確的方向邁進，務求令航空業務取得持續的長期表現。挑戰將接踵而來，但我對未來充滿信心。集團的成就有賴管理層及服務專業的員工所作出的不懈努力，我衷心感謝每一位不辭勞苦、盡忠職守的同事，他們的貢獻和熱誠，陪伴國泰航空走過這段艱難的日子。

七十多年以來，國泰航空一直作為香港的航空公司，竭誠為這個迷人都市服務。集團將繼續投放大量資源，以發展和加強香港作為亞洲最大國際航空樞紐的地位。

主席

史樂山

香港，二零一八年八月八日

**可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空及國泰港龍航空**

	可運載量			運載率(%)			收益率 <sup>(1)</sup>	
	可用座位千米/ 可用貨運噸千米(百萬) <sup>(2)</sup>							
	二零一八年	二零一七年	變幅	二零一八年	二零一七年	變幅	變幅	
<b>客運服務</b>								
印度、中東、斯里蘭卡及 南非	<b>5,884</b>	5,896	<b>-0.2%</b>	<b>81.7</b>	83.6	<b>-1.9</b> 個百分點	<b>+11.5%</b>	
西南太平洋	<b>9,301</b>	8,760	<b>+6.2%</b>	<b>81.6</b>	85.2	<b>-3.6</b> 個百分點	<b>+3.0%</b>	
東南亞	<b>10,362</b>	10,088	<b>+2.7%</b>	<b>83.2</b>	84.2	<b>-1.0</b> 個百分點	<b>+9.0%</b>	
歐洲	<b>15,143</b>	13,548	<b>+11.8%</b>	<b>86.2</b>	89.0	<b>-2.8</b> 個百分點	<b>+9.7%</b>	
北亞	<b>15,588</b>	15,349	<b>+1.6%</b>	<b>80.4</b>	80.0	<b>+0.4</b> 個百分點	<b>+7.4%</b>	
美洲	<b>19,492</b>	19,803	<b>-1.6%</b>	<b>88.2</b>	85.8	<b>+2.4</b> 個百分點	<b>+4.2%</b>	
<b>整體</b>	<b>75,770</b>	73,444	<b>+3.2%</b>	<b>84.2</b>	84.7	<b>-0.5</b> 個百分點	<b>+6.6%</b>	
<b>貨運服務</b>	<b>8,542</b>	8,206	<b>+4.1%</b>	<b>68.3</b>	66.2	<b>+2.1</b> 個百分點	<b>+16.3%</b>	

附註：

(1) 採納《香港財務報告準則》第 15 號前的數字，以供比較。

(2) 客運服務的可運載量以可用座位千米計算，貨運服務的可運載量則以可用貨運噸千米計算。

**客運服務**

- 頭等及商務客艙需求殷切，尤以長途航線為甚。
- 農曆新年及復活節期間需求殷切，尤以短途航線為甚。
- 印度航線受惠於前往美國的客運量，因為美國禁止其他中東航空公司的乘客攜帶流動電子裝置登機。
- 由於來自中國內地及日本的機位預訂強勁，帶動中東航線需求殷切。
- 西南太平洋航線因其他航空公司提供的可載客量增加，競爭依然激烈。由於對過境旅客的依賴減少，這有助提升收益率。
- 東南亞航線的收益率有所改善。往來新加坡及曼谷的旅遊需求仍然旺盛。
- 我們大幅增加歐洲航線的可載客量，包括開辦布魯塞爾、哥本哈根及都柏林航線，以及加開倫敦格域及曼徹斯特航線的班次。客運量仍未趕上此新增的可載客量。歐洲航線的收益率有所改善。
- 往返中國內地及香港的航線由於過境旅客比例降低，令收益率有所改善。
- 往返日本的需求仍然強勁，由日本及珠江三角洲地區出發的航班需求殷切。
- 韓國航線的需求增加，但基於二零一七年初的政治憂慮，作出比較的基線較低。
- 儘管美洲的可載客量減少，前往香港的客流使收益及效益維持強勁。
- 我們以優惠票價售賣頭等及商務客艙機票給休閒旅客。
- 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。
- 國泰航空分別於二零一八年三月及二零一八年六月推出每周四班前往布魯塞爾及都柏林的客運航班，並於二零一八年五月按季節開辦每周三班前往哥本哈根的客運航班。該等航班以空中巴士A350-900型飛機運作。
- 國泰航空將於二零一八年九月開辦每周四班前往華盛頓的客運航線，以空中巴士A350-1000型飛機運作；並於二零一八年十一月按季節開辦每周三班前往開普敦的客運航班，以空中巴士A350-900型飛機運作。
- 國泰航空將於二零一九年三月開始，開辦每周四班前往西雅圖的客運航班，該航線以空中巴士A350-900型飛機運作。
- 國泰港龍航空分別於二零一八年一月和二零一八年三月開辦每周四班前往南寧及濟南的客運航班。

- 國泰港龍航空將於二零一八年十月開辦前往菲律賓達沃市和印尼棉蘭的客運航班。
- 國泰港龍航空於二零一八年三月復辦往返東京羽田的航班，該航線曾於二零一七年十月停辦。
- 由二零一八年三月開始，國泰航空前往特拉維夫的客運航班在旺季期間由每周四班增至六班，該航線以空中巴士A350-900型飛機運作。該航線將由二零一八年十月開始增至每日一班航班，並於旺季期間改以空中巴士A350-1000型飛機運作。
- 國泰航空前往巴塞羅那的季節性航班於二零一八年四月擴展為全年航班。
- 由二零一八年十月開始，國泰航空將增加前往阿德萊德的客運航班班次，由每周五班增至六班。
- 由二零一八年三月開始，國泰港龍航空增加前往福岡的客運航班班次，由每周十一班按季節增至每日兩班。
- 國泰航空將由二零一八年十月開始，增加德里客運航班的可載客量，將每日兩班航班的其中一班以波音777-300ER型飛機取代空中巴士A330-300型飛機運作。
- 國泰航空將由二零一八年十月開始，增加孟買航線的可載客量，將每周十班航班的其中三班以波音777-300ER型飛機取代空中巴士A330-300型飛機運作。
- 國泰航空將由二零一八年十二月開始，增加真奈航線的可載客量，將其每日航班以波音777-300ER型飛機取代空中巴士A330-300型飛機運作。
- 由二零一八年十月開始，國泰航空將於冬季期間削減前往馬德里的客運航班班次，由每周五班減至四班。
- 由二零一八年十月開始，國泰航空將於冬季期間削減前往巴黎的客運航班班次，由每周十二班減至十一班。
- 國泰航空前往阿姆斯特丹及馬德里的客運航班將分別由二零一八年十月及十二月開始以空中巴士A350-1000型飛機運作。曼徹斯特航線亦將由十二月開始，按季節以空中巴士A350-1000型飛機運作航班。
- 國泰港龍航空的峴港航線於二零一八年二月推出商務客艙服務。
- 國泰港龍航空前往亞庇的航班於二零一八年一月停辦。
- 國泰航空前往杜塞爾多夫的航班於二零一八年三月停辦。

## 貨運服務

- 二零一八年上半年的貨運需求殷切，載貨噸數的整體增長較可載貨量的增長為快。由香港及中國內地出口的貨運表現穩定，自印度次大陸、歐洲、日本及東南亞轉運貨物的業務表現強勁。
- 自亞洲出口的電子商貿產品貨運表現仍然強勁，而自歐洲及美洲出口機器及食品至亞洲的貨運表現持續強勁，使貿易更為平衡。隨著歐洲客運網絡擴大，我們運載貨物往來歐洲更多地區。
- 我們與 va-Q-tec 及 Sonoco 新訂租賃協議，租用其特製恆溫集裝箱，為客戶提供更多貨運物品選擇，方便運送須控制溫度的高價值藥物。此等協議配合現時公司與 Envirotainer、DoKaSch 及 CSafe 合作提供的貨運方案。
- 國泰航空於二零一八年六月將真奈航線的貨機班次由每周六班增至每日一班，以及將孟買航線的班次由每周兩班增至三班，並於二零一八年三月停辦卡爾加里航線。
- 前往美國的主要航線將於二零一八年下半年增加可運載量，以應付季節性的需求。

## 綜合損益及其他全面收益表

截至二零一八年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元
<b>收益</b>			
客運服務		35,452	32,105
貨運服務		12,971	10,515
航空飲食、收回款項及其他服務		4,655	3,238
<b>收益總額</b>		<b>53,078</b>	<b>45,858</b>
<b>開支</b>			
員工		(9,935)	(9,845)
機上服務及乘客開支		(2,625)	(2,412)
著陸、停泊及航線開支		(8,648)	(7,307)
燃油(包括對沖虧損)		(16,046)	(14,937)
飛機維修		(4,691)	(4,461)
飛機折舊及營業租賃		(6,362)	(5,581)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(1,424)	(1,372)
佣金		(398)	(320)
其他		(2,252)	(2,157)
<b>營業開支</b>		<b>(52,381)</b>	<b>(48,392)</b>
未計非經常性項目的營業溢利/(虧損)		697	(2,534)
出售一項長期投資的盈利		-	586
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利		-	244
<b>營業溢利/(虧損)</b>	4	<b>697</b>	<b>(1,704)</b>
財務支出		(1,169)	(1,061)
財務收入		159	247
財務支出淨額		(1,010)	(814)
應佔聯屬公司溢利		449	533
<b>除稅前溢利/(虧損)</b>		<b>136</b>	<b>(1,985)</b>
稅項	5	(211)	84
<b>本期虧損</b>		<b>(75)</b>	<b>(1,901)</b>
非控股權益		(188)	(150)
<b>國泰航空股東應佔虧損</b>		<b>(263)</b>	<b>(2,051)</b>
<b>每股虧損(基本及攤薄)</b>	6	<b>(6.7) 仙</b>	<b>(52.1) 仙</b>
本期虧損		(75)	(1,901)
<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		4,074	(939)
可供出售財務資產的價值重估		-	(506)
應佔聯屬公司其他全面收益		63	356
海外業務換算產生的滙兌差額		(353)	852
<b>本期除稅後其他全面收益</b>	7	<b>3,784</b>	<b>(237)</b>
<b>本期全面收益總額</b>		<b>3,709</b>	<b>(2,138)</b>
<b>應佔全面收益總額</b>			
國泰航空股東		3,521	(2,288)
非控股權益		188	150
		<b>3,709</b>	<b>(2,138)</b>

**綜合財務狀況表**

二零一八年六月三十日結算 – 未經審核

	附註	二零一八年 六月三十日 港幣百萬元	二零一七年 十二月三十一日 港幣百萬元
<b>資產及負債</b>			
<b>非流動資產及負債</b>			
物業、廠房及設備		110,114	111,182
無形資產		11,189	11,221
於聯屬公司的投資		27,981	28,144
其他長期應收款項及投資		5,061	4,068
遞延稅項資產		842	928
		<b>155,187</b>	<b>155,543</b>
長期負債		(58,558)	(69,506)
其他長期應付款項		(3,170)	(3,502)
遞延稅項負債		(13,383)	(12,820)
		<b>(75,111)</b>	<b>(85,828)</b>
<b>非流動資產淨值</b>		<b>80,076</b>	<b>69,715</b>
<b>流動資產及負債</b>			
存貨		1,771	1,515
貿易、其他應收款項及其他資產	8	12,707	11,361
待出售資產		865	865
流動資金		15,394	19,094
		<b>30,737</b>	<b>32,835</b>
長期負債的流動部分		(12,108)	(8,888)
貿易及其他應付款項	9	(17,128)	(17,057)
未獲運輸收益		(14,831)	(13,961)
稅項		(1,511)	(1,372)
		<b>(45,578)</b>	<b>(41,278)</b>
<b>流動負債淨額</b>		<b>(14,841)</b>	<b>(8,443)</b>
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>140,346</b>	<b>147,100</b>
<b>資產淨值</b>		<b>65,235</b>	<b>61,272</b>
<b>資本及儲備</b>			
股本	10(a)	17,106	17,106
其他儲備		47,950	43,995
國泰航空股東應佔資金		65,056	61,101
非控股權益		179	171
<b>股東權益總額</b>		<b>65,235</b>	<b>61,272</b>

## 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。本報告獲許可於二零一八年八月八日發表。

與截至二零一七年十二月三十一日止年度相關且載入本文件中作為比較信息的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）（「該條例」）第 436 條）並非（在該定義內的）指明財務報表。截至二零一七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，該報告沒有保留意見或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就報告作保留意見的情況下以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜，亦未載有根據該條例第 406(2)或 407(2)或(3)條作出的陳述。

除下文附註 2 所述外，編製本中期財務報表的會計政策、計算方法及陳述方式均與二零一七年度財務報表所載者一致。

### 2. 會計政策的變動

香港會計師公會已頒佈於集團本會計期首次生效的多項《香港財務報告準則》及《香港財務報告準則》修訂本，其中下述發展與集團的財務報表有關：

- 《香港財務報告準則》第 9 號「金融工具」
- 《香港財務報告準則》第 15 號「來自客戶合約的收益」

集團並無應用任何仍未在本會計期生效的新準則或詮釋。

集團在財務資產的分類方面受《香港財務報告準則》第 9 號影響，在收益確認的時間及收益呈報總額／淨額方面受《香港財務報告準則》第 15 號影響。該等會計政策變動的詳情，分別於附註 2(a)（《香港財務報告準則》第 9 號）及附註 2(b)（《香港財務報告準則》第 15 號）闡釋。



## 2. 會計政策的變動（續）

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。比較財務信息不予重述。下表撮述受《香港財務報告準則》第9號及／或《香港財務報告準則》第15號影響而在綜合財務狀況表所確認的每一賬項期初結餘調整。

	二零一七年十二月三十一日	首次應用《香港財務報告準則》第9號的影響(附註2a)	首次應用《香港財務報告準則》第15號的影響(附註2b)	二零一八年一月一日
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
於聯屬公司的投資	28,144	-	116	<b>28,260</b>
遞延稅項資產	928	-	(6)	<b>922</b>
遞延稅項負債	(12,820)	-	(65)	<b>(12,885)</b>
未獲運輸收益	(13,961)	-	586	<b>(13,375)</b>
保留溢利	(44,115)	(725)	(631)	<b>(45,471)</b>
投資重估儲備(可回撥)	(505)	505	-	-
投資重估儲備(不可回撥)	-	181	-	<b>181</b>
其他儲備	(878)	39	-	<b>(839)</b>

該等變動詳情於附註2(a)及2(b)列述。

### (a) 《香港財務報告準則》第9號「金融工具」

《香港財務報告準則》第9號取代《香港會計準則》第39號「金融工具：確認及計量」。該準則列述財務資產、財務負債及購買或出售非金融項目的若干合約在確認及計量上的要求。

集團已根據過渡要求，對二零一八年一月一日已存在的項目追溯應用《香港財務報告準則》第9號。集團已將首次應用的累計影響確認為於二零一八年一月一日的期初權益結餘調整賬，因此繼續根據《香港會計準則》第39號呈報比較信息。

下表撮述過渡至《香港財務報告準則》第9號對保留溢利及儲備的影響。

	港幣百萬元
<b>保留溢利</b>	
現按公允值計入損益的股本投資自投資重估儲備(可回撥)撥入	<b>505</b>
現按公允值計入其他全面收益的股本投資過往減值轉撥至投資重估儲備(不可回撥)	<b>181</b>
應佔聯屬公司《香港財務報告準則》第9號的影響自其他儲備撥入	<b>39</b>
二零一八年一月一日的保留溢利增加	<b>725</b>
<b>投資重估儲備(可回撥)</b>	
現按公允值計入損益的股本投資轉撥至保留溢利及二零一八年一月一日的投資重估儲備(可回撥)減少	<b>(505)</b>
<b>投資重估儲備(不可回撥)</b>	
現按公允值計入其他全面收益的股本投資過往減值自保留溢利撥入及二零一八年一月一日的投資重估儲備(不可回撥)減少	<b>(181)</b>
<b>其他儲備</b>	
應佔聯屬公司《香港財務報告準則》第9號的影響轉撥至保留溢利及二零一八年一月一日的其他儲備減少	<b>(39)</b>

## 2. 會計政策的變動（續）

有關會計政策變動的性質及影響及過渡方法詳情列述如下：

### (i) 財務資產及財務負債的歸類

《香港財務報告準則》第9號將財務資產分為三個主要類別：按攤銷成本、按公允值計入其他全面收益及按公允值計入損益。這個分類取代《香港會計準則》第39號的分類：持有至到期投資、借款及應收款項、可供出售財務資產及按公允值計入損益的財務資產。《香港財務報告準則》第9號以管理財務資產的業務模式及其合約現金流量特徵為財務資產的分類基準。

集團持有的非股本投資歸類為下述計量類別的其中一項：

- 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；
- 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
- 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。

除非股本投資並非持作買賣用途，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。

## 2. 會計政策的變動（續）

下表顯示集團每個類別的財務資產按《香港會計準則》第 39 號劃分的原有計量類別，以及該等財務資產按《香港會計準則》第 39 號計算的賬面值調整至按《香港財務報告準則》第 9 號計算的賬面值的對賬。

	於二零一七年 十二月三十一日 按《香港會計準則》 第 39 號 計算的賬面值 港幣百萬元	重新歸類 港幣百萬元	於二零一八年 一月一日 按《香港財務報告準 則》第 9 號計算的賬 面值 港幣百萬元
<b>按公允值計入其他全面收益的財務資產</b>			
<b>(不可回撥)</b>			
股本投資	-	23	<b>23</b>
<b>按公允值計入損益的財務資產</b>			
股本投資	-	699	<b>699</b>
<b>按《香港會計準則》第 39 號歸類為可 供出售的財務資產</b>			
股本投資	722	(722)	-

所有財務負債的計量類別維持不變。於二零一八年一月一日的所有財務負債的賬面值沒有受首次應用《香港財務報告準則》第 9 號的影響。

### (ii) 信貸虧損

《香港財務報告準則》第 9 號以預期信貸虧損模式取代《香港會計準則》第 39 號的「已產生虧損」模式。預期信貸虧損模式要求持續計量一項財務資產的相關信貸風險，因此較《香港會計準則》第 39 號的「已產生虧損」會計模式更早確認預期信貸虧損。

集團以新的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以及聯屬公司借款）。

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。

## 2. 會計政策的變動（續）

預期信貸虧損是按下述基準的其中一項計量：

- 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；及
- 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。

貿易應收款項虧損備抵一般以相等於全期預期信貸虧損的金額計量。該等財務資產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。

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。

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：

- 在合約到期日未能支付本金或利息；
- 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；
- 債務人的營業業績出現實際或預期的重大倒退；及
- 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。

視乎金融工具的性质，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。集團確認所有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。

採納《香港財務報告準則》第9號的預期信貸虧損模式對集團並無重大影響。

## 2. 會計政策的變動（續）

### 撤銷政策

財務資產的賬面總值會撤銷（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。

撤銷後收回的資產，在收回資產的會計期於損益中確認，列為減值撥回。

### (iii) 對沖會計

集團選擇採納《香港財務報告準則》第 9 號的新一般對沖會計模式。視乎對沖的複雜程度，新會計模式容許以較《香港會計準則》第 39 號更著重質量的方法評估對沖的效用，而評估一般是前瞻性的。在此方面，採納《香港財務報告準則》第 9 號對集團的財務報表並無重大影響。

### (iv) 過渡

因採納《香港財務報告準則》第 9 號而帶來的會計政策變動已追溯應用，但下面所述者除外：

- 有關比較期的信息並未重述。因採納《香港財務報告準則》第 9 號而令財務資產賬面值出現差額，該差額確認於二零一八年一月一日的保留溢利及儲備。因此，所呈列的二零一七年信息繼續按《香港會計準則》第 39 號呈報，因而可能不能與當期的信息對比。
- 下述評估是根據於二零一八年一月一日（集團首次應用《香港財務報告準則》第 9 號之日）存在的事實及情況進行：
  - 確定持有財務資產的業務模式；及
  - 指定若干非持有作買賣用途的股本投資按公允值計入其他全面收益（不可回撥）。
- 倘在首次應用之日，評估信貸風險在首次確認後是否顯著增加將要花費過多的成本或勞力，則為該金融工具確認全期預期信貸虧損。
- 所有於二零一七年十二月三十一日按《香港會計準則》第 39 號界定的對沖關係均符合於二零一八年一月一日《香港財務報告準則》第 9 號對對沖會計的要求，因此被視為持續對沖關係。有關對沖會計政策的變動已追溯應用。

### (b) 《香港財務報告準則》第 15 號「來自客戶合約的收益」

《香港財務報告準則》第 15 號確立一個框架，以確認來自客戶合約的收益及若干成本。《香港財務報告準則》第 15 號取代《香港會計準則》第 18 號「收益」，後者涵蓋因出售貨品及提供服務而產生的收益。

## 2. 會計政策的變動（續）

集團選擇使用累積影響過渡方法，並將首次應用的累積影響確認為二零一八年一月一日股本權益期初結餘的一項調整。因此，比較信息不予重述，繼續按《香港會計準則》第 18 號呈報。

下表撮述過渡至《香港財務報告準則》第 15 號對二零一八年一月一日的保留溢利及相關稅項影響：

	港幣百萬元
<b>保留溢利</b>	
提早確認航空公司的棄用機票收益	<b>586</b>
提早確認國航的棄用機票收益	<b>116</b>
相關稅項	<b>(71)</b>
<b>二零一八年一月一日的保留溢利增加淨額</b>	<b>631</b>

有關會計政策變動的性質及影響詳情列述如下：

### (i) 確認收益的時間

過往因棄用機票帶來的收益是在顧客行使其餘下權利的可能性甚微時確認，因此其確認時間遲於採納《香港財務報告準則》第 15 號「來自客戶合約的收益」的規定。棄用機票涉及集團預期不會行使的合約責任所涵蓋的部分合約權利。

根據《香港財務報告準則》第 15 號，棄用機票收益會按飛行點所反映的客戶行使權利模式提早確認，以配合收益確認而實際履行旅遊責任的時間。這是根據過往棄用機票的慣常模式作出的預期。此項評估是基於預計確認收益不會導致未來累計收益出現重大轉回。

由於這項會計政策的變動，集團已對二零一八年一月一日的期初結餘作出調整，使保留溢利增加港幣六億三千一百萬元（旗下航空公司港幣五億八千六百萬元，集團應佔中國國際航空股份有限公司（「國航」）業績港幣一億一千六百萬元及抵銷稅項影響港幣七千一百萬元）。此外，年內對旗下航空公司溢利的正面影響為港幣二千五百萬元。

### (ii) 收益的呈列

#### 客運收益

截至二零一八年六月三十日止六個月與航班相關的客運附帶收入（如更改機票收費、加長空間及座位選擇收入）為港幣三億五千萬元，該收入因屬不可分割的收入而不被視作可與旅行部分明確區分，因此重新歸類至客運收益，使票務相關收益的從屬元素與機票的基本履約義務相一致。該等收入於截至二零一七年六月三十日止六個月被歸類為其他收益。

## 2. 會計政策的變動（續）

### 貨運收益

截至二零一八年六月三十日止六個月與貨運相關的貨運附帶收入（如文件處理費）為港幣三千七百萬元，該收入因屬不可分割而不被視作可與貨運部分明確區分，因此歸類為貨運收益，使貨運相關收益的從屬元素與貨運的基本履約義務相一致。該等收入於截至二零一七年六月三十日止六個月被歸類為其他收益。

根據《香港財務報告準則》第 15 號，對於我們被視作提供該等服務的委託人而非代理人並由另一家貨運公司運送的貨物的貨運收益港幣一億六千萬元，還原計入集團截至二零一八年六月三十日止六個月的其他收益（國泰航空及國泰港龍航空的金額為港幣二億三千九百萬元，包括華民航空的航段港幣七千九百萬元）。

根據《香港財務報告準則》第 15 號，對於我們被視為提供該等服務的委託人而非代理人的貨物處理收益港幣七億六千一百萬元，還原計入集團截至二零一八年六月三十日止六個月的其他收益。

### 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	
	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	52,455	45,197	623	661			53,078	45,858
分部之間的銷售	4	4	1,841	1,987			1,845	1,991
分部收益	52,459	45,201	2,464	2,648			54,923	47,849
分部溢利/(虧損)	707	(1,762)	(10)	58			697	(1,704)
財務支出淨額	(899)	(716)	(111)	(98)			(1,010)	(814)
	(192)	(2,478)	(121)	(40)			(313)	(2,518)
應佔聯屬公司溢利					449	533	449	533
除稅前溢利/(虧損)							136	(1,985)
稅項	(245)	87	34	(3)			(211)	84
本期虧損							(75)	(1,901)

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（包括國泰航空、國泰港龍航空及華民航空），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。

#### (b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港及中國內地	26,791	23,111
- 日本、韓國及台灣	5,175	4,657
印度、中東、斯里蘭卡及南非	2,470	2,003
西南太平洋	2,585	2,536
東南亞	4,022	3,698
歐洲	5,108	3,945
美洲	6,927	5,908
	53,078	45,858

按地域分析的分部業績因《二零一七年報告書》所列舉的理由而不予披露。



**4. 營業溢利/(虧損)**

	截至六月三十日止六個月	
	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業溢利/(虧損)中：		
物業、廠房及設備折舊		
- 租賃	998	1,005
- 擁有	3,613	3,277
無形資產攤銷	263	254
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	566	535
- 飛機及有關設備	2,288	1,855
- 其他	58	27
待出售資產減值撥備	-	1
出售物業、廠房及設備的虧損淨額	52	130
出售無形資產的盈利	(101)	-
出售一項長期投資的盈利	-	(586)
已支出的存貨成本	1,090	1,090
滙兌差額淨額	319	49
核數師酬金	7	7
非上市投資的股息收入	(41)	(26)

集團已於二零一八年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號。根據所選的過渡方法，比較信息並未重述。詳情載於附註2。

**5. 稅項**

	截至六月三十日止六個月	
	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	90	85
- 海外稅	135	110
- 歷年撥備(超額)/不足	(29)	26
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	15	(305)
	<b>211</b>	<b>(84)</b>

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（二零一七年：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《二零一八年中中期報告》財務報表附註20(d)）。

## 6. 每股虧損（基本及攤薄）

每股虧損是以國泰航空股東應佔虧損港幣二億六千三百萬元（二零一七年：港幣二十億五千一百萬元）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（二零一七年：三十九億三千四百萬股）計算。

## 7. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於期內確認的盈利/(虧損)	3,587	(3,949)
- 轉撥至損益的虧損	1,039	2,904
- 遞延稅項	(552)	106
可供出售財務資產的價值重估		
- 於期內確認的盈利	-	69
- 重新歸類至損益	-	(575)
應佔聯屬公司其他全面收益	63	356
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於期內確認的(虧損)/盈利	(353)	769
- 重新歸類至損益	-	83
<b>本期其他全面收益</b>	<b>3,784</b>	<b>(237)</b>

## 8. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零一八年 六月三十日 港幣百萬元	二零一七年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	6,416	6,131
衍生財務資產 – 當期部分	867	32
其他應收及預繳款項	5,400	5,139
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	24	59
	<b>12,707</b>	<b>11,361</b>

	二零一八年 六月三十日 港幣百萬元	二零一七年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除虧損備抵)按賬單日分析如下：		
一個月內	5,433	4,880
一至三個月	202	573
三個月以上	781	678
	<b>6,416</b>	<b>6,131</b>

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。

集團根據《香港財務報告準則》第9號「金融工具」確認減值虧損後，繼續披露貿易應收賬項的賬齡。

**9. 貿易及其他應付款項**

	二零一八年 六月三十日 港幣百萬元	二零一七年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	6,704	5,112
衍生財務負債 – 當期部分	569	3,058
其他應付款項	9,623	8,553
應付聯屬公司賬項	104	258
應付其他關連公司賬項	128	76
	<b>17,128</b>	<b>17,057</b>

  

	二零一八年 六月三十日 港幣百萬元	二零一七年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項按賬單日分析如下：		
一個月內	6,268	5,002
一至三個月	411	82
三個月以上	25	28
	<b>6,704</b>	<b>5,112</b>

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

**10. 股本、股息及儲備**
**(a) 股本**

	二零一八年 六月三十日		二零一七年 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（二零一七年：零）。於二零一八年六月三十日，已發行股份為 3,933,844,572 股（二零一七年十二月三十一日：3,933,844,572 股）。

**(b) 股息**
**(i) 本中期內應付予權益股東的股息。**

	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元
於中期後宣派的中期股息每股港幣零點一元 (二零一七年：零)	<b>393</b>	-

中期股息並未於報告期結束時確認為負債。

**(ii) 於中期內批准及派付上一財政年度應付予權益股東的股息。**

	截至六月三十日止六個月	
	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元
於下一中期內批准及派付上一財政年度的中期股息 每股港幣零點零五元 (截至二零一七年六月三十 日止六個月間已派付：零)	<b>197</b>	-

## 10. 股本、股息及儲備（續）

董事局已宣佈截至二零一八年十二月三十一日止年度的第一次中期股息為每股港幣零點一元（二零一七年：每股零），中期股息合共港幣三億九千三百萬元（二零一七年：零），將於二零一八年十月三日派發予於二零一八年九月七日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一八年九月五日（星期三）起除息。此中期股息於報告日並未確認為負債。

股東登記將於二零一八年九月七日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保符合獲派第一次中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一八年九月六日（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。

### (c) 儲備

投資重估儲備（不可回撥）包括於報告期結束時持有根據《香港財務報告準則》第 9 號被界定為按公允值計入其他全面收益的股本投資的累計公允值變動淨額（見附註 2(a)(i)）。

## 11. 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二零一八年的中期業績。有關企業管治的詳細資料，請參閱《二零一七年報告書》及《二零一八年中中期報告》。

## 12. 中期報告

《二零一八年中中期報告》刊載上市規則要求的所有資料，將於二零一八年八月二十三日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站([www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com))。印刷本將於二零一八年八月二十四日寄交選擇收取印刷本的股東。

## 13. 其他新訂會計準則的影響

香港會計師公會已頒佈於二零一九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。集團正在評估《香港財務報告準則》第 16 號「租賃」在首次應用期間產生的影響。由於集團尚未完成對《香港財務報告準則》第 16 號的評估，因此可能在過程中識別進一步的影響，並將在決定採納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 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 號將主要影響集團的會計方法，因為集團是租用飛機及有關設備、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大幅增加，以及影響租賃期間在損益表確認開支的時間。集團已就採納此準則的影響完成初步評估，但須作進一步的分析，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。

## 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		
	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	變幅	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	變幅
員工	9,935	9,845	+0.9%	8,834	8,736	+1.1%
機上服務及乘客開支	2,625	2,412	+8.8%	2,625	2,412	+8.8%
著陸、停泊及航線開支	8,648	7,307	+18.4%	8,472	7,161	+18.3%
燃油(包括對沖虧損)	16,046	14,937	+7.4%	15,737	14,700	+7.1%
飛機維修	4,691	4,461	+5.2%	4,490	4,302	+4.4%
飛機折舊及營業租賃	6,362	5,581	+14.0%	6,212	5,496	+13.0%
其他折舊、攤銷及營業租賃	1,424	1,372	+3.8%	1,045	950	+10.0%
佣金	398	320	+24.4%	398	320	+24.4%
其他	2,252	2,157	+4.4%	3,061	2,929	+4.5%
<b>營業開支</b>	<b>52,381</b>	<b>48,392</b>	<b>+8.2%</b>	<b>50,874</b>	<b>47,006</b>	<b>+8.2%</b>
財務支出淨額	1,010	814	+24.1%	896	693	+29.3%
<b>營業開支總額</b>	<b>53,391</b>	<b>49,206</b>	<b>+8.5%</b>	<b>51,770</b>	<b>47,699</b>	<b>+8.5%</b>

採納《香港財務報告準則》第15號前，集團的營業開支總額增加百分之六點七（國泰航空與國泰港龍航空合併計算的增幅為百分之六點五）。

## 營業業績分析

	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	變幅 港幣百萬元
航空公司除稅前虧損（扣除特殊項目*）	(743)	(3,755)	+3,012
出售一項投資及視作出售一家聯屬公司部分股份 的盈利	-	830	-830
稅項	(161)	160	-321
<b>航空公司除稅後虧損</b>	<b>(904)</b>	<b>(2,765)</b>	<b>+1,861</b>
應佔附屬及聯屬公司溢利	641	714	-73
<b>國泰航空股東應佔虧損</b>	<b>(263)</b>	<b>(2,051)</b>	<b>+1,788</b>

\* 特殊項目包括出售碳排放額的盈利港幣一億零一百萬元（二零一七年：因應歐洲委員會就貨運附加費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）及重組總部團隊架構的離職補償港幣二億二千四百萬元作出撥備。）

航空公司除稅前虧損（撇除特項項目、《香港財務報告準則》第 15 號的呈列影響及扣除匯率變動的影響）的變動分析如下：

	賬目所示 港幣百萬元	特殊項目 港幣百萬元	採納 《香港財務 報告準則》 第 15 號 港幣百萬元	匯率變動 港幣百萬元	調整後 港幣百萬元	可用噸千米 單位* %變幅	附註
<b>二零一七年航空公司</b>							
<b>除稅前虧損</b>	<b>(3,755)</b>				<b>(3,755)</b>		
<b>變動：</b>							
- 客運及貨運收益	<b>5,616</b>		(375)	(793)	<b>4,448</b>	+6.9%	1
- 其他收益	<b>1,467</b>		(613)	(19)	<b>835</b>	+24.9%	2
- 員工	<b>(98)</b>	(224)		31	<b>(291)</b>	-0.2%	3
- 機上服務及乘客開支	<b>(213)</b>		(12)	16	<b>(209)</b>	+4.8%	4
- 著陸、停泊及航線開支	<b>(1,311)</b>		761	154	<b>(396)</b>	+1.8%	5
- 燃油(包括對沖虧損)	<b>(1,037)</b>			2	<b>(1,035)</b>	+3.3%	6
- 飛機維修	<b>(188)</b>			6	<b>(182)</b>	+0.5%	7
- 擁有資產**	<b>(1,014)</b>			24	<b>(990)</b>	+9.8%	8
- 其他項目（包括佣金）	<b>(210)</b>	(599)	239	304	<b>(266)</b>	+5.8%	9
<b>小計</b>	<b>(743)</b>	(823)	-	(275)	<b>(1,841)</b>		
匯率變動的影響淨額					<b>275</b>		
非經常性特殊項目的變動					<b>823</b>		
<b>二零一八年航空公司</b>							
<b>除稅前虧損</b>					<b>(743)</b>		

\* 每可用噸千米單位的百分率變動即每可用噸千米的調整後收益或成本變動。

\*\* 包括飛機及其他折舊及營業租賃，及財務支出淨額

附註：

- 1) 如「業務回顧」所述有關客運及貨運服務的內容。
  - 2) 增長主要反映阿特拉斯航空 (5Y) 業務下的貨運量及售後租回收入，以及亞洲萬里通業務的增加。相關的成本分別列入擁有資產及其他項目。客運及貨運業務的附帶收益增長令人滿意。
  - 3) 二零一七年年中重組總部團隊架構後，員工單位成本下降。
  - 4) 為貼近顧客需求而投放了更多成本(航空飲食、機上娛樂及貴賓室)。
  - 5) 與航線有關的開支增加(導航、飛越空域、著陸及停泊開支面對通脹壓力)。
  - 6) 燃油成本增加，原因是平均飛機燃油價格上升百分之二十七點九及耗油量增加百分之二點一，增幅因燃油對沖虧損減少百分之七十九點八而被局部抵銷。
  - 7) 成本與可運載量增長成正比。
  - 8) 息率上升及投資添置具燃油效益的飛機(每收入噸千米耗油量減少百分之二點五) 導致折舊及財務支出增加。
  - 9) 於加強數碼化工作、調整亞洲萬里通獎勵計劃及新外站的推廣上投放更多資源。
- 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）由港幣三點一四元增至港幣三點二九元，增幅為百分之四點八。
  - 國泰航空與國泰港龍航空的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣二點一七元增至港幣二點二九元，增幅為百分之五點五。
  - 國泰航空與國泰港龍航空的的每可用噸千米基本成本（除燃油），撇除匯率變動的影響及採納《香港財務報告準則》第 15 號的影響後，由港幣二點一三元增至港幣二點二元，增幅為百分三點三。

## 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	
	二零一八年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元
燃油成本總額	<b>15,393</b>	11,700
燃油對沖虧損	<b>653</b>	3,237
燃油成本	<b>16,046</b>	14,937

燃油成本增加，原因是平均飛機燃油價格上升百分之二十七點九及耗油量增加百分之二點一，惟因燃油對沖虧損減少百分之七十九點八而抵銷部分升幅。

## 財務狀況

- 物業、廠房及設備增加港幣三十六億七千五百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣三十五億七千八百萬元、樓宇港幣二千八百萬元及其他設備港幣六千九百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣及日圓，並須於二零二九年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之五十點七現為定息借款。
- 流動資金減少百分之十九點四至港幣一百五十三億九千四百萬元，其中百分之八十七點二以美元計算。
- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之六點八至港幣五百五十二億七千二百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金增加百分之六點五至港幣六百五十億五千六百萬元，原因是在現金流量對沖儲備中確認港幣三十五億八千七百萬元的未變現對沖盈利、在首次應用《香港財務報告準則》第 15 號時於保留溢利增加港幣六億三千一百萬元（如財務報表附註 2(b)所述）及其他儲備變動。
- 債務淨額股份比例由零點九七倍減至零點八五倍。
- 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《二零一七年報告書》。



**機隊資料\***

飛機類型	二零一八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							
	租賃				'20	'18	'19		及之後	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24
	擁有	籌資	營業													
<b>由國泰航空營運的飛機：</b>																
A330-300	20	11	3	34					1	2						
A350-900	16	4	2	22	2	4	6							2		
A350-1000	1			1	7 <sup>(a)</sup>	4	8	19								
747-400BCF 貨機			1 <sup>(b)</sup>	1					1							
747-400ERF 貨機		6		6												
747-8F 貨機	3	11		14												
777-200	5			5												
777-300	12			12	2	3	5 <sup>(c)</sup>									
777-300ER	19	11	23	53					1	1	6	4	2	9		
777-9X						21	21									
<b>總數</b>	<b>76</b>	<b>43</b>	<b>29</b>	<b>148</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>33</b>	<b>51</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	
<b>由國泰港龍航空營運的飛機：</b>																
A320-200	5		10	15					1	3	3	3				
A321-200	2		6	8						1	2	2	1			
A321-200neo						32	32									
A330-300	10		14 <sup>(d)</sup>	24					2	3	2	2	4	1		
<b>總數</b>	<b>17</b>		<b>30</b>	<b>47</b>		<b>32</b>	<b>32</b>		<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	
<b>由華民航空營運的飛機：</b>																
A300-600F 貨機	3		7	10					7							
747-400BCF 貨機			1 <sup>(b/d)</sup>	1					1							
<b>總數</b>	<b>3</b>		<b>8</b>	<b>11</b>					<b>8</b>							
<b>總數合計</b>	<b>96</b>	<b>43</b>	<b>67<sup>(d)</sup></b>	<b>206</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>65</b>	<b>83</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	

\*於二零一八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) 一架飛機已於二零一八年七月接收。
- (b) 一架租予華民航空的貨機於六月交還國泰航空，將於二零一八年下半年交還出租人。
- (c) 五架二手的波音 777-300 型飛機將於二零一八年下半年開始陸續接收。
- (d) 在六十七架以營業租賃方式持有的飛機中，五十九架是向第三方租用，其餘八架該等飛機（一架波音 747-400BCF 型貨機及六架空中巴士 A330-300 型飛機）為集團內部租用。

## 其他附屬及聯屬公司回顧

- 香港華民航空有限公司於二零一八年上半年錄得的溢利高於二零一七年上半年。
- 因營業額增加，亞洲萬里通有限公司於二零一八年上半年的溢利高於二零一七年上半年。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司於二零一八年上半年的溢利低於二零一七年上半年。收益的增長不足以抵銷材料及員工成本的增加。
- 國泰航空服務有限公司於二零一八年上半年的財務業績遜於二零一七年上半年，主要原因是轉口貨物量增加及成本上漲壓力。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零一八年上半年的財務業績較二零一七年上半年有所改善，主要反映員工效率的提升及停機坪業務增加。
- 集團應佔中國國際航空股份有限公司（「國航」）的業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一八年中期業績包括國航截至二零一八年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零一八年四月一日至二零一八年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。國航截至二零一八年三月三十一日止六個月的業績較截至二零一七年三月三十一日止六個月的業績有所改善，反映客運及貨運業務的運載量及收益均有增長，以及人民幣於本年首季轉強而帶來利好影響，此等影響因燃油成本上升而被局部抵銷。
- 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。儘管營業成本因油價上升而增加，該公司仍因貨運收益率上升而錄得良好的基本營業業績，但不足以抵銷美元借款的未變現滙兌虧損。

## 企業責任

- 二零一七年的國泰航空可持續發展報告於二零一八年七月發佈，並登載於 <http://downloads.cathaypacific.com/cx/aboutus/sd/2017/pdf/cx-sd-report-2017-zh.pdf>。
- 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，由外聘核數師於二零一八年一月滙報旗下歐洲內部航班於二零一七年的排放數據，並於二零一八年二月向英國環境部提交排放報告。
- 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。該計劃自一九九一年成立以來已籌得逾港幣一億七千六百萬元。「零錢布施」計劃的部分善款撥捐「國泰愛心兒童輪椅庫」，其善款為患有神經肌肉病變的兒童提供經特別改裝的輪椅。
- 於二零一八年六月三十日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬二千四百名員工，其中約二萬五千八百人為在港員工。國泰航空在全球僱用約二萬二千名員工，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）、何杲、韓兆傑、盧家培、馬天偉；  
非常務董事： 蔡劍江、朱國樑、劉美璇、宋志勇、施銘倫、施維新、尚烽、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，二零一八年八月八日

公司網址：<http://www.cathaypacific.com>