

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

二零二零年中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零二零年	二零一九年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
業績				
收益	港幣百萬元	27,669	53,547	-48.3%
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(9,865)	1,347	-11,212
每股(虧損)/盈利	港仙	(250.8)	34.2	-285.0
每股股息	港元	-	0.18	-100.0%
邊際(虧損)/利潤	%	(35.7)	2.5	-38.2 個百分點
		六月三十日	十二月三十一日	
財務狀況				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	49,371	62,773	-21.3%
借款淨額*	港幣百萬元	93,033	82,396	+12.9%
每股股東資金	港元	12.6	16.0	-21.3%
債務淨額股份比例*	倍數	1.88	1.31	+0.57 倍

營業統計數字 - 國泰航空及國泰港龍航空

		二零二零年	二零一九年	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	8,595	16,318	-47.3%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	27,732	80,814	-65.7%
可用貨物噸千米數(「可用貨運噸千米」)	百萬	5,958	8,635	-31.0%
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	5,920	11,950	-50.5%
每可用座位千米客運收益	港仙	37.5	46.3	-19.0%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	18,668	68,078	-72.6%
收入乘客運載人次	千位	4,389	18,261	-76.0%
乘客運載率	%	67.3	84.2	-16.9 個百分點
乘客收益率	港仙	55.5	54.9	+1.1%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	1.88	1.19	+58.0%
貨物收入噸千米數(「貨運收入噸千米」)	百萬	4,129	5,477	-24.6%
運載貨物	千噸	667	979	-31.9%
貨物運載率	%	69.3	63.4	+5.9 個百分點
貨物收益率	港元	2.71	1.88	+44.1%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.75	3.12	+20.2%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,819	1,870	-2.7%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,253	1,369	-8.5%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.95	2.23	+32.3%
每可用噸千米基本**成本(除燃油)	港元	2.99	2.23	+34.1%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,158	1,805	-35.8%
每員工可用噸千米	千位	325	604	-46.2%
飛機使用量(包括停泊的飛機)	每日時數	5.4	12.0	-55.0%
航班準時表現	%	86.5	74.2	+12.3 個百分點
平均機齡	年	10.3	10.2	+0.1 年

* 撇除不含資產轉讓元素的租賃後，借款淨額及債務淨額股份比例分別為港幣七百四十億八千九百萬元及一點五倍。詳情載於下述附註 10。

** 基本成本撇除特殊項目、減值及相關支出，並就滙率變動的影響作出調整。

主席致函

儘管一月份的表現令人鼓舞，客運需求經過二零一九年下半年受社會事件影響後開始回升，但二零二零年首六個月是國泰航空集團逾七十年歷史中最具挑戰性的一段時期。新型冠狀病毒疫情對集團業務以至全球經濟的影響，均屬史無前例。旅遊業被這次全球健康危機癱瘓，前景仍然非常不明朗，大部分分析師均認為需要多年時間方能回復至危機前的水平。

面對如此史無前例的情況，國泰航空於二零二零年六月宣佈一項港幣三百九十億元資本重組計劃，包括發行港幣一百九十五億元優先股（附認股權證）、供股集資港幣一百一十七億元及港幣七十八億元的過渡貸款。是項資本重組計劃於二零二零年八月十二日完成。我謹代表國泰航空集團感謝我們的股東和香港特別行政區政府參與是次資本重組計劃，表現出他們對集團本身和集團在香港航空樞紐的發展中擔當領導角色的能力充滿信心。

國泰航空集團於二零二零年上半年錄得應佔虧損港幣九十八億六千五百萬元（二零一九年上半年：溢利港幣十三億四千七百萬元）。國泰航空及國泰港龍航空於二零二零年上半年錄得除稅後虧損港幣七十三億六千一百萬元（二零一九年上半年：溢利港幣六億七千五百萬元），而應佔附屬及聯屬公司的虧損則為港幣二十五億零四百萬元（二零一九年上半年：溢利港幣六億七千二百萬元）。

二零二零年上半年的虧損已計及所收各地就新型冠狀病毒疫情給予的政府支援港幣十億六千萬，並包括減值及相關支出港幣二十四億六千五百萬元，該等支出是關於十六架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機，以及為航空公司提供服務的附屬公司的若干資產。

國泰航空及國泰港龍航空業務表現

二零二零年上半年的客運收益減少百分之七十二點二至港幣一百零三億九千六百萬元，以收入乘客千米計算的可載客量減少百分之七十二點六。新型冠狀病毒疫情令世界各地實施廣泛的旅遊限制、邊境管制及檢疫安排，導致客運需求驟降，使收益減少。本年首六個月的客運量合共四百四十萬人次，較二零一九年同期減少百分之七十六。運載率亦大幅下降，由二零一九年上半年的百分之八十四點二降至百分之六十七點三，四月及五月份平均每日運載僅五百位乘客左右。

我們在二零二零年首六個月大幅削減以可用座位千米計算的可載客量，分別於二月減少百分之二十九、三月減少百分之七十三、四月及五月減少百分之九十七。到了六月，隨著香港的新型冠狀病毒疫情漸趨穩定以及自六月初開始放寬過境客運限制，我們開始增加可載客量。整體而言，二零二零年首六個月的可載客量較二零一九年同期下跌百分之六十五點七。

本年首六個月的貨物收益率增加百分之四十四點一至港幣二點七一元。貨運市場出現供求失衡的情況，令貨運收益較二零一九年上半年為高。二零二零年上半年的貨運收益為港幣一百一十一億七千七百萬元，較二零一九年同期增加百分之八點八。以可用貨運千米計算的可載貨量減少百分之三十一，反映大幅削減客運航班導致可載貨量大減。一般來說，我們約半數貨物是以客機的腹艙運載。因此，整體載貨量減少百分之三十一點九至六十六萬七千噸。運載率則上升五點九個百分點至百分之六十九點三。

我們盡可能增加可載貨量，措施包括增加貨機的使用量、向旗下全貨運附屬公司華民航空包機，以及於三月至六月期間運作二千二百二十八對只載貨的客機航班。我們於四月底開始利用波音 777-300ER 型飛機的客艙運載貨物，使飛機的可載貨量增加百分之五至百分之九。

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）較二零一九年上半年減少港幣九十億六千九百萬元（或百分之六十二點八），反映平均飛機燃油價格下跌百分之二十二點四及耗油量減少百分之五十一點八。油價大跌帶來的好處有限（因航空公司減少航班運作），且被定量燃油對沖的虧損抵銷。計及燃油對沖後的燃油成本較二零一九年上半年減少港幣七十六億四千萬元（或百分之五十二點六）。每可用噸千米耗油量下跌百分之八點五。

撇除滙率變動及特殊項目（包括減值）的影響後，每可用噸千米的非燃油成本增至港幣二點九九元，增幅為百分之三十四點一，反映在部分固定或半可變成本的情況下，減少可運載量的影響。我們實施了多項措施以保留營運資金，包括大幅削減可運載量、高級管理層減薪、實施兩輪自願性特別休假計劃（分別獲八成及九成員工參與）、暫停多項計劃及非必要開支、向供應商取得減免並推遲付款，以及關閉外站機組人員基地。我們與空中巴士公司達成協議，將旗下空中巴士A350-900型及A350-1000型飛機的付運時間分別由二零二零年及二零二一年延遲至二零二零年至二零二三年，並將空中巴士A321neo型飛機的付運時間由二零二零年至二零二三年延遲至二零二零年至二零二五年。集團亦與波音公司就延遲接收波音777-9型飛機進行深入磋商。延遲付運時間預期可在短期至中期為國泰航空集團節省營運資金。

其他附屬公司及聯屬公司的業務表現

來自附屬公司的貢獻普遍較為疲弱，當中部分原因是雅潔洗衣及國泰航空飲食服務的資產賬面值減值。

香港快運於二零二零年上半年錄得嚴重虧損。該公司於三月中因應新型冠狀病毒疫情及相關的旅遊限制而暫停航班運作，近期只重新開辦部分航班。

華民航空於本年首六個月錄得溢利。如上所述，貨運市場出現供求失衡的情況。華民航空的飛機為集團提供額外的可載貨量。

集團應佔國航（國泰航空集團於二零二零年六月三十日持有其百分之十八點一三權益）業績乃根據其延遲三個月的財務報表結算，因此二零二零年中期業績包括國航截至二零二零年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零二零年四月一日至二零二零年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。有關業績並不反映二零二零年四月一日至二零二零年六月三十日期間新型冠狀病毒疫情對國航的影響。國航於截至二零二零年三月三十一日止六個月的財務業績倒退。

國貨航於二零二零年上半年的溢利高於二零一九年上半年。

前景

根據國際航空運輸協會發表的分析，新型冠狀病毒的危機將令二零二零年全球航空公司的客運收益下跌三千七百一十億美元，較二零一九年減少百分之六十一，並估計航空業的虧損淨額會高達八百四十億美元。亞太區的航空公司將面對最大的虧損（二百九十億美元），客運需求將按年下跌百分之五十四。業內大部分分析師均預料在頗長時間內復甦緩慢，而國際航空運輸協會則預計，國際客運需求最快要到二零二四年方可回復至危機前的水平。不僅如此，由於全球經濟衰退已迫在眉睫，加上地緣政治緊張局勢正在加劇，令貿易處於重大壓力之下，預計會對航空客運及貨運需求構成負面影響。這是國泰航空迄今所見對航空業最大的挑戰。國泰航空預期客運業務在頗長時間內不會有顯著的復甦。我們會密切監察市場需求，視乎情況逐步重推客運航班。

國泰航空的管理團隊將於二零二零年第四季就國泰航空集團未來最合適的營運規模和模式，向董事局提出建議，以應付香港的航空旅遊需求並履行對股東的責任。考慮到現時的市場前景及成本架構與危機發生前已大不相同，我們將無可避免要就原先為未來所計劃的可運載量進行優化。

主席

賀以禮

香港，二零二零年八月十二日

業務回顧

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
	可用座位千米/ 可用貨運噸千米(百萬) *		變幅	運載率(%)		變幅	變幅
	二零二零年	二零一九年		二零二零年	二零一九年		
客運服務							
美洲	7,640	21,493	-64.5%	69.1	85.8	-16.7 個百分點	+7.3%
歐洲	5,545	16,767	-66.9%	67.9	86.3	-18.4 個百分點	+1.3%
西南太平洋	4,386	9,387	-53.3%	70.7	85.4	-14.7 個百分點	+6.1%
北亞	4,214	16,108	-73.8%	65.6	80.4	-14.8 個百分點	+1.5%
東南亞	3,668	10,709	-65.7%	62.9	83.3	-20.4 個百分點	+8.0%
南亞、中東及非洲	2,279	6,350	-64.1%	63.6	83.4	-19.8 個百分點	-1.3%
整體	27,732	80,814	-65.7%	67.3	84.2	-16.9 個百分點	+1.1%
貨運服務	5,958	8,635	-31.0%	69.3	63.4	+5.9 個百分點	+44.1%

* 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

首要市場 - 香港及大灣區

- 香港出境旅客於一月首三周有少量增長，主要是由於農曆新年較早開始，假期後出境旅客量大幅下跌。
- 由二月下旬開始，各機場貴賓室對服務作出調整，採取預防性的衛生及安全措施，以個別或分配方式提供餐膳。
- 位於香港國際機場的「逸連堂」、「玲瓏堂」及「玉衡堂」頭等貴賓室於二月十七日起暫停運作，直至另行通知。「玉衡堂」商務貴賓室亦於三月二十六日暫停運作，直至另行通知。
- 截至四月一日，整個網絡的所有機場貴賓室均已暫停運作，直至另行通知，但不包括位於香港國際機場的「寰宇堂」及位於上海浦東國際機場的國泰航空貴賓室。
- 所有航班的機上服務均已作出調整，以加強衛生及安全措施。
- 香港及九龍機鐵站的市區預辦登機手續服務由四月十日開始暫停。

美洲

- 為應付暫時增加的需求，我們在三月十六日至二十八日增加由洛杉磯、西雅圖及三藩市來港航班的可載客量，並恢復兩班由紐約及波士頓來港的航班。
- 國泰航空的洛杉磯及溫哥華航班由四月至六月下旬減至每周兩班，期間其他所有服務美洲的航班暫停運作。
- 國泰航空於六月下旬恢復每周三班前往三藩市及紐約（甘迺迪）的航班，並將前往洛杉磯及溫哥華的航班增至每周五班，其他所有服務美洲的航班仍然暫停運作。

歐洲

- 我們在三月十七日至二十一日恢復九班由倫敦（希斯路）及兩班由曼徹斯特來港的航班，以應付暫時增加的需求。
- 國泰航空的倫敦（希斯路）航班由四月至六月下旬減至每周兩班，期間其他所有服務歐洲的航班暫停運作。
- 國泰航空於六月下旬恢復每周兩班前往阿姆斯特丹的航班，並將前往倫敦（希斯路）的航班增至每周五班，其他所有服務歐洲的航班仍然暫停運作。

西南太平洋

- 國泰航空的悉尼航班由四月至六月中下旬減至每周兩班，期間其他所有服務西南太平洋的航班暫停運作。
- 國泰航空於六月中下旬恢復每周兩班前往墨爾本的航班，並將悉尼航班增至每周四班，其他所有服務西南太平洋的航班繼續暫停運作。

北亞

- 國泰港龍航空於一月二十四日暫時停辦往返武漢的航班，直至另行通知。國泰航空及國泰港龍航空於二月及三月逐步減少約九成往返中國內地的航班可載客量。
- 由四月一日至六月下旬，國泰航空的東京（成田）及台北航班以及國泰港龍航空的北京及上海（浦東）航班減至每周三班，期間其他所有服務北亞的航班暫停運作。
- 國泰航空於六月下旬增加前往台北的航班至每周四班。前往東京（成田）、北京及上海（浦東）的航班維持每周三班，其他所有服務北亞的航班繼續暫停運作。

東南亞

- 由四月至六月下旬，國泰航空的曼谷、雅加達、馬尼拉及新加坡航班以及國泰港龍航空的吉隆坡航班減至每周三班，而國泰航空的胡志明市航班則減至每周兩班（於五月增至每周三班），期間其他所有服務東南亞的航班暫停運作。
- 國泰航空於六月下旬增加前往馬尼拉的航班至每日一班，前往曼谷的航班增至每周五班，前往雅加達、胡志明市、新加坡及吉隆坡的航班則維持每周三班，其他所有服務東南亞的航班繼續暫停運作。

南亞、中東及非洲

- 由四月開始，所有服務南亞、中東及非洲的航班暫停運作，直至另行通知。

貨運服務

- 一月首三個星期需求強勁，但隨著農曆年假期間中國內地製造業停工，需求大幅下降。製造業延遲復工，嚴重影響香港及中國內地市場，出境貨運需求要到二月中才開始回升。
- 二月份進入中國內地及香港的貨運需求激增，尤其是與藥品相關的訂單，包括口罩及面罩、消毒搓手液及個人防護用品等醫療設備。
- 於三月，隨著製造業復工，香港及中國內地的出口回升，但因全球各地（尤其是印度次大陸）實施封城措施，對其他過境貨運造成負面影響。
- 自三月起，醫療設備及藥品的需求維持於高水平，而衣物及汽車零件等消費品的貨運量則下跌。
- 於四月，隨著客運網絡進一步縮減，整體貨運量較三月下跌三分之一。全球各地實施封城措施，亦影響若干貨物（如鮮貨、海鮮、動物、工業零件及設備）的運送。
- 國泰航空在取得香港民航局特別批准後，於四月二十三日首次在波音 777-300ER 型客機上的客艙運載貨物，將飛機可運載的重量增加約七噸，使每架飛機的可載貨量增加百分之五至百分之九。

- 我們於五月致力調配可載貨量以優先營運貨運需求最為殷切的航線，其中以美洲、澳洲及歐洲為主。
- 在全球可載貨量減少下，為應付空運需求的增加，我們透過附屬公司華民航空取得更多可載貨量，並增加額外的貨機服務。上半年亦運作了共二千二百四十三對只載貨的客機航班。於二零二零年六月三十日，我們恢復營運定期的只載貨客機航班前往五十一個主要航點。
- 在六月，國泰航空繼續營運所有定期貨機航班，以及向華民航空包機，只是與五月相比，僅載貨的客機航班有所減少。載貨量按月輕微下降，反映醫療物資的需求自五月高峰期後回落，而貨運收益率自五月錄得顯著升幅後亦告下跌。

財務評述

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		
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	變幅	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	變幅
客運服務	11,056	37,449	-70.5%	10,396	37,449	-72.2%
貨運服務	12,692	11,498	+10.4%	11,177	10,275	+8.8%
其他服務及收回款項	3,921	4,600	-14.8%	3,752	4,126	-9.1%
收益總額	27,669	53,547	-48.3%	25,325	51,850	-51.2%

國泰航空及國泰港龍航空

客運收益減少百分之七十二點二，可載客量則減少百分之七十二點六。貨運收益增加百分之八點八，可載貨量則減少百分之二十四點六。來自其他服務的收益及收回款項減少百分之九點一。

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		
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	變幅	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	變幅
員工	8,623	10,133	-14.9%	7,420	9,042	-17.9%
機上服務及乘客開支	949	2,682	-64.6%	941	2,682	-64.9%
著陸、停泊及航線開支	4,242	8,635	-50.9%	3,861	8,451	-54.3%
燃油(包括對沖虧損)	7,318	14,807	-50.6%	6,884	14,524	-52.6%
飛機維修	3,673	4,708	-22.0%	3,193	4,592	-30.5%
飛機折舊及租金	6,163	5,944	+3.7%	5,766	5,945	-3.0%
其他折舊、攤銷及租金	1,415	1,392	+1.7%	985	972	+1.3%
佣金	125	503	-75.1%	125	503	-75.1%
其他	1,431	2,269	-36.9%	1,766	2,991	-41.0%
營業開支	33,939	51,073	-33.5%	30,941	49,702	-37.7%
財務支出淨額	1,652	1,420	+16.3%	1,327	1,241	+6.9%
營業開支總額	35,591	52,493	-32.2%	32,268	50,943	-36.7%

- 集團的營業開支總額減少百分之三十二點二（國泰航空及國泰港龍航空合併計算為減少百分之三十六點七）。
- 國泰航空及國泰港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（連燃油並撇除減值及相關支出）由港幣三點一二元增至港幣三點七五元，增幅為百分之二十點二。
- 國泰航空及國泰港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（除燃油並撇除減值及相關支出）由港幣二點二三元增至港幣二點九五元，增幅為百分之三十二點三。
- 撇除特殊項目、減值及相關支出並就滙率變動的影響作出調整後的每可用噸千米基本成本（除燃油）由港幣二點二三元增至港幣二點九九元，增幅為百分之三十四點一。

營業業績分析

	截至六月三十日止六個月		
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	變幅 港幣百萬元
國泰航空及國泰港龍航空扣除特殊項目、減值及相關支出 及稅項前的(虧損)/溢利	(6,903)	966	-7,869
特殊項目*	(40)	(59)	+19
減值及相關支出**	(1,281)	-	-1,281
稅項**	863	(232)	+1,095
國泰航空及國泰港龍航空除稅後(虧損)/溢利	(7,361)	675	-8,036
應佔附屬及聯屬公司(虧損)/溢利**	(2,504)	672	-3,176
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	(9,865)	1,347	-11,212

* 二零二零年的特殊項目包括與關閉外站機組人員基地有關的離職補償開支港幣四千二百萬元及與收購香港快運有關的收益港幣二百萬元（二零一九年：資料保安費用港幣二千萬元及港幣三千九百萬元有關收購香港快運的開支）。

** 股東應佔虧損包括減值及相關支出港幣二十四億六千五百萬元，當中港幣十二億四千二百萬元與十六架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機有關，港幣六億五千八百萬元及港幣五億二千六百萬元分別與旗下洗衣及航空飲食業務的廠房有關，另外港幣三千九百萬元為相關商譽。一項港幣二億零八百萬元的稅項抵免淨額被國航的交叉持股影響的港幣一億一千七百萬元所抵銷。

國泰航空及國泰港龍航空扣除特殊項目，減值及相關支出及稅項前的溢利／虧損（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	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
二零一九年國泰航空及國泰港龍航空扣 除特殊項目、減值及相關支出及稅 項前的溢利	966		966		
變動：					
- 客運及貨運收益	(26,151)	475	(25,676)	-12.3%	1
- 其他服務及收回款項	(374)	27	(347)	+73.9%	2
- 員工	1,664	(40)	1,624	+55.8%	3
- 機上服務及乘客開支	1,741	(7)	1,734	-32.9%	4
- 著陸、停泊及航線開支	4,590	(58)	4,532	-12.0%	5
- 燃油(包括對沖虧損)	7,640	(58)	7,582	-9.3%	6
- 飛機維修	1,399	(22)	1,377	+32.9%	7
- 擁有資產**	80	(30)	50	+88.7%	8
- 其他項目(包括佣金)	1,542	(217)	1,325	+16.5%	9
二零二零年國泰航空及國泰港龍航空扣 除特殊項目、減值及相關支出及稅 項前的虧損	(6,903)	70	(6,833)		

* 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、租金及財務支出淨額。

附註：

- 1) 如「業務回顧」所述有關客運及貨運服務的內容。
- 2) 亞洲萬里通收益、處貨服務及客務相關收回款項減少，其影響因政府就新型冠狀病毒疫情給予支援的收入而被局部抵銷。
- 3) 實行特別休假計劃令員工成本下降，但不及可用噸千米的顯著跌幅。
- 4) 由於收入乘客千米的減幅較可用噸千米的多，機上飲食及機上銷售成本減少。
- 5) 因航班運作減少及獲得政府支援而減少。
- 6) 燃油成本減少，原因是平均飛機燃油價格下降百分之二十二點四，但因燃油對沖虧損而被局部抵銷。
- 7) 由於持續進行必要的定期維修工作，每單位成本上升。
- 8) 飛機折舊及財務支出淨額增加，原因是二零一九年下半年接收新飛機，但因利率下降、租用較少飛機及終止與阿特拉斯航空的合約而被局部抵銷。
- 9) 銷售、經銷與推廣成本及亞洲萬里通業務成本減少，惟仍有部分固定間接成本，令每單位成本增加。

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	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
燃油成本總額	5,719	14,693
燃油對沖虧損	1,599	114
燃油成本	7,318	14,807

燃油成本減少，原因是平均飛機燃油價格下跌百分之二十二點四，以及耗油量減少百分之四十九點四。

財務狀況

- 截至二零二零年六月三十日止六個月物業、廠房及設備增加港幣十五億四千五百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣十三億二千一百萬元、土地及樓宇港幣一億六千八百萬元及其他設備港幣五千六百萬。
- 借款的主要貨幣包括美元、港幣及日圓，並須於二零三五年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之四十六點五現為定息借款。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款須於二零三五年或之前全部償還，其中百分之三十六點八為定息借款，以類似的貨幣組合安排。
- 於二零二零年六月三十日可動用的無限制用途流動資金合共港幣一百五十四億三千二百萬元，包括流動資金港幣七十三億五千五百萬元（其中美元佔百分之三十五點九）及已承擔的未動用信貸港幣八十二億二千萬元，並扣除已抵押資金港幣一億四千三百萬元。
- 借款淨額（扣除流動資金）增加百分之十二點九至港幣九百三十億三千三百萬元。撇除採納《香港財務報告準則》第 16 號的影響後，借款淨額增加百分之十八點七至港幣七百四十億八千九百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之二十一點三至港幣四百九十三億七千一百萬元，原因是期內集團錄得虧損，以及現金流量對沖儲備作出變動以反映按市場價格計算的估值虧損。
- 撇除採納《香港財務報告準則》第 16 號對借款淨額的影響後，債務淨額股份比例由零點九九倍增至一點五倍（而借款契諾為二點零倍）。計及採納《香港財務報告準則》第 16 號對借款淨額的影響後，於二零一九年十二月三十一日及二零二零年六月三十日的債務淨額股份比例分別為一點三一倍及一點八八倍。
- 根據公告所述，港幣三百九十億元資本重組計劃當中的供股集資港幣一百一十七億元，發行優先股集資港幣一百九十五億元，該等款項已分別於二零二零年八月十一日及十二日收悉。假如該等股份發行於二零二零年六月三十日已出現，則未計及計及採納《香港財務報告準則》第 16 號對借款淨額的影響後的債務淨額股份比例將分別為零點五三及零點七七。
- 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《二零一九年報告書》。

其他附屬及聯屬公司回顧

- 新型冠狀病毒大流行導致旅遊需求大幅下跌，並使亞太區各地政府實施旅遊限制，因此香港快運航空有限公司（「香港快運」）由二零二零年三月二十三日至八月一日暫停航班運作。二零二零年上半年的可載客量為十七億二千六百萬可用座位千米，反映該公司暫停航班運作。期內平均運載率為百分之八十五點七。香港快運於二零二零年首六個月錄得重大的除稅後虧損港幣七億七千九百萬元。
- 香港華民航空有限公司於二零二零年上半年錄得的溢利較二零一九年上半年有所增加。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司於（「國泰航空飲食服務」）二零二零年上半年的虧損較二零一九年上半年大幅增加，原因是機餐數量大幅減少，以及與廠房有關的減值支出港幣五億二千六百萬元。海外航空飲食設施於二零二零年上半年的溢利較二零一九年上半年大幅減少。
- 國泰航空服務有限公司於二零二零年上半年的財務業績遜於二零一九年上半年，主要原因是處理的貨物噸數下跌。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零二零年上半年的財務業績受到不利影響，該公司著力減少營運成本、延遲或取消資本開支及尋求相關津貼以保留營運資金。
- 雅潔洗衣有限公司（「雅潔洗衣」）於二零二零年上半年的財務業績較二零一九年同期倒退，主要是由於處理的衣物量減少以及與廠房有關的減值支出港幣六億五千八百萬元。
- 集團應佔中國國際航空股份有限公司（「國航」）業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零二零年中期業績包括國航截至二零二零年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零二零年四月一日至二零二零年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。因此其業績包括就國泰航空及其附屬公司確認減值支出而作出的交叉持股調整港幣一億一千七百萬元。國航截至二零二零年三月三十一日止六個月的財務業績較截至二零一九年三月三十一日止六個月的財務業績有所下跌。
- 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百分之三十四點七八。儘管新型冠狀病毒大流行導致客機腹艙提供的可載貨量大幅減少，但由於貨機使用量增加、收益率大幅改善及油價下降，國貨航於二零二零年上半年錄得的財務業績遠較去年同期為佳。

企業責任

- 國泰航空參與國際民航組織第四工作組的專責小組，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；並參與國際民航組織的燃料專責小組，專門研究採用生物燃油作航空用途。
- 國泰航空跟參與制定有關氣候變化的航空政策的監管機構及團體（國際航空運輸協會可持續發展及環境諮詢議會、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。
- 因應國際航空碳抵銷和減排計劃（CORSIA）的實行，國泰航空集團已完成所有必需的預備工作，而監察、審核及報告計劃已獲當局接納。
- 根據歐盟排放交易計劃的規定，集團旗下歐洲內部航班於二零一九年的排放數據由外聘核數師於二零二零年三月向英國環境部提交排放報告。
- 我們為「飛向更藍天」碳抵銷計劃選取兩個新的碳抵銷項目。兩個項目已經獨立第三方認證，符合全球目標的「Gold Standards 標準」。該計劃自二零零七年推出以來，已抵銷超過二十萬噸二氧化碳。
- 國泰航空於二零二零年一月宣佈本年共有三位新的國泰領航者獲得嘉許，他們在環境保護、青少年發展及文化共融方面貢獻良多。這些範疇是集團社區參與策略的三個主要領域。國泰航空與國泰領航者並肩，以創造共同的價值觀及為社會帶來正面的改變。
- 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，已籌得港幣一億九千三百萬元。
- 於二零二零年六月三十日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬三千名員工，其中約二萬七千六百人為在港員工。國泰航空及國泰港龍航空在全球僱用超過二萬六千五百名長期員工，其中約百分之八十為在港員工。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。

綜合損益及其他全面收益表

截至二零二零年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
收益			
客運服務		11,056	37,449
貨運服務		12,692	11,498
其他服務及收回款項		3,921	4,600
收益總額		27,669	53,547
開支			
員工		(8,623)	(10,133)
機上服務及乘客開支		(949)	(2,682)
著陸、停泊及航線開支		(4,242)	(8,635)
燃油(包括對沖虧損)		(7,318)	(14,807)
飛機維修		(3,673)	(4,708)
飛機折舊及租金		(6,163)	(5,944)
其他折舊、攤銷及租金		(1,415)	(1,392)
佣金		(125)	(503)
其他		(1,431)	(2,269)
營業開支		(33,939)	(51,073)
減值及相關支出	14	(2,465)	-
營業(虧損)/溢利	4	(8,735)	2,474
財務支出		(1,717)	(1,617)
財務收入		65	197
財務支出淨額		(1,652)	(1,420)
應佔聯屬公司(虧損)/溢利		(526)	648
除稅前(虧損)/溢利		(10,913)	1,702
稅項	5	1,049	(355)
本期(虧損)/溢利		(9,864)	1,347
非控股權益		(1)	-
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利		(9,865)	1,347
每股(虧損)/盈利(基本及攤薄)	6	(250.8)仙	34.2 仙
本期(虧損)/溢利		(9,864)	1,347
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		(2,884)	671
應佔聯屬公司其他全面收益		(210)	(258)
海外業務換算產生的滙兌差額		(443)	(22)
其後不會重新歸類至損益的項目：			
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估 (不可回撥)		-	25
本期除稅後其他全面收益	7	(3,537)	416
本期全面收益總額		(13,401)	1,763
應佔全面收益總額			
國泰航空股東		(13,402)	1,763
非控股權益		1	-
		(13,401)	1,763

綜合財務狀況表

二零二零年六月三十日結算 – 未經審核

		二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
	附註		
資產及負債			
非流動資產及負債			
物業、廠房及設備		132,936	140,114
無形資產		15,069	15,151
於聯屬公司的投資		25,746	27,055
其他長期應收款項及投資		3,355	3,823
遞延稅項資產		1,632	1,089
		178,738	187,232
計息負債	10	(76,479)	(76,508)
其他長期應付款項		(5,045)	(4,806)
遞延稅項負債		(12,556)	(13,564)
		(94,080)	(94,878)
非流動資產淨值		84,658	92,354
流動資產及負債			
存貨		1,829	1,812
貿易及其他應收款項	8	7,010	10,608
流動資金	9	7,355	14,864
		16,194	27,284
計息負債	10	(23,909)	(20,752)
貿易及其他應付款項	11	(16,619)	(18,218)
合約負債		(9,397)	(15,941)
稅項		(1,552)	(1,951)
		(51,477)	(56,862)
流動負債淨額		(35,283)	(29,578)
資產總值減流動負債		143,455	157,654
資產淨值		49,375	62,776
資本及儲備			
股本	12	17,106	17,106
儲備		32,265	45,667
國泰航空股東應佔資金		49,371	62,773
非控股權益		4	3
股東權益總額		49,375	62,776

綜合現金流量表

截至二零二零年六月三十日止六個月 – 未經審核

	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
營業業務		
業務帶來的現金	(6,285)	11,425
已收利息	50	95
已付利息	(1,278)	(1,496)
已付稅項	(604)	(156)
來自營業業務的現金(流出)/流入淨額	(8,117)	9,868
投資業務		
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少淨額	4,758	223
出售物業、廠房及設備所得款項	57	23
其他長期應收款項及投資增加淨額	(10)	(2,252)
物業、廠房及設備及無形資產支出	(1,652)	(7,654)
已收聯屬公司股息	4	14
投資業務的現金流入/(流出)淨額	3,157	(9,646)
融資業務		
新融資	17,020	6,971
借款及租賃還款	(14,756)	(9,027)
已派股息 – 國泰航空股東	-	(787)
– 非控股權益	-	(1)
融資業務的現金流入/(流出)淨額	2,264	(2,844)
現金及視同庫存現金減少	(2,696)	(2,622)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	8,881	7,653
滙兌差額的影響	(61)	(9)
於六月三十日結算的現金及視同庫存現金	6,124	5,022

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。本報告獲許可於二零二零年八月十二日發表。

與截至二零一九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。截至二零一九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 的會計政策變動所述外，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二零一九年度財務報表所載者一致。

就政府支援採納的會計政策如下：

政府支援

在集團獲得合理保證將會收到政府支援及將符合其附帶條件後，有關支援會被確認。

支援收入以來自其他服務的收益及收回款項列示。

成本豁免或成本減省的披露已於相關的成本類別化為淨額，並配對會被補償的成本在所需期間內確認於損益中。

資產成本補償的支援從相關資產的賬面值扣減，然後按資產的可用年期以減記折舊開支的方式確認於損益中。

2. 會計政策的變動

香港會計師公會已頒佈下述於集團本會計期的《香港財務報告準則》修訂本。

- 《香港財務報告準則》第 3 號修訂本「業務的定義」
- 《香港財務報告準則》第 16 號修訂本「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」（於二零二零年六月一日或之後開始的年度開始生效）

《香港財務報告準則》第 3 號修訂本對集團業績及財務狀況概無影響。

集團提早採納《香港財務報告準則》第 16 號修訂本。集團並無提早應用任何其他仍未在本會計期生效的新準則或詮釋。

2. 會計政策的變動 (續)

《香港財務報告準則》第 16 號修訂本「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」

此修訂提供可行權宜方法允許承租人豁免評估的規定，無需評估直接由 2019 冠狀病毒病（「新型冠狀病毒」）疫情產生的若干合資格租金優惠（「新型冠狀病毒相關租金優惠」）是否屬租賃修訂，而以並非租賃修訂方法入帳。

集團已選擇提早採納此修訂，且於本中期報告期對集團獲授予的所有合資格新型冠狀病毒相關租金優惠應用這可行權宜方法。因此，租金優惠已於觸發上述付款的事件或條件（見附註 14）發生之期間在損益中確認為負值的可變租賃付款。此舉對二零二零年一月一日的權益期初結餘並無影響。

3. 分部資料

(a) 分部業績

截至二零二零年六月三十日止六個月						
	國泰航空及 國泰港龍航空	香港快運	華民航空	航空公司 相關服務	聯屬公司	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
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	25,179	844	1,332	314		27,669
分部之間的銷售	146	-	43	1,052		1,241
分部收益	25,325	844	1,375	1,366		28,910
分部(虧損)/溢利(未計減值 及相關支出)	(5,616)	(678)	434	(410)		(6,270)
減值及相關支出	(1,281)	-	-	(1,184)		(2,465)
分部(虧損)/溢利	(6,897)	(678)	434	(1,594)		(8,735)
財務支出淨額	(1,327)	(140)	-	(185)		(1,652)
	(8,224)	(818)	434	(1,779)		(10,387)
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(526)	(526)
除稅前(虧損)/溢利	(8,224)	(818)	434	(1,779)	(526)	(10,913)
稅項	863	39	(71)	101	117	1,049
本期(虧損)/溢利	(7,361)	(779)	363	(1,678)	(409)	(9,864)
非控股權益	-	-	-	(1)	-	(1)
國泰航空股東應佔(虧損)/溢 利	(7,361)	(779)	363	(1,679)	(409)	(9,865)

截至二零一九年六月三十日止六個月						
	國泰航空及 國泰港龍航空	香港快運	華民航空	航空公司 相關服務	聯屬公司	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
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	51,762	-	1,222	563		53,547
分部之間的銷售	88	-	2	1,753		1,843
分部收益	51,850	-	1,224	2,316		55,390
分部溢利/(虧損)	2,148	-	398	(72)		2,474
財務支出淨額	(1,241)	-	-	(179)		(1,420)
	907	-	398	(251)		1,054
應佔聯屬公司溢利	-	-	-	-	648	648
除稅前溢利/(虧損)	907	-	398	(251)	648	1,702
稅項	(232)	-	(65)	2	(60)	(355)
本期溢利/(虧損)	675	-	333	(249)	588	1,347
非控股權益	-	-	-	-	-	-
國泰航空股東應佔 溢利/(虧損)	675	-	333	(249)	588	1,347

3. 分部資料 (續)

- (i) 國泰航空及國泰港龍航空以其品牌提供全面的國際客運及貨運服務。管理層認為並無適合的基礎將營運業績分配至客運及貨運業務，故此在披露時，並不將該等業績分為不同的業務分部。
- (ii) 香港快運是一家廉價客運航空公司，在亞洲區內提供定期航班。
- (iii) 華民航空提供航空貨運速遞服務，在亞洲區內提供定期航班。
- (iv) 航空公司相關服務包括航空飲食、貨運站、地勤服務及商業洗衣等支援航空公司的業務。

在二零一九年七月收購香港快運後，集團可呈報分部的組合於截至二零一九年十二月三十一日止年度作出變動。可呈報分部的內容與集團管理層定期接收的財務資料相符。因此，之前呈報的截至二零一九六月三十日止六個月分部業績，已根據《香港財務報告準則》第 8 號「業務分部」的要求按相類的修訂分部法予以重列。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

集團將《香港財務報告準則》第 15 號「來自客戶合約的收入」第 121 段的可行權宜之法應用於其銷售合約，因而若初步預期為期一年或以下的合約包括履約責任，集團不用披露分配至剩餘履約責任的交易價格金額。

(b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港及中國內地	16,785	26,352
- 日本、韓國及台灣	1,907	5,113
美洲	2,919	7,463
歐洲	1,946	5,317
東南亞	1,939	3,924
西南太平洋	1,072	2,732
南亞、中東及非洲	1,101	2,646
	27,669	53,547

按地域分析的分部業績因《二零一九年報告書》所列舉的理由而不予披露。

4. 營業(虧損)/溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 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		
- 使用權資產	3,105	2,730
- 擁有	4,080	3,810
無形資產攤銷	284	278
減值		
- 物業、廠房及設備	2,396	-
- 無形資產	39	-
短期租賃的相關支出	8	113
出售物業、廠房及設備的虧損淨額	1	33
出售無形資產的虧損	-	9
已支出的存貨成本	567	1,157
滙兌差額淨額	(245)	2
核數師酬金	9	8
非上市投資的股息收入	(44)	(45)

5. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	71	73
- 海外稅	60	133
- 歷年撥備不足	27	7
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	(1,207)	142
	(1,049)	355

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（二零一九年：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《二零二零年中期報告》財務報表附註 20(c)）。

6. 每股(虧損)/盈利 (基本及攤薄)

每股(虧損)/盈利是以國泰航空普通股權益股東應佔虧損港幣九十八億六千五百萬元（二零一九年：溢利港幣十三億四千七百萬元）除以期內已發行每日加權平均普通股股份數目三十九億三千四百萬股普通股（二零一九年：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	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於期內確認的(虧損)/盈利	(4,651)	1,049
- 轉撥至損益的虧損/(盈利)	1,420	(291)
- 遞延稅項	347	(87)
應佔聯屬公司其他全面收益	(210)	(258)
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於期內確認的虧損	(443)	(22)
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估 (不可回撥)		
- 於期內確認的盈利	-	25
本期其他全面收益	(3,537)	416

8. 貿易及其他應收款項

	二零二零年六月三十日 港幣百萬元	二零一九年十二月三十一日 港幣百萬元
扣除虧損撥備的貿易應收賬項	2,441	5,559
衍生財務資產 – 當期部分	337	431
其他應收及預繳款項	4,223	4,567
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	9	51
	7,010	10,608

	二零二零年六月三十日 港幣百萬元	二零一九年十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除虧損撥備)按賬單日分析如下：		
一個月內	2,093	4,374
一至三個月	104	713
三個月以上	244	472
	2,441	5,559

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。

9. 流動資金

	二零二零年六月三十日 港幣百萬元	二零一九年十二月三十一日 港幣百萬元
短期存款及銀行結存	6,124	8,881
存放時超過三個月期滿的短期存款	235	719
專業投資管理資金		
- 海外上市債務證券	846	5,079
- 銀行存款	7	43
其他流動投資		
- 海外上市債務證券	5	5
- 銀行存款	138	137
流動資金	7,355	14,864

9. 流動資金（續）

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一億三千八百萬元（二零一九年十二月三十一日：港幣一億三千七百萬元）及債務證券港幣五百萬元（二零一九年十二月三十一日：港幣五百萬元）。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。

集團可動用的無限定用途資金如下：

	二零二零年六月三十日 港幣百萬元	二零一九年十二月三十一日 港幣百萬元
流動資金	7,355	14,864
減抵押作部分長期融資的金額		
- 海外上市債務證券	(5)	(5)
- 銀行存款	(138)	(137)
未動用的已承擔信貸	8,220	5,289
集團可動用的無限定用途流動資金	15,432	20,011

已承擔的未動用融資可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。

10. 計息負債

	二零二零年六月三十日		二零一九年十二月三十一日	
	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
貸款及其他借款	16,792	45,717	13,634	43,134
租賃負債	7,117	30,762	7,118	33,374
	23,909	76,479	20,752	76,508

為讓資本淨負債比率與集團借款契約作比較，集團選擇列示的部分借款淨額及債務淨額股份比例並不包括不含資產轉讓元素的租賃，只包括在租約期滿時向集團轉讓基本資產或包含集團合理地確定會行使購買權的租賃負債。

集團於現有及上一會計期的債務淨額股份比例撮述如下：

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
非流動負債：		
貸款及其他借款	45,717	43,134
租賃負債	30,762	33,374
	76,479	76,508
流動負債：		
貸款及其他借款	16,792	13,634
租賃負債	7,117	7,118
	23,909	20,752
借款總額	100,388	97,260
流動資金減銀行透支	(7,355)	(14,864)
借款淨額	93,033	82,396
減不含資產轉讓元素的租賃負債	(18,944)	(19,967)
經調整借款淨額（撇除不含資產轉讓元素的租賃）	74,089	62,429
國泰航空股東應佔資金	49,371	62,773
債務淨額股份比例	1.88	1.31
經調整債務淨額股份比例（撇除不含資產轉讓元素的租賃）	1.50	0.99

11. 貿易及其他應付款項

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	5,270	8,448
衍生財務負債 – 當期部分	2,814	523
其他應付款項	7,414	8,968
應付聯屬公司賬項	428	125
應付其他關連公司賬項	693	154
	16,619	18,218

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 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	3,859	8,018
一至三個月	650	403
三個月以上	761	27
	5,270	8,448

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

12. 股本

	二零二零年 六月三十日		二零一九年 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
已發行及繳足股款的普通股				
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、出售或贖回其任何普通股股份（二零一九年：零）。於二零二零年六月三十日，已發行普通股股份為 3,933,844,572 股（二零一九年十二月三十一日：3,933,844,572 股普通股股份）。

13. 股息

(a) 本中期中應付予普通股權益股東的股息。

	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
建議不派發中期後第一次中期股息 (二零一九年：每股普通股港幣零點一八元)	-	708

董事局決定不派發截至二零二零年十二月三十一日止年度第一次中期股息 (二零一九年：每股普通股港幣零點一八元)。比較期宣派的中期股息並未於比較期末確認為負債。

(b) 於中期中批准及派付上一財政年度應付予普通股權益股東的股息。

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
於截至二零二零年六月三十日止六個月內並無批准及派付上一財政年度的第二次中期股息 (截至二零一九年六月三十日止六個月間已派付：每股普通股港幣零點二元)	-	787

14. 新型冠狀病毒的影響

新型冠狀病毒於二零二零年初爆發，為集團的營運環境帶來額外的不確定性，並影響集團的業務運作和財務狀況。

為應對這個嚴峻的局面，集團實施了多項措施以保留營運資金，包括大幅削減可運載量、高級管理層減薪、實施兩輪自願性特別休假計劃（分別獲八成及九成員工參與）、暫停多項計劃及非必要開支、向供應商取得減免並推遲付款，以及關閉外站機組人員基地。集團與空中巴士公司達成協議，將旗下空中巴士 A350-900 型及 A350-1000 型飛機的付運時間分別由二零二零年及二零二一年延遲至二零二零年至二零二三年，並將空中巴士 A321neo 型飛機的付運時間由二零二零年至二零二三年延遲至二零二零年至二零二五年。集團亦與波音公司就延遲接收波音 777-9 型飛機進行深入磋商。延遲付運時間預期可在短期至中期為集團節省營運資金。儘管實行了上述措施，客運收益仍下跌至只有去年水平的百分之一左右，意味著集團於二月至四月間在營運層面每月基本現金流失為港幣二十五億元至港幣三十億元，流失是由於向大量客戶退還款項。由於客運服務維持至極低水平，每月的現金流失已由五月開始減至每月約港幣十五億元。

流動性及持續營運問題

集團於二零二零年六月九日宣佈一項資本重組計劃，集資總額在未計開支前約為港幣三百九十億元。計劃包括三部分：

- (a) 優先股及認股權證發行，即由公司向 Aviation 2020 Limited（根據《財政司司長法團條例》（香港法例第 1015 章）設立並由財政司司長法團全資擁有）發行的：(a) 優先股，總認購金額為港幣一百九十五億元；及 (b) 可認購公司普通股的認股權證，總行使價為約港幣十九億五千萬港元（可予調整）；

14. 新型冠狀病毒的影響（續）

(b) 供股，即建議以供股記錄日期每持有十一股現有普通股股份獲發七股供股股份的基準按供股認購價港幣四點六八元進行 2,503,355,631 股供股股份的供股，集資總金額約港幣一百一十七億元；及

(c) 過渡貸款，即由 Aviation 2020 Limited 向公司提供港幣七十八億元的已承擔過渡貸款融資。

公司於二零二零年六月九日獲得過渡貸款融資，供股股份於二零二零年八月十一日開始進行買賣，優先股及認股權證發行須於二零二零年八月十二日完成（見下述附註 15「報告期後事項」）。

考慮到上述交易所獲收益淨額及集團現有的財政資源，包括內部從業務運作產生的資金及可動用的財務信貸，董事局認為由本中期財務報告發表之日起計，集團的營運資金足以應付現行需要至少十二個月。

資產賬面值

集團營運環境出現重大變動後，管理層已檢討其現金產生單位、飛機資產及投資的可收回金額。

減值及相關支出港幣二十四億六千五百萬元（除稅前）按以下方式確認：

- (a) 將十六架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機的資產價值減低（港幣十二億一千二百萬元，《二零二零年中期報告》財務報表附註 9），以及為當中的租賃飛機符合交還狀況而作出額外撥備（港幣三千萬元）。
- (b) 商譽減值（合共港幣三千九百萬元，《二零二零年中期報告》財務報表附註 10）以及國泰航空飲食服務及雅潔洗衣的資產減值（合共港幣十一億八千四百萬元，《二零二零年中期報告》財務報表附註 9），以減低資產賬面值至其預計可收回金額，即扣除出售成本的公允值與使用價值兩者之較高者。

上述各項不包括國航交叉持股的影響。

基於新型冠狀病毒疫情帶來的不確定性，將於本年底重新評估情況。

政府支援及其他援助

集團已確認各地給予的政府支援港幣十億六千萬元，大部分與新型冠狀病毒疫情有關，當中與支接收入有關的港幣六億四千萬元列示為來自其他服務的收益及收回款項，與成本減省或豁免有關的港幣四億二千萬元於相關的成本類別化為淨額。

二零一九冠狀病毒有關的租金優惠

截至二零二零年六月三十日止六個月，集團直接因新型冠狀病毒疫情而以固定付款折扣方式獲得租金優惠。

集團提早採納《香港財務報告準則》第 16 號修訂本「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」，且對集團於期內獲授予的所有合資格新租金優惠應用這可行權宜方法。

所收港幣一億二千三百萬元的租金支援以負可變租賃付款計入損益。此金額包括期內收自政府供應商的減免港幣一億零七百萬元，如上文所披露計入政府支援及其他援助中。

15. 報告期後事項

資本重組計劃下（見上述附註 14）的供股股份已獲全數認購。供股所得款項港幣一百一十七億一千六百萬元已經收悉，而供股股份在二零二零年八月十一日，即財務報表獲授權發表前，已開始進行買賣。

供股將使已發行普通股股份數目增加 2,503,355,631 股，由二零二零年六月三十日的 3,933,844,572 股增至總計 6,437,200,203 股普通股股份。

優先股及認股權證發行須於二零二零年八月十二日完成。優先股預計為集團帶來港幣一百九十五億元，將於綜合財務狀況表中列作權益。

供股及優先股將列作集團權益增加港幣三百一十二億一千六百萬元（未計開支）。

16. 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二零二零年中期業績。有關企業管治的詳細資料，請參閱《二零一九年報告書》及《二零二零年中期報告》。

17. 中期報告

《二零二零年中期報告》刊載上市規則要求的所有資料，將於二零二零年八月二十七日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站(www.cathaypacific.com)。印刷本將於二零二零年八月二十八日寄交選擇收取印刷本的股東。

免責聲明

本文件可能載有若干前瞻性陳述，反映公司對未來或未來事件的信念、計劃或期望。此等前瞻性陳述乃基於多項假設、當前估算及預測而作出，因此可能存在一些內在風險、不確定因素或其他非公司所能控制的因素。事件的實際結果或結局或會因一些因素而導致出現重大及／或不利的分別，這些因素包括集團營運業務的經濟環境或行業（特別在香港及中國內地）出現變化、宏觀經濟及地緣政治不明朗、競爭環境改變、滙率和利率及商品價格變動，以及集團確定和管理其所面對的風險的能力。此等前瞻性陳述的任何內容均不得或不應被用作為未來的任何保障或聲明的依據，或其他方面的聲明或保證。公司或其董事、高級人員、僱員、代理人、聯繫人、顧問或代表，概不會就更新此等前瞻性陳述，或因應未來事件或發展修改此等陳述，或提供有關此等陳述的附加資料或更正任何不準確資料承擔任何責任。

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事： 賀以禮（主席）、韓兆傑、林紹波、馬天偉、鄧健榮；
非常務董事： 蔡劍江、劉美璇、宋志勇、施銘倫、施維新、尚烽、張卓平、趙曉航；
獨立非常務董事： 陳智思、夏理遜、米爾頓及董立均。

承董事局命
國泰航空有限公司
主席
賀以禮

香港，二零二零年八月十二日

公司網址：<http://www.cathaypacific.com>