



# 國泰航空

二零二二年中期報告

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
- 18 財務評述
- 21 審閱報告
- 22 簡明財務報表
- 42 按上市規則所需提供的資料
- 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](mailto:ir@cathaypacific.com)

國泰航空的主要國際互聯網絡網址為

[www.cathaypacific.com](http://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」）於二零二二年六月三十日持有共二百二十八架飛機，當中六十九架停泊於香港以外。在爆發2019冠狀病毒病（「新型冠狀病毒」）前，旗下航空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二零一九年世界航空運輸業統計報告，國泰航空集團在新型冠狀病毒疫情前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。過去超過七十五年間，集團一直以港為家，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。未來數年將有五十一架新客機加入機隊。

國泰航空於二零二二年六月三十日持有一百八十八架客機及貨機。集團的其他投資還包括航空飲食服務、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，於二零二二年六月三十日持有二十六架飛機，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二零二二年六月三十日營運十四架飛機，在亞洲提供定期航班及包機服務。

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。

於二零二二年六月三十日，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾二萬零八百名員工，其中在香港僱用的員工約一萬七千人。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

		二零二二年	二零二一年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
<b>業績</b>				
收益	港幣百萬元	<b>18,551</b>	15,854	<b>+17.0%</b>
國泰航空股東應佔虧損	港幣百萬元	<b>(4,999)</b>	(7,565)	<b>-33.9%</b>
每股普通股虧損	港仙	<b>(82.3)</b>	(122.1)	<b>-32.6%</b>
每股普通股股息	港元	-	-	-
邊際虧損	%	<b>(26.9)</b>	(47.7)	<b>+20.8個百分點</b>
<b>財務狀況</b>				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	<b>68,437</b>	72,244	<b>-5.3%</b>
借款淨額 <sup>(a)</sup>	港幣百萬元	<b>65,928</b>	70,570	<b>-6.6%</b>
可動用的無限制用途流動資金	港幣百萬元	<b>26,701</b>	30,250	<b>-11.7%</b>
每股普通股的普通股股東資金 <sup>(b)</sup>	港元	<b>7.4</b>	8.1	<b>-8.6%</b>
債務淨額股份比例 <sup>(a)</sup>	倍數	<b>0.96</b>	0.98	<b>-0.02倍</b>

## 營業統計數字 — 國泰航空

		二零二二年	二零二一年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	<b>3,094</b>	4,454	<b>-30.5%</b>
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	<b>3,059</b>	4,167	<b>-26.6%</b>
可用貨物噸千米數 (「可用貨運噸千米」)	百萬	<b>2,801</b>	4,058	<b>-31.0%</b>
收入噸千米數 (「收入噸千米」)	百萬	<b>2,297</b>	3,377	<b>-32.0%</b>
每可用座位千米客運收益	港仙	<b>67.6</b>	17.9	<b>+277.7%</b>
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬	<b>1,810</b>	788	<b>+129.7%</b>
收入乘客運載人次	千位	<b>335</b>	157	<b>+113.4%</b>
乘客運載率	%	<b>59.2</b>	18.9	<b>+40.3個百分點</b>
乘客收益率	港仙	<b>114.3</b>	94.5	<b>+21.0%</b>
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	<b>4.34</b>	2.74	<b>+58.4%</b>
貨物收入噸千米數 (「貨運收入噸千米」)	百萬	<b>2,123</b>	3,301	<b>-35.7%</b>
運載貨物	千噸	<b>526</b>	549	<b>-4.2%</b>
貨物運載率	%	<b>75.8</b>	81.4	<b>-5.6個百分點</b>
貨物收益率	港元	<b>5.72</b>	3.37	<b>+69.7%</b>
每可用噸千米成本 (連燃油) <sup>(c)</sup>	港元	<b>5.88</b>	4.44	<b>+32.4%</b>
每百萬收入噸千米耗油量	桶	<b>1,772</b>	1,463	<b>+21.1%</b>
每百萬可用噸千米耗油量	桶	<b>1,316</b>	1,109	<b>+18.7%</b>
每可用噸千米成本 (除燃油) <sup>(c)</sup>	港元	<b>5.19</b>	3.98	<b>+30.4%</b>
每可用噸千米基本 <sup>(d)</sup> 成本 (除燃油)	港元	<b>5.19</b>	3.79	<b>+36.9%</b>
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	<b>735</b>	919	<b>-20.0%</b>
每員工可用噸千米	千位	<b>191</b>	249	<b>-23.3%</b>
飛機使用量 (包括停泊的飛機)	每日時數	<b>2.2</b>	2.3	<b>-4.3%</b>
航班準時表現	%	<b>82.9</b>	89.7	<b>-6.8個百分點</b>
平均機齡	年	<b>11.3</b>	10.6	<b>+0.7年</b>

(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五百零九億零八百萬元及零點七四倍。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二零二二年六月三十日及二零二一年十二月三十一日分別為港幣十一億二千四百萬元及港幣八億二千四百萬元的優先股股東應佔未付累計股息後得出。

(c) 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。

(d) 基本成本撇除減值及相關支出及企業重組成本。

## 主席致函

國泰航空集團於二零二二年初期面對極其艱難的營運環境。兩年多以來，新型冠狀病毒疫情對全球航空業造成前所未見的影響，而隨著該病毒出現新變異病毒株，情況經常徘徊於相對改善與嚴重倒退之間。二零二二年上半年的情況與二零二一年上半年類同，在新型冠狀病毒的新變異病毒株Omicron肆虐下，旅遊及營運限制越見嚴格，尤以香港和中國內地最為顯著，嚴重限制了我們的航班營運能力，旅遊需求亦大受影響。

早於一月，香港實施多項防疫措施，包括禁止九個國家的航班來港，受影響的包括英國及美國等主要市場，以及禁止旅客經香港國際機場轉機及過境。對駐港機組人員實施的檢疫規定以及個別航線熔断機制亦進一步收緊。

這些限制導致二零二二年首數月的業績頗不理想，公司大幅削減可載客量及可載貨量。我們以港為家，致力在香港經歷疫情肆虐期間，維持香港與世界各地之間的客運及基本物資運輸安全通暢，以及維持客運及貨運網絡基本完整。

新型冠狀病毒疫情帶來的挑戰及政府為抗疫而實施的限制措施，對公司不少員工造成沉重負擔，當中最明顯的，是數以千計機組人員在檢疫酒店度過無數日子。我衷心感謝全體員工在這極度艱難的時刻所作出的無私付出和高度專業精神。

這些限制措施自五月一日開始逐步調整，帶來正面的影響。政府調整對駐港機組人員實施的檢測及檢疫要求，讓我們可以在五月及六月逐步恢復往返更多航點的航班，包括往返倫敦的每日客運航班，以及全面恢復貨運航班。

國泰航空集團（包括國泰航空及其附屬及聯屬公司）於二零二二年上半年的應佔虧損為港幣四十九億九千九百萬元（二零二一年上半年：虧損港幣七十五億六千五百萬元）。國泰航空於二零二二年上半年的除稅後虧損為港幣十五億零一百萬元（二零二一年上半年：虧損港幣五十億三千一百萬元），應佔附屬公司虧損為港幣十億一千五百萬元（二零二一年上半年：虧損港幣十二億二千四百萬元），而應佔聯屬公司虧損則為港幣二十四億八千三百萬元（二零二一年上半年：虧損港幣十三億一千萬元）。

### 國泰航空業務表現

政府持續實施與疫情相關的旅遊限制及檢疫要求，令客運業務的運作嚴重受限。可載客量減少百分之二十六點六。儘管如此，二零二二年上半年的客運收益較二零二一年上半年增加百分之一百七十七點六，至港幣二十億六千八百萬元。收入乘客千米數增加百分之一百二十九點七。上半年運載乘客三十三萬五千人次，平均每日載客一千八百五十三人次，較去年同期增加百分之一百一十三點四。運載率為百分之五十九點二，而二零二一年上半年則為百分之十八點九。

貨運表現亦因駐港機組人員面對的限制及檢疫要求而受到類似的影響。可用貨物噸千米數（可用貨運噸千米）減少百分之三十一點零，整體載貨噸數減少百分之四點二至五十二萬六千噸。貨運收益為港幣一百二十一億四千八百萬元，較二零二一年上半年增加百分之九點三。運載率處於百分之七十五點八的高水平（二零二一年上半年：百分之八十一點四），收益率上升百分之六十九點七至港幣五點七二元。

在整個疫情期間，我們一直致力以審慎的態度管理成本。非燃油成本較二零二一年上半年減少百分之四點九至港幣一百六十億五千六百萬元。國泰航空於二零二二年上半年的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零二一年上半年增加港幣十四億五千八百萬元（或百分之五十四點八）。

## 附屬及聯屬公司業務表現

香港快運於二零二二年上半年錄得港幣八億二千四百萬元的虧損（二零二一年上半年：虧損港幣九億七千六百萬元）。對駐港機組人員實施的檢疫要求及嚴格的旅遊限制，對該公司業績造成不利影響。

華民航空於二零二二年上半年錄得的溢利為港幣三億八千三百萬元（二零二一年上半年：港幣三億七千四百萬元）。政府對駐港機組人員實施的檢疫要求，使其提供更多可載貨量的能力受到影響。

集團旗下為航空公司提供服務的附屬公司錄得的財務業績普遍較二零二一年上半年為佳，但仍繼續反映客運及貨運數量大幅下跌。

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，業績遜於二零二一年上半年。

## 財務狀況

本年初期面對艱難的營運環境，對我們的每月營運現金表現造成負面影響。然而香港特別行政區政府於五月一日開始調整旅遊限制及檢疫要求，使每月現金表現勝於預期，以致我們在上半年末能夠實現經營正現金流。由於疫情發展仍不明朗，我們繼續專注維持審慎的現金管理，而我們的目標是在往後繼續保持經營正現金流。

我們於二零二二年六月三十日可動用的無限制用途流動資金為港幣二百六十七億元。感謝香港特別行政區政府同意將港幣七十八億元過渡貸款融資的提取期限再延長十二個月至二零二三年六月八日，讓我們能夠更靈活地管理流動資金。

## 前景

展望未來，最新對入境旅客檢疫要求的調整預計有助提升旅遊意欲。我們的目標是在二零二二年底逐步將可載客量及可載貨量分別增至疫情前水平的四分之一及百分之六十五。這使我們相信，下半年旗下航空公司及附屬公司的表現將較上半年為佳。然而，來自聯屬公司的業績（當中佔比大部分的報告期為延遲三個月結算）仍會面對極大挑戰。

我們以港為家，將竭盡全力恢復香港與世界各地的聯繫。雖然我們承諾全力支持香港，但在現有檢疫要求下，機組人員上出現樽頸，因而令我們營運更多航班的能力繼續受到嚴重影響。只有在現有嚴格的旅遊限制及駐港機組人員的檢疫要求獲得放寬後，我們才能提供更大的運力。

國家「十四五」規劃訂明香港在國家整體發展中所擔當的角色，並強調加強香港作為領先國際航空樞紐的重要性。香港國際機場第三跑道最近開展航班運作，使我們有堅定的信心為重建繁榮的香港航空樞紐作出貢獻，這樣的一個航空樞紐對香港長遠的經濟發展極為重要。

由於預期將會重開邊境，我們的團隊正為迎接通關後全球旅遊需求增加而積極作好準備。為此，我們開始將停泊於外地的飛機調回香港，並已展開全面的招聘計劃，期望在未來十八至二十四個月內招聘超過四千名前線員工，以應付公司的營運需要。

最後，我衷心感謝各位員工在這極具挑戰的環境中，為維持公司的運作而展現出的努力和專業精神。員工一直是集團的支柱，就是他們令國泰航空領先業界的服務形象深植顧客心中。

主席

**賀以禮**

香港，二零二二年八月十日

## 業務回顧

國泰航空集團於二零二二年初期面對極其艱難的營運環境。在新型冠狀病毒的新變異病毒株Omicron肆虐下，旅遊及營運限制越見嚴厲，對香港和中國內地的影響最為顯著，嚴重限制了我們的航班營運能力，旅遊需求亦大受影響。

早於一月，香港實施多項抗疫措施，包括禁止九個國家的航班來港，受影響的包括英國及美國等主要市場，以及禁止旅客經香港國際機場轉機及過境。對駐港機組人員實施的檢疫規定以及個別航線熔断機制均進一步收緊。

這些限制導致二零二二年首數月的業績頗不理想，公司大幅削減可載客量及可載貨量。在香港面對疫情肆虐下，我們致力維持香港與世界各地之間的客運及基本物資運輸安全通暢，以及維持客運及貨運網絡基本完整。

隨著香港疫情放緩，多項限制措施已逐步放寬。重要的是，政府由五月一日開始調整對駐港機組人員實施的檢測及檢疫要求，讓我們可以在五月及六月逐步恢復營運更多航點的航班。

### 國泰航空客運服務

政府持續實施與疫情相關的旅遊限制及檢疫要求，使客運收益嚴重受限。可載客量減少百分之二十六點六，但二零二二年上半年的收益則增加百分之一百七十七點六至港幣二十億六千八百萬元（二零二一年同期為港幣七億四千五百萬元）。收入乘客千米數增加百分之一百二十九點七。上半年運載乘客三十三萬五千人次，平均每日載客一千八百五十三人次，較二零二一年同期增加百分之一百一十三點四。運載率為百分之五十九點二，而二零二一年上半年則為百分之十八點九。

香港特別行政區政府於年初禁止來自包括英美等主要市場的九個「高風險」地區的航班來港，而香港機場管理局則禁止來自一百五十三個「高風險」地區的旅客經香港國際機場轉機或過境。政府進一步收緊對駐港機組人員的檢疫規定，嚴重影響我們的航班營運能力。因此，我們在一月將以可用座位千米計算的可載客量大幅削減至疫情前水平約百分之二。隨著疫情改善，多項旅遊限制及檢疫要求已逐步放寬，使我們可以重啟更多客運航班及航點。整體而言，二零二二年上半年的可載客量僅為二零一九年疫情前水平的百分之四。

二零二二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
	二零二二年	二零二一年	變幅	二零二二年	二零二一年	變幅	變幅
美洲	936	1,712	-45.3%	72.7	21.0	+51.7個百分點	+21.7%
歐洲	774	563	+37.5%	76.6	31.9	+44.7個百分點	+39.4%
北亞	594	488	+21.7%	27.7	17.7	+10.0個百分點	+37.9%
西南太平洋	480	935	-48.7%	50.9	7.3	+43.6個百分點	-11.8%
東南亞	207	449	-53.9%	49.4	20.5	+28.9個百分點	+33.6%
南亞、中東及非洲	68	20	+240.0%	38.8	15.1	+23.7個百分點	+23.2%
整體	3,059	4,167	-26.6%	59.2	18.9	+40.3個百分點	+21.0%



## 嶄新發展

- 去年推出的「無憂起飛」平台，已擴大至覆蓋所有來港的國泰航線。來港乘客可在前往機場前，將新型冠狀病毒檢測結果及其他重要的健康證明文件上載「無憂起飛」平台以供核實，令乘客可以安心無憂地展開旅程，令登機手續變得更簡單順暢。我們更推出措施，為旅客提供出發地及目的地有關新型冠狀病毒的旅遊要求以及檢測建議。

## 首要市場 — 香港及大灣區

- 香港特別行政區政府根據地區性航班熔断機制，由一月及二月開始，因應九個國家的疫情而先後禁止來自該等「高風險」地區的航班來港，直至四月一日為止。
- 香港機場管理局於一月十六日至四月一日期間，禁止來自一百五十三個「高風險」國家的旅客經香港國際機場轉機或過境。我們在禁令解除後加開航班，為過境旅客提供更多及更佳的轉機服務。
- 自二月五日起，從「高風險」地區來港旅客的強制檢疫期由二十一日縮短至十四日；並於四月一日起，將已完成接種疫苗的香港市民的檢疫期再縮短至七日。
- 設於香港國際機場的最大型商務貴賓室「玉衡堂」於四月重開，供過境香港及由香港出發前往中國內地以外任何航點的合資格旅客使用。

- 香港特別行政區政府的個別航線熔断機制，即針對出現若干乘客檢測呈陽性的航點暫時禁止航班來港的措施，於四月一日開始由十四日調整至七日，並於五月一日起再由七日調整至五日，而觸發該機制的陽性個案數目則由三名乘客增至五名乘客。由六月一日開始，一班航班若有三名或以上的乘客檢測呈陽性及至少一名或以上乘客未能出示所有所需文件，航空公司將收到警告及須罰款，初犯十天內罰款港幣二萬元，同一航線在十天內若有航班再次觸發機制，則須再停飛五天。個別航線熔断機制於七月七日開始暫停實施，直至另行通告為止。

- 香港特別行政區政府於五月一日起容許非香港居民從海外地區入境香港。
- 政府於五月一日起調整對抵港機組人員的檢測及檢疫安排，駐港客機機組人員須接受三天的酒店自我隔離，貨機機組人員返港後不再需要自我隔離。所有機組人員在外站停留時均須接受嚴格的閉環式安排。

## 美洲

- 根據香港政府的地區性航班熔断機制，由加拿大及美國出發的航班於一月八日至四月一日期間禁止來港。
- 我們在六月增加往返加拿大及美國的客運航班。
- 於二零二二年六月三十日，國泰航空提供前往下述美洲航點的客運航班：洛杉磯、紐約、三藩市、多倫多及溫哥華。

## 歐洲

- 根據香港政府的地區性航班熔断機制，由法國及英國出發的航班於一月八日至四月一日期間禁止來港。香港居民由英國回港的需求有所增加，尤其是在禁令解除之後。
- 位於倫敦希斯路機場的國泰航空貴賓室於二零二二年一月重開。
- 我們在六月開始營運每日往返倫敦希斯路機場的航班，並增加往返阿姆斯特丹、法蘭克福、曼徹斯特及巴黎的客運航班。
- 於二零二二年六月三十日，國泰航空提供前往下述歐洲航點的客運航班：阿姆斯特丹、法蘭克福、倫敦、曼徹斯特及巴黎。

## 北亞

- 由中國內地經香港樞紐前往澳洲、美國及英國等長途航點的航班，以及在農曆新年前後往返香港及中國內地之間的客運量，佔今年首數月客運量相當大的比例。
- 中國內地因應當地疫情升溫而收緊防疫措施，因此我們在三月及四月間削減前往中國內地（尤其是上海）的可載客量。
- 於二零二二年六月三十日，國泰航空提供前往下述北亞航點的客運航班：北京、成都、重慶、杭州、高雄、大阪、上海、台北、東京、首爾（往返香港）；福州、廣州、南京、青島、武漢、廈門、鄭州（僅入境香港）。

## 西南太平洋

- 根據香港政府的地區性航班熔断機制，由澳洲出發的航班於一月八日至四月一日期間禁止來港。
- 我們在六月恢復新西蘭航線的客運航班及增加澳洲航線的客運航班。
- 於二零二二年六月三十日，國泰航空提供前往下述西南太平洋航點的航班：奧克蘭、布里斯本、墨爾本、珀斯及悉尼。

## 東南亞

- 根據香港政府的地區性航班熔断機制，由菲律賓出發的航班於一月八日至四月一日期間禁止來港。
- 前往曼谷、胡志明市、雅加達及馬尼拉的航班於六月加開班次。
- 於二零二二年六月三十日，國泰航空提供前往下述東南亞航點的客運航班：曼谷、宿霧、河內、胡志明市、雅加達、吉隆坡、馬尼拉、金邊及新加坡。

## 南亞、中東及非洲

- 根據香港政府的地區性航班熔断機制，由印度及巴基斯坦出發的航班於一月八日至四月一日期間禁止來港，由尼泊爾出發的航班於二月十二日至四月一日期間禁止來港。
- 我們在五月恢復營運德里及孟買航線的客運航班，並於六月增加其班次。
- 於二零二二年六月三十日，國泰航空提供前往下述南亞、中東及非洲航點的客運航班：德里、孟買及特拉維夫。

## 國泰 — 尊尚旅遊生活品牌

「國泰」是我們全新的主品牌，當中所代表的不僅只有空中旅程，亦代表著我們發展成為一個尊尚的旅遊生活品牌，當中涵蓋多種相輔相成的產品與服務類別 — 航班、旅遊、購物、餐飲、身心健旅及支付。國泰航空仍然是我們的航空公司品牌，足以令我們感到自豪。

我們的使命是帶動每個人在人生旅途上一路前行，連繫每次相遇，跨越地域界限，體驗不一樣的人生。我們渴望成為全球提供最優秀服務的品牌之一。因此，不論客戶身在何處，透過哪种途徑接觸我們，我們都需要為他們提供無縫的品牌體驗，從而能夠提供更尊尚的服務。

- 我們投入身心健康的業務範疇，推出身心健旅計劃，這是在國泰程式推出的嶄新虛擬健康夥伴。身心健旅計劃讓香港的國泰會員通過完成日常健康目標賺取里數。
- 我們與信諾香港達成身心健康及保險的策略合作，共同推出「信諾國泰優越醫療保」，這是唯一可讓會員透過國泰網站直接賺取和使用里數的保險產品。會員亦可透過國泰網站，購買兩項增設的信諾產品，通過保障健康的消費來賺取及使用里數。
- 我們與香港品牌 Native Union 合作打造一系列電子產品配件，如無線充電器、充電線和電子產品收納包，每件產品均以香港和國泰的顧客出發，獨具匠心。作為首個國泰尊尚旅遊生活品牌產品及國泰首次進軍科技領域的試點系列，已在國泰網上購物平台有售。

## 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。
- 會籍積分是根據航空公司、客艙級別及航程距離計算。
- 銀卡（及以上級別）會員乘搭國泰航空的航班時可無限制享用機場貴賓室，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，包括二十六家航空公司、超過一百五十個酒店品牌、超過一千四百家餐廳及零售商舖。
- 二零二二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減少百分之十四，而兌換非航班類別的獎勵則增加百分之六十一。
- 馬可孛羅會會員同時為亞洲萬里通會員。

一個由馬可孛羅會與亞洲萬里通合而為一，滙聚兩者優勢的嶄新會員計劃，將於二零二二年下半年推出。

## 國泰貨運服務

政府對駐港機組人員實施的檢疫要求，令可載貨量受限，使二零二二年上半年的貨運表現受到限制。在Omicron肆虐下，該等要求於十二月二十九日收緊。可用貨物噸千米數（可用貨運噸千米）較二零二一年上半年減少百分之三十一點零，整體載貨噸數減少百分之四點二至五十二萬六千噸。收益為港幣一百二十一億四千八百萬元，較二零二一年同期增加百分之九點三。貨物收益率上升百分之六十九點七至港幣五點七二元，而運載率平均為百分之七十五點八（二零二一年上半年：百分之八十一點四）。

政府收緊對機組人員實施的檢疫要求後，我們大幅削減可載貨量，包括取消二零二二年第一周所有長途貨機及只載貨客運航班，同時檢討機組人員的值班安排。我們繼續營運規模縮減的長途航班時間表，在上半年大部分時間提供有限度的長途貨運航班，轉而將可載貨量重新調配至區域航線上。

政府於五月一日調整對駐港機組人員的檢疫要求後，我們逐步增加可載貨量，尤其是從六月開始全面恢復貨運航班，而增加利用客運航班腹艙載貨及地區性的只載貨客機服務，亦有助增加可載貨量。雖然防疫措施限制了香港與大灣區其他城市之間的跨境陸路貨運服務，但貨運界靈活變通，運用更多的海運服務來抵銷這些限制的影響。

二零二二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
	二零二二年	二零二一年	變幅	二零二二年	二零二一年	變幅	變幅
國泰航空	2,801	4,058	-31.0%	75.8	81.4	-5.6個百分點	+69.7%

- 國泰貨運推出功能更全面的虛擬助理，直接迅速地解答顧客的貨運查詢。香港的客戶可直接在cathaypacificcargo.com網站使用虛擬助理，全天候獲得協助和支援服務。
- 我們推出了嶄新的「優先運送」服務，為貨運客戶提供一系列專為具時限性的貨物而設的不同訂艙選項，包括保證最快速及最優先貨物處理的「一級」優先運送（PR1）服務。「優先運送」方案讓客戶按照需要選擇最合適的服務級別，並可輕而易舉地利用去年推出的網上訂艙平台「訂艙易」預訂艙位。
- 我們制定了將澳洲和東北亞的時令水果蔬菜運送到香港的解決方案。客戶可在香港的國泰購物網站訂購各種新鮮農產品直接送到所選地址。
- 瑞士世界貨運加入國泰航空與漢莎貨運就往來香港及歐洲航線訂立的商務合作協議，三家公司現時在航線網絡規劃、銷售、資訊科技及地勤服務等方面緊密合作，首階段將合作處理香港前往蘇黎世及法蘭克福的貨運，為貨運客戶提供更多的選擇及更具吸引力的服務。

## 疫苗運送

- 集團旗下航空公司至今已在世界各地運送超過二億劑疫苗。
- 我們在二月疫情最嚴峻期間運送超過二千萬套快速抗原測試（「快測」）套裝來港，並運送了基本食品和醫療用品以支持抗疫工作。

## 獎項

- 二零二二年四月一日，國泰航空於二零二一年仁川機場大獎中榮獲「年度最佳貨運航空公司」殊榮。該項大獎旨在表揚於仁川國際機場致力提升運作和服務的航空公司。

## 機隊發展

- 於二零二二年六月三十日，國泰航空持有一百八十八架飛機（包括十三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），香港快運持有二十六架飛機，而

華民航空則持有十四架飛機（集團合共運作二百二十八架飛機）。

- 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，已將六十九架客機停泊於香港以外。預計政府將會重開邊境，因此我們正在將停泊於外地的飛機調回香港。
- 國泰航空於二零二二年上半年接收兩架新飛機，均是在之前為實現機隊現代化及提升效益而落實訂購的飛機。
- 迄今共已將六架波音777-300ER型客機局部改裝為「貨運客機」，移除部分客艙座椅以提供更多載貨空間。

## 機隊資料\*

飛機類型	二零二二年六月 三十日各機隊的數目				平均 機齡	訂購架數				營業租賃期滿架數**					
	租賃**			擁有		'22	'23	'24及 之後	總數	'22	'23	'24	'25	'26	'27及 之後
	擁有	籌資	營業												
<b>國泰航空：</b>															
A320-200	5			5	19.8										
A321-200	2		2	4	17.9					1	1				
A321-200neo		2	5	7	0.9	5	4		9						5
A330-300	38	9	4	51	15.7								2	2	
A350-900	19	7	2	28	4.6		2		2						2
A350-1000	10	5		15	3.1	3			3						
747-400ERF 貨機	6			6	13.5										
747-8F 貨機	3	11		14	9.4										
777-300	17			17	20.7										
777-300ER	28	2	11	41	9.7						2	3	2	4	
777-9								21	21						
<b>總數</b>	<b>128</b>	<b>36</b>	<b>24</b>	<b>188</b>	<b>11.3</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>香港快運：</b>															
A320-200			5	5	10.0						1	4			
A320-200neo			10	10	3.3										10
A321-200			11	11	4.7								1	2	8
A321-200neo						1	6	9	16						
<b>總數</b>			<b>26</b>	<b>26</b>	<b>5.2</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	
<b>華民航空***：</b>															
A300-600F 貨機			9	9	18.2						7	2			
A330-243F 貨機			2	2	10.5									2	
A330-300P2F 貨機			3	3	14.6									3	
<b>總數</b>			<b>14</b>	<b>14</b>	<b>16.3</b>						<b>7</b>	<b>2</b>		<b>5</b>	
<b>總數合計</b>	<b>128</b>	<b>36</b>	<b>64</b>	<b>228</b>	<b>10.9</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>51</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>25</b>

\* 於二零二二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。

## 數碼領先

國泰航空的願景是透過轉型為以強大數碼文化和能力而聞名的數碼先驅，成為全球最佳服務品牌之一。在品牌、顧客體驗及員工方面的固有優勢外，我們視數碼文化和能力為核心競爭優勢。

為實現這目標，我們制定了全面的數碼領先願景，分為三個層面：

- 建構資訊科技能力 — 提供靈活、具成本效益、可擴展、安全和可靠的解決方案。
- 建構數碼能力 — 開創並實現一致和可擴展的數據分析、技術及管理改革能力。
- 業務轉型 — 運用資訊科技及數碼能力，為客戶及業務帶來更大的利益。

要成功實現這個願景，整個組織須展現強大的數碼創新文化。這包括了解不斷演化的數碼趨勢；將數碼數據及技術融入主要的業務創新工作中；在適用的業務領域採取「不斷嘗試，快速失敗」的靈活方法，並從「大處著眼，小處著手」；確保數據的完整、質量和合規。

數碼領先願景的成功體現於我們在先進數據分析、創新科技及轉型業務變革方面的能力和成熟度。國泰航空將透過這幾方面提升顧客服務、生產能力、員工表現，以及維持未來的增長。

## 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。
- 截至二零二二年六月三十日，香港快運持有的二十六架飛機均屬空中巴士窄體飛機，包括五架空中巴士 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，平均機齡為五點二年。
- 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。
- 於二零二二年六月三十日，香港快運營運前往新加坡、高雄及台北的航班。
- 二零二二年上半年的可載客量為六千九百萬可用座位千米數，反映在新型冠狀病毒疫情肆虐全球下，不僅需求大幅下降，香港及其他市場亦實施旅遊限制及檢疫要求，導致香港快運大幅縮減可載客量。已提供服務的平均運載率為百分之十八點五，較二零二一年同期上升十一點六個百分點。
- 香港快運於二零二二年上半年錄得除稅後虧損港幣八億二千四百萬元，而二零二一年上半年的虧損則為港幣九億七千六百萬元。
- 二零二二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二十七點八，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。

截至六月三十日止六個月

	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 港幣百萬元	變幅
<b>收益</b>			
客運服務*	18	3	+500.0%
貨運服務	2	1	+100.0%
其他服務及收回款項*	14	6	+133.3%
收益總額	34	10	+240.0%
<b>開支</b>			
員工	(185)	(201)	-8.0%
機上服務及乘客開支	(1)	(1)	-
著陸、停泊及航線開支	(21)	(16)	+31.3%
燃油	(10)	(3)	+233.3%
飛機維修	(102)	(125)	-18.4%
飛機折舊及租金	(355)	(440)	-19.3%
其他折舊、攤銷及租金	(13)	(14)	-7.1%
其他	(117)	(115)	+1.7%
營業開支	(804)	(915)	-12.1%
財務支出淨額	(195)	(153)	+27.5%
營業開支總額	(999)	(1,068)	-6.5%
扣除減值及相關支出及稅項前的虧損	(965)	(1,058)	-8.8%
減值及相關支出	-	(40)	-100.0%
稅項	141	122	+15.6%
除稅後虧損	(824)	(976)	-15.6%

\* 為配合集團根據《香港財務報告準則》第15號對收益的呈列，用以計算香港快運附帶收入滲透率的部分附帶收入乃取自「客運服務的收益」。

截至六月三十日止六個月

		二零二二年	二零二一年	變幅
<b>營業統計數字 — 香港快運</b>				
可用座位千米數（「可用座位千米」）	百萬	69	26	+165.4%
每可用座位千米客運收益	港仙	25.9	13.2	+96.2%
收入乘客千米數（「收入乘客千米」）	百萬	13	2	+550.0%
收入乘客運載人次	千位	9	2	+350.0%
乘客運載率	%	18.5	6.9	+11.6個百分點
乘客收益率	港仙	140.1	191.3	-26.8%
每可用座位千米成本（連燃油）	港仙	1,163.9	3,663.6	-68.2%
每百萬可用座位千米耗油量	桶	125	145	-13.8%
每百萬收入乘客千米耗油量	桶	676	2,100	-67.8%
每可用座位千米成本（除燃油）	港仙	1,149.4	3,653.8	-68.5%
每港幣千元員工開支的可用座位千米	單位	374	127	+194.5%
每員工可用座位千米	千位	74	24	+208.3%
飛機使用量	每日時數	0.14	0.05	+180.0%
航班準時表現	%	96.9	97.9	-1.0個百分點
機隊平均機齡	年	5.2	5.1	+0.1年

### 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。
- 於二零二二年六月三十日，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、名古屋、大阪、檳城、首爾、上海、新加坡、台北及東京。
- 二零二二年上半年的可載貨量（以可用貨物噸千米計算）減少百分之九點九至四億二千八百萬。
- 二零二二年上半年的航班準時表現上升零點三個百分點至百分之九十一點九。
- 華民航空於二零二二年上半年錄得的溢利較二零二一年同期有所增加。

### 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五十八家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零二二年上半年生產六十八萬九千份機餐及處理六千二百四十一班航班，即平均每日生產三千八百零六份機餐及三十四班航班，較二零二一年同期分別增加百分之五十二及百分之三十六。
- 在回應航空飲食服務需求逐步恢復的同時，該公司繼續發展非航空飲食服務，以及盡量減低營運成本及資本開支。

- 國泰航空飲食服務一直支持香港特別行政區政府的防疫工作，為香港多個社區隔離設施提供膳食服務。
- 國泰航空飲食服務於二零二二年上半年的財務業績較二零二一年同期有所改善。
- 海外航空飲食設施於二零二二年上半年的財務業績較二零二一年同期有所改善。

### 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。於二零二二年六月三十日，國泰航空服務為國泰航空集團及其他十七家航空公司提供貨物處理服務。
- 國泰航空服務於二零二二年上半年處理五十六萬噸貨物，較二零二一年同期減少百分之六。
- 由於政府於二零二二年一月至五月間對駐港機組人員實施的限制導致國泰航空的可載貨量減少，二零二二年上半年的財務業績較二零二一年同期有所倒退，仍低於疫情前的水平。

### 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，於二零二二年六月三十日為國泰航空等二十九家航空公司提供地勤服務。
- 二零二二年上半年，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三十三及百分之七。停機坪業務及地勤業務所處理的航班數目較去年同期分別上升百分之十點九及百分之二十七點四。
- 二零二二年上半年的財務業績較二零二一年同期有所改善。受到不利影響，該公司致力尋求新的收益來源、減低營運成本、延遲或取消資本開支及保留現金。



- 二零二二年上半年，香港機場地勤服務的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、制服及衣物的全面專業洗衣及乾洗服務。
- 該公司於元朗工業園營運一座商業洗衣廠房，在香港設有八間服務零售顧客的洗衣店。
- 雅潔洗衣於二零二二年上半年處理的衣物共一千二百萬件，而二零二一年上半年則為一千三百萬件。二零二二年上半年的財務業績較二零二一年同期有所倒退。

### 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，國泰航空集團於二零二二年六月三十日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，因此集團二零二二年中期業績包括國航截至二零二二年三月三十一日止六個月的業績。
- 國航截至二零二二年三月三十一日止六個月的財務業績較截至二零二一年三月三十一日止六個月的財務業績有所倒退。
- 國航董事會於二零二二年八月二日批准非公開發行A股股份（「發行」）。是次發行仍有待達成若干條件方可作實。假設落實發行額外股份，國泰航空於國航的持股量或被攤薄。這對集團截至二零二二年六月三十日止六個月的業績並無影響。

#### 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，國泰航空集團持有其股本及經濟權益百分之二十四。該公司的總部設於北京，但以上海浦東為主要營運基地。
- 隨著國貨航的經濟權益於截至二零二一年十二月三十一日止年度間被攤薄，自二零二一年九月起集團應佔國貨航業績根據其延遲三個月的財務報表計算。集團二零二二年中期業績包括國貨航截至二零二二年三月三十一日止六個月的業績。集團於上年同期的中期業績包括國貨航截至二零二一年六月三十日止六個月的業績。

### 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《二零二一年報告書》第129頁會計政策第22項作出撥備。

### 環境

- 為重申我們的承諾，包括於二零五零年實現淨零碳排放以及於二零三零年將可持續航空燃油使用量提升至總耗油量的百分之十，我們在四月推出企業可持續航空燃油計劃。該計劃是我們為應對氣候變化而作出的持續承諾，亦是亞洲區內首批推行的同類大型計劃。有賴八個創始客戶在先導階段的資助，我們得以令香港的可持續航空燃油使用量提升，並在本年四月首度於香港國際機場出發的航班採用可持續航空燃油。

- 本年六月，國泰航空就一架全新的空中巴士A321neo型飛機的交付達成首項可持續發展掛鈎飛機融資安排。此項安排支持集團在領導可持續發展工作的抱負，其條款與若干可持續發展目標的表現掛鈎，該等目標與未來數年採用新一代飛機及可持續航空燃油的比例有關。
- 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，專門研究採用可持續燃油作航空用途。
- 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二零二一年的排放數據由外聘核數師於二零二二年三月向相關機構提交排放報告。我們亦根據英國排放交易計劃（UK ETS）首次提交二零二一年排放數據報告。國泰航空亦於二零二二年四月放棄其在兩項計劃下的二零二一年抵銷碳排放義務配額。因應國際航空碳抵銷和減排計劃（CORSIA）的實行，我們的二零二一年排放報告經外聘核數師審核，並於二零二二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。
- 我們進行了一項能源審核以實現減排目標，就是按二零一八年的基準，使地面排放量於二零二零年減少百分之三十二及於二零三五年減少百分之五十五。
- 我們的目標是在二零二二年底將單次使用的塑膠足跡減半，並繼續朝著這個三年目標努力。
- 我們與香港科技大學合作研發減少機上廚餘的方案。
- 國泰航空於二零二二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

- 香港特別行政區政府實行以快速抗原測試（「快測」）為其中一項新型冠狀病毒測試要求後，我們在二零二二年初惡劣天氣下從中國內地運送快測套裝來港。我們在二月疫情最嚴竣期間運送超過二千萬套快測套裝來港。
- 國泰航空一直與本地非牟利機構樂餉社及惜食堂合作，將剩餘食物捐予香港慈善機構以分配給有需要的人士。公司於二零二二年上半年向香港社區捐出超過二萬一千公斤食物及飲料。
- 我們一直幫助本地不同的非牟利機構包裝及分發防疫物資及食物包給基層家庭。此外，我們致力推動市民建立常做運動的健康生活模式及活出綠色生活，並為基層兒童提供面對面的講故事環節，為建設具凝聚力的社區出一分力。

- 透過我們的慈善網絡，我們捐出毛毯及口罩等多種基本物資，送到香港幾乎所有地區，贈予社區中最有需要的群體，包括長者及無家者，亦捐出翻新的智能設備給基層兒童，幫助他們在暫停面授課堂期間進行網上學習。於二零二二年上半年，已捐出的物件超過六十二萬六千件。
- 二零二二年初，我們亦與長期合作夥伴聯合國兒童基金會攜手安排員工籌款活動，以支持這個全球主要兒童人道機構的人道救援工作，向烏克蘭成千上萬因當地衝突而令生命及未來受到威脅的兒童及家庭提供援助。
- 我們支持香港特別行政區政府的「友•導向」師友計劃，讓我們的員工以義工形式與中學生建立師友關係，幫助年輕人向上流動。在整個學年間，擔任義工的員工為學生安排多個職志活動。
- 我們在三月與香港理工大學（「理工大學」）合作，重啟見習機師培訓計劃。我們與理大攜手設計一項為期五十五至六十周的綜合機師培訓課程，由理工大學在香港教授理論課程，然後前赴澳洲阿德萊德或美國鳳凰城接受飛行培訓，最後返回國泰城接受多組員模擬駕駛艙訓練。我們原有的見習機師培訓計劃在二零二零年三月因疫情關係而暫停。我們的目標是在二零二二年招收約二百八十名學員，到二零二五年錄取及培訓逾一千名本地見習機師。
- 截至四月三十日，所有機組人員已完成接種疫苗。由六月一日開始，所有其他在港員工必須接種第三針新型冠狀病毒疫苗，方可進入國泰的處所。
- 在重建業務時，集團致力為所有員工創造一個共融互助的工作環境，不分性別、性別認同、宗教、種族、國籍或族裔、文化背景、社會或經濟組別、性取向、婚姻或家庭狀況、或身體或認知能力。國泰航空對擁有一個多元化的工作團隊感到十分自豪，並相信就是這種多元化的特質，使我們能夠為顧客提供卓越的服務。
- 我們致力以二零二一年為基準，在二零二五年將擔任高級職位的女性比例增加百分之二十五。
- 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。

## 僱員

- 於二零二二年六月三十日，國泰航空集團在全球僱用逾二萬零八百名員工，其中約一萬七千人為在港員工。國泰航空在全球僱用約一萬六千二百名長期員工，其中約一萬二千四百人為駐港員工。
  - 我們持續檢討未來十八至二十四個月的人力資源需求，現正計劃為這段期間香港及全球航空業預期出現的復甦作好準備。為應付營運需要，我們將招聘機師、機艙服務員、地勤人員、工程師及其他前線團隊，包括曾在國泰航空集團任職的前機師及機艙服務員。
- 有關國泰航空集團的表現及在環境、社會及管治等範疇的可持續發展承諾，載於五月二十四日發表的《二零二一年報告書》及國泰航空網站。

## 財務評述

國泰航空集團於二零二二年上半年錄得應佔虧損港幣四十九億九千九百萬元（二零二一年上半年：虧損港幣七十五億六千五百萬元）。國泰航空於二零二二年上半年錄得除稅後虧損港幣十五億零一百萬元（二零二一年上半年：虧損港幣五十億三千一百萬元），應佔附屬公司虧損為港幣十億一千五百萬元（二零二一年上半年：虧損港幣十二億二千四百萬元），而應佔聯屬公司虧損則為港幣二十四億八千三百萬元（二零二一年上半年：虧損港幣十三億一千萬元）。

## 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		
	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 港幣百萬元	變幅	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 港幣百萬元	變幅
客運服務	2,086	748	+178.9%	2,068	745	+177.6%
貨運服務	13,830	12,702	+8.9%	12,148	11,112	+9.3%
其他服務及收回款項	2,635	2,404	+9.6%	2,425	2,507	-3.3%
<b>收益總額</b>	<b>18,551</b>	<b>15,854</b>	<b>+17.0%</b>	<b>16,641</b>	<b>14,364</b>	<b>+15.9%</b>

國泰航空客運收益增加百分之一百七十七點六，可載客量則減少百分之二十六點六。貨運收益增加百分之九點三，可用貨運噸千米則減少百分之三十一點零。來自其他服務的收益及收回款項減少百分之三點三。

## 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		
	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 港幣百萬元	變幅	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 港幣百萬元	變幅
員工	5,057	5,746	-12.0%	4,210	4,853	-13.2%
機上服務及乘客開支	166	141	+17.7%	166	140	+18.6%
著陸、停泊及航線開支	2,305	2,293	+0.5%	2,091	2,080	+0.5%
燃油（包括對沖收益）	2,630	2,312	+13.8%	2,129	2,034	+4.7%
飛機維修	1,414	1,798	-21.4%	1,093	1,451	-24.7%
飛機折舊及租金	4,966	5,234	-5.1%	4,613	4,825	-4.4%
其他折舊、攤銷及租金	1,221	1,198	+1.9%	877	841	+4.3%
其他	2,045	1,664	+22.9%	2,040	1,738	+17.4%
<b>營業開支</b>	<b>19,804</b>	<b>20,386</b>	<b>-2.9%</b>	<b>17,219</b>	<b>17,962</b>	<b>-4.1%</b>
財務支出淨額	1,369	1,249	+9.6%	966	947	+2.0%
<b>營業開支總額</b>	<b>21,173</b>	<b>21,635</b>	<b>-2.1%</b>	<b>18,185</b>	<b>18,909</b>	<b>-3.8%</b>

- 集團及國泰航空的營業開支總額分別減少百分之二點一及百分之三點八。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣四點四四元增至港幣五點八八元，增幅為百分之三十二點四。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣三點九八元增至港幣五點一九元，增幅為百分之三十點四。
- 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）由港幣三點七九元增至港幣五點一九元，增幅為百分之三十六點九。

## 營業業績分析

	截至六月三十日止六個月		
	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 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	(1,544)	(4,545)	-66.0%
減值及相關支出(附註1)	-	(460)	-100.0%
企業重組成本	-	(403)	-100.0%
稅項	43	377	-88.6%
<b>國泰航空除稅後虧損</b>	<b>(1,501)</b>	<b>(5,031)</b>	<b>-70.2%</b>
應佔附屬公司虧損(附註2)	(1,015)	(1,224)	-17.1%
應佔聯屬公司虧損	(2,483)	(1,310)	+89.5%
<b>國泰航空集團股東應佔虧損</b>	<b>(4,999)</b>	<b>(7,565)</b>	<b>-33.9%</b>
<b>經調整國泰航空股東應佔虧損(附註3)</b>	<b>(4,999)</b>	<b>(6,662)</b>	<b>-25.0%</b>

附註：

- 1) 國泰航空於二零二一年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。
- 2) 香港快運於二零二一年的減值及相關支出港幣四千萬元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。
- 3) 經調整國泰航空股東應佔虧損乃撇除減值及相關支出及企業重組成本後得出。

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變動分析如下：

	港幣百萬元	
二零二一年國泰航空除稅前中期虧損	(4,545)	
<b>收益增加：</b>		
- 客運及貨運收益	2,359	- 客運收益增加百分之一百七十七點六，主要原因是客運量增加百分之一百二十九點七及收益率上升百分之二十一點零。
		- 貨運收益增加，原因是收益率上升百分之六十九點七，其影響因貨運量下跌百分之三十五點七而被略為抵銷。
- 其他服務及收回款項	(82)	- 貨運相關收入及疫情相關政府支援減少的影響因飛行常客獎勵計劃的收益增加而被局部抵銷。
<b>成本減少：</b>		
- 員工	643	- 因員工人數下跌而減少。
- 機上服務及乘客開支	(26)	- 因客運量上升而增加。
- 著陸、停泊及航線開支	(11)	- 機組人員檢疫開支增加，因貨物處理成本下降而被抵銷。
- 燃油(包括對沖收益)	(95)	- 燃油對沖錄得收益及耗油量減少，將油價升幅局部抵銷。
- 飛機維修	358	- 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)	157	- 較少租用飛機及折舊減少。
- 其他項目(包括佣金)	(302)	- 滙兌虧損增加。
<b>二零二二年國泰航空除稅前中期虧損</b>	<b>(1,544)</b>	

## 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	
	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 港幣百萬元
燃油成本總額	<b>4,618</b>	2,937
燃油對沖收益	<b>(1,988)</b>	(625)
燃油成本淨額	<b>2,630</b>	2,312

燃油成本增加，原因是平均飛機燃油價格上升百分之八十五點一，其影響因耗油量減少百分之十六點零而略為抵銷。

## 財務狀況

於二零二二年六月三十日的財務狀況。參考二零二一年十二月三十一日的比較期。

- 截至二零二二年六月三十日止六個月物業、廠房及設備增加港幣十八億八千二百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣十七億五千一百萬元、土地及樓宇港幣二千萬元及其他設備港幣一億一千一百萬元。
- 借款減至港幣八百三十二億一千七百萬元，減幅為百分之七點四。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款減少百分之六點九至港幣六百八十一億九千七百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，在計及衍生工具交易後，其中百分之四十二為定息借款。
- 於二零二二年六月三十日可動用的無限制用途流動資金合共港幣二百六十七億零一百萬元，包括流動資金港幣一百七十二億八千九百萬元及已承擔的未動用信貸港幣九十五億三千萬元，並扣除已抵押資金港幣一億一千八百萬元。

- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之六點六至港幣六百五十九億二千八百萬元。撇除之前歸納為營業租賃的租賃負債後，借款淨額減少百分之五點七至港幣五百零九億零八百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之五點三至港幣六百八十四億三千七百萬元，原因是期內集團錄得港幣四十九億九千九百萬元的虧損，但因其他全面收益增加港幣十一億九千二百萬元而被局部抵銷。
- 撇除之前歸納為營業租賃的租賃負債後，債務淨額股份比例由零點七五倍減至零點七四倍（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，於二零二二年六月三十日及二零二一年十二月三十一日的債務淨額股份比例分別為零點九六倍及零點九八倍。
- 有關發行股本證券所得款項的用途（包括可轉換為股本證券的證券）：
  - 於二零二零年進行價值港幣三百一十一億元的供股及發行優先股及認股權證。港幣九十六億元未動用款項已結轉至二零二二年一月一日，於二零二二年六月三十日仍未動用。集團擬根據公司之前披露的意圖將港幣九十六億元用於一般企業用途。
- 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《二零二一年報告書》。

# 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22頁至第41頁國泰航空有限公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)的中期財務報告,此中期財務報告包括於二零二二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,使我們相信於二零二二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

二零二二年八月十日

# 簡明財務報表

## 綜合損益及其他全面收益表

截至二零二二年六月三十日止六個月 — 未經審核

	附註	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 港幣百萬元	二零二二年 美元百萬元	二零二一年 美元百萬元
<b>收益</b>					
客運服務		2,086	748	267	96
貨運服務		13,830	12,702	1,773	1,628
其他服務及收回款項		2,635	2,404	338	308
<b>收益總額</b>		<b>18,551</b>	<b>15,854</b>	<b>2,378</b>	<b>2,032</b>
<b>開支</b>					
員工		(5,057)	(5,746)	(648)	(737)
機上服務及乘客開支		(166)	(141)	(21)	(18)
著陸、停泊及航線開支		(2,305)	(2,293)	(296)	(294)
燃油（包括對沖收益）		(2,630)	(2,312)	(337)	(296)
飛機維修		(1,414)	(1,798)	(181)	(230)
飛機折舊及租金		(4,966)	(5,234)	(637)	(671)
其他折舊、攤銷及租金		(1,221)	(1,198)	(157)	(154)
其他		(2,045)	(1,664)	(262)	(213)
<b>營業開支</b>		<b>(19,804)</b>	<b>(20,386)</b>	<b>(2,539)</b>	<b>(2,613)</b>
<b>未計非經常性項目的營業虧損</b>		<b>(1,253)</b>	<b>(4,532)</b>	<b>(161)</b>	<b>(581)</b>
企業重組成本	22	-	(403)	-	(52)
減值及相關支出	22	-	(500)	-	(64)
<b>營業虧損</b>	4	<b>(1,253)</b>	<b>(5,435)</b>	<b>(161)</b>	<b>(697)</b>
財務支出		(1,386)	(1,307)	(178)	(167)
財務收入		17	58	2	7
財務支出淨額	5	(1,369)	(1,249)	(176)	(160)
應佔聯屬公司虧損		(2,726)	(1,509)	(349)	(193)
<b>除稅前虧損</b>		<b>(5,348)</b>	<b>(8,193)</b>	<b>(686)</b>	<b>(1,050)</b>
稅項	6	349	629	45	80
<b>本期虧損</b>		<b>(4,999)</b>	<b>(7,564)</b>	<b>(641)</b>	<b>(970)</b>
應佔					
國泰航空普通股股東		(5,299)	(7,858)	(679)	(1,007)
國泰航空優先股股東		300	293	38	37
非控股權益		-	1	-	-
<b>本期虧損</b>		<b>(4,999)</b>	<b>(7,564)</b>	<b>(641)</b>	<b>(970)</b>
<b>每股普通股虧損</b>					
基本及攤薄	7	(82.3)仙	(122.1)仙	(10.6)仙	(15.6)仙
本期虧損		(4,999)	(7,564)	(641)	(970)
<b>其他全面收益</b>					
現時或其後可能重新歸類至損益的項目：					
現金流量對沖		1,981	3,251	254	417
應佔聯屬公司其他全面收益		149	162	19	21
海外業務換算產生的滙兌差額		(938)	251	(120)	32
<b>本期除稅後其他全面收益</b>	8	<b>1,192</b>	<b>3,664</b>	<b>153</b>	<b>470</b>
<b>本期全面收益總額</b>		<b>(3,807)</b>	<b>(3,900)</b>	<b>(488)</b>	<b>(500)</b>
<b>應佔全面收益總額</b>					
國泰航空普通股股東		(4,107)	(4,194)	(526)	(537)
國泰航空優先股股東		300	293	38	37
非控股權益		-	1	-	-
		<b>(3,807)</b>	<b>(3,900)</b>	<b>(488)</b>	<b>(500)</b>

財務報表的編製及列述以國泰航空的功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

第26頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。



## 綜合財務狀況表

二零二二年六月三十日結算 — 未經審核

	附註	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 十二月三十一日 港幣百萬元	二零二二年 六月三十日 美元百萬元	二零二一年 十二月三十一日 美元百萬元
<b>資產及負債</b>					
<b>非流動資產及負債</b>					
物業、廠房及設備	9	120,024	123,990	15,388	15,896
無形資產	10	14,966	15,035	1,919	1,928
於聯屬公司的投資	11	20,906	24,532	2,680	3,145
其他長期應收款項及投資		3,491	3,327	447	427
遞延稅項資產		987	846	127	108
		<b>160,374</b>	167,730	<b>20,561</b>	21,504
計息負債	12	(63,928)	(67,504)	(8,196)	(8,655)
其他長期應付款項	13	(2,548)	(3,441)	(327)	(441)
其他長期合約負債		(213)	(478)	(27)	(61)
遞延稅項負債		(9,685)	(9,820)	(1,242)	(1,259)
		<b>(76,374)</b>	(81,243)	<b>(9,792)</b>	(10,416)
<b>非流動資產淨值</b>		<b>84,000</b>	86,487	<b>10,769</b>	11,088
<b>流動資產及負債</b>					
存貨		1,373	1,269	176	163
貿易及其他應收款項	14	8,148	8,296	1,045	1,064
待出售資產		11	48	1	6
流動資金	15	17,289	19,284	2,217	2,472
		<b>26,821</b>	28,897	<b>3,439</b>	3,705
計息負債	12	(19,289)	(22,350)	(2,473)	(2,865)
貿易及其他應付款項	16	(10,092)	(10,095)	(1,294)	(1,294)
合約負債		(10,361)	(7,925)	(1,328)	(1,016)
稅項		(2,637)	(2,765)	(338)	(355)
		<b>(42,379)</b>	(43,135)	<b>(5,433)</b>	(5,530)
<b>流動負債淨額</b>		<b>(15,558)</b>	(14,238)	<b>(1,994)</b>	(1,825)
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>144,816</b>	153,492	<b>18,567</b>	19,679
<b>資產淨值</b>		<b>68,442</b>	72,249	<b>8,775</b>	9,263
<b>資本及儲備</b>					
股本	17	48,322	48,322	6,195	6,195
儲備		20,115	23,922	2,579	3,067
國泰航空股東應佔資金		<b>68,437</b>	72,244	<b>8,774</b>	9,262
非控股權益		5	5	1	1
<b>股東權益總額</b>		<b>68,442</b>	72,249	<b>8,775</b>	9,263

財務報表的編製及列述以國泰航空的功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。  
第26頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

## 綜合現金流量表

截至二零二二年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 港幣百萬元	二零二二年 美元百萬元	二零二一年 美元百萬元
<b>營業業務</b>				
業務產生的現金	<b>6,993</b>	2,423	<b>897</b>	311
已收利息	<b>16</b>	34	<b>2</b>	4
已付利息	<b>(1,071)</b>	(807)	<b>(137)</b>	(103)
已付稅項	<b>(302)</b>	(225)	<b>(39)</b>	(29)
<b>來自營業業務的現金流入淨額</b>	<b>5,636</b>	1,425	<b>723</b>	183
<b>投資業務</b>				
除現金及視同庫存現金外的流動資金增加淨額	<b>(278)</b>	(1,121)	<b>(36)</b>	(144)
出售物業、廠房及設備所得款項	<b>27</b>	40	<b>3</b>	5
其他長期應收款項及投資增加淨額	<b>(26)</b>	(8)	<b>(3)</b>	(1)
物業、廠房及設備及無形資產支出	<b>(1,379)</b>	(1,016)	<b>(177)</b>	(130)
已收聯屬公司股息	<b>1,006</b>	–	<b>129</b>	–
(借款予)/償還聯屬公司借款淨額	<b>(16)</b>	93	<b>(2)</b>	12
<b>投資業務的現金流出淨額</b>	<b>(666)</b>	(2,012)	<b>(86)</b>	(258)
<b>融資業務</b>				
新融資	<b>4,173</b>	13,022	<b>535</b>	1,669
借款及租賃還款	<b>(11,381)</b>	(9,370)	<b>(1,459)</b>	(1,201)
<b>融資業務的現金(流出)/流入淨額</b>	<b>(7,208)</b>	3,652	<b>(924)</b>	468
<b>現金及視同庫存現金(減少)/增加淨額</b>	<b>(2,238)</b>	3,065	<b>(287)</b>	393
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	<b>8,573</b>	6,166	<b>1,099</b>	790
滙兌差額的影響	<b>(35)</b>	(1)	<b>(4)</b>	–
<b>於六月三十日結算的現金及視同庫存現金</b>	<b>6,300</b>	9,230	<b>808</b>	1,183

財務報表的編製及列述以國泰航空的功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

第26頁至41頁附註為此財務報表的一部分。

## 綜合股東權益變動表

截至二零二二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
二零二二年一月一日的結餘	48,322	526	19,724	(153)	2,174	1,651	72,244	5	72,249
截至二零二二年六月三十日止 六個月的股東權益變動：									
本期虧損	-	-	(4,999)	-	-	-	(4,999)	-	(4,999)
其他全面收益	-	-	-	-	1,981	(789)	1,192	-	1,192
<b>本期全面收益總額</b>	-	-	<b>(4,999)</b>	-	<b>1,981</b>	<b>(789)</b>	<b>(3,807)</b>	-	<b>(3,807)</b>
二零二二年六月三十日的結餘	48,322	526	14,725	(153)	4,155	862	68,437	5	68,442
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：									
該期虧損	-	-	(7,565)	-	-	-	(7,565)	1	(7,564)
其他全面收益	-	-	-	-	3,251	413	3,664	-	3,664
<b>該期全面收益總額</b>	-	-	<b>(7,565)</b>	-	<b>3,251</b>	<b>413</b>	<b>(3,901)</b>	<b>1</b>	<b>(3,900)</b>
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

第26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。本報告獲許可於二零二二年八月十日發表。

與截至二零二一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。截至二零二一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二零二一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下述於集團本會計期的《香港財務報告準則》修訂本。

- 《香港會計準則》第37號修訂本「虧損性合約 — 履行合約的成本」

#### **《香港會計準則》第37號修訂本「虧損性合約 — 履行合約的成本」**

此修訂要求確認虧損合約的預期損失應包括對遞增成本和直接成本分配的估算。該項準則過去只指明包括遞增成本。此修訂令進行虧損合同評估的會計政策出現變動。集團已評估於二零二二年一月一日存在的合同，並確定此項變動不會對二零二二年一月一日的期初權益結餘造成影響。

### 3. 分部資料

#### (a) 分部業績

	截至二零二二年六月三十日止六個月					
	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	總額 港幣百萬元
<b>溢利或虧損</b>						
銷售予外界客戶	16,435	34	1,664	418		18,551
分部之間的銷售	206	-	3	637		846
分部收益	16,641	34	1,667	1,055		19,397
分部(虧損)/溢利	(578)	(770)	458	(363)		(1,253)
財務支出淨額	(966)	(195)	-	(208)		(1,369)
	(1,544)	(965)	458	(571)		(2,622)
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(2,726)	(2,726)
除稅前(虧損)/溢利	(1,544)	(965)	458	(571)	(2,726)	(5,348)
稅項	43	141	(75)	(3)	243	349
本期(虧損)/溢利	(1,501)	(824)	383	(574)	(2,483)	(4,999)
非控股權益	-	-	-	-	-	-
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	(1,501)	(824)	383	(574)	(2,483)	(4,999)

	截至二零二一年六月三十日止六個月					
	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	總額 港幣百萬元
<b>溢利或虧損</b>						
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)

(i) 國泰航空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。

#### (b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 (重列) 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
– 香港、台灣及中國內地	12,599	10,848
– 日本及韓國	1,283	1,015
美洲	1,203	1,116
西南太平洋	261	338
歐洲	654	465
東南亞	1,923	1,439
南亞、中東及非洲	628	633
	<b>18,551</b>	15,854

按地域分析的分部業績因《二零二一年報告書》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	
	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 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	2,428	2,693
– 擁有	3,387	3,503
無形資產攤銷	298	267
減值		
– 物業、廠房及設備	–	763
短期租賃及低價值資產租賃的相關支出	24	12
確認與新型冠狀病毒疫情有關的租金優惠	(113)	(178)
出售物業、廠房及設備的盈利淨額	(10)	(9)
出售無形資產的虧損	–	5
已支出的存貨成本	268	287
滙兌差額淨額	295	(25)
核數師酬金	8	8
非上市投資的股息收入	(26)	(26)

#### 5. 財務支出淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
– 租賃負債按攤銷成本列賬	453	455
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	162	171
– 毋須於五年內全部清還	152	196
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	330	176
– 毋須於五年內全部清還	157	192
	1,254	1,190
來自流動資金的虧損 / (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	97	(21)
– 銀行存款及其他	(17)	(37)
	80	(58)
公允值變動：		
– 衍生金融工具虧損	35	117
	1,369	1,249

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五千五百萬元（二零二一年：港幣九百萬元）。

## 6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	71	73
– 海外稅	41	23
– 歷年撥備不足	16	15
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	(477)	(740)
	<b>(349)</b>	(629)

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（二零二一年：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

	二零二二年			二零二一年		
	虧損 <sup>(a)</sup> 港幣百萬元	加權平均 普通股股份數目	每股金額港仙	虧損 <sup>(a)</sup> 港幣百萬元	加權平均 普通股股份數目	每股金額 港仙
<b>每股普通股基本及攤薄虧損</b>	<b>(5,299)</b>	<b>6,437,200,203</b>	<b>(82.3)</b>	(7,858)	6,437,200,203	(122.1)

(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。

(b) 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。公司於二零二二年及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，且截至二零二二年及二零二一年六月三十日止期內概無其他可攤薄的潛在普通股，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	
	二零二二年 港幣百萬元	二零二一年 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於期內確認的盈利	4,082	3,682
– 轉撥至損益的盈利	(1,897)	(84)
– 遞延稅項	(204)	(347)
應佔聯屬公司其他全面收益	149	162
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於期內確認的(虧損)/盈利	(938)	251
本期其他全面收益	1,192	3,664

## 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	
<b>成本</b>								
二零二二年一月一日的結餘	139,822	60,543	5,359	315	15,191	7,463	20	228,713
增購	1,081	670	20	–	49	61	1	1,882
出售	(662)	(1,406)	(39)	(60)	(74)	(122)	–	(2,363)
重新歸類至待出售資產	–	–	(7)	–	–	–	–	(7)
轉撥	3,608	(3,608)	–	–	21	–	(21)	–
其他使用權資產調整	–	9	–	1	–	42	–	52
二零二二年六月三十日的結餘	143,849	56,208	5,333	256	15,187	7,444	–	228,277
<b>累積折舊及減值</b>								
二零二二年一月一日的結餘	67,688	21,094	4,095	143	8,441	3,262	–	104,723
本期折舊	2,975	1,995	93	23	319	410	–	5,815
出售	(607)	(1,406)	(39)	(32)	(74)	(120)	–	(2,278)
重新歸類至待出售資產	–	–	(7)	–	–	–	–	(7)
轉撥	1,987	(1,987)	–	–	–	–	–	–
二零二二年六月三十日的結餘	72,043	19,696	4,142	134	8,686	3,552	–	108,253
<b>賬面淨值</b>								
二零二二年六月三十日的結餘	71,806	36,512	1,191	122	6,501	3,892	–	120,024
二零二一年十二月三十一日的結餘	72,134	39,449	1,264	172	6,750	4,201	20	123,990

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	無形資產總額 港幣百萬元	預繳款項 港幣百萬元	無形資產及 相關預繳款項總額 港幣百萬元
<b>成本</b>						
二零二二年一月一日的結餘	11,654	8,425	39	20,118	8	20,126
增購	-	219	-	219	10	229
二零二二年六月三十日的結餘	11,654	8,644	39	20,337	18	20,355
<b>累積攤銷及減值</b>						
二零二二年一月一日的結餘	39	5,024	28	5,091	-	5,091
本期攤銷	-	296	2	298	-	298
二零二二年六月三十日的結餘	39	5,320	30	5,389	-	5,389
<b>賬面淨值</b>						
二零二二年六月三十日的結餘	11,615	3,324	9	14,948	18	14,966
二零二一年十二月三十一日的結餘	11,615	3,401	11	15,027	8	15,035

## 11. 於聯屬公司的投資

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 十二月三十一日 港幣百萬元
應佔資產淨值		
- 香港上市	12,210	16,178
- 非上市	5,203	4,721
商譽	3,432	3,588
	20,845	24,487
減：減值虧損	(56)	(56)
	20,789	24,431
聯屬公司所欠借款	117	101
	20,906	24,532

隨著國貨航的經濟權益於截至二零二一年十二月三十一日止年度間被攤薄，自二零二一年九月起集團應佔國貨航業績延遲三個月確認。

集團截至二零二二年六月三十日止六個月的中期業績包括國航及國貨航截至二零二二年三月三十一日止六個月的業績及二零二二年四月一日至二零二二年六月三十日期間任何重大的事故或交易。

集團截至二零二一年六月三十日止六個月的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，以及國貨航截至二零二一年六月三十日止六個月的業績。

國航董事會於二零二二年八月二日批准非公開發行A股股份（「發行」）。是次發行仍有待達成若干條件方可作實。假設落實發行額外股份，國泰航空於國航的持股量或被攤薄。這對集團截至二零二二年六月三十日止六個月的業績並無影響。

## 12. 計息負債

	二零二二年六月三十日		二零二一年十二月三十一日	
	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 <sup>(a)</sup>	13,333	37,861	16,061	39,061
租賃負債	5,956	26,067	6,289	28,443
	<b>19,289</b>	<b>63,928</b>	22,350	67,504

(a) 集團於二零二一年二月五日完成發行港幣六十七億四千萬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。

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：

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 十二月三十一日 港幣百萬元
<b>非流動負債：</b>		
貸款及其他借款	37,861	39,061
租賃負債	26,067	28,443
	<b>63,928</b>	67,504
<b>流動負債：</b>		
貸款及其他借款	13,333	16,061
租賃負債	5,956	6,289
	<b>19,289</b>	22,350
借款總額	<b>83,217</b>	89,854
流動資金	<b>(17,289)</b>	(19,284)
<b>借款淨額</b>	<b>65,928</b>	70,570
國泰航空股東應佔資金	<b>68,437</b>	72,244
<b>債務淨額股份比例</b>	<b>0.96</b>	0.98

為要將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。

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 十二月三十一日 港幣百萬元
借款淨額	65,928	70,570
減：不含資產轉讓元素的租賃負債	(15,020)	(16,591)
<b>經調整借款淨額（撇除不含資產轉讓元素的租賃）</b>	<b>50,908</b>	53,979
<b>經調整債務淨額股份比例（撇除不含資產轉讓元素的租賃）</b>	<b>0.74</b>	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. 貿易及其他應收款項

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 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	3,233	3,919
衍生財務資產 — 當期部分	2,778	1,759
其他應收及預繳款項	2,130	2,615
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	7	3
	<b>8,148</b>	<b>8,296</b>

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 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	3,079	3,441
一至三個月	88	420
三個月以上	66	58
	<b>3,233</b>	<b>3,919</b>

### 15. 流動資金

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 十二月三十一日 港幣百萬元
<b>現金及視用庫存現金</b>		
短期存款及銀行結存	6,300	8,573
<b>其他流動資金</b>		
存放時超過三個月期滿的短期存款	340	1
專業投資管理資金		
– 海外上市債務證券	10,178	10,470
– 銀行存款	353	101
其他流動投資		
– 海外上市債務證券	5	5
– 銀行存款	113	134
流動資金	<b>17,289</b>	<b>19,284</b>

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一億一千三百萬元（二零二一年十二月三十一日：港幣一億三千四百萬元）及債務證券港幣五百萬元（二零二一年十二月三十一日：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。

## 15. 流動資金 (續)

集團可動用的無限制用途資金如下：

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 十二月三十一日 港幣百萬元
流動資金	<b>17,289</b>	19,284
減抵押作部分長期融資的金額		
– 海外上市債務證券	<b>(5)</b>	(5)
– 銀行存款	<b>(113)</b>	(134)
已承擔的未動用信貸	<b>9,530</b>	11,105
集團可動用的無限制用途流動資金	<b>26,701</b>	30,250

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

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	<b>4,508</b>	4,327
衍生財務負債 — 當期部分	<b>29</b>	186
其他應付款項	<b>5,207</b>	5,311
應付聯屬公司賬項	<b>153</b>	55
應付其他關連公司賬項	<b>195</b>	216
	<b>10,092</b>	10,095

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 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	<b>4,042</b>	3,706
– 一至三個月	<b>224</b>	328
– 三個月以上	<b>242</b>	293
	<b>4,508</b>	4,327

## 17. 股本

	二零二二年六月三十日		二零二一年十二月三十一日	
	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				
<b>普通股</b>				
六月三十日 / 十二月三十一日的結餘	<b>6,437,200,203</b>	<b>28,822</b>	6,437,200,203	28,822
<b>優先股</b>				
六月三十日 / 十二月三十一日的結餘	<b>195,000,000</b>	<b>19,500</b>	195,000,000	19,500
		<b>48,322</b>		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。

公司亦於二零二零年八月十二日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或行使認股權證(二零二一年：零)。於二零二二年六月三十日，已發行6,437,200,203股普通股及195,000,000股優先股股份(二零二一年十二月三十一日：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。

截至二零二二年六月三十日止期間應付予優先股股東的股息為港幣三億元(二零二一年：港幣二億九千三百萬元)。

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」。於二零二二年六月三十日的累計股息欠款為港幣十一億二千四百萬元(二零二一年十二月三十一日：港幣八億二千四百萬元)。

公司已延遲派付原定於二零二二年八月十二日到期的股息。累計遞延金額港幣十一億九千七百萬元是關於自發行日(二零二零年八月十二日)起二十四個月計算的股息及任何未付股息的複合影響。

## 18. 股息 (續)

### (b) 應付予普通股股東的股息

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。

於二零二二年六月三十日及二零二一年十二月三十一日尚有股息欠款，因此建議不向普通權益股東派發股息。

二零二二年及二零二一年度內並無宣佈、批准或派付本會計期或上一財政年度應付予普通股股東的股息。

附註18(a)詳列於二零二二年六月三十日的累計股息欠款。

## 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：

	截至二零二二年 六月三十日止六個月		截至二零二一年 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	27	7	17	6
飛機維修	301	619	388	499
其他營業開支	58	123	37	122
股息收入	132	26	-	26
財務收入	1	-	2	-
租賃付款	-	21	-	31

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：

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	47,894	52,242
已批准但未訂約	122	3,469
	<b>48,016</b>	55,711

## 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：

	二零二二年 六月三十日 港幣百萬元	二零二一年 十二月三十一日 港幣百萬元
聯屬公司	439	1,164

(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《二零二一年報告書》第129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，向公司同樣徵收五千七百一十二萬歐羅罰款，公司已於二零一七年六月支付該罰款。公司就此項裁決向普通法院提出上訴，而普通法院於二零二二年三月三十日將裁決部分撤銷，公司於二零二二年六月獲退回部分罰款，即一千萬歐羅。公司於二零二二年六月初向歐洲法院提出上訴，預計歐洲法院將於二零二四年中作出最終裁決。

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二零二二年六月三十日及二零二一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：

	二零二二年六月三十日		二零二一年十二月三十一日	
	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	(51,194)	(52,443)	(55,122)	(59,730)

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二零二二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、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。

	二零二二年六月三十日				二零二一年十二月三十一日			
	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
<b>經常性公允值計量</b>								
<b>資產</b>								
按公允值列賬的非上市股本投資	-	-	756	756	-	-	756	756
流動資金								
- 專業投資管理資金	-	10,178	-	10,178	-	10,470	-	10,470
- 其他流動投資	-	5	-	5	-	5	-	5
衍生財務資產	-	3,236	-	3,236	-	2,002	-	2,002
	-	13,419	756	14,175	-	12,477	756	13,233
<b>負債</b>								
衍生財務負債	-	(70)	-	(70)	-	(370)	-	(370)
	-	(70)	-	(70)	-	(370)	-	(370)

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。於二零二二年六月三十日及二零二一年十二月三十一日，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	<b>2022: 7.9-10.0%</b> (2021: 7.9-10.0%)	貼現率越高，公允值越低	<b>2022: +/-0.5%</b> (2021: +/-0.5%)	<b>2022: (26)/29</b> (2021: (26)/29)

截至二零二二年及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並無變動。

## 22. 新型冠狀病毒疫情的影響

新型冠狀病毒疫情繼續影響集團的業務運作和財務狀況。國泰航空於二零二二年六月營運的可載客量為疫情前的百分之十一，可載貨量為疫情前的百分之五十六。

### (a) 流動性及持續營運問題

集團繼續密切管理及監控成本基礎及現金流出。收益較上年同期有所改善，成本並無提高。於本年首六個月間，集團來自營運業務的現金流入淨額為港幣五十六億元（二零二一年六月三十日：流入港幣十四億元）。

集團可動用的無限制用途流動資金於二零二二年六月三十日為港幣二百六十七億元（二零二一年十二月三十一日：港幣三百零三億元）。

管理層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，在預測期間航線受到限制，以及集團整個網絡面對嚴格的檢疫措施影響。因企業重組而減省的成本將繼續令集團受惠，集團亦會繼續盡力維持客運及貨運網絡，並在可行的情況下，盡量增加可載貨量。管理層認為集團持有的無限制用途流動資金足以應付由通過綜合財務報表之日起計至少十二個月的需要。因此管理層總結認為適合按持續營運的基準編製財務報表。

### (b) 資產賬面值

管理層已就下述項目進行減值評估：1) 飛機資產，以及該等資產預計是否可在退役或交還出租方前重新投入實質經濟服務，及2) 將現金產生單位的可收回金額對比其相關賬面值。未有錄得減值。

### (c) 過度對沖

管理層已將對沖工具的數量與對沖項目的相關預測作出比較，最後認為並無過度對沖。

## 22. 新型冠狀病毒疫情的影響 (續)

### (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七億五千萬元 (二零二一年六月三十日：港幣七億一千萬元)，大部分因應新型冠狀病毒疫情而獲得。

港幣一億二千一百萬元 (二零二一年六月三十日：港幣一億五千八百萬元) 的收入支援 (扣除已付罰款) 列示為來自其他服務的收益及收回款項。列於收入項下的金額大部分為收自僱員支援計劃 (包括香港特別行政區政府保就業計劃) 的金額，以及收自世界各地政府的金額。

與成本減省或豁免有關的港幣六億二千九百萬元 (二零二一年六月三十日：港幣五億五千二百萬元) 於相關的成本類別化為淨額。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六億零九百萬元 (二零二一年六月三十日：港幣五億零八百萬元)。截至年底，該等補助並無附帶任何未達成條件或或有事項。

### (e) 新型冠狀病毒相關租金優惠

於截至二零二二年六月三十日止六個月間，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。

所收港幣一億一千三百萬元 (二零二一年六月三十日：港幣一億七千八百萬元) 的租金優惠，是根據《香港財務報告準則》第16號修訂本應用「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」下的可行權宜方法，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一億零六百萬元 (二零二一年六月三十日：港幣一億五千四百萬元)，如上文附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」）附錄十四第二部分《企業管治守則》內所載的所有守則條文。

於二零二一年間，香港聯合交易所有限公司就《企業管治守則》及相關上市規則的變動進行諮詢。該等變動適用於在二零二二年一月一日或之後開始的財政年度，相關變動將反映於公司的《二零二二年報告書》中。

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二零二二年的中期業績。

### 董事資料

董事資料出現下述變動：

1. 夏理遜已辭任 Grosvenor Asia Pacific Limited 獨立非執行董事，自二零二二年三月十四日起生效。
2. 米爾頓已辭任公司的獨立非常務董事，自二零二二年五月十二日起生效。
3. 馬焜圖已獲委任為公司的獨立非常務董事，自二零二二年五月十二日起生效。
4. 孫玉權已獲委任為公司的非常務董事，自二零二二年五月十二日起生效。
5. 趙曉航已辭任公司的非常務董事，自二零二二年五月十二日起生效。
6. 陳智思已卸任行政會議非官守議員召集人，自二零二二年七月一日起生效。

### 董事權益

於二零二二年六月三十日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，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二零二二年六月三十日顯示，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)
<b>好倉</b>			
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	324,205,795	5.03	受控制法團權益(f)
<b>淡倉</b>			
1. 滙豐控股有限公司	172,860,533	2.68	受控制法團權益(f)

註：於二零二二年六月三十日：

- (a) 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：
- (i) 2,896,753,089股直接由太古公司持有；
- (ii) 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。
- (b) 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。
- (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。
- (d) 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。
- (e) (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，將持有本公司經擴大後的普通股股份約百分之六點零八。
- (f) 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二零二二年三月二十五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

