



國泰航空公司

二零二一年
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
- 6 業務回顧
- 17 財務評述
- 20 審閱報告
- 21 簡明財務報表
- 42 按上市規則所需提供的資料
- 44 免責聲明

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

國泰城中座九樓

電郵：ir@cathaypacific.com

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」）連同旗下附屬公司**香港快運航空有限公司**（「香港快運」）及**香港華民航空有限公司**（「華民航空」）於二零二一年六月三十日持有共二百三十八架飛機，當中八十九架停泊於香港以外。在爆發2019冠狀病毒病（「新型冠狀病毒」）前，旗下公司直接聯繫香港至全球三十五個國家共一百一十九個目的地（連同代碼共享協議聯繫五十四個國家共二百五十五個目的地），包括中國內地二十六個目的地。根據國際航空運輸協會二零二零年世界航空運輸業統計報告，國泰集團是全球第八大國際客運航空公司及第三大國際貨運航空公司。

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，務求令香港發展為一個主要國際航空樞紐。未來數年將有五十五架新飛機加入機隊。

國泰航空於二零二一年六月三十日持有一百九十六架客機及貨機。集團的其他投資還包括航空飲食、洗衣、地勤服務及貨運站公司，以及位於香港國際機場的企業總部。

香港快運為國泰航空的全資附屬公司，是一家以香港為基地的廉價航空公司，於二零二一年六月三十日持有二十八架飛機，在亞洲區內提供定期航班。華民航空為國泰航空的全資附屬公司，這家提供速遞服務的全貨運航空公司於二零二一年六月三十日營運十四架飛機，在亞洲提供定期航班。

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。

於二零二一年六月三十日，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾二萬三千一百名員工，其中在香港僱用的員工約一萬八千七百人。國泰航空及其大股東太古股份有限公司（「太古公司」）及國航的股份均於香港聯合交易所有限公司上市。

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。

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零二一年	二零二零年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
業績				
收益	港幣百萬元	15,854	27,669	-42.7%
國泰航空股東應佔虧損	港幣百萬元	(7,565)	(9,865)	-23.3%
每股普通股虧損	港仙	(122.1)	(228.1)	-46.5%
每股普通股股息	港元	-	-	-
邊際虧損	%	(47.7)	(35.7)	-12.0個百分點
財務狀況				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	69,882	73,257	-4.6%
借款淨額 ^(a)	港幣百萬元	75,139	73,788	+1.8%
可動用的無限制用途流動資金	港幣百萬元	32,819	28,593	+14.8%
每股普通股股東資金 ^(b)	港元	7.8	8.3	-6.0%
債務淨額股份比例 ^(a)	倍數	1.08	1.01	+0.07倍

營業統計數字 — 國泰航空

		二零二一年	二零二零年*	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	4,454	8,595	-48.2%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	4,167	27,732	-85.0%
可用貨物噸千米數(「可用貨運噸千米」)	百萬	4,058	5,958	-31.9%
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	3,377	5,920	-43.0%
每可用座位千米客運收益	港仙	17.9	37.5	-52.3%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	788	18,668	-95.8%
收入乘客運載人次	千位	157	4,389	-96.4%
乘客運載率	%	18.9	67.3	-48.4個百分點
乘客收益率	港仙	94.5	55.5	+70.3%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	2.74	1.88	+45.7%
貨物收入噸千米數(「貨運收入噸千米」) ^(c)	百萬	3,301	4,129	-20.1%
運載貨物	千噸	549	667	-17.7%
貨物運載率 ^(c)	%	81.4	69.3	+12.1個百分點
貨物收益率	港元	3.37	2.71	+24.4%
每可用噸千米成本 ^(d) (連燃油)	港元	4.44	3.90	+13.8%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,463	1,819	-19.6%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,109	1,253	-11.5%
每可用噸千米成本 ^(d) (除燃油)	港元	3.98	3.10	+28.4%
每可用噸千米基本 ^(e) 成本(除燃油)	港元	3.79	2.95	+28.5%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	919	1,158	-20.6%
每員工可用噸千米	千位	249	325	-23.4%
飛機使用量(包括停泊的飛機)	每日時數	2.3	5.4	-57.4%
航班準時表現	%	89.7	86.5	+3.2個百分點
平均機齡	年	10.6	10.3	+0.3年

* 包括國泰港龍航空

(a) 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五百七十三億零九百萬元及零點八二倍。詳情載於財務報表附註12。

(b) 普通股股東資金是在扣除優先股股本港幣一百九十五億元及於六月三十日及十二月三十一日分別為港幣五億二千一百萬元及港幣二億二千八百萬元的優先股股東應佔未付累計股息後得出。

(c) 公司於二零二一年六月就貨運收入噸千米及貨物運載率所報的數字變幅分別為減少百分之二十點三及增加十一點八個百分點，此處所示的不同數字變幅反映對計算二零二零年多航段貨運航線的若干調整。

(d) 每可用噸千米成本是指期內的營業成本總額(包括減值及企業重組成本)除以可用噸千米。

(e) 基本成本撇除減值及相關支出及企業重組成本。

主席致函

二零二一年上半年，新型冠狀病毒疫情繼續為國泰集團帶來重大挑戰，我們仍處於歷來最艱難的時刻。新的病毒變種出現，令香港及多個主要市場收緊旅遊限制及檢疫要求。

最重要的是，香港在二月對駐港機組人員實施嚴格的檢疫要求。新措施影響我們服務客運及貨運市場的能力，客運及貨運航班大幅削減，每月的現金消耗增加。

為維持其餘航班的營運，我們為駐港機組人員編排較長時的工作周期。自願性質的「閉環式」營運模式包括在完成二十一天的出勤周期後，需要隔離十四天。在整個閉環式工作期間，機組人員在非執勤時間必須留在酒店隔離。此安排對機組人員及其家人造成沉重負擔。我要感謝所有機組人員及駐於全球各地的營運及服務團隊，他們繼續盡忠職守，在履行職務時努力遵從疫情帶來的新營運條件。

其後當局放寬對機組人員的部分檢疫要求，使我們可以恢復可載貨量及於上半年結束前逐步增加可載客量。

國泰集團於二零二一年上半年的應佔虧損為港幣七十五億六千五百萬元（二零二零年上半年：虧損港幣九十八億六千五百萬元）。國泰航空於二零二一年上半年的除稅後虧損為港幣五十億三千一百萬元（二零二零年上半年：虧損港幣七十三億六千一百萬元），而應佔附屬及聯屬公司的虧損則為港幣二十五億三千四百萬元（二零二零年上半年：虧損港幣二十五億零四百萬元）。

二零二一年上半年的虧損包括減值及相關支出港幣五億元，該等支出主要是關於十一架預料未能於退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機及港幣四億零三百萬元的企業重組成本；而二零二零年上半年則錄得就十六架飛機作出的減值及相關支出（港幣十二億四千二百萬元）以及為航空公司提供服務的附屬公司的若干資產（港幣十二億二千三百萬元）。撇除該等特殊項目後，國泰集團應佔上半年虧損為港幣六十六億六千二百萬元（二零二零年上半年：虧損港幣七十四億元），而國泰航空上半年的虧損則為港幣四十一億六千八百萬元（二零二零年上半年：虧損港幣六十億八千萬元）。

國泰航空業務表現

與疫情相關的旅遊限制及檢疫要求對客運收益造成嚴重影響。二零二一年上半年的客運收益為港幣七億四千五百萬元，較二零二零年上半年下跌百分之九十二點八。收入乘客千米數減少百分之九十五點八，可載客量則減少百分之八十五點零。上半年運載乘客十五萬七千人次，平均每日載客八百六十八人次，較二零二零年同期減少百分之九十六點四。運載率為百分之十八點九，而二零二零年上半年則為百分之六十七點三。

可載貨量受機組人員檢疫要求所限，加上客運航班減少令可載貨量下降，使貨運表現受到限制。可用貨物噸千米數（可用貨運噸千米）減少百分之三十一點九，整體載貨噸

數減少百分之十七點七至五十四萬九千噸。收益為港幣一百一十一億一千二百萬元，較二零二零年上半年減少百分之零點六。收益在此情況下仍然強勁，貨物收益率上升百分之二十四點四至港幣三點三七元，運載率更升至百分之八十一點四（二零二零年上半年：百分之六十九點三）的歷史高位。

國泰航空研發出新一代的運輸方案，可以更快、更有效地運送新型冠狀病毒疫苗。我們在二月運送香港第一批疫苗入境，包括由北京運送一百萬劑科興疫苗以及由法蘭克福運送超過一百萬劑復星醫藥／復必泰疫苗來港。我們亦運送疫苗到墨西哥、馬來西亞和印尼。至今國泰航空已運送超過五千萬劑疫苗。

我們致力以審慎的態度管理成本，並繼續實施二零二零年推出的現金保留措施。非燃油成本減少百分之三十三點五至港幣一百六十八億七千五百萬元。我們於二零二一年全年實施高級管理層減薪，並推出第三輪特別休假計劃，獲八成員工支持。我們在全球各地為廣泛類別的員工實施一系列員工休假、無薪假、自願離職和提前退休計劃。我們非常感謝所有參與該等計劃的員工。

由於耗油量減少，二零二一年上半年國泰航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零二零年上半年減少港幣二十六億八千二百萬元（或百分之五十點二）。

其他附屬公司及聯屬公司的業務表現

香港快運於二零二一年上半年錄得港幣九億七千六百萬元的虧損（二零二零年上半年：虧損港幣七億七千九百萬元）。客運需求偏低，加上與疫情相關的旅遊限制及檢疫要求，包括影響駐港機組人員的限制及要求，對該公司業績造成不利影響。

受惠於貨運市場持續供求失衡，華民航空於二零二一年上半年錄得溢利。華民航空的飛機為國泰航空提供額外的航段。

集團旗下為航空公司提供服務的附屬公司的財務業績遜於二零二零年上半年，反映客運及貨運數量大幅減少。

國航（其賬目延遲三個月結算）受新型冠狀病毒疫情的不利影響，業績低於二零二零年上半年。

財務狀況

我們於二零二一年六月三十日可動用的無限制用途流動資金結餘為港幣三百二十八億元。上半年通過發行可轉換債券籌集港幣六十七億四千萬元，並通過中期票據計劃發行普通債券籌集六億五千萬美元（相當於港幣五十一億元）。我們歡迎香港政府同意將提供予集團的港幣七十八億元貸款融資（集團二零二零年資本重組計劃的一部分）的提取期限延長十二個月至二零二二年六月，讓我們更能靈活管理流動資金。

前景

在各地逐步開放邊境及放寬旅遊限制前，新型冠狀病毒疫情將繼續對集團業務造成嚴重影響。各地政府（包括香港特別行政區政府）已表明，疫苗接種率必須達到足夠高的水平，才有可能開放邊境和放寬限制。有些地方的本地航空市場已開始呈現令人鼓舞的復甦跡象，但旅遊限制及檢疫要求繼續對跨境旅遊造成不利影響。疫苗接種進度令人鼓舞，但仍未有確切的復甦進度和時間。

現時我們運作的客運航班僅及疫情前航班水平的小部分，我們希望於二零二一年第四季將可載客量最高調整至疫情前水平的百分之三十，但須視乎營運及客運限制的放寬情況。預計下半年貨運業務繼續表現強勁。我們將維持審慎的現金管理方針，期望將本年餘下時間的現金消耗降至每月港幣十億元以下。

我們對國泰航空的長遠前景及對香港作為主要國際航空樞紐的未來展望充滿信心。我們的雙品牌策略，即是以國泰航空的優質高端服務配合香港快運的獨特優勢及增長潛力，將使我們在市場復甦時擁有強大的優勢。

此外，我們繼續將國泰發展為優質旅遊時尚品牌，建立數碼化領先能力，在定位上將大灣區視作香港的伸延市場以善用其提供的機遇，並實現我們的可持續發展目標，特別是對於在二零五零年實現淨零碳排放的承諾。

最後，我衷心感謝各位員工在這極具挑戰的環境中繼續展現出專業和投入的工作精神。我特別要感謝機組人員，雖然他們面對嚴格的檢疫及其他疫情相關要求所帶來的沉重挑戰，但仍盡忠職守地履行職務，表現令人欽佩。

主席

賀以禮

香港，二零二一年八月十一日

業務回顧

二零二一年上半年，新型冠狀病毒疫情繼續為國泰集團帶來重大挑戰，我們仍處於歷來最艱難的時刻。新的病毒變種出現，令香港及多個主要市場收緊旅遊限制及檢疫要求。

最重要的是，香港在二月對駐港機組人員實施嚴格的檢疫要求。新措施影響國泰航空服務客運及貨運市場的能力，客運及貨運航班大幅削減，每月的現金消耗增加。

為維持其餘航班的營運，我們為駐港機組人員編排較長時的工作周期。自願性質的「閉環式」營運模式包括在完成二十一天的出勤周期後，需要隔離十四天。在整個閉環式工作期間，機組人員在不須執值時必須留在酒店隔離。此安排對機組人員及其家人造成沉重負擔。我們要感謝所有機組人員及駐於全球各地的營運及服務團隊，他們盡忠職守，在履行職務時努力遵從疫情帶來的新營運條件。

其後當局放寬對機組人員的部分檢疫要求，使我們可以恢復可載貨量及於上半年結束前逐步增加可載客量。然而，現時我們運作的客運航班僅及疫情前航班水平的小部分。只要營運及客運限制獲放寬，國泰航空可望於二零二一年第四季將可載客量最高調整至疫情前水平的百分之三十，同時預計下半年貨運業務繼續表現強勁。

國泰航空客運服務

與疫情相關的旅遊限制及檢疫要求對客運收益造成嚴重影響。二零二一年上半年的客運收益為港幣七億四千五百萬元，較二零二零年上半年下跌百分之九十二點八。收入乘客千米數下跌百分之九十五點八，可載客量減少百分之八十五點零，上半年合共載客十五萬七千人次，平均每日載客八百六十八人次，較二零二零年同期減少百分之九十六點四。運載率為百分之十八點九，而二零二零年上半年則為百分之六十七點三。此等比較數字於二零二一年上半年僅包括國泰航空，而二零二零年同期則以國泰航空及國泰港龍航空合併計算。

當局於二月中至五月中對駐港機組人員實施強制檢疫要求，大幅削弱我們營運客運航班的能力，因而令以可用座位千米計算的可載客量在二零二一年上半年全期處於極低水平。整體而言，可載客量較二零二零年同期下跌百分之八十五點零，與二零一九年疫情前的水平比較則下跌百分之九十四點八。在新型冠狀病毒疫情及國際間實施相關旅遊限制的影響下，我們在二零二一年上半年大部分時間僅營運最基本數量的航班，期間大部分航線仍然暫停運作。

二零二一年上半年國泰航空客運服務按地區劃分的可用座位千米數（「可用座位千米」）、運載率及收益率變動如下：

	可用座位千米（百萬）			運載率（%）			收益率
	二零二一年	二零二零年*	變幅	二零二一年	二零二零年*	變幅	變幅
美洲	1,712	7,640	-77.6%	21.0	69.1	-48.1個百分點	+65.3%
西南太平洋	935	4,386	-78.7%	7.3	70.7	-63.4個百分點	+171.0%
歐洲	563	5,545	-89.8%	31.9	67.9	-36.0個百分點	+42.1%
北亞	488	4,214	-88.4%	17.7	65.6	-47.9個百分點	+99.9%
東南亞	449	3,668	-87.8%	20.5	62.9	-42.4個百分點	+61.7%
南亞、中東及非洲	20	2,279	-99.1%	15.1	63.6	-48.5個百分點	+53.1%
整體	4,167	27,732	-85.0%	18.9	67.3	-48.4個百分點	+70.3%

* 包括國泰港龍航空

嶄新發展

- 國泰航空於二零二一年一月在香港推出WhatsApp顧客查詢與支援服務，這項社交通訊方式至今已覆蓋世界大部分地區，讓顧客透過社交通訊平台聯絡我們，查詢其機票預訂事宜。
- 我們在二零二一年三月推出全新的「里數加現金」付款方式，顧客在國泰航空網站預訂機票時，可靈活地選擇以里數加現金方式支付。
- 國泰航空與香港機場管理局、The Commons Project及Prenetics於二零二一年三月合作，測試使用數碼健康平台CommonPass。是次測試於一班由香港前往洛杉磯的航班進行，多位國泰航空機師及機艙服務員自願參與。這是國泰航空為促進未來落實包括旅客健康憑證的數碼健康通行證取得的部分成果，有助安全和無縫地重啟旅遊。在此之前，國泰航空是首家航空公司率先在二零二零年十月進行數碼健康通行證的測試。

首要市場 — 香港及大灣區

- 香港特別行政區政府於二月二十日開始對駐港機組人員實施強制檢疫措施，嚴重影響我們服務客運市場的能力。
- 國泰航空於四月開始，推動「Arm up，來一起再飛！」活動，讓員工得知盡快接種疫苗的重要性，反應非常熱烈。
- 香港特別行政區政府於五月放寬對已完成接種疫苗的駐港客機機師及機組人員的強制檢疫要求。
- 於二零二一年六月三十日，我們約百分之九十的駐港機師及約百分之六十九的駐港機艙服務員已預約接種疫苗或已接種疫苗。

美洲

- 美國航線（尤其是紐約）受惠於香港及中國內地旅客於五月的需求改善。
- 於二零二一年六月三十日，國泰航空提供前往下述美洲航點的航班：洛杉磯、紐約、三藩市、多倫多及溫哥華。

西南太平洋

- 由於澳洲政府實施限制入境措施，所有前往澳洲的離港航班均須受乘客數量限制。
- 於二零二一年六月三十日，國泰航空提供前往下述西南太平洋航點的航班：布里斯班、墨爾本、珀斯及悉尼。

歐洲

- 我們會偶爾發現小規模的需求，例如於三月十八日運作一班臨時航班前往特拉維夫，以應付來自中國內地的需求。
- 從香港及中國內地前往倫敦的學生旅遊需求於四月上升。
- 香港特別行政區政府於二零二零年十二月收緊對英國來港航班的限制，措施延續至二零二一年五月，為客運業務帶來相當大的影響。
- 國泰航空於二零二一年四月營運兩班特別航班，接載香港居民由英國回港。這是首次完全由已完成接種疫苗的機師及機艙服務員運作及自實施限制以來國泰航空首次再有由倫敦啟程的國泰航班。
- 當局放寬英國來港航班的限制後，國泰航空於五月恢復營運由倫敦希斯路機場來港的定期航班。
- 於二零二一年六月三十日，國泰航空提供前往下述歐洲航點的航班：阿姆斯特丹、法蘭克福及倫敦希斯路。

- 香港特別行政區政府因應英國的疫情，根據地區性航班熔断機制，由二零二一年七月一日起禁止所有從英國出發的航班來港。

北亞

- 我們在四月恢復營運前往中國內地成都及廈門以及台灣高雄的定期航班。
- 在香港特別行政區政府的「回港易」計劃下，由中國內地來港的旅遊需求增加，因此我們在五月恢復營運前往福州及杭州的定期航班。
- 我們在六月恢復營運由廣州來港的客運航班。
- 我們的航空網絡，尤其是服務美國和英國的長途航班業務，獲中國內地銷售的利好支持。
- 於二零二一年六月三十日，國泰航空提供前往下述北亞航點的航班：北京、成都、福州、廣州（僅入境香港）、杭州、高雄、大阪、首爾、上海、台北、東京及廈門（僅入境香港）。

東南亞

- 往來印尼的航班於第二季開始需求殷切。
- 香港特別行政區政府因應菲律賓及印尼的疫情，根據地區性航班熔断機制分別於四月中及六月下旬禁止所有從菲律賓及印尼出發的航班來港。下述航點的出發航班受到影響：馬尼拉、宿霧、雅加達及泗水。
- 計劃於五月底推出往返香港及新加坡的「航空旅遊氣泡」延遲啟動。
- 於二零二一年六月三十日，國泰航空提供前往下述東南亞航點的航班：曼谷、宿霧（僅出境香港）、胡志明市、雅加達（僅出境香港）、吉隆坡、馬尼拉（僅出境香港）、新加坡及泗水（僅出境香港）。

南亞、中東及非洲

- 我們在五月恢復營運前往杜拜的定期航班。
- 於二零二一年六月三十日，國泰航空提供前往杜拜的航班。

飛行常客獎勵計劃

馬可孛羅會

- 馬可孛羅會為國泰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帶來的收益約佔總收益的四分之一。
- 會員積分乃根據航空公司、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，全球現有超過一千二百萬名會員及超過八百家夥伴機構，包括二十五家航空公司、超過一百五十個酒店品牌、超過四百家餐飲夥伴及零售商舖。
- 二零二一年上半年亞洲萬里通會員兌換國泰航空的飛行獎勵較上年度同期（包括國泰港龍航空）減少百分之六十一，但兌換非航班類別的獎勵則增加百分之四十。
- 國泰航空在二零二一年三月推出全新的「里數加現金」付款方式，顧客在國泰航空網站預訂機票時，可靈活地選擇以里數加現金方式支付。
- 馬可孛羅會會員同時為亞洲萬里通會員。

國泰貨運服務

可載貨量受機組人員檢疫要求所限，加上客運航班減少令可載貨量下降，使貨運表現受到限制。可用貨物噸千米數（可用貨運噸千米）減少百分之三十一點九，整體載貨噸數減少百分之十七點七至五十四萬九千噸。收益為港幣一百一十一億一千二百萬元，較二零二零年上半年減少百分之零點六。收益在此情況下仍然強勁，貨物收益率上升百分之二十四點四至港幣三點三七元，運載率上升至百分之八十一點四（二零二零年上半年：百分之六十九點三）的歷史高位。此等比較數字於二零二一年上半年僅包括國泰航空，而二零二零年同期則以國泰航空及國泰港龍航空合併計算。

當局於二月二十日開始對駐港機組人員實施強制檢疫要求，對可載貨量造成顯著影響，因而影響本年首六個月的載貨噸數。雖然對貨機機組人員實施的檢疫限制於四月中放寬，但由於安排執勤更表需時，放寬限制的正面影響並未即時呈現，要到其後數月才逐步恢復。

二零二一年上半年，我們繼續盡可能增加市場的可載貨量，措施包括運作二千七百六十二對只載貨的客運航班及向旗下全貨運附屬公司華民航空租用包機。

二零二一年上半年可用貨物噸千米數（「可用貨運噸千米」）、運載率及收益率變動如下：

	可用貨運噸千米（百萬）			運載率（%）			收益率
	二零二一年	二零二零年*	變幅	二零二一年	二零二零年*	變幅	變幅
國泰航空	4,058	5,958	-31.9%	81.4	69.3	+12.1個百分點	+24.4%

* 包括國泰港龍航空

- 國泰航空於一月新推出往來香港及利雅德的定期貨機服務，以應付電子商貿產品以及衣物等其他一般貨物的強大貨運需求。
- 受到假期前的需求帶動（尤其在中國內地市場），二月份在農曆新年假期前的數周呈現穩健的貨運需求，因而令國泰貨運網絡中使用Priority LIFT服務的數量增加，以滿足急需運送貨物的顧客需求。
- 三月份貨運需求強勁，尤其是以東北亞及美洲為起點的貨運，而以香港及中國內地為起點的貨運需求在三月下旬亦有所增加。三月份的運載率達至百分之八十六點四的歷史高位。
- 對駐港機組人員實施的檢疫限制所帶來的影響在四月最為嚴重，貨機及只載貨客機的航班運作量為新型冠狀病毒疫情爆發以來的最低點。情況在五月開始獲得改善。
- 國泰貨運在香港總部樞紐率先完成國際航空運輸協會ONE Record先導計劃第三次試運，朝著環球供應鏈端對端數碼化邁出別具意義的一步。國際航空運輸協會的ONE Record系統會為所有貨物建立「虛擬貨運記錄」，空運業內所有相關持份者均可共享統一貨運數據。
- 面對印度嚴峻的醫療危機，國泰貨運於五月運送主要救援物資到德里、孟買及海得拉巴，包括專用製氧機、氧氣機及呼吸機，並於五月後期運送三十萬份由俄勒岡州送出的新型冠狀病毒測試包從波特蘭經香港運往孟買。

- 國泰貨運成為首家提供溫瑞通 Envirotainer Releye® RLP 集裝箱的亞洲航空貨運公司，為運送須嚴控溫度貨物的客戶提供更多元化的冷凍鏈空運選擇。新款集裝箱更能靈活運載貨物，兼備最先進的冷凍鏈技術。
- 國泰貨運推出新一代「智貨查」貨件追蹤系統，利用藍牙技術監察溫度、全球定位及濕度等貨運資料。新系統提供更大的透明度，讓客戶在運送流程中實時追蹤貨件，並讓我們按需要及早主動作出調整。截至六月三十日，國泰貨運已在其全球網絡內的二十九個航點，分階段推出「智貨查」服務。

疫苗運送

- 憑藉多年來運送藥物的經驗，國泰航空研發出新一代的疫苗運輸方案，可以更快、更有效地在世界各地運送新冠病毒疫苗。方案包括「智貨查」系統以及由我們的專業貨運團隊在香港新成立的貨運控制中心全天候作出監控。
- 國泰航空於二月將第一批新型冠狀病毒疫苗運送到港，包括由北京運送一百萬劑科興疫苗以及分兩班航班由法蘭克福運送超過一百萬劑復星醫藥 / 復必泰疫苗來港。
- 我們亦運送疫苗前往墨西哥、馬來西亞及印尼等地，至今國泰航空已在世界各地運送超過五千萬劑疫苗。

機隊發展

- 於二零二一年六月三十日，國泰航空持有一百九十六架飛機（包括十七架有待由國泰港龍航空重新調配至國泰航空及香港快運的飛機或將代國泰港龍航空退還出租方或安排退役的飛機），香港快運持有二十八架飛機，而華民航空則持有十四架飛機（集團合共運作二百三十八架飛機）。
- 基於目前的情況，我們在作出審慎營運及資產管理的考慮後，已將約四成客機停泊於香港以外，但會繼續評估客運航班的可載客量，以便作出變動。

機隊資料*

飛機類型	二零二一年六月 三十日各機隊的數目														
	租賃**				平均 機齡	訂購架數				營業租賃期滿架數**					
	擁有	籌資	營業	總數		'21	'22	'23及 之後	總數	'21	'22	'23	'24	'25	'26及 之後
國泰航空：															
A320-200	5		3	8	16.5					1 ^(a)	2				
A321-200	2		4	6	17.2					1 ^(b)	2	1			
A321-200neo			4	4	0.4	2 ^(c)	6	4	12						4
A330-300	37	10	4	51	14.7									2	2
A350-900	19	6	2	27	3.8	1		2	3						2
A350-1000	10	5		15	2.1		3		3						
747-400ERF 貨機	6			6	12.5										
747-8F 貨機	3	11		14	8.4										
777-300	17			17	19.7										
777-300ER	23	7	18	48	9.1					3	4	2	3	2	4
777-9								21	21						
總數	122	39	35	196	10.6	3	9	27	39	5	8	3	3	4	12
香港快運：															
A320-200			7	7	11.2					2		1	4		
A320-200neo			10	10	2.3										10
A321-200			11	11	3.7									1	10
A321-200neo							1	15	16						
總數			28	28	5.1		1	15	16	2		1	4	1	20
華民航空***：															
A300-600F 貨機			9	9	17.2						5	3			1
A330-243F 貨機			2	2	9.5										2
A330-300P2F 貨機			3	3	13.6										3
總數			14	14	15.3						5	3			6
總數合計	122	39	77	238	10.3	3	10	42	55	7	13	7	7	5	38

* 於二零二一年六月三十日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

** 之前歸類為營業租賃的租賃按照會計準則以類似籌資租賃的方式入賬。大部分在上表列示的營業租賃均在《香港財務報告準則》第16號的範圍內。

*** 即使此安排並不構成《香港財務報告準則》第16號所指的租賃，九架空中巴士A300-600F型、兩架空中巴士A330-243F型及三架空中巴士A330-300P2F型貨機被視為由華民航空營運。

(a) 一架以營業租賃方式持有的空中巴士A320-200型飛機於二零二一年七月提早終止合約。

(b) 一架以營業租賃方式持有的空中巴士A321-200型飛機於二零二一年七月租約期滿。

(c) 一架空中巴士A321neo型飛機訂有售後租回協議。

其他附屬及聯屬公司回顧

香港快運航空有限公司（「香港快運」）

- 香港快運是香港唯一的廉價航空公司，主要提供航班前往休閒旅遊航點。
- 香港快運於疫情前通常營運航班前往曼谷、峴港、福岡、名古屋、寧波、大阪、布吉、塞班島、首爾、台中及東京等二十五個目的地。
- 截至二零二一年六月三十日，香港快運持有的二十八架飛機均屬空中巴士窄體飛機，包括七架空中巴士A320-200型飛機、十一架空中巴士A321-200型飛機及十架空中巴士A320-200neo型飛機。機隊相當年輕，平均機齡為五點一年。
- 香港快運將於二零二二年起陸續接收國泰港龍航空之前訂購的十六架空中巴士A321-200neo型飛機。該等飛機是同類飛機中最具燃油效益的型號。這支現代化機隊

使香港快運能夠充分利用區內的新機遇，有助加強香港作為亞洲主要國際航空樞紐的地位。

- 於二零二一年六月三十日，香港快運營運前往寧波（僅入境香港）及台中（僅出境香港）的航班。
- 二零二一年上半年的可載客量為二千五百五十萬可用座位千米，反映香港快運暫停航班運作。二零二一年上半年平均運載率為百分之六點九，較去年同期下跌六十四點七個百分點。
- 香港快運於二零二一年上半年錄得重大的除稅後虧損港幣九億七千六百萬元，而二零二零年上半年的虧損則為港幣七億七千九百萬元。
- 二零二一年上半年的附帶收入滲透率佔收益總額的百分率為百分之十九點八，包括出售行李、優先登機、座位分配及行政費所產生的非航班附帶收益，全部與香港快運的低票價業務模式直接相關。

	截至二零二一年 六月三十日止六個月 港幣百萬元	截至二零二零年 六月三十日止六個月 港幣百萬元	變幅
收益			
客運服務*	3	660	-99.5%
貨運服務	1	14	-92.9%
其他服務及收回款項*	6	170	-96.5%
收益總額	10	844	-98.8%
開支			
員工	(201)	(318)	-36.8%
機上服務及乘客開支	(1)	(8)	-87.5%
著陸、停泊及航線開支	(16)	(182)	-91.2%
燃油（包括對沖虧損）	(3)	(236)	-98.7%
飛機維修	(125)	(228)	-45.2%
飛機折舊及租金	(440)	(440)	-
其他折舊、攤銷及租金	(14)	(12)	+16.7%
佣金	-	-	-
其他	(115)	(98)	+17.3%
營業開支	(915)	(1,522)	-39.9%
財務支出淨額	(153)	(140)	+9.3%
營業開支總額	(1,068)	(1,662)	-35.7%
扣除減值及相關支出及稅項前的虧損	(1,058)	(818)	+29.3%
減值及相關支出	(40)	-	n/a
稅項	122	39	+212.8%
除稅後虧損	(976)	(779)	+25.3%

		截至二零二一年 六月三十日止六個月	截至二零二零年 六月三十日止六個月	變幅
營業統計數字 — 香港快運				
可用座位千米數（「可用座位千米」）	百萬	26	1,726	-98.5%
每可用座位千米客運收益	港仙	13.2	38.2	-65.4%
收入乘客千米數（「收入乘客千米」）*	百萬	2	1,236	-99.8%
收入乘客運載人次	千位	2	570	-99.6%
乘客運載率*	%	6.9	71.6	-64.7個百分點
乘客收益率*	港仙	191.3	53.4	+258.2%
每可用座位千米成本（連燃油）	港仙	3,663.6	92.3	+3,869.2%
每百萬可用座位千米耗油量	桶	145	151	-4.0%
每百萬收入乘客千米耗油量*	桶	2,100	211	+895.3%
每可用座位千米成本（除燃油）	港仙	3,653.8	78.8	+4,536.8%
每港幣千元員工開支的可用座位千米	單位	127	5,434	-97.7%
每員工可用座位千米	千位	24	1,555	-98.5%
飛機使用量	每日時數	0.1	3.1	-96.8%
航班準時表現	%	97.9	91.5	+6.4個百分點
機隊平均機齡	年	5.1	5.4	-5.6%

* 上述統計數字已按國泰航空的定義使用「已提供服務」的數據重列（相關項目於《二零二零年中期報告》中以「預訂」數據呈列）。

香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 華民航空主要為敦豪國際速遞（DHL Express）營運貨運速遞服務。
- 於二零二一年六月三十日，華民航空營運九架以乾租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機、兩架以乾租方式租用的空中巴士A330-243F型貨機及三架以乾租方式租用的空中巴士A330-300P2F型客機改裝貨機。
- 華民航空提供定期航班及包機往來亞洲各大城市，包括曼谷、北京、宿霧（經馬尼拉）、成都、胡志明市、吉隆坡、名古屋、大阪、檳城、首爾、上海、新加坡、台北及東京。
- 貨運市場上提供的可載貨量與需求失衡。與二零二零年相比，可載貨量（以可用噸千米計算）增加百分之八點六至四億七千五百萬。
- 二零二一年上半年的航班準時表現上升三點六個百分點至百分之九十一點六。

- 華民航空於二零二一年上半年錄得的溢利較二零二零年上半年有所增加。

為航空公司提供服務的主要附屬公司

國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）及海外航空飲食設施

- 全資附屬公司國泰航空飲食服務營運香港主要的航空飲食設施。
- 國泰航空飲食服務為香港四十九家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零二一年上半年平均每日生產二千五百份機餐，服務二十五班航班（受新型冠狀病毒疫情影響，較二零二零年上半年分別減少百分之八十九及百分之六十一）。
- 由於機餐數量大幅減少，國泰航空飲食服務於二零二一年上半年的虧損較二零二零年上半年大幅增加。
- 除加拿大外，海外航空飲食設施於二零二一年上半年的溢利較二零二零年上半年大幅減少。

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。於二零二一年六月三十日，國泰航空服務為國泰集團及其他十五家航空公司提供貨物處理服務。
- 國泰航空服務於二零二一年上半年處理六十萬噸貨物（較二零二零年上半年減少百分之十二），其中百分之四十七為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之三十三及百分之二十。
- 二零二一年上半年的財務業績遜於二零二零年上半年，主要原因是在疫情影響下，客運航班提供的可載貨量減少，導致該公司處理的貨物噸數下跌。

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，於二零二一年六月三十日為國泰航空等三十一家航空公司提供地勤服務。
- 二零二一年上半年，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二十九及百分之六。停機坪業務及地勤業務所處理的航班數目較去年同期下跌百分之五十及百分之五十八。期內新型冠狀病毒疫情對航空業的不利影響持續，航空公司客戶只有維持少量客運航班或暫停運作。
- 二零二一年上半年的財務業績受到不利影響，該公司致力減低營運成本、延遲或取消資本開支及保留現金。若干經濟援助或支援計劃減輕了疫情的影響。
- 二零二一年上半年，香港機場地勤服務表現持續符合甚至超越香港機場管理局設定的關鍵績效指標。

雅潔洗衣有限公司（「雅潔洗衣」）

- 全資附屬公司雅潔洗衣專門為企業提供布草、制服及衣物的全面洗衣及乾洗服務。
- 該公司於元朗工業園營運一座商業洗衣廠房，在香港設有九間服務零售顧客的洗衣店。
- 雅潔洗衣於二零二一年上半年處理的衣物共一千三百萬件，而二零二零年上半年則為一千九百萬件。二零二一年上半年的財務業績較二零二零年同期有所倒退，這是由於航空及酒店業等重要顧客的洗衣需求在疫情長期影響下受到不利影響。

主要聯屬公司

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。我們委派代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理應佔國航的業績。
- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零二一年中期業績包括國航截至二零二一年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零二一年四月一日至二零二一年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。
- 國航截至二零二一年三月三十一日止六個月的財務業績較截至二零二零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」）

- 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。該公司的總部設於北京，但以上海浦東為主要營運基地。

- 於二零二一年六月三十日，國貨航機隊共有十五架貨機，提供貨運航班前往十二個國內城市及十五個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫逾二百個目的地。
- 由於收益率下跌及油價上升，國貨航於二零二一年上半年錄得的財務業績遜於去年同期。

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《二零二零年報告書》第133頁會計政策第22項作出撥備。

環境

- 國泰航空宣佈在國際上與世界各地政府及聯合國合作，承諾於二零五零年前實現零碳排放的目標。寰宇一家所有航空公司成員均已作出同樣的承諾。
- 我們亦承諾於二零三零年將地面碳排放量根據二零一八年的基準減少百分之三十二。
- 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。

- 根據歐盟排放交易計劃的規定，集團旗下歐洲內部航班於二零二零年的排放數據會由外聘核數師於二零二一年三月向當局提交排放報告。
- 因應國際航空碳抵銷和減排計劃（CORSIA）的實行，我們的二零二零年排放報告經外聘核數師審核，並於二零二一年四月提交香港民航處。
- 我們繼續舉辦「飛向更藍天」自願性碳抵銷計劃，兩項碳抵銷項目已獲認證符合「Gold Standards 標準」，確保項目是可驗證的、可信的，並可為當地社區和環境帶來改變。「飛向更藍天」計劃自二零零七年推出以來，已抵銷超過三十萬噸二氧化碳。
- 國泰航空的目標是在二零二二年底將其單次使用的塑膠足跡減半，並繼續朝著這個三年目標努力。根據二零一八年的基準，我們的業務至今每年移除超過四千六百萬件單次使用的塑膠用品。
- 我們繼續與香港城市大學合作進行產品周期分析，並研究如何重新利用廚餘和有機廢物。
- 國泰航空於二零二一年三月參與世界自然基金會一年一度的「地球一小時」活動，關掉國泰城樓宇內及廣告牌的所有非必要燈光。

回饋社會

- 國泰航空將第一批新型冠狀病毒疫苗運送到港，包括由北京運送一百萬劑科興疫苗以及由法蘭克福運送超過一百萬劑復星醫藥 / 復必泰疫苗來港。
- 國泰航空至今已在世界各地運送超過五千萬劑新型冠狀病毒疫苗，包括運來國泰航空的香港總部樞紐使用的疫苗，以及供墨西哥、馬來西亞及印尼等國分發接種的疫苗。

- 國泰貨運獲聯合國兒童基金指定為「人道主義空運倡議」的特選航空公司之一，該倡議旨在支持為公平分配新型冠狀病毒疫苗予全球各地而設立的COVAX疫苗分配機制。
- 國泰貨運運作貨機及只載貨客機，運送急需的人道及醫療物資到印度部分主要城市，包括運送專用製氧機、氧氣機及呼吸機前往印度。
- 在香港實施旅遊限制下，國泰航空協助香港特別行政區政府於二零二一年四月運作兩班專機，從英國接載香港居民回港。
- 國泰航空一直與本地非牟利機構樂餉社及惜食堂合作，提供食物予香港慈善機構以分配給有需要的人士。公司於二零二一年上半年透過善心連基金、基督教正生書院、Fynfund及廚尊捐出超過二十三萬份已烹調餐餚給香港社區。
- 基於食物安全問題日益嚴重，國泰集團亦協助樂餉社包裝及預備應急食物包分發給社會上有需要的人士。
- 國泰航空捐出羽絨及毛毯等多種必需品給社區中最有需要的群體，如長者及無家者，亦捐出毛絨玩具給弱勢兒童。截至二零二一年六月三十日，已捐出的物件約三十萬件。
- 我們對員工從入職到離職或退休之間的一切體驗，包括培訓、表現管理和投入度等，進行了大量投資。
- 員工的健康及福祉向來為集團的首要關注，過去十八個月間，這方面的關注因疫情緣故而更形重要。在此期間，我們繼續加強有關身心健康措施，包括透過僱員支援計劃及內聯網The Hub發放網上健康資源、資訊、知識及小提示，以及就日常生活以至更嚴重的健康問題提供專家指示及專門的支援。此外，我們亦邀請專家講者出席為員工而設的健康工作坊。
- 國泰航空於四月開始，推動「Arm up，來一起再飛！」活動，讓員工了解盡快接種疫苗的重要性，反應非常熱烈。我們亦向所有在二零二一年八月底前完成接種疫苗的駐港地勤人員給予兩天有薪疫苗假期，以及其他旅遊相關獎勵。於二零二一年六月三十日，香港約百分之九十的機師及約百分之六十九的機艙服務員已預約接種疫苗或已接種疫苗。
- 我們已開始檢討若干海外飛行人員基地，在進行有飛行人員參與的廣泛諮詢期後，我們作出一項非常艱難的決定，將加拿大、德國、澳洲及新西蘭的海外飛行人員基地關閉，並於二零二零年五月開始陸續解散海外基地所有運作客機的飛行人員。
- 我們在六月恢復在香港招聘飛行人員，以應付集團對機組人員的長期需要。我們主要在香港市場招聘有權在香港居留及工作的合資格人才。

僱員

- 於二零二一年六月三十日，國泰集團在全球僱用逾二萬三千一百名員工，其中約一萬八千七百人為在港員工。國泰航空在全球僱用超過一萬七千八百名員工，其中約一萬三千五百人為駐港員工。
- 遺憾地，香港入境處於六月拒絕多名國泰駐港機組人員的工作證續期申請。
- 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。

財務評述

國泰集團於二零二一年上半年錄得應佔虧損港幣七十五億六千五百萬元（二零二零年上半年：虧損港幣九十八億六千五百萬元）。國泰航空於二零二一年上半年錄得除稅後虧損港幣五十億三千一百萬元（二零二零年上半年：虧損港幣七十三億六千一百萬元），應佔附屬及聯屬公司虧損為港幣二十五億三千四百萬元（二零二零年上半年：虧損港幣二十五億零四百萬元）。

收益

	集團			國泰航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年* 港幣百萬元	變幅	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年* 港幣百萬元	變幅
客運服務	748	11,056	-93.2%	745	10,396	-92.8%
貨運服務	12,702	12,692	+0.1%	11,112	11,177	-0.6%
其他服務及收回款項	2,404	3,921	-38.7%	2,507	3,752	-33.2%
收益總額	15,854	27,669	-42.7%	14,364	25,325	-43.3%

* 包括國泰港龍航空

國泰航空客運收益減少百分之九十二點八，可載客量則減少百分之八十五點零。貨運收益減少百分之零點六，可用貨運噸千米則減少百分之三十一點九。來自其他服務的收益及收回款項減少百分之三十三點二。

營業開支*

	集團			國泰航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元	變幅	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元	變幅
員工	5,746	8,623	-33.4%	4,853	7,420	-34.6%
機上服務及乘客開支	141	949	-85.1%	140	941	-85.1%
著陸、停泊及航線開支	2,293	4,242	-45.9%	2,080	3,861	-46.1%
燃油（包括對沖收益/虧損）	2,312	7,318	-68.4%	2,034	6,884	-70.5%
飛機維修	1,798	3,673	-51.0%	1,451	3,193	-54.6%
飛機折舊及租金	5,234	6,163	-15.1%	4,825	5,766	-16.3%
其他折舊、攤銷及租金	1,198	1,415	-15.3%	841	985	-14.6%
佣金	16	125	-87.2%	16	125	-87.2%
其他	1,648	1,431	+15.2%	1,722	1,766	-2.5%
營業開支	20,386	33,939	-39.9%	17,962	30,941	-41.9%
財務支出淨額	1,249	1,652	-24.4%	947	1,327	-28.6%
營業開支總額	21,635	35,591	-39.2%	18,909	32,268	-41.4%

* 包括國泰港龍航空

- 集團及國泰航空的營業開支總額分別減少百分之三十九點二及百分之四十一點四。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點九元增至港幣四點四四元，增幅為百分之十三點八。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣三點一元增至港幣三點九八元，增幅為百分之二十八點四。
- 撇除減值及相關支出及企業重組成本後的每可用噸千米基本成本（除燃油）由港幣二點九五元增至港幣三點七九元，增幅為百分之二十八點五。

營業業績分析*

	截至六月三十日止六個月		
	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元	變幅 港幣百萬元
國泰航空扣除減值及相關支出、企業重組成本及稅項前的虧損	(4,545)	(6,943)	2,398
減值及相關支出(附註1)	(460)	(1,281)	821
企業重組成本(附註2)	(403)	-	(403)
稅項	377	863	(486)
國泰航空除稅後虧損	(5,031)	(7,361)	2,330
應佔附屬及聯屬公司虧損(附註3)	(2,534)	(2,504)	(30)
國泰集團股東應佔虧損	(7,565)	(9,865)	2,300
經調整國泰航空股東應佔虧損(附註4)	(6,662)	(7,400)	738

* 包括國泰港龍航空

附註：

- 1) 國泰航空的減值及相關支出港幣四億六千萬元主要與八架預料未能於退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機有關(二零二零年：減值及相關支出港幣十二億四千二百萬元與十六架飛機有關，及港幣三千九百萬元的商譽與旗下洗衣及航空飲食業務的廠房減值有關)。
- 2) 離職補償及相關成本港幣四億零三百萬元。
- 3) 香港快運的減值及相關支出港幣四千萬與三架預料未能於交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機有關(二零二零年：分別就旗下洗衣及航空飲食業務的廠房確認港幣六億五千八百萬元及港幣五億二千六百萬元的減值及相關支出)。
- 4) 經調整國泰航空股東應佔虧損的修訂計算乃撇除減值及相關支出及企業重組成本後得出。之前於《二零二零年報告書》呈列的計算所得的經調整虧損為港幣七十四億一千四百萬元。

國泰航空及國泰龍港航空扣除減值及相關支出、企業重組成本及稅項前的虧損變動分析如下：

港幣百萬元	
二零二零年國泰航空及國泰港龍航空除稅前中期虧損	(6,943)
收益減少：	
- 客運及貨運收益	(9,716) - 客運收益減少百分之九十二點八，主要是由於客運量減少百分之九十五點八，其影響因收益率上升百分之七十點三而被局部抵銷。 - 貨運收益減少百分之零點六，原因是貨運量減少百分之二十點一，其影響因收益率上升百分之二十四點四及運載率上升十二點一個百分點而被抵銷。
- 其他服務及收回款項	(1,245) - 疫情相關政府支援、票務相關收回款項及貨物處理收入減少。
成本減少：	
- 員工	2,567 - 因削減人手及實施新服務條件而減少。
- 機上服務及乘客開支	801 - 客運量下降。
- 著陸、停泊及航線開支	1,781 - 因航班升降量減少及持續提供優惠而下跌。
- 燃油(包括對沖收益/虧損)	4,850 - 耗油量因應飛機飛行時數減少而下降。燃油對沖收益將油價升幅抵銷。
- 飛機維修	1,742 - 因飛機飛行時數減少而下降。
- 擁有資產(包括飛機及其他折舊、租金及財務支出淨額)	1,465 - 較少租用飛機、折舊減少及飛機貸款利率下降。
- 其他項目(包括佣金)	153 - 因實行節省成本措施、節省項目成本及關閉貴賓室而令外聘人員成本下降。
二零二一年國泰航空除稅前中期虧損	(4,545)

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	
	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年* 港幣百萬元
燃油成本總額	2,937	5,719
燃油對沖(收益)/虧損	(625)	1,599
燃油成本淨額	2,312	7,318

* 包括國泰港龍航空

燃油成本減少，原因是耗油量減少百分之五十二點六，但因平均飛機燃油價格上升百分之八點六而略為抵銷。

財務狀況

- 截至二零二一年六月三十日止六個月物業、廠房及設備增加港幣三十六億三千四百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣三十五億四千七百萬元、土地及樓宇港幣六千四百萬元及其他設備港幣二千三百萬元。
- 借款增至港幣九百八十六億九千六百萬元，增幅為百分之六點零，撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款增加百分之九點二至港幣八百零八億六千六百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，在計及衍生工具交易後，其中百分之四十點三為定息借款。
- 於二零二一年六月三十日可動用的無限制用途流動資金合共港幣三百二十八億一千九百萬元，包括流動資金港幣二百三十五億五千七百萬元及已承擔的未動用信貸港幣九十四億零六百萬元，並扣除已抵押資金港幣一億四千四百萬元。
- 借款淨額(扣除流動資金)增加百分之一點八至港幣七百五十一億三千九百萬元。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四點八至港幣五百七十三億零九百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分四點六至港幣六百九十八億八千二百萬元，原因是期內集團錄得港幣七十六億元的虧損，但因其他全面收益增加港幣三十七億元及於二零二一年二月發行的有擔保可轉換債券的權益部分港幣五億元而被局部抵銷。
- 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七五倍增至零點八二倍(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，於二零二一年六月三十日及二零二零年十二月三十一日的債務淨額股份比例分別為一點零八倍及一點零一倍。
- 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《二零二零年報告書》。

審閱報告

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21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二零二一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,使我們相信於二零二一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

二零二一年八月十一日

簡明財務報表

綜合損益及其他全面收益表

截至二零二一年六月三十日止六個月 — 未經審核

	附註	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元	二零二一年 美元百萬元	二零二零年 美元百萬元
收益					
客運服務		748	11,056	96	1,417
貨運服務		12,702	12,692	1,628	1,627
其他服務及收回款項		2,404	3,921	308	503
收益總額		15,854	27,669	2,032	3,547
開支					
員工		(5,746)	(8,623)	(737)	(1,106)
機上服務及乘客開支		(141)	(949)	(18)	(122)
著陸、停泊及航線開支		(2,293)	(4,242)	(294)	(544)
燃油（包括對沖收益/虧損）		(2,312)	(7,318)	(296)	(938)
飛機維修		(1,798)	(3,673)	(230)	(471)
飛機折舊及租金		(5,234)	(6,163)	(671)	(790)
其他折舊、攤銷及租金		(1,198)	(1,415)	(154)	(181)
佣金		(16)	(125)	(2)	(16)
其他		(1,648)	(1,431)	(211)	(183)
營業開支		(20,386)	(33,939)	(2,613)	(4,351)
未計非經常性項目的營業虧損		(4,532)	(6,270)	(581)	(804)
企業重組成本	22	(403)	–	(52)	–
減值及相關支出	22	(500)	(2,465)	(64)	(316)
營業虧損	4	(5,435)	(8,735)	(697)	(1,120)
財務支出		(1,307)	(1,717)	(167)	(220)
財務收入		58	65	7	8
財務支出淨額	5	(1,249)	(1,652)	(160)	(212)
應佔聯屬公司虧損		(1,509)	(526)	(193)	(67)
除稅前虧損		(8,193)	(10,913)	(1,050)	(1,399)
稅項	6	629	1,049	80	134
本期虧損		(7,564)	(9,864)	(970)	(1,265)
應佔					
國泰航空普通股股東		(7,858)	(9,865)	(1,007)	(1,265)
國泰航空優先股股東		293	–	37	–
非控股權益		1	1	–	–
本期虧損		(7,564)	(9,864)	(970)	(1,265)
每股普通股虧損（二零二零年重列）					
基本及攤薄	7	(122.1) 仙	(228.1) 仙	(15.6) 仙	(29.2) 仙
本期虧損		(7,564)	(9,864)	(970)	(1,265)
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		3,251	(2,884)	417	(369)
應佔聯屬公司其他全面收益		162	(210)	21	(27)
海外業務換算產生的滙兌差額		251	(443)	32	(57)
本期除稅後其他全面收益	8	3,664	(3,537)	470	(453)
本期全面收益總額		(3,900)	(13,401)	(500)	(1,718)
應佔全面收益總額					
國泰航空普通股股東		(4,194)	(13,402)	(537)	(1,718)
國泰航空優先股股東		293	–	37	–
非控股權益		1	1	–	–
		(3,900)	(13,401)	(500)	(1,718)

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25頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零二一年六月三十日結算 — 未經審核

	附註	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 港幣百萬元	二零二一年 六月三十日 美元百萬元	二零二零年 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	9	128,252	131,925	16,442	16,914
無形資產	10	15,062	15,061	1,931	1,931
於聯屬公司的投資	11	25,302	26,489	3,244	3,396
其他長期應收款項及投資		3,287	2,905	421	372
遞延稅項資產		753	627	97	80
		172,656	177,007	22,135	22,693
計息負債	12	(73,894)	(68,880)	(9,474)	(8,831)
其他長期應付款項	13	(4,386)	(4,210)	(562)	(540)
遞延稅項負債		(11,227)	(11,499)	(1,439)	(1,474)
		(89,507)	(84,589)	(11,475)	(10,845)
非流動資產淨值		83,149	92,418	10,660	11,848
流動資產及負債					
存貨		1,596	1,719	205	220
貿易及其他應收款項	14	7,811	6,469	1,001	829
待出售資產		48	38	6	5
流動資金	15	23,557	19,341	3,020	2,480
		33,012	27,567	4,232	3,534
計息負債	12	(24,802)	(24,249)	(3,180)	(3,109)
貿易及其他應付款項	16	(10,635)	(12,376)	(1,363)	(1,587)
合約負債		(8,922)	(8,122)	(1,144)	(1,041)
稅項		(1,915)	(1,977)	(245)	(253)
		(46,274)	(46,724)	(5,932)	(5,990)
流動負債淨額		(13,262)	(19,157)	(1,700)	(2,456)
資產總值減流動負債		159,394	157,850	20,435	20,237
資產淨值		69,887	73,261	8,960	9,392
資本及儲備					
股本	17	48,322	48,322	6,195	6,195
儲備		21,560	24,935	2,764	3,197
國泰航空股東應佔資金		69,882	73,257	8,959	9,392
非控股權益		5	4	1	-
股東權益總額		69,887	73,261	8,960	9,392

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25頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至二零二一年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元	二零二一年 美元百萬元	二零二零年 美元百萬元
營業業務				
業務產生 / (所用) 的現金	2,423	(6,285)	311	(806)
已收利息	34	50	4	6
已付利息	(807)	(1,278)	(103)	(164)
已付稅項	(225)	(604)	(29)	(77)
來自營業業務的現金流入 / (流出) 淨額	1,425	(8,117)	183	(1,041)
投資業務				
除現金及視同庫存現金外的流動資金 (增加) / 減少淨額	(1,121)	4,758	(144)	610
出售物業、廠房及設備所得款項	40	57	5	7
其他長期應收款項及投資增加淨額	(8)	(10)	(1)	(1)
物業、廠房及設備及無形資產支出	(1,016)	(1,652)	(130)	(211)
已收聯屬公司股息	-	4	-	-
償還聯屬公司借款淨額	93	-	12	-
投資業務的現金 (流出) / 流入淨額	(2,012)	3,157	(258)	405
融資業務				
新融資	13,022	17,020	1,669	2,182
借款及租賃還款	(9,370)	(14,756)	(1,201)	(1,892)
融資業務的現金流入淨額	3,652	2,264	468	290
現金及視同庫存現金增加 / (減少) 淨額	3,065	(2,696)	393	(346)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	6,166	8,881	790	1,138
滙兌差額的影響	(1)	(61)	-	(7)
於六月三十日結算的現金及視同庫存現金	9,230	6,124	1,183	785

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25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

截至二零二一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	可轉換 債券儲備	保留溢利	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
二零二一年一月一日的結餘	48,322	-	24,741	(148)	(407)	749	73,257	4	73,261
截至二零二一年六月三十日止 六個月的股東權益變動：									
本期虧損	-	-	(7,565)	-	-	-	(7,565)	1	(7,564)
其他全面收益	-	-	-	-	3,251	413	3,664	-	3,664
本期全面收益總額	-	-	(7,565)	-	3,251	413	(3,901)	1	(3,900)
已發行可轉換債券的權益部分	-	526	-	-	-	-	526	-	526
二零二一年六月三十日的結餘	48,322	526	17,176	(148)	2,844	1,162	69,882	5	69,887
二零二零年一月一日的結餘	17,106	-	45,867	(148)	634	(686)	62,773	3	62,776
截至二零二零年六月三十日止 六個月的股東權益變動：									
該期虧損	-	-	(9,865)	-	-	-	(9,865)	1	(9,864)
其他全面收益	-	-	-	-	(2,884)	(653)	(3,537)	-	(3,537)
該期全面收益總額	-	-	(9,865)	-	(2,884)	(653)	(13,402)	1	(13,401)
二零二零年六月三十日的結餘	17,106	-	36,002	(148)	(2,250)	(1,339)	49,371	4	49,375

第25頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

簡明財務報表附註

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。本報告獲許可於二零二一年八月十一日發表。

與截至二零二零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。截至二零二零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所述的會計政策變動外，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二零二零年度財務報表所載者一致。

期內公司已發行可轉換債券，用於該等債券的會計政策如下：

可轉換債券

對於可由持有人選擇轉換為普通股的可轉換債券，如就固定金額的財務資產發行固定數量的股份，則列作複合金融工具入賬，即該等債券包含負債部分和權益部分。

可轉換債券的負債部分於首次確認時按未來利率及所付本金的公允值並根據類似的不可轉換票據的現行市場利率貼現計算。權益部分為可轉換債券整體的初始公允值與負債部分的初始公允值之間的差額。與發行複合金融工具相關的交易成本按收益分配比例分配至負債和權益部分。

負債部分其後按攤銷成本列賬。負債部分計入損益的利息支出使用實際利率法計算。權益部分不會重新計量，而是確認於可轉換債券儲備中，直至債券獲轉換。

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16號修訂本「二零二一年六月三十日後二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」
- 《香港財務報告準則》第9號、《香港會計準則》第39號、《香港財務報告準則》第7號、《香港財務報告準則》第4號及《香港財務報告準則》第16號修訂本「利率基準改革 — 第二階段」

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「二零二一年六月三十日後二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」

集團之前應用《香港財務報告準則》第16號所述的可行權宜方法，讓集團作為承租人在符合合資格條件下，無需評估直接由新型冠狀病毒疫情產生的租金優惠是否屬租賃修訂。其中一項條件規定減少的租賃付款僅影響原本於特定期限或之前到期的付款。二零二一年的修訂將此期限由二零二一年六月三十日延長至二零二二年六月三十日。

合資格的新型冠狀病毒相關租金優惠以負值的可變租賃付款列賬，並已於觸發上述付款的事件或條件發生期間在損益中確認。

此舉對二零二一年一月一日的權益期初結餘並無影響。

《香港財務報告準則》第9號、《香港會計準則》第39號、《香港財務報告準則》第7號、《香港財務報告準則》第4號及《香港財務報告準則》第16號修訂本「利率基準改革 — 第二階段」

此修訂主要是關於在出現新的基準利率後所作的會計緩衝安排。有關緩衝安排的影響是，若更改釐定財務資產、財務負債及租賃負債的合約現金流量的基礎，而該等資產及負債是直接因銀行同業拆息改革所引致並在經濟上相等，將不會導致損益即時出現盈利或虧損。修訂亦提供緩衝安排，容許對沖關係在直接受銀行同業拆息改革影響時，可繼續進行對沖會計處理。此修訂對本中期報告並無任何影響，因為集團仍未將任何現有合約轉用新的基準利率。此外，集團認為與基準利率掛鈎的未來現金流量的時間及/或金額仍存在不確定性，因此集團繼續採用現有的會計政策。

3. 分部資料

(a) 分部業績

	截至二零二一年六月三十日止六個月					總額 港幣百萬元
	國泰航空 港幣百萬元	香港快運 港幣百萬元	華民航空 港幣百萬元	航空公司 相關服務 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	14,205	10	1,411	228		15,854
分部之間的銷售	159	-	31	647		837
分部收益	14,364	10	1,442	875		16,691
分部(虧損)/溢利(未計企業重組 成本、減值及相關支出)	(3,598)	(905)	448	(477)		(4,532)
企業重組成本	(403)	-	-	-		(403)
減值及相關支出	(460)	(40)	-	-		(500)
分部(虧損)/溢利	(4,461)	(945)	448	(477)		(5,435)
財務支出淨額	(947)	(153)	-	(149)		(1,249)
	(5,408)	(1,098)	448	(626)		(6,684)
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(1,509)	(1,509)
除稅前(虧損)/溢利	(5,408)	(1,098)	448	(626)	(1,509)	(8,193)
稅項	377	122	(74)	5	199	629
本期(虧損)/溢利	(5,031)	(976)	374	(621)	(1,310)	(7,564)
非控股權益	-	-	-	(1)	-	(1)
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	(5,031)	(976)	374	(622)	(1,310)	(7,565)

3. 分部資料 (續)

	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 港幣百萬元	香港快運 港幣百萬元	華民航空 港幣百萬元	航空公司 相關服務 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	總額 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)

(i) 國泰航空及國泰港龍航空(直至二零二零年十月二十一日)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。

集團可呈報分部的組合按業務性質而確定,並與集團管理層定期接收的財務資料相符。

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。

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	
	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
– 香港及中國內地	10,319	16,785
– 日本、韓國及台灣	1,544	1,907
美洲	1,116	2,919
西南太平洋	338	1,072
歐洲	465	1,946
東南亞	1,439	1,939
南亞、中東及非洲	633	1,101
	15,854	27,669

按地域分析的分部業績因《二零二零年報告書》所列舉的理由而不予披露。

4. 營業虧損

	截至六月三十日止六個月	
	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元
下列各費用 / (收益) 已包括在營業虧損中：		
物業、廠房及設備折舊		
– 使用權資產	2,693	3,105
– 擁有	3,503	4,080
無形資產攤銷	267	284
減值		
– 物業、廠房及設備	763	2,396
– 無形資產	–	39
短期租賃及低價值資產租賃的相關支出	12	8
與新型冠狀病毒疫情有關的租金優惠	(178)	(123)
出售物業、廠房及設備的(盈利)/虧損淨額	(9)	1
出售無形資產的虧損	5	–
已支出的存貨成本	287	567
滙兌差額淨額	(25)	(245)
核數師酬金	8	9
非上市投資的股息收入	(26)	(44)

5. 財務支出淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
– 租賃負債按攤銷成本列賬	455	591
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	171	434
– 毋須於五年內全部清還	196	345
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	176	63
– 毋須於五年內全部清還	192	89
	1,190	1,522
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	(21)	(21)
– 銀行存款及其他	(37)	(44)
	(58)	(65)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的財務負債虧損	-	3
– 衍生金融工具虧損	117	192
	117	195
	1,249	1,652

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按公允值計入損益的盈利淨額港幣九百萬元（二零二零年：虧損淨額港幣一億二千萬元）。

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	73	71
– 海外稅	23	60
– 歷年撥備不足	15	27
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	(740)	(1,207)
	(629)	(1,049)

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（二零二零年：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(c)）。

7. 每股普通股虧損

	二零二一年			二零二零年		
	虧損 ^(a) 港幣百萬元	加權平均 普通股股份數目	每股金額港仙	虧損 ^(a) 港幣百萬元	加權平均 普通股股份數目 (重列)	每股金額港仙 (重列)
每股普通股基本及攤薄虧損	(7,858)	6,437,200,203	(122.1)	(9,865)	4,324,951,577	(228.1)

(a) 上表的金額是指國泰航空普通股股東應佔虧損，即計及非控股權益及歸類為股本的累計優先股持有人應佔股息後的本期虧損（於綜合損益及其他全面收益表披露）。

(b) 二零二零年八月十日，公司以供股方式按每股港幣四點六八元向合資格普通股股東發行2,503,355,631股新普通股。根據《香港會計準則》第33號「每股盈利」的要求，計算供股前各會計期的加權平均普通股股份數目時，須追溯調整391,107,005股股份（供股的紅股部分）。前期每股普通股基本及攤薄虧損已相應重列。

(c) 二零二零年八月十二日，公司發行供持有人認購最多416,666,666股普通股的認股權證。公司於二零二一年二月五日發行可轉換債券，供持有人轉換最多786,464,410股普通股。公司於二零二一年六月三十日的認股權證及可轉換債券對每股普通股虧損具反攤薄作用，且截至二零二一年及二零二零年六月三十日止期內概無其他潛在的可攤薄普通股，因此每股普通股攤薄虧損與每股普通股基本虧損相同。

8. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於期內確認的盈利 / (虧損)	3,682	(4,651)
– 轉撥至損益的 (盈利) / 虧損	(84)	1,420
– 遞延稅項	(347)	347
應佔聯屬公司其他全面收益	162	(210)
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於期內確認的盈利 / (虧損)	251	(443)
本期其他全面收益	3,664	(3,537)

9. 物業、廠房及設備

	飛機及有關設備		其他設備		土地及樓宇			總額 港幣百萬元
	擁有 港幣百萬元	使用權資產 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	使用權資產 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	使用權資產 港幣百萬元	興建中 港幣百萬元	
成本								
二零二一年一月一日的結餘	135,383	63,236	5,474	312	15,404	8,119	20	227,948
增購	507	3,040	20	3	25	39	-	3,634
出售	(825)	(831)	(31)	(2)	(1)	(970)	-	(2,660)
重新歸類至待出售資產	-	-	(34)	-	-	-	-	(34)
轉撥	3,324	(3,324)	-	-	-	-	-	-
其他使用權資產調整	-	(19)	-	1	-	307	-	289
二零二一年六月三十日的結餘	138,389	62,102	5,429	314	15,428	7,495	20	229,177
累積折舊及減值								
二零二一年一月一日的結餘	59,657	21,316	4,058	86	7,948	2,958	-	96,023
本期折舊	3,037	2,178	110	30	356	485	-	6,196
減值	560	201	-	-	-	2	-	763
出售	(752)	(830)	(30)	(2)	(1)	(418)	-	(2,033)
重新歸類至待出售資產	-	-	(24)	-	-	-	-	(24)
轉撥	2,080	(2,080)	-	-	-	-	-	-
二零二一年六月三十日的結餘	64,582	20,785	4,114	114	8,303	3,027	-	100,925
賬面淨值								
二零二一年六月三十日的結餘	73,807	41,317	1,315	200	7,125	4,468	20	128,252
二零二零年十二月三十一日的結餘	75,726	41,920	1,416	226	7,456	5,161	20	131,925

截至二零二一年六月三十日止的六個月間，已就若干物業、廠房及設備確認港幣七億六千三百萬元的減值支出，將其賬面值減至其可收回金額。該減值支出主要是關於十一架預料未能於退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機。

有關新型冠狀病毒疫情對集團的影響，於財務報表附註22詳細披露。

10. 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				
二零二一年一月一日的結餘	11,654	7,898	39	19,591
增購	-	273	-	273
出售	-	(5)	-	(5)
二零二一年六月三十日的結餘	11,654	8,166	39	19,859
累積攤銷及減值				
二零二一年一月一日的結餘	39	4,467	24	4,530
本期攤銷	-	265	2	267
二零二一年六月三十日的結餘	39	4,732	26	4,797
賬面淨值				
二零二一年六月三十日的結餘	11,615	3,434	13	15,062
二零二零年十二月三十一日的結餘	11,615	3,431	15	15,061

11. 於聯屬公司的投資

	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 港幣百萬元
應佔資產淨值		
- 香港上市	16,631	18,410
- 非上市	4,991	4,342
商譽	3,519	3,483
	25,141	26,235
減：減值虧損	(56)	(56)
	25,085	26,179
聯屬公司所欠借款	217	310
	25,302	26,489

集團中期業績包括國航截至二零二一年三月三十一日止六個月的業績，以及二零二一年四月一日至二零二一年六月三十日期間任何重大的事故或交易。

12. 計息負債

	二零二一年六月三十日		二零二零年十二月三十一日	
	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 ^(a)	18,264	43,501	17,513	37,982
租賃負債	6,538	30,393	6,736	30,898
	24,802	73,894	24,249	68,880

(a) 集團於二零二一年二月五日完成發行港幣六十七億元有擔保可轉換債券，利率為百分之二點七五，於二零二六年到期。該批債券可按每股港幣八點五七元的轉換價供持有人轉換最多786,464,410股國泰航空有限公司普通股。

該批債券列為複合金融工具入賬，包含負債及權益部分。於二零二一年六月三十日，賬面值為港幣六十二億元的負債部分納入「貸款及其他借款」內，而賬面值為港幣五億二千六百萬元的權益部分則納入「可轉換債券儲備」內。有關可轉換債券的會計政策於財務報表附註1中披露。

集團於現有及之前的會計期的債務淨額股份比例及經調整債務淨額股份比例撮述如下：

	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 港幣百萬元
非流動負債：		
貸款及其他借款	43,501	37,982
租賃負債	30,393	30,898
	73,894	68,880
流動負債：		
貸款及其他借款	18,264	17,513
租賃負債	6,538	6,736
	24,802	24,249
借款總額	98,696	93,129
流動資金	(23,557)	(19,341)
借款淨額	75,139	73,788
國泰航空股東應佔資金	69,882	73,257
債務淨額股份比例	1.08	1.01

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。

	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 港幣百萬元
借款淨額	75,139	73,788
減：不含資產轉讓的租賃負債	(17,830)	(19,090)
經調整借款淨額（撇除不含資產轉讓元素的租賃）	57,309	54,698
經調整債務淨額股份比例（撇除不含資產轉讓元素的租賃）	0.82	0.75

13. 其他長期應付款項

其他長期應付款項包括就回復飛機至符合合約所訂維修狀態以交還出租方而作出維修撥備、衍生財務負債的長期部分及其他遞延負債。

14. 貿易、其他應收款項

	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 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	2,679	3,381
衍生財務資產 — 當期部分	2,286	90
其他應收及預繳款項	2,820	2,994
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	26	4
	7,811	6,469

	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 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	2,510	2,608
一至三個月	79	505
三個月以上	90	268
	2,679	3,381

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。

15. 流動資金

	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 港幣百萬元
現金及視同庫存現金		
短期存款及銀行結存	9,230	6,166
其他流動資金		
存放時超過三個月期滿的短期存款	3,643	195
專業投資管理資金		
– 海外上市債務證券	10,320	12,648
– 銀行存款	220	188
其他流動投資		
– 海外上市債務證券	6	6
– 銀行存款	138	138
流動資金	23,557	19,341

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(二零二零年十二月三十一日：港幣一億三千八百萬元)及債務證券港幣六百萬元(二零二零年十二月三十一日：港幣六百萬元)。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。

15. 流動資金 (續)

集團可動用的無限制用途資金如下：

	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 港幣百萬元
流動資金	23,557	19,341
減抵押作部分長期融資的金額		
– 海外上市債務證券	(6)	(6)
– 銀行存款	(138)	(138)
已承擔的未動用信貸	9,406	9,396
集團可動用的無限制用途流動資金	32,819	28,593

已承擔的未動用信貸可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。

16. 貿易及其他應付款項

	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	3,009	3,284
衍生財務負債 – 當期部分	302	1,311
其他應付款項	7,010	7,278
應付聯屬公司賬項	137	218
應付其他關連公司賬項	177	285
	10,635	12,376

	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 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	2,448	2,570
一至三個月	362	262
三個月以上	199	452
	3,009	3,284

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

17. 股本

	二零二一年六月三十日		二零二零年十二月三十一日	
	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				
普通股				
六月三十日 / 十二月三十一日的結餘	6,437,200,203	28,822	6,437,200,203	28,822
優先股				
六月三十日 / 十二月三十一日的結餘	195,000,000	19,500	195,000,000	19,500
		48,322		48,322

17. 股本 (續)

優先股不可由持有人選擇贖回。公司可贖回全部或部分優先股，總額相等於優先股的發行價每股港幣一百元及任何未付股息。

公司亦已發行供持有人按每股港幣四點六八元的認股權行使價（可予調整）認購最多416,666,666股已繳足普通股的認股權證。認股權證自二零二零年八月十二日起計五年到期。

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（二零二零年：零）。於二零二一年六月三十日，已發行普通股股份為6,437,200,203股普通股及195,000,000股優先股股份（二零二零年十二月三十一日：6,437,200,203股普通股及195,000,000股優先股股份）。

18. 股息

(a) 公司發行的累計優先股股息

優先股的股息按以下利率累計：

- (i) 自發行日（二零二零年八月十二日）起（包括該日）至但不包括發行日後滿三年之日（「第一次遞增日期」）期間每年百分之三；
- (ii) 自第一次遞增日期起（包括該日）至但不包括發行日後滿四年之日（「第二次遞增日期」）期間每年百分之五；
- (iii) 自第二次遞增日期起（包括該日）至但不包括發行日後滿五年之日（「第三次遞增日期」）期間每年百分之七；
及
- (iv) 自第三次遞增日期起（包括該日）每年百分之九。

累計優先股的股息按現時每年百分之三的複合年利率每半年於期末支付，公司可酌情延遲支付全部或部分股息。累計優先股的股息在宣派前不會累計，並歸類為從股本作出的分派。

截至二零二一年六月三十日止期間應付予優先股股東的金額為港幣二億九千三百萬元（二零二零年六月三十日：零）。

累計優先股的任何遞延或未付股息將予累計及構成「股息欠款」。於二零二一年六月三十日的累計股息欠款為港幣五億二千一百萬元（二零二零年十二月三十一日：港幣二億二千八百萬元）。

公司已延遲派付原定於二零二一年八月十二日到期的股息。累計遞延金額港幣五億八千九百萬元是關於自發行日（二零二零年八月十二日）起十二個月計算的股息及任何未付股息的複合影響。

18. 股息 (續)

(b) 本中期內應付予普通股權益股東的股息。

	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元
建議不派發中期後第一次中期股息 (二零二零年：零)	-	-

公司章程規定，累計優先股的任何遞延或未付股息應予累計並構成「股息欠款」，而公司在繳清所有尚餘股息欠款前，不得以現金或其他方式就普通股作任何酌情分派或派發股息。

於二零二一年六月三十日尚有股息欠款，因此建議不向普通權益股東派發股息。

附註18(a)詳列於二零二一年六月三十日的累計股息欠款。

(c) 於中期內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	
	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元
於截至二零二一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 (截至二零二零年六月三十日止六個月間已派付：零)	-	-

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：

	截至二零二一年 六月三十日止六個月		截至二零二零年 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	17	6	56	8
飛機維修	388	499	504	1,027
其他營業開支	37	122	176	152
股息收入	-	26	132	44
財務收入	2	-	4	-
購買物業、廠房及設備	-	-	4	-
租賃付款	-	31	-	57

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：

	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	52,966	58,416
已批准但未訂約	1,795	5,951
	54,761	64,367

(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：

	二零二一年 六月三十日 港幣百萬元	二零二零年 十二月三十一日 港幣百萬元
聯屬公司	1,241	1,320

(c) 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。對於可能實現結果並可作出可靠估計的糾紛，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。

(d) 公司正面對不同法域的反壟斷訴訟，訴訟主要與價格及業內競爭有關。公司已委聘律師處理有關事宜。

該等訴訟程序及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《二零二零年報告書》第133頁會計政策第22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。公司就此項新裁決提出上訴，歐洲委員會對此提交抗辯書，公司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回應公司的回覆，普通法院於二零一九年七月五日進行上訴聆訊，普通法院暫時未有發出裁決的確切日期。

公司於多個國家，包括德國、荷蘭及挪威多宗民事索償（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物空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) 非按公允值列賬的財務資產及負債的公允值

集團按成本或攤銷成本列賬的金融工具賬面值與其於二零二一年六月三十日及二零二零年十二月三十一日的公允值沒有重大分別，但下列金融工具除外，該等金融工具的賬面值及公允值如下：

	二零二一年六月三十日		二零二零年十二月三十一日	
	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
貸款及其他借款	(61,765)	(64,877)	(55,495)	(57,692)

此等金融工具的公允值是使用可觀察的市場數據為所有重要輸入值的估值方法計量。最重要的輸入值是市場息率。

(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二零二一年六月三十日的賬面值。該準則界定三個公允值級別，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、匯率及燃油價格。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。

	二零二一年六月三十日				二零二零年十二月三十一日			
	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								
按公允值列賬的非上市股本投資	-	-	815	815	-	-	815	815
流動資金								
- 專業投資管理資金	-	10,320	-	10,320	-	12,648	-	12,648
- 其他流動投資	-	6	-	6	-	6	-	6
衍生財務資產	-	2,911	-	2,911	-	333	-	333
	-	13,237	815	14,052	-	12,987	815	13,802
負債								
衍生財務負債	-	(615)	-	(615)	-	(1,810)	-	(1,810)
	-	(615)	-	(615)	-	(1,810)	-	(1,810)

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。於二零二一年六月三十日及二零二零年十二月三十一日，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：

重要不可觀察輸入值	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	對公允值的（負面）/正面影響（港幣百萬元）
非上市股本投資				
貼現率	2021: 7.0-9.5% (2020:7.0-9.5%)	貼現率越高，公允值越低	2021: +/-0.5% (2020:+/-0.5%)	2021: (50)/5 (2020: (50)/5)

截至二零二一年六月三十日止六個月間第三級公允值計量的結餘變動如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二一年 港幣百萬元	二零二零年 港幣百萬元
按公允值計算的非上市股本投資		
於一月一日的結餘	815	886
期內計入損益的公允值虧損	-	(107)
於六月三十日的結餘	815	779

22. 新型冠狀病毒的影響

於二零二零年爆發的新型冠狀病毒疫情繼續為集團帶來重大挑戰，影響集團的業務運作和財務狀況。

(a) 流動性及持續營運問題

二零二零年的保留現金措施、資本重組、多次融資及企業重組計劃已加強集團的財務狀況。

集團於二零二一年六月三十日持有的無限制用途流動資金為港幣三百二十八億元（十二月三十一日：港幣二百八十六億元）。董事局已評估不同情況下的現金流量預測，包括在下行假設情況下，集團網絡在預測期間客運需求持續嚴重受壓，結果認為集團現時持有的無限制用途流動資金，足以應付由通過本中期財務報告之日起計至少十二個月。

(b) 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、非財務資產及投資的可收回金額。

已確認減值及相關支出港幣五億元（除稅前），主要是關於減低額外十一架預料未能於退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務的飛機的資產價值（港幣七億六千三百萬元，財務報表附註9），以及為當中的租賃飛機符合交還狀態而作出抵銷調整（港幣二億六千三百萬元記入淨額）。

上述各項不包括與國航相互持股的影響。

22. 新型冠狀病毒的影響 (續)

(c) 企業重組計劃

集團繼續因應疫情評估其成本基礎，並已於若干地區實施多項削減員工的措施，上半年該等一次性的成本為港幣四億零三百萬元。

(d) 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七億一千萬元(二零二零年六月三十日：港幣十億六千萬元)，大部分因應新型冠狀病毒疫情而獲得。

港幣一億五千八百萬元(二零二零年六月三十日：港幣六億四千萬元)的收入支援列示為來自其他服務的收益及收回款項，港幣五億五千二百萬元(二零二零年六月三十日：港幣四億二千萬元)的與成本減省或豁免按相關的成本類別化為淨額列示。於期末並無附帶於該等支援的未實現條件或或有事項。

(i) 香港

在成本方面的減省主要來自香港機場管理局，包括機場設施收費上的折扣及豁免港幣五億零八百萬元(二零二零年六月三十日：港幣三億六千六百萬元)。

(ii) 外站

收到來自外站政府共港幣一億六千五百萬元(二零二零年六月三十日：港幣一億五千五百萬元)，大部分與就業支援計劃有關，列作來自其他服務及收回款項的收益入賬。

(e) 新型冠狀病毒相關租金優惠

截至二零二一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。

所收港幣一億七千八百萬元(二零二零年六月三十日：港幣一億二千三百萬元)的租金優惠以負可變租賃付款計入損益。《香港財務報告準則》第16號修訂本允許這樣的處理，就是應用「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」下的可行權宜方法，該可行權宜方法已伸延至二零二二年六月三十日或之前的優惠。此金額包括期內收自政府供應商的減免港幣一億五千四百萬元(二零二零年六月三十日：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。

按上市規則所需提供的資料

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二零二一年的中期業績。

董事資料

董事資料出現下述變動：

1. 馬崇賢已獲委任為公司的非常務董事，自二零二一年六月十一日起生效。
2. 馬天偉已辭任公司的非常務董事，自二零二一年八月二十五日起生效。
3. 白德利已獲委任為公司的非常務董事，自二零二一年八月二十五日起生效；並於同日獲委任為太古股份有限公司常務董事及獲選為太古股份有限公司主席，及獲選為太古地產有限公司及香港太古集團有限公司主席。
4. 賀以禮已獲委任為太古股份有限公司常務董事，自二零二一年八月二十五日起生效。他於同日辭任太古地產有限公司非常務董事。
5. 施銘倫自二零二一年八月二十五日起由太古股份有限公司及太古地產有限公司常務董事調任為非常務董事，同時退任太古股份有限公司及太古地產有限公司主席，並於同日辭任香港太古集團有限公司主席及董事。
6. 董立均已獲委任為QBN Management Limited執行事務合夥人。

董事權益

於二零二一年六月三十日，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(%)
施銘倫	信託權益(註)	30,000	0.00047

註：施銘倫以信託權益持有的所有股份乃因作為一項遺囑執行人而持有，他本人並不持有該等股份的實益權益。

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二零二一年六月三十日顯示，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：

	股份數目	佔有投票權股份百分率(%)	權益類別(註)
好倉			
1. 中國國際航空股份有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益(a)
2. 中國航空集團有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益(b)
3. 太古股份有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益(a)
4. 英國太古集團有限公司	4,827,269,423	74.99	應佔權益(c)
5. 卡塔爾航空公司	643,076,181	9.99	實益(d)
6. 財政司司長法團	416,666,666	6.47	受控制法團權益(e)
7. 滙豐控股有限公司	340,239,211	5.28	受控制法團權益(f)
淡倉			
1. 滙豐控股有限公司	186,077,713	2.89	受控制法團權益(f)

註：於二零二一年六月三十日：

- 根據《證券及期貨條例》第317條，中國國際航空股份有限公司（「國航」）、中航興業有限公司（「中航興業」）及太古股份有限公司（「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4,827,269,423股本公司股份的權益，包括：
 - 2,896,753,089股直接由太古公司持有；
 - 1,930,516,334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：472,248,545股、Custain Limited 持有351,574,615股、Easerich Investments Inc. 持有314,054,626股、Grand Link Investments Holdings Ltd. 持有310,870,873股、Motive Link Holdings Inc. 持有339,343,616股及Perfect Match Assets Holdings Ltd. 持有142,424,059股。
- 中國航空集團有限公司被視為擁有合共4,827,269,423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。
- 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五十七點八九的權益及控制太古公司股份附有的百分之六十六點二四投票權，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4,827,269,423股本公司股份的權益。
- 卡塔爾航空公司乃持有合共643,076,181股本公司股份的實益擁有人。該等權益乃根據卡塔爾航空公司於二零二一年一月六日作出的權益披露予以披露。
- (i) Aviation 2020 Limited是財政司司長法團全資擁有的有限公司，並不持有公司任何普通股股份；(ii) 根據公司與Aviation 2020 Limited於二零二零年六月九日就發行優先股及認股權證簽訂的認購協議，公司於二零二零年八月十二日向Aviation 2020 Limited發行416,666,666份認股權證，使Aviation 2020 Limited有權認購最多416,666,666股公司的普通股股份；(iii) Aviation 2020 Limited倘選擇行使所有認股權證，將透過認股權證股份持有公司經擴大後的普通股股份的百分之六點零八。
- 該等股份由香港上海滙豐銀行有限公司（「滙豐銀行」）持有，滙豐銀行乃滙豐控股有限公司所控制的法團。作為其與太古股份有限公司於二零二一年一月二十七日訂立的全球證券借貸主協議中的借款方。該等權益乃根據滙豐控股有限公司於二零二一年五月二十六日作出的權益披露予以披露。

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，這些因素包括新型冠狀病毒疫情的影響、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。

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



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

