

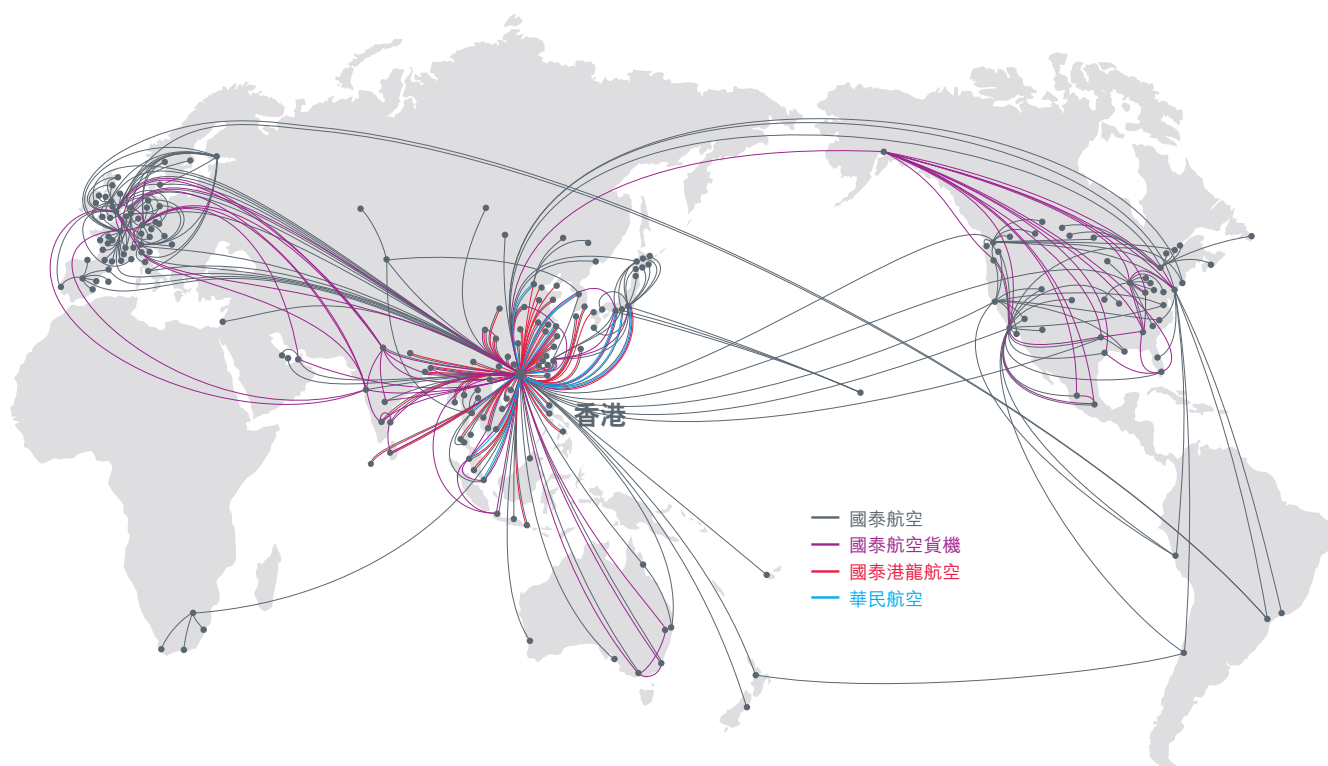


國泰航空公司

二零一八年中期報告

國泰航空有限公司
股份代號：00293





目錄

- 2 財務及營業撮要
- 3 主席致函
- 5 二零一八年中期評述
- 12 業務回顧
- 16 財務評述
- 19 審閱報告
- 20 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
 國泰城中座四樓

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

國泰航空的主要國際互聯網絡網址為
www.cathaypacific.com

國泰航空有限公司（「國泰航空」）是一家在香港註冊及以香港為基地的國際航空公司，與港龍航空有限公司（「國泰港龍航空」）攜手提供定期客運及貨運服務往來五十三個國家及地區共二百一十二個目的地。

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，至今仍致力貢獻香港，不斷進行龐大投資，使香港發展為一個主要國際航空樞紐。

國泰航空集團於二零一八年六月三十日營運二百零六架飛機，其中一百四十八架由國泰航空營運。國泰航空的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。於二零一八年六月三十日，已訂購七十八架新飛機，陸續於二零二四年底前接收。

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，營運四十七架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共五十四個目的地。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三萬二千四百名員工，其中在香港僱用的員工約二萬五千八百人。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」的聯屬成員。

2 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 | | |
| 業績 | | | | |
| 收益 | 港幣百萬元 | 53,078 | 45,858 | +15.7% |
| 國泰航空股東應佔虧損 | 港幣百萬元 | (263) | (2,051) | +1,788 |
| 每股虧損 | 港仙 | (6.7) | (52.1) | +45.4 |
| 每股股息 | 港元 | 0.10 | - | +0.10 |
| 邊際虧損 | % | (0.5) | (4.5) | +4.0個百分點 |
| 財務狀況 | | | | |
| 國泰航空股東應佔資金 | 港幣百萬元 | 65,056 | 61,101 | +6.5% |
| 借款淨額 | 港幣百萬元 | 55,272 | 59,300 | -6.8% |
| 每股股東資金 | 港元 | 16.5 | 15.5 | +6.5% |
| 債務淨額股份比例 | 倍數 | 0.85 | 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 | 15,747 | 15,190 | +3.7% |
| 可用座位千米數 (「可用座位千米」) | 百萬 | 75,770 | 73,444 | +3.2% |
| 可用貨物及郵件噸千米數 (「可用貨運噸千米」) | 百萬 | 8,542 | 8,206 | +4.1% |
| 每可用座位千米客運收益 | 港仙 | 46.8 | 43.7 | +7.1% |
| 收入乘客千米數 (「收入乘客千米」) | 百萬 | 63,810 | 62,242 | +2.5% |
| 收入乘客運載人次 | 千位 | 17,485 | 17,163 | +1.9% |
| 乘客運載率 | % | 84.2 | 84.7 | -0.5個百分點 |
| 乘客收益率 | 港仙 | 55.4 | 51.5 | +7.6% |
| 每可用貨運噸千米貨物及郵件收益 | 港元 | 1.32 | 1.10 | +20.0% |
| 貨物及郵件收入噸千米數 (「貨運收入噸千米」) | 百萬 | 5,831 | 5,435 | +7.3% |
| 運載貨物及郵件 | 千噸 | 1,038 | 966 | +7.5% |
| 貨物及郵件運載率 | % | 68.3 | 66.2 | +2.1個百分點 |
| 貨物及郵件收益率 | 港元 | 1.93 | 1.66 | +16.3% |
| 每可用噸千米成本 (連燃油) | 港元 | 3.29 | 3.14 | +4.8% |
| 每百萬收入噸千米耗油量 | 桶 | 1,840 | 1,888 | -2.5% |
| 每可用噸千米成本 (除燃油) | 港元 | 2.29 | 2.17 | +5.5% |
| 每可用噸千米基本*成本 (除燃油) | 港元 | 2.20 | 2.13 | +3.3% |
| 每港幣千元員工開支的可用噸千米 | 單位 | 1,783 | 1,739 | +2.5% |
| 飛機使用量 | 每日時數 | 12.2 | 12.3 | -0.8% |
| 航班準時表現 | % | 74.1 | 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。

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。可載客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

旗下航空公司的經營環境依然充滿挑戰。具體而言，激烈的競爭導致主要客運航線的可載客量過剩，嚴重影響集團業務。我們於二零一七年推出為期三年的企業轉型計劃，計劃已推行過半，並且漸見成效。儘管油價上升，集團於二零一八年上半年的表現遠勝二零一七年上半年。企業轉型計劃旨在令旗下航空公司更關注並適切回應消費者的訴求，藉此增加收益及控制成本。我們在二零一七年確立了良好的基礎、策略和架構，包括重組總部團隊架構，致力控制成本和提升效益。今年，我們希望更貼近顧客的需要、提高生產力及改善業務分析，建立負責全球業務的服務團隊，以及重組九項核心業務程序。我們在二零一八年上半年開辦五條新客運航線。頭等及商務客艙的乘客運載率高企，貨運業務持續增長。

企業轉型

- 頭等及商務客艙需求殷切，貨運需求同樣強勁。然而，結構性的挑戰仍然存在，市場對可運載量的競爭以及不斷增加的直航航班，相互競爭的航空同業持續進步，而乘客的期望也在改變。
- 我們在二零一七年為企業轉型奠下基礎，建立責任更明確的新總部架構，裁減六百名員工及設立卓越中心以提升專業知識和效率。我們成立了一個能夠迅速進行實驗的中央數據組，並改善分析數據的能力。我們擴充航線網絡、改善向馬可孛羅會及亞洲萬里通會員提供的優惠、成立社交媒體顧客服務團隊及展開問卷調查電子化。
- 我們在二零一八年檢討品牌工作，以及改善顧客最為關心的服務，尤其是食物質素及服務方式。我們致力增加附帶收益來源。全球電話服務中心轉型的準備工作已經完成。我們改善了機組人員輪班系統。國際營運中心的轉型工作已經展開，而外站外勤維修工作的生產能力亦獲得改善。員工培訓更著重從顧客角度出發而不是只按規則辦事。
- 我們的目標是要取得持續的進步。我們重新設計九個核心服務流程，將資源投放至數碼化、分析能力及流程自動化上。全球商業服務部將肩負起重新設計核心服務流程所衍生的工作。企業轉型計劃包括超過七百個獨立項目。

嶄新發展

- 首架空中巴士A350-1000型飛機於二零一八年六月接收。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，預計於二零二一年底前共有二十架該型號飛機投入服務。
- 國泰航空位於香港國際機場的最新貴賓室「玲瓏堂」於二零一八年三月啟用。「爾雅堂」於二零一八年四月關閉。
- 波音777-300ER型飛機及波音777-300型飛機於四月開始裝置設有新座位設計的經濟客艙座椅。全新的先進座椅符合人體工學設計，加厚的坐墊提供最佳的舒適度。這個新座椅配置計劃亦包括在波音777-300ER型飛機提供更完善的機上娛樂系統及更寬闊的個人電視屏幕。
- 集團開始在旗下波音777型飛機及空中巴士A330型飛機設置無線網絡，而旗下的空中巴士A350型飛機均已設置無線網絡。

- 芝加哥及倫敦格域航線的商務客艙已推出全新餐飲體驗，提供更多膳食選擇，此服務將於所有長途航班推出。
- 自助行李標籤設施於二零一八年上半年在墨爾本、名古屋、珀斯、首爾、東京成田及東京羽田（國泰港龍航空）推出；自助行李託運設施已於布里斯班及墨爾本推出。

屢獲殊榮

- 二零一八年一月，國泰航空及國泰港龍航空的服務團隊及個別員工在二零一七年香港「優質顧客服務大獎」中獲獎。
- 二零一八年二月，國泰航空於二零一七年「空中酒窖大獎」中獲頒「最佳頭等艙葡萄酒」獎。
- 二零一八年三月，國泰航空在「APEX 區域旅客選擇大獎」中榮獲「最佳空中娛樂（亞洲及澳洲地區）」殊榮。

發展航空樞紐

- 二零一八年上半年，國泰航空及國泰港龍航空的可載客量增加百分之三點二，反映開辦了布魯塞爾、哥本哈根、都柏林、濟南及南寧航線，以及增加部分現有航線的班次。國泰航空的可載客量增加百分之二點四，國泰港龍航空的可載客量增加百分之八點九。
- 集團正積極採取更多措施以提升運作的可靠性，二零一八年上半年的航班準時表現較二零一七年上半年有所改善。
- 國泰航空分別於二零一八年三月及二零一八年六月開辦每周四班前往布魯塞爾及都柏林的航班，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。
- 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，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。

- 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前往東京羽田的航班，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於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，並於旺季改以空中巴士 A350-1000 型飛機運作。
- 於二零一八年四月，國泰航空的巴塞羅那航線由之前的季節性航班擴展為全年客運航班。
- 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，增加孟買客運航班的可載客量，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，增加真奈客運航班的可載客量，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馬德里客運航線的班次，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巴黎客運航線的班次，由每周十一班減至十班。
- 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。
- 貨機服務方面，國泰航空於二零一八年六月將真奈航線的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。

合作夥伴

- 國泰航空於二零一八年二月與渡輪公司金光飛航簽訂代號共享協議，將「CX」代號附加於金光飛航往來香港國際機場和澳門氹仔客運碼頭的渡輪航班。
- 國泰航空與阿斯塔納航空於二零一八年三月簽訂代號共享協議，將「CX」代號附加於阿斯塔納航空往來香港及阿拉木圖、往來曼谷及阿拉木圖、往來首爾及阿拉木圖，以及部分往來阿拉木圖及阿斯塔納的航班，並將阿斯塔納航空的「KC」代號附加於國泰航空前往墨爾本、珀斯、新加坡及悉尼的部分航班。
- 國泰航空於二零一八年七月與布魯塞爾航空訂立代號共享協議，將「CX」代號附加於布魯塞爾航空往返布魯塞爾及歐洲七個熱門城市的航班。該七個城市為柏林（柏林-泰格爾機場）、漢堡、里昂（里昂-聖艾修伯里機場）、馬賽、圖盧茲、奧斯陸及布拉格。

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。
- 集團所有空中巴士A350-1000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。二零一八年上半年捐贈的剩餘食物約一百四十噸。
- 國泰航空於二零一八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（空中巴士公司處理退役航機的先進管理流程）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。
- 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」氣候變化意見調查作出回應。
- 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>。

回饋社會

- 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。輪椅庫自成立以來已籌得逾港幣一千六百八十萬元，約五百四十名兒童受惠。
- 共十三名國泰航空員工於六月前赴中國內地貴州省，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。
- 我們安排各界參觀位於香港國際機場的總部「國泰城」，二零一八年首六個月接待約二千六百名人士。
- 「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。二零一八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逾二百七十人，其中約四成畢業學員已投身航空相關行業。

對僱員的承擔

- 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。
- 國泰航空於二零一八年首六個月招聘約一千二百名員工，包括約四百七十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約一百四十名機艙服務員及十五名飛行員。
- 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。

機隊發展

- 於二零一八年六月三十日，國泰航空運作一百四十八架飛機，國泰港龍航空運作四十七架飛機，而華民航空則運作十一架飛機（集團合共運作二百零六架飛機）。集團已訂購七十八架新飛機，由現時至二零二四年間陸續接收。
- 我們於二零一八年六月接收首架空中巴士A350-1000型飛機，預計將於二零一八年下半年再接收七架該型號飛機，截至二零二一年底將有合共二十架該型號飛機投入服務。
- 我們將於二零一八年下半年接收兩架二手的波音777-300型飛機，而一架波音777-300ER型飛機將交還出租人。
- 三架空中巴士A330-300型飛機的營業租賃期於二零一八年上半年屆滿，該等飛機已交還出租人。

機隊資料*

二零一八年六月三十日
各機隊的數目

| 飛機類型 | 租賃 | | | 總數 | 已確實訂購架數 | | | 總數 | 營業租賃期滿架數 | | | | | | |
|----------------------|-----------|-----------|-------------------------|------------|------------------|----------|-----------|------------------------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|---------|
| | 擁有 | 籌資 | 營業 | | '18 | '19 | '20 及之後 | | '18 | '19 | '20 | '21 | '22 | '23 | '24 及之後 |
| 由國泰航空營運的飛機： | | | | | | | | | | | | | | | |
| A330-300 | 20 | 11 | 3 | 34 | | | | | | 1 | 2 | | | | |
| A350-900 | 16 | 4 | 2 | 22 | | 2 | 4 | 6 | | | | | | 2 | |
| A350-1000 | 1 | | | 1 | 7 ^(a) | 4 | 8 | 19 | | | | | | | |
| 747-400BCF貨機 | | | 1 ^(b) | 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^(c) | | | | | | | |
| 777-300ER | 19 | 11 | 23 | 53 | | | | | 1 | 1 | | 6 | 4 | 2 | |
| 777-9X | | | | | | | 21 | 21 | | | | | | | |
| 總數 | 76 | 43 | 29 | 148 | 9 | 9 | 33 | 51 | 2 | 2 | 2 | 6 | 4 | 2 | |
| 由國泰港龍航空營運的飛機： | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 ^(d) | 24 | | | | | 2 | 3 | 2 | 2 | 4 | 1 | |
| 總數 | 17 | | 30 | 47 | | | 32 | 32 | 2 | 4 | 6 | 7 | 9 | 1 | |
| 由華民航空營運的飛機： | | | | | | | | | | | | | | | |
| A300-600F貨機 | 3 | | 7 | 10 | | | | | 7 | | | | | | |
| 747-400BCF貨機 | | | 1 ^(b/d) | 1 | | | | | 1 | | | | | | |
| 總數 | 3 | | 8 | 11 | | | | | 8 | | | | | | |
| 總數合計 | 96 | 43 | 67^(d) | 206 | 9 | 9 | 65 | 83 | 12 | 6 | 8 | 13 | 13 | 3 | |

* 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型貨機及七架空中巴士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（「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。
- 華民航空營運三架公司擁有的空中巴士A300-600F型貨機、七架以乾租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機、一架以乾租方式向國泰航空租用的波音747-400BCF型改裝貨機。該公司亦營運兩架以濕租方式租用的空中巴士A330-300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。
- 二零一八年上半年的航班準時表現（於十五分鐘內起飛）為百分之八十五。
- 與二零一七年上半年相比，二零一八年上半年的可載貨量減少百分之一點六至三億七千二百萬可用噸千米，運載率下降一點一個百分點至百分之六十四點四，而收入噸千米則減少百分之三點二至二億四千萬。
- 華民航空於二零一八年上半年錄得的溢利高於二零一七年上半年。
- 華民航空於二零一七年十一月同意與DHL International就八架空中巴士A300-600F型貨機及相關設備訂立售後回租交易，其中五項交易於二零一七年完成，三項將於二零一八年完成。國泰航空與DHL International訂立了一份協議，根據協議，國泰航空將於二零一八年底向DHL International購入尚未持有的華民航空四成股份，使華民航空成為國泰航空的全資附屬公司。華民航空將根據與DHL International新訂的包板協議（自二零一九年一月一日起的初始期限為十五年），繼續為DHL International營運約定貨運航線網絡前往亞洲航點。

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。現有會員超過一千萬人。
- 因營業額增加，亞洲萬里通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（「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五十二家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零一八年上半年平均每日生產八萬二千四百五十份機餐，平均每日服務二百零五班航班（較二零一七年上半年分別減少百分之零點五及增加百分之一）。
- 國泰航空飲食服務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。
- 海外航空飲食設施於二零一八年上半年的溢利低於二零一七年上半年。

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擁有及營運集團的貨運站。該貨運站每年可處理二百六十萬噸貨物，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提供貨物處理服務。
- 國泰航空服務於二零一八年上半年處理一百萬六千噸貨物（較二零一七年上半年增加百分之三），其中百分之五十四為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之二十九及百分之十七。

- 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（「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，於二零一八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地勤服務。
- 二零一八年上半年，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四十二點七及百分之二點九。香港機場地勤服務於二零一七年佔兩成地勤服務市場，二零一八年上半年下跌至百分之二點九，反映國泰港龍航空將其地勤服務由香港機場地勤服務轉到國泰航空自行營運。
- 二零一八年上半年與二零一七年上半年比較，停機坪服務增加百分之五點八，地勤服務則減少百分之四十四點二。
- 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。
- 香港機場地勤服務於香港國際機場的停機坪服務牌照已獲續期，由二零一八年七月開始為期十年。

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，國泰航空持有其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。
- 於二零一八年六月三十日，國航營運三百零八條國內航線及一百二十六條國際（包括區內）航線，前往四十二個國家及地區，包括六十九個海外城市、四個區內城市及一百一十六個國內城市。

- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一八年中報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」）

- 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。
- 於二零一八年六月三十日，國貨航機隊共有十五架貨機，提供貨運航班前往九個國內城市及十一個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫逾一百九十個目的地。
- 國貨航於二零一八年上半年錄得的溢利低於二零一七年上半年。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。

客運服務

集團於二零一八年上半年的客運業務較二零一七年上半年為佳。集團於二零一八年首六個月的客運收益為港幣三百五十四億五千二百萬元，較二零一七年同期增加百分之十點四。可載客量增加百分之三點二，反映開辦了布魯塞爾、哥本哈根、都柏林、濟南及南寧航線，以及增加其他航線的班次。運載率下跌零點五個百分點至百分之八十四點二。收益率上升百分之七點六（採納《香港財務報告準則》第15號前為百分之六點六）至港幣五十五點四仙，反映收益管理有所改善、期內初段匯率變動利好、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。企業客戶的旅遊需求上升，尤以歐洲及美國航線為甚。非企業客戶對頭等及商務客艙的需求亦有所增加。經濟客艙的需求遜於預期，尤以東南亞及西南太平洋航線為甚，反映競爭激烈及可載客量過剩。

二零一八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* |
|---------------|-------------|--------|--------|---------|-------|----------|--------|
| | 二零一八年 | 二零一七年 | 變幅 | 二零一八年 | 二零一七年 | 變幅 | 變幅 |
| 印度、中東、斯里蘭卡及南非 | 5,884 | 5,896 | -0.2% | 81.7 | 83.6 | -1.9個百分點 | +11.5% |
| 西南太平洋 | 9,301 | 8,760 | +6.2% | 81.6 | 85.2 | -3.6個百分點 | +3.0% |
| 東南亞 | 10,362 | 10,088 | +2.7% | 83.2 | 84.2 | -1.0個百分點 | +9.0% |
| 歐洲 | 15,143 | 13,548 | +11.8% | 86.2 | 89.0 | -2.8個百分點 | +9.7% |
| 北亞 | 15,588 | 15,349 | +1.6% | 80.4 | 80.0 | +0.4個百分點 | +7.4% |
| 美洲 | 19,492 | 19,803 | -1.6% | 88.2 | 85.8 | +2.4個百分點 | +4.2% |
| 整體 | 75,770 | 73,444 | +3.2% | 84.2 | 84.7 | -0.5個百分點 | +6.6% |

* 採納《香港財務報告準則》第15號前的數字，以供比較。

- 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

集團於二零一八年首六個月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，反映需求殷切、期內初段匯率利好及來自燃油附加費的收益增加。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。收益率上升百分之十六點三至港幣一點九三元，反映市場對特殊貨運的需求增加以及亞洲各地之間對較高價值貨物的運輸。

二零一八年上半年國泰航空及國泰港龍航空貨運服務的可用貨物及郵件噸千米數（「可用貨運噸千米」）、運載率及收益率如下：

| | 可用貨運噸千米（百萬） | | | 運載率（%） | | | 收益率 |
|-------------|--------------|-------|--------------|-------------|-------|-----------------|---------------|
| | 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 |
| 國泰航空及國泰港龍航空 | 8,542 | 8,206 | +4.1% | 68.3 | 66.2 | +2.1個百分點 | +16.3% |

- 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。

飛行常客獎勵計劃

馬可孛羅會

- 馬可孛羅會飛行常客獎勵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，全球現有超過一千萬名會員及七百個夥伴機構，包括二十七家航空公司、超過一百五十個酒店品牌、超過四百家餐廳及零售商舖。
- 二零一八年上半年，亞洲萬里通會員兌換國泰航空及國泰港龍航空的飛行獎勵較去年同期增加百分之四點七。
- 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《二零一七年報告書》第109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 |
| 客運服務 | 35,452 | 32,105 | +10.4% | 35,452 | 32,105 | +10.4% |
| 貨運服務 | 12,971 | 10,515 | +23.4% | 11,276 | 9,007 | +25.2% |
| 航空飲食、收回款項及其他服務 | 4,655 | 3,238 | +43.8% | 4,299 | 2,832 | +51.8% |
| 收益總額 | 53,078 | 45,858 | +15.7% | 51,027 | 43,944 | +16.1% |

在採納《香港財務報告準則》第15號前，集團客運服務的收益增加百分之九點四，而可載客量則增加百分之三點二（國泰航空與國泰港龍航空合併計算的增幅相同）；集團貨運服務的收益增加百分之二十三（國泰航空與國泰港龍航空合併計算的增幅為百分之二十四點八，而可載貨量的增幅則為百分之四點一）；集團航空飲食、收回款項及其他服務的收益增加百分之二十七點三（國泰航空與國泰港龍航空合併計算的增幅為百分之三十點二）。

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% |
| 營業開支 | 52,381 | 48,392 | +8.2% | 50,874 | 47,006 | +8.2% |
| 財務支出淨額 | 1,010 | 814 | +24.1% | 896 | 693 | +29.3% |
| 營業開支總額 | 53,391 | 49,206 | +8.5% | 51,770 | 47,699 | +8.5% |

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 |
| 航空公司除稅後虧損 | (904) | (2,765) | +1,861 |
| 應佔附屬及聯屬公司溢利 | 641 | 714 | -73 |
| 國泰航空股東應佔虧損 | (263) | (2,051) | +1,788 |

* 特殊項目包括出售碳排放額的盈利港幣一億一百萬元 (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 (撇除特殊項目、《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 |
|-----------------------|----------------|---------------|---------------------------------------|---------------|----------------|----------------------|----|
| 二零一七年航空公司除稅前虧損 | (3,755) | | | | (3,755) | | |
| 變動： | | | | | | | |
| - 客運及貨運收益 | 5,616 | | (375) | (793) | 4,448 | +6.9% | 1 |
| - 其他收益 | 1,467 | | (613) | (19) | 835 | +24.9% | 2 |
| - 員工 | (98) | (224) | | 31 | (291) | -0.2% | 3 |
| - 機上服務及乘客開支 | (213) | | (12) | 16 | (209) | +4.8% | 4 |
| - 著陸、停泊及航線開支 | (1,311) | | 761 | 154 | (396) | +1.8% | 5 |
| - 燃油 (包括對沖虧損) | (1,037) | | | 2 | (1,035) | +3.3% | 6 |
| - 飛機維修 | (188) | | | 6 | (182) | +0.5% | 7 |
| - 擁有資產** | (1,014) | | | 24 | (990) | +9.8% | 8 |
| - 其他項目 (包括佣金) | (210) | (599) | 239 | 304 | (266) | +5.8% | 9 |
| 小計 | (743) | (823) | - | (275) | (1,841) | | |
| - 匯率變動的影響淨額 | | | | | 275 | | |
| - 非經常性特殊項目的變動 | | | | | 823 | | |
| 二零一八年航空公司除稅前虧損 | | | | | (743) | | |

* 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每可用噸千米基本成本（除燃油），撇除滙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，增幅為百分之三點三。

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 | 15,393 | 11,700 |
| 燃油對沖虧損 | 653 | 3,237 |
| 燃油成本 | 16,046 | 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，其中百分之五十五點七現為定息借款。
- 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》。

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20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二零一八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,使我們相信於二零一八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

二零一八年八月八日

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 | 二零一八年 美元百萬元 | 二零一七年 美元百萬元 |
|---------------------------|----|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| 收益 | | | | | |
| 客運服務 | | 35,452 | 32,105 | 4,545 | 4,116 |
| 貨運服務 | | 12,971 | 10,515 | 1,662 | 1,348 |
| 航空飲食、收回款項及其他服務 | | 4,655 | 3,238 | 597 | 415 |
| 收益總額 | | 53,078 | 45,858 | 6,804 | 5,879 |
| 開支 | | | | | |
| 員工 | | (9,935) | (9,845) | (1,274) | (1,262) |
| 機上服務及乘客開支 | | (2,625) | (2,412) | (337) | (309) |
| 著陸、停泊及航線開支 | | (8,648) | (7,307) | (1,109) | (937) |
| 燃油(包括對沖虧損) | | (16,046) | (14,937) | (2,057) | (1,915) |
| 飛機維修 | | (4,691) | (4,461) | (600) | (572) |
| 飛機折舊及營業租賃 | | (6,362) | (5,581) | (816) | (715) |
| 其他折舊、攤銷及營業租賃 | | (1,424) | (1,372) | (182) | (176) |
| 佣金 | | (398) | (320) | (51) | (41) |
| 其他 | | (2,252) | (2,157) | (289) | (276) |
| 營業開支 | | (52,381) | (48,392) | (6,715) | (6,203) |
| 未計非經常性項目的營業溢利/(虧損) | | 697 | (2,534) | 89 | (324) |
| 出售一項長期投資的盈利 | | – | 586 | – | 75 |
| 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利 | 4 | – | 244 | – | 31 |
| 營業溢利/(虧損) | 5 | 697 | (1,704) | 89 | (218) |
| 財務支出 | | (1,169) | (1,061) | (149) | (140) |
| 財務收入 | | 159 | 247 | 20 | 36 |
| 財務支出淨額 | 6 | (1,010) | (814) | (129) | (104) |
| 應佔聯屬公司溢利 | | 449 | 533 | 57 | 68 |
| 除稅前溢利/(虧損) | | 136 | (1,985) | 17 | (254) |
| 稅項 | 7 | (211) | 84 | (27) | 10 |
| 本期虧損 | | (75) | (1,901) | (10) | (244) |
| 非控股權益 | | (188) | (150) | (24) | (19) |
| 國泰航空股東應佔虧損 | | (263) | (2,051) | (34) | (263) |
| 每股虧損(基本及攤薄) | 8 | (6.7)仙 | (52.1)仙 | (0.9)仙 | (6.7)仙 |
| 本期虧損 | | (75) | (1,901) | (10) | (244) |
| 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 | | 4,074 | (939) | 522 | (120) |
| 可供出售財務資產的價值重估 | | – | (506) | – | (65) |
| 應佔聯屬公司其他全面收益 | | 63 | 356 | 8 | 46 |
| 海外業務換算產生的滙兌差額 | | (353) | 852 | (45) | 109 |
| 本期除稅後其他全面收益 | 9 | 3,784 | (237) | 485 | (30) |
| 本期全面收益總額 | | 3,709 | (2,138) | 475 | (274) |
| 應佔全面收益總額 | | | | | |
| 國泰航空股東 | | 3,521 | (2,288) | 451 | (293) |
| 非控股權益 | | 188 | 150 | 24 | 19 |
| | | 3,709 | (2,138) | 475 | (274) |

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24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 | 二零一八年 六月三十日 美元百萬元 | 二零一七年 十二月三十一日 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 | 10 | 110,114 | 111,182 | 14,117 | 14,254 |
| 無形資產 | 11 | 11,189 | 11,221 | 1,434 | 1,438 |
| 於聯屬公司的投資 | 12 | 27,981 | 28,144 | 3,587 | 3,608 |
| 其他長期應收款項及投資 | | 5,061 | 4,068 | 649 | 522 |
| 遞延稅項資產 | | 842 | 928 | 108 | 119 |
| | | 155,187 | 155,543 | 19,895 | 19,941 |
| 長期負債 | 13 | (58,558) | (69,506) | (7,507) | (8,911) |
| 其他長期應付款項 | 14 | (3,170) | (3,502) | (406) | (449) |
| 遞延稅項負債 | | (13,383) | (12,820) | (1,716) | (1,644) |
| | | (75,111) | (85,828) | (9,629) | (11,004) |
| 非流動資產淨值 | | 80,076 | 69,715 | 10,266 | 8,937 |
| 流動資產及負債 | | | | | |
| 存貨 | | 1,771 | 1,515 | 227 | 194 |
| 貿易、其他應收款項及其他資產 | 15 | 12,707 | 11,361 | 1,629 | 1,457 |
| 待出售資產 | | 865 | 865 | 111 | 111 |
| 流動資金 | 16 | 15,394 | 19,094 | 1,973 | 2,448 |
| | | 30,737 | 32,835 | 3,940 | 4,210 |
| 長期負債的流動部分 | 13 | (12,108) | (8,888) | (1,552) | (1,139) |
| 貿易及其他應付款項 | 17 | (17,128) | (17,057) | (2,196) | (2,187) |
| 未獲運輸收益 | | (14,831) | (13,961) | (1,901) | (1,790) |
| 稅項 | | (1,511) | (1,372) | (193) | (176) |
| | | (45,578) | (41,278) | (5,842) | (5,292) |
| 流動負債淨額 | | (14,841) | (8,443) | (1,902) | (1,082) |
| 資產總值減流動負債 | | 140,346 | 147,100 | 17,993 | 18,859 |
| 資產淨值 | | 65,235 | 61,272 | 8,364 | 7,855 |
| 資本及儲備 | | | | | |
| 股本 | 18(a) | 17,106 | 17,106 | 2,193 | 2,193 |
| 其他儲備 | | 47,950 | 43,995 | 6,148 | 5,640 |
| 國泰航空股東應佔資金 | | 65,056 | 61,101 | 8,341 | 7,833 |
| 非控股權益 | | 179 | 171 | 23 | 22 |
| 股東權益總額 | | 65,235 | 61,272 | 8,364 | 7,855 |

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24頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至二零一八年六月三十日止六個月 — 未經審核

| | 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 美元百萬元 | 二零一七年 美元百萬元 |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 營業業務 | | | | |
| 業務帶來的現金 | 9,308 | 3,577 | 1,193 | 458 |
| 已收利息 | 115 | 106 | 14 | 14 |
| 已付利息 | (840) | (711) | (107) | (91) |
| 已付稅項 | (90) | (186) | (11) | (24) |
| 來自營業業務的現金流入淨額 | 8,493 | 2,786 | 1,089 | 357 |
| 投資業務 | | | | |
| 除現金及視同庫存現金外的流動資金減少 / (增加) 淨額 | 2,066 | (1,926) | 265 | (246) |
| 出售物業、廠房及設備所得款項 | 16 | 25 | 2 | 3 |
| 出售無形資產所得款項 | 196 | - | 25 | - |
| 出售待出售資產所得款項 | - | 8 | - | 1 |
| 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淨額 | - | 465 | - | 60 |
| 物業、廠房及設備及無形資產支出 | (4,001) | (8,235) | (513) | (1,056) |
| 已收聯屬公司股息 | 20 | 11 | 3 | 1 |
| 投資業務的現金流出淨額 | (1,703) | (9,019) | (218) | (1,156) |
| 融資業務 | | | | |
| 新融資 | 1,236 | 9,148 | 158 | 1,173 |
| 償還借款及籌資租賃責任 | (9,345) | (7,857) | (1,198) | (1,007) |
| 已派股息 – 國泰航空股東 | (197) | - | (25) | - |
| – 非控股權益 | (180) | (254) | (23) | (33) |
| 融資業務的現金(流出)/流入淨額 | (8,486) | 1,037 | (1,088) | 133 |
| 現金及視同庫存現金減少 | (1,696) | (5,196) | (217) | (666) |
| 於一月一日結算的現金及視同庫存現金 | 6,914 | 9,778 | 886 | 1,254 |
| 滙兌差額的影響 | 10 | 163 | 1 | 20 |
| 於六月三十日結算的現金及視同庫存現金 | 5,228 | 4,745 | 670 | 608 |

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24頁至41頁附註為此財務報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零一八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 | 保留溢利 | 投資重估 儲備 (可回撥) | 投資重估 儲備 (不可回撥) | 現金流量 對沖儲備 | 其他 | 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 | 港幣百萬元 |
| 二零一七年一月一日的結餘 | 17,106 | 44,115 | 505 | - | (1,503) | 878 | 61,101 | 171 | 61,272 |
| 首次應用《香港財務報告準則》 第9號的影響 | - | 725 | (505) | (181) | - | (39) | - | - | - |
| 首次應用《香港財務報告準則》 第15號的影響 | - | 631 | - | - | - | - | 631 | - | 631 |
| 二零一八年一月一日的調整結餘 | 17,106 | 45,471 | - | (181) | (1,503) | 839 | 61,732 | 171 | 61,903 |
| 截至二零一八年六月三十日止 六個月的股東權益變動： | | | | | | | | | |
| 本期(虧損)/溢利 | - | (263) | - | - | - | - | (263) | 188 | (75) |
| 其他全面收益 | - | - | - | - | 4,074 | (290) | 3,784 | - | 3,784 |
| 本期全面收益總額 | - | (263) | - | - | 4,074 | (290) | 3,521 | 188 | 3,709 |
| 二零一七年年中股息 | - | (197) | - | - | - | - | (197) | - | (197) |
| 支付非控股權益股息 | - | - | - | - | - | - | - | (180) | (180) |
| 二零一八年六月三十日的結餘 | 17,106 | 45,011 | - | (181) | 2,571 | 549 | 65,056 | 179 | 65,235 |
| 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： | | | | | | | | | |
| 該期(虧損)/溢利 | - | (2,051) | - | - | - | - | (2,051) | 150 | (1,901) |
| 其他全面收益 | - | - | (506) | - | (939) | 1,208 | (237) | - | (237) |
| 該期全面收益總額 | - | (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 |

第24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資料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。

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。

2. 會計政策的變動 (續)

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

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 |
|--|--------------|
| 保留溢利 | |
| 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 | 505 |
| 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) | 181 |
| 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 | 39 |
| 二零一八年一月一日的保留溢利增加 | 725 |
| 投資重估儲備(可回撥) | |
| 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 | (505) |
| 投資重估儲備(不可回撥) | |
| 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 | (181) |
| 其他儲備 | |
| 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 | (39) |

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 |
|----------------------------------|---|---------------|---|
| 按公允值計入其他全面收益的財務資產 (不可回撥) | | | |
| 股本投資 | - | 23 | 23 |
| 按公允值計入損益的財務資產 | | | |
| 股本投資 | - | 699 | 699 |
| 按《香港會計準則》第39號歸類為可供出售的財務資產 | | | |
| 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)

撇銷政策

財務資產的賬面總值會撇銷 (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撇銷金額的現金流量時，便進行撇銷。

撇銷後收回的資產，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 |
|--------------------|-------------|
| 保留溢利 | |
| 提早確認航空公司的棄用機票收益 | 586 |
| 提早確認國航的棄用機票收益 | 116 |
| 相關稅項 | (71) |
| 二零一八年一月一日的保留溢利增加淨額 | 631 |

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，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,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。

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. 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利

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。

6. 財務支出淨額

| | 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 |
| 利息支出淨額如下： | | |
| - 籌資租賃責任按攤銷成本列賬 | 307 | 266 |
| - 銀行借款及透支 | | |
| - 須於五年內全部清還 | 238 | 154 |
| - 毋須於五年內全部清還 | 453 | 309 |
| - 其他借款 | | |
| - 須於五年內全部清還 | 58 | 61 |
| - 毋須於五年內全部清還 | - | 9 |
| - 其他長期應收款項 | - | (5) |
| | 1,056 | 794 |
| 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 | (36) | (45) |
| - 銀行存款及其他 | (123) | (83) |
| | (159) | (128) |
| 公允值變動： | | |
| - 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任(盈利)/虧損 | (46) | 127 |
| - 衍生金融工具虧損 | 159 | 21 |
| | 113 | 148 |
| | 1,010 | 814 |

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虧損淨額港幣三千九百萬元(二零一七年：盈利淨額港幣一億一千五百萬元)。

7. 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) |
| | 211 | (84) |

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(見財務報表附註20(d))。

8. 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。

9. 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 |
| 本期其他全面收益 | 3,784 | (237) |

10. 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 | | | | | |
| 二零一八年一月一日的結餘 | 154,012 | 5,424 | 15,141 | 35 | 174,612 |
| 增購 | 3,578 | 69 | 27 | 1 | 3,675 |
| 出售 | (187) | (140) | (86) | – | (413) |
| 二零一八年六月三十日的結餘 | 157,403 | 5,353 | 15,082 | 36 | 177,874 |
| 累積折舊及減值 | | | | | |
| 二零一八年一月一日的結餘 | 55,181 | 3,165 | 5,084 | – | 63,430 |
| 本期折舊 | 4,074 | 179 | 358 | – | 4,611 |
| 出售 | (80) | (139) | (62) | – | (281) |
| 二零一八年六月三十日的結餘 | 59,175 | 3,205 | 5,380 | – | 67,760 |
| 賬面淨值 | | | | | |
| 二零一八年六月三十日的結餘 | 98,228 | 2,148 | 9,702 | 36 | 110,114 |
| 二零一七年十二月三十一日的結餘 | 98,831 | 2,259 | 10,057 | 35 | 111,182 |

於二零一八年六月三十日的物業、廠房及設備中包括租賃資產港幣三百零四億七千八百萬元（二零一七年十二月三十一日：港幣三百一十四億七千四百萬元）。

11. 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 | | | | |
| 二零一八年一月一日的結餘 | 7,666 | 6,227 | 253 | 14,146 |
| 增購 | - | 326 | - | 326 |
| 出售 | - | - | (214) | (214) |
| 二零一八年六月三十日的結餘 | 7,666 | 6,553 | 39 | 14,258 |
| 累積攤銷 | | | | |
| 二零一八年一月一日的結餘 | - | 2,793 | 132 | 2,925 |
| 本期攤銷 | - | 261 | 2 | 263 |
| 出售 | - | - | (119) | (119) |
| 二零一八年六月三十日的結餘 | - | 3,054 | 15 | 3,069 |
| 賬面淨值 | | | | |
| 二零一八年六月三十日的結餘 | 7,666 | 3,499 | 24 | 11,189 |
| 二零一七年十二月三十一日的結餘 | 7,666 | 3,434 | 121 | 11,221 |

12. 於聯屬公司的投資

| | 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 |
|----------|-------------------------|---------------------------|
| 應佔資產淨值 | | |
| - 香港上市 | 20,021 | 20,151 |
| - 非上市 | 3,027 | 2,999 |
| 商譽 | 3,474 | 3,519 |
| | 26,522 | 26,669 |
| 聯屬公司所欠借款 | 1,459 | 1,475 |
| | 27,981 | 28,144 |

13. 長期負債

| | 二零一八年六月三十日 | | 二零一七年十二月三十一日 | |
|--------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| | 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 | 7,446 | 40,372 | 4,823 | 49,071 |
| 籌資租賃責任 | 4,662 | 18,186 | 4,065 | 20,435 |
| | 12,108 | 58,558 | 8,888 | 69,506 |

14. 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、衍生財務負債的長期部分及其他遞延負債。

15. 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 |
| | 12,707 | 11,361 |
| | | |
| | 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 |
| | 6,416 | 6,131 |

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。

16. 流動資金

| | 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 |
|-----------------|-------------------------|---------------------------|
| 短期存款及銀行結存 | 5,228 | 6,914 |
| 存放時超過三個月期滿的短期存款 | 5,062 | 7,128 |
| 專業投資管理資金 | | |
| – 海外上市債務證券 | 4,929 | 4,815 |
| – 銀行存款 | 12 | 75 |
| 其他流動投資 | | |
| – 海外上市債務證券 | 5 | 4 |
| – 銀行存款 | 158 | 158 |
| | 15,394 | 19,094 |

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一億五千八百萬元（二零一七年十二月三十一日：港幣一億五千八百萬元）及債務證券港幣五百萬元（二零一七年十二月三十一日：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務證券維持於指定水平。

17. 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 |
| | 17,128 | 17,057 |
| | 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 |
| | 6,704 | 5,112 |

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

18. 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 | 3,933,844,572 | 17,106 | 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） | 393 | - |

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） | 197 | - |

18. 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))。

19. 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：

| | 截至二零一八年 六月三十日止六個月 | | 截至二零一七年 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 | 223 | 1 | 171 | 6 |
| 飛機維修成本 | 643 | 1,285 | 520 | 1,141 |
| 營業成本 | 373 | 139 | 373 | 137 |
| 股息收入 | 441 | 41 | 332 | 26 |
| 財務收入 | 18 | - | - | - |
| 購買物業、廠房及設備 | - | - | - | 14 |

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。

20. 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 |
|---------|-------------------------|---------------------------|
| 已批准並已訂約 | 80,068 | 83,535 |
| 已批准但未訂約 | 8,100 | 7,338 |
| | 88,168 | 90,873 |

20. 資本承擔及或有事項 (續)

(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 |
|------|-------------------------|---------------------------|
| 聯屬公司 | 3,025 | 3,176 |

(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《二零一七年報告書》第109頁會計政策第20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，向公司徵收五千七百一十二萬歐羅的罰款，公司已於二零一七年六月支付該罰款。公司已就此項新裁決提出上訴，歐洲委員會對此提交抗辯書，公司已於二零一七年十二月回覆該抗辯書。歐洲委員會於二零一八年三月九日就公司的回覆提交答辯狀。暫時未有確切的上訴聆訊日期。

公司於多個國家，包括英國、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。公司已委聘律師，目前正就該等訴訟作出抗辯。

21. 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綜合財務狀況表的賬面值：

| | 二零一八年六月三十日 | | 二零一七年十二月三十一日 | |
|--------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|
| | 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 |
| 長期借款 | (47,818) | (49,487) | (53,894) | (56,149) |
| 籌資租賃責任 | (22,848) | (23,531) | (24,500) | (25,292) |

(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二零一八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。

| | 二零一八年六月三十日 | | | | 二零一七年十二月三十一日 | | | |
|-----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| | 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 | | | | | | | | |
| 非上市股本投資 | - | - | 722 | 722 | - | - | 722 | 722 |
| 流動資金 | | | | | | | | |
| - 專業投資管理資金 | - | 4,929 | - | 4,929 | - | 4,815 | - | 4,815 |
| - 其他流動投資 | - | 5 | - | 5 | - | 4 | - | 4 |
| 衍生財務資產 | - | 3,745 | - | 3,745 | - | 1,813 | - | 1,813 |
| | - | 8,679 | 722 | 9,401 | - | 6,632 | 722 | 7,354 |
| 負債 | | | | | | | | |
| 按公允值計入損益的籌資租賃責任 | - | (1,807) | - | (1,807) | - | (2,001) | - | (2,001) |
| 衍生財務負債 | - | (596) | - | (596) | - | (3,589) | - | (3,589) |
| | - | (2,403) | - | (2,403) | - | (5,590) | - | (5,590) |

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。

21. 財務風險管理 (續)

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。於二零一八年六月三十日及二零一七年十二月三十一日，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) |
|---------|----------------------------|----------------|----------------------------------|----------------------------------|
| 非上市股本投資 | | | | |
| - 貼現率 | 2018: 9.0% (2017: 9.0%) | 貼現率越高，公允值越低 | 2018: +/-0.5% (2017: +/-0.5%) | 2018: (19)/21 (2017: (19)/21) |

截至二零一八年六月三十日止期間第三級公允值計量並無結餘變動（二零一七年六月三十日：零）。

22. 比較數據

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，比較信息不予重述。有關會計政策變動的詳情，於上文附註2披露。

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。

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二零一八年的中期業績。

董事資料

董事資料出現下述變動：

1. 利蘊蓮辭任中電控股有限公司獨立非執行董事，於該公司二零一八年五月四日舉行的股東周年大會結束時開始生效。
2. 史樂山辭任太古股份有限公司、太古地產有限公司及香港飛機工程有限公司主席及常務董事，自二零一八年七月一日起生效。
3. 施銘倫獲選為太古股份有限公司、太古地產有限公司及香港飛機工程有限公司主席及重新任命為該等公司的常務董事，自二零一八年七月一日起生效。

董事權益

於二零一八年六月三十日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，一名董事在國泰航空有限公司及其相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）中國國際航空股份有限公司的股份中持有以下權益：

| | 持有身份 | 股份數目 | 佔有投票權股份百分率(%) |
|---------------------|------|--------|---------------|
| 國泰航空有限公司 | | | |
| 劉美璇 | 個人 | 1,000 | 0.00003 |
| 中國國際航空股份有限公司 | | | |
| 劉美璇 | 個人 | 40,000 | 0.00028 |

除上述者外，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部的含義）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二零一八年六月三十日顯示，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(a) |
| 2. 中國航空集團有限公司 | 2,949,997,987 | 74.99 | 應佔權益(b) |
| 3. 太古股份有限公司 | 2,949,997,987 | 74.99 | 應佔權益(a) |
| 4. 英國太古集團有限公司 | 2,949,997,987 | 74.99 | 應佔權益(c) |
| 5. 卡塔爾航空公司 | 391,166,000 | 9.94 | 實益(d) |

註：於二零一八年六月三十日：

- (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) 中國航空集團有限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一的權益及控制太古公司股份附有的百分之六十三點九七投票權，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) 卡塔爾航空公司乃持有合共391,166,000股本公司股份的實益擁有人。

設計：FORMAT LIMITED
www.format.com.hk
印刷：香港



© Cathay Pacific Airways Limited
國泰航空有限公司

