



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

二零二三年中期業績

## 財務及營業撮要

### 集團財務統計數字

		二零二三年	二零二二年	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>43,593</b>	18,551	+135.0%
國泰航空股東應佔溢利/(虧損)	港幣百萬元	<b>4,268</b>	(4,999)	+9,267
每股普通股盈利/(虧損)				
— 基本	港仙	<b>61.5</b>	(82.3)	+143.8
— 攤薄	港仙	<b>55.2</b>	(82.3)	+137.5
每股普通股股息	港元	-	-	-
邊際利潤/(虧損)	%	<b>9.8</b>	(26.9)	+36.7 個百分點
		六月三十日	十二月三十一日	
<b>財務狀況</b>				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	<b>64,490</b>	63,878	+1.0%
借款淨額 <sup>(a)</sup>	港幣百萬元	<b>44,565</b>	58,829	-24.2%
可動用的無限制用途流動資金	港幣百萬元	<b>28,896</b>	27,188	+6.3%
每股普通股的普通股股東資金 <sup>(b)</sup>	港元	<b>7.0</b>	6.7	+4.5%
債務淨額股份比例 <sup>(a)</sup>	倍數	<b>0.69</b>	0.92	-0.23 倍

### 營業統計數字 – 國泰航空

		二零二三年	二零二二年	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>9,628</b>	3,094	+211.2%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	<b>37,053</b>	3,059	+1,111.3%
可用貨物噸千米數(「可用貨運噸千米」)	百萬	<b>6,095</b>	2,801	+117.6%
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	<b>6,969</b>	2,297	+203.4%
每可用座位千米客運收益	港仙	<b>67.5</b>	67.6	-0.1%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	<b>32,308</b>	1,810	+1,685.0%
收入乘客運載人次	千位	<b>7,816</b>	335	+2,233.1%
乘客運載率	%	<b>87.2</b>	59.2	+28.0 個百分點
乘客收益率	港仙	<b>77.4</b>	114.3	-32.3%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	<b>1.76</b>	4.34	-59.4%
貨運收入噸千米數(「貨運收入噸千米」)	百萬	<b>3,886</b>	2,123	+83.0%
運載貨物	千噸	<b>651</b>	526	+23.8%
貨物運載率	%	<b>63.8</b>	75.8	-12.0 個百分點
貨物收益率	港元	<b>2.76</b>	5.72	-51.7%
每可用噸千米成本(連燃油) <sup>(c)</sup>	港元	<b>3.35</b>	5.88	-43.0%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	<b>1,689</b>	1,772	-4.7%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	<b>1,222</b>	1,316	-7.1%
每可用噸千米成本(除燃油) <sup>(c)</sup>	港元	<b>2.34</b>	5.19	-54.9%
每可用噸千米基本 <sup>(d)</sup> 成本(除燃油)	港元	<b>2.56</b>	5.19	-50.7%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	<b>1,783</b>	735	+142.6%
每員工可用噸千米	千位	<b>569</b>	191	+197.9%
飛機使用量(包括停泊的飛機)	每日時數	<b>6.7</b>	2.2	+204.5%
航班準時表現	%	<b>79.7</b>	82.9	-3.2 個百分點
機隊平均機齡	年	<b>11.0</b>	11.3	-0.3 年

- (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三百二十一億四千三百萬元及零點五零倍（二零二二年十二月三十一日：港幣四百五十億六千四百萬元及零點七一倍）。詳情載於簡明財務報表附註 9。
- (b) 普通股股東資金是在扣除優先股本港幣一百九十五億元及於二零二三年六月三十日港幣二億二千三百萬元（二零二二年十二月三十一日：港幣十四億三千八百萬元）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除以可用噸千米。
- (d) 基本成本撇除非經常性項目。

**機隊資料<sup>(a)</sup>**

飛機類型	二零二三年六月三十日各機隊的數目			總數	平均機齡	訂購架數 <sup>(c)</sup>			總數	營業租賃期滿架數 <sup>(b)</sup>					
	租賃 <sup>(b)</sup>					'23	'24	'25及之後		'23	'24	'25	'26	'27	'28及之後
	擁有	籌資	營業												
<b>國泰航空：</b>															
A320-200	4 <sup>(d)</sup>			4	19.8										
A321-200	2			2	19.7										
A321-200neo	4	3	5	12	1.2	4			4				5		
A330-300	35	4	4	43	14.8					2	2				
A350-900	19	7	2	28	5.6	2 <sup>(e)</sup>			2				2		
A350-1000	11	7		18	3.6										
747-400ERF 貨機	6			6	14.5										
747-8F 貨機	8	6		14	10.4										
777-300	17			17	21.7										
777-300ER	30		9	39	10.6					3	2	4			
777-9								21	21						
<b>總數</b>	<b>136</b>	<b>27</b>	<b>20</b>	<b>183</b>	<b>11.0</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>7</b>		
<b>香港快運：</b>															
A320-200			5	5	11.0					1	4				
A320-200neo			10	10	4.3								10		
A321-200			11	11	5.7						1	2	8		
A321-200neo		1 <sup>(f)</sup>		1	0.3	3	8	4	15						
<b>總數</b>		<b>1</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>6.0</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>		
<b>華民航空<sup>(g)(h)</sup>：</b>															
A300-600F 貨機			8	8	18.2					2	6				
A330-243F 貨機			2	2	11.5							2			
A330-300P2F 貨機			5	5	13.3							3	2		
<b>總數</b>			<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15.7</b>					<b>2</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>2</b>		
<b>總數合計</b>	<b>136</b>	<b>28</b>	<b>61</b>	<b>225</b>	<b>10.7</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>25</b>	<b>42</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>13</b>		

- (a) 於二零二三年六月三十日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。
- (b) 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。
- (c) 於二零二三年首六個月，國泰航空接收了五架新飛機，而香港快運則接收了一架新飛機。集團預期於二零二三年下半年再接收五架新飛機。集團相信，以其於二零二三年六月三十日可動用的無限制用途流動資金，加上隨時準備進入貸款及債務資本市場，集團具有充足的融資能力，為此項重要的機隊投資提供資金。
- (d) 一架空中巴士 A320-200 型飛機於二零二三年八月轉移至香港快運。
- (e) 一架空中巴士 A350-900 型飛機於二零二三年七月接收。
- (f) 飛機由國泰航空籌資租賃，並轉租予香港快運。
- (g) 華民航空營運的貨機有關的合約安排並不構成《香港財務報告準則》第 16 號所指的租賃。
- (h) 計劃在二零二三年至二零二四年間退還八架空中巴士 A300-600F 型貨機，以八架二手空中巴士 A330F 型貨機取代，讓華民航空至少在二零二四年前維持同樣十五架飛機的機隊規模。

## 主席致函

香港及中國內地全面通關後，我們積極重建香港國際航空樞紐的航班網絡，國泰集團於二零二三年上半年表現良好。我們以港為家，一直聚焦於增加更多航班及更多航點，以滿足日益上升的客運需求，我們亦已就此取得良好進展。

集團的可載客量於三月已達至疫情前的百分之五十，服務七十個航點，並一直繼續增加可載客量。此外，客運航班提供的腹艙載貨空間增加，讓我們可以為貨運客戶提供更多選擇。因此，集團旗下航空公司的表現持續改善。

國泰集團（包括航空公司、附屬公司及聯屬公司）於二零二三年上半年錄得應佔溢利港幣四十二億六千八百萬元（二零二二年上半年：虧損港幣四十九億九千九百萬元），其中包括一筆過非現金收入港幣十九億元。二零二三年上半年每股普通股盈利為港幣六十一點五仙（二零二二年上半年：每股普通股虧損港幣八十二點三仙）。

集團旗下航空公司及附屬公司在撇除特殊項目後，於二零二三年上半年錄得應佔溢利港幣四十七億六千三百萬元（二零二二年上半年：虧損港幣二十五億一千六百萬元）。同時，來自聯屬公司的業績（大部分為延遲三個月確認）錄得應佔虧損港幣二十六億三千二百萬元（二零二二年上半年：虧損港幣二十四億八千三百萬元）。

### **國泰航空的業務表現**

二零二三年上半年，國泰航空的客運收益增至港幣二百五十億一千三百萬元，較二零二二年同期增加百分之一千一百零九點五。以可用座位千米計算的可載客量增加百分之一千一百一十一點三，而以收入乘客千米計算的客運量則增加百分之一千六百八十五點零。二零二三年上半年運載乘客共七百八十萬人次，平均每日載客四萬三千一百八十四人次，較二零二二年上半年增加百分之二千二百三十三點一。運載率為百分之八十七點二，而二零二二年上半年則為百分之五十九點二。

二零二三年上半年錄得的貨運收益為港幣一百零七億四千一百萬元，較二零二二年同期減少百分之十一點六，反映全球航空貨運市場較為疲弱。以可用貨運噸千米計算的可載貨量上升百分之一百一十七點六。以貨運收入噸千米計算的貨運量上升百分之八十三點零，整體載貨噸數增加百分之二十三點八至六十五萬一千噸。運載率為百分之六十三點八，二零二二年上半年則為百分之七十五點八。收益率下跌百分之五十一點七至港幣二點七六元。

國航於一月完成發行 A 股股份後，集團於國航的持股量被攤薄，並因此於二零二三年上半年確認港幣十九億元的一筆過非現金收入。

成本隨著我們營運更多航班而增加。二零二三年上半年的非燃油成本為港幣二百四十六億三千九百萬元，較二零二二年同期增加百分之五十三點五。國泰航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零二二年上半年增加港幣六十億八千五百萬元（或百分之一百四十七點八）。

在增加航班的同時，我們亦提升顧客的服務體驗，包括重開多個機場貴賓室，恢復若干航線上的頭等客艙服務，以及推出全新的優質餐飲選擇。我們明白顧客非常重視這些升級的服務體驗。

### 附屬公司及聯屬公司的業務表現

香港快運於二零二三年上半年錄得溢利港幣三億三千三百萬元（二零二二年上半年：虧損港幣八億二千四百萬元）。該公司受惠於強勁的旅遊需求，尤以亞洲的短途航點為甚，並在四月恢復其班次至疫情前每周超過四百二十班航班的水平。

華民航空於二零二三年上半年錄得溢利港幣四億零二百萬元（二零二二年上半年：港幣三億八千三百萬元），其業績一直保持穩健。

儘管集團旗下為航空公司提供服務的附屬公司於二零二三年上半年的業務較二零二二年同期有所改善，但部分附屬公司因利息支出較高，因此在運輸量上升的情況下，其財務業績仍有所倒退。

來自聯屬公司的虧損較二零二二年上半年增加。錄得虧損主要是因為疫情在二零二二年第四季造成的影響反映在我們延遲三個月呈報的上半年度業績。

### 財務狀況

集團在二零二三年一直維持經營正現金流，於二零二三年六月三十日可動用的無限制用途流動資金餘額為港幣二百八十九億元。

六月六日，我們宣佈無需動用香港特別行政區（香港特區）政府提供的港幣七十八億元的過渡貸款融資，該項融資於二零二三年六月八日到期。

集團於二零二三年六月三十日就香港特區政府持有的優先股支付遞延股息港幣十五億二千四百萬元，以付清截至當前的所有未付股息。集團擬於到期時派付所有到期的優先股股息。

我們衷心感謝政府及股東於疫情期間及疫情過後均一直給予支持。

### 前景

雖然我們仍然在重建之旅上繼續努力，但二零二三年首六個月的業績證明了我們正朝著正確的方向前行。此外，集團計劃於二零二三年底前贖回百分之五十的優先股，贖回價超過港幣九十七億五千萬元，並待建議股本削減完成後，及視乎屆時的集團業務運作，於二零二四年七月底贖回餘下優先股，進一步證明我們已步上正軌。

重建香港國際航空樞紐的航班網絡仍然是我們的首要任務。集團的可載客量有望於二零二三年底達至疫情前百分之七十，服務八十個航點，並有信心於二零二四年底達至疫情前百分之一百。

儘管我們很高興於享負盛名的行業排行之中，重返全球最佳航空公司之前十位，但明白到整個航空業均面對重重挑戰，令我們難以提供顧客期望的最高水準服務。我們仍然致力投資國泰，為顧客帶來更佳體驗，同時期望於不久的將來推出更多嶄新的機艙產品。

貨運業務方面，與過去三年的卓越表現相比，預期業務將繼續放緩。然而，我們預計業務於二零二三年下半年會保持穩健表現，並隨著踏入傳統旺季，第三季度末的載貨噸數將有所改善。

我們對以國泰為中心的香港國際航空樞紐的長遠未來仍然充滿信心，在國家「十四五」規劃下，香港國際航空樞紐在國家整體發展中擔當重要角色。三跑道系統於二零二四年底在香港國際機場全面投入運作，以及大灣區作為香港延伸市場所帶來的巨大潛力，均令我們對未來感到非常樂觀。我們亦將繼續支持各宣傳活動及大型盛事，讓香港登上世界舞台，並吸引遊客探索香港。

## 致謝

我謹代表國泰感謝所有顧客在我們努力增加並改善服務期間對我們一直給予支持。在過去半年，我們非常高興接待眾多再次選乘我們航班的乘客，並期待在未來的幾個月、甚至幾年將繼續接待更多乘客。

此外，我亦衷心感謝各位員工在過去數年極具挑戰的環境中默默耕耘。全賴他們的熱誠幹勁及盡心服務，讓我們在重建國泰方面取得了重大進展。我們已宣佈發放最高為六星期合資格酬金的特別酬謝金，此舉深受好評，及後將於二零二三年至二零二五年為員工推出一項新的利潤分享計劃。

雖然重建國泰的復常之路仍然很漫長，但我們已步上正軌。我們的願景是成為全球最傑出服務品牌之一，在我們努力實現願景同時，亦堅定不移致力為香港的持續發展作出貢獻。

主席

賀以禮

香港，二零二三年八月九日

## 業務回顧

### 可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空

	可運載量 可用座位千米/ 可用貨運噸千米(百萬)*			運載率(%)			收益率
	二零二三年	二零二二年	變幅	二零二三年	二零二二年	變幅	變幅
<b>客運服務</b>							
美洲	<b>8,983</b>	936	<b>+859.7%</b>	<b>94.8</b>	72.7	<b>+22.1</b> 個百分點	<b>-21.3%</b>
歐洲	<b>8,807</b>	774	<b>+1,037.9%</b>	<b>92.4</b>	76.6	<b>+15.8</b> 個百分點	<b>-37.4%</b>
北亞	<b>7,179</b>	594	<b>+1,108.6%</b>	<b>78.3</b>	27.7	<b>+50.6</b> 個百分點	<b>-52.9%</b>
東南亞	<b>5,203</b>	207	<b>+2,413.5%</b>	<b>82.1</b>	49.4	<b>+32.7</b> 個百分點	<b>-40.2%</b>
西南太平洋	<b>5,097</b>	480	<b>+961.9%</b>	<b>83.8</b>	50.9	<b>+32.9</b> 個百分點	<b>-39.2%</b>
南亞、中東及非洲	<b>1,784</b>	68	<b>+2,523.5%</b>	<b>83.2</b>	38.8	<b>+44.4</b> 個百分點	<b>-31.4%</b>
<b>整體</b>	<b>37,053</b>	3,059	<b>+1,111.3%</b>	<b>87.2</b>	59.2	<b>+28.0</b> 個百分點	<b>-32.3%</b>
<b>貨運服務</b>	<b>6,095</b>	2,801	<b>+117.6%</b>	<b>63.8</b>	75.8	<b>-12.0</b> 個百分點	<b>-51.7%</b>

\* 客運服務的可運載量以可用座位千米數（「可用座位千米」）計算，貨運服務的可運載量則以可用貨物噸千米數（「可用貨運噸千米」）計算。

## 客運服務

### 市場

#### 首要市場 - 香港及大灣區

- 我們先後於二月及三月重開深受歡迎的香港國際機場貴賓室玲瓏堂及寰宇堂—商務貴賓室。
- 我們夥拍本地米芝蓮星級食府都爹利會館，為頭等客艙及商務客艙設計了全新菜單，在航班上的「港式滋味」餐膳概念加入新菜式，發揚香港的飲食傳統。乘客可於從香港出發的指定航班上品嚐全新菜單。

### 美洲

- 我們自三月起恢復於若干洛杉磯航班上的頭等客艙服務。
- 我們宣佈芝加哥航班服務將會於十月三日起恢復每周三班往返香港，進一步擴闊我們的北美航線網絡。
- 位於溫哥華機場的貴賓室已於六月重開。
- 於二零二三年六月三十日，我們營運航班服務美洲六個航點。

### 歐洲

- 我們陸續增加多條歐洲航線的航班班次。於四月，我們更恢復提供每日最多五班往返熱門的倫敦希斯路航班。
- 於二零二三年六月三十日，我們營運航班服務歐洲九個航點。

### 北亞

- 香港與中國內地之間的免檢疫旅遊於一月八日恢復。往返中國內地的航班需求於上半年持續強勁，當中包括往返香港的客運量及途經香港樞紐的過境客運量。我們繼續逐步增加覆蓋中國內地的航班及航點。
- 二零二三年首幾個月，往返日本、南韓及台灣地區的客運航班因當地實施旅遊限制而受到影響，日本政府更對每間航空公司從香港飛往日本的航班數目實施限制。我們樂意見到該等地方撤銷旅遊限制，顧客需求隨後亦有正面增長。

- 前往西安及溫州的航班先後於一月及二月復航，而前往上海（虹橋）、海口及名古屋的航班則於三月復航。
- 東京（成田）機場貴賓室於二月在新地點重開，而位於北京機場的貴賓室於三月重開。
- 我們自三月起恢復於若干北京航班上的頭等客艙服務。
- 為了迎接夏季旅遊高峰月份，我們已逐步增加往返日本這個熱門市場的航班。我們於六月每周營運超過一百班往返日本五個城市、六個機場的航班。
- 往返台北與東京（成田）之間以及往返台北與大阪之間的熱門不停站航線已分別於五月及六月復航。
- 於二零二三年六月三十日，我們營運航班服務北亞二十五個航點。

## 東南亞

- 前往布吉的航班於一月復航。
- 新加坡機場的貴賓室於二月重開，而位於曼谷及馬尼拉的機場貴賓室則於三月重開。
- 齋戒月於四月中結束後，由印尼出發的航班需求激增，我們相應地為顧客增加了航班。
- 於二零二三年六月三十日，我們營運航班服務東南亞十三個航點。

## 西南太平洋

- 我們宣佈將於十二月十六日起，恢復往返新西蘭基督城的季節性航班，是我們自疫情以來首個恢復的季節性航班。
- 於二零二三年六月三十日，我們營運航班服務西南太平洋五個航點。

## 南亞、中東及非洲

- 我們宣佈將於八月一日起恢復每周三班往返香港及約翰內斯堡的航班，再度連接香港與非洲兩地。
- 於二零二三年六月三十日，我們營運航班服務南亞、中東及非洲六個航點。

## 貨運服務

- 中國內地年初重新開放邊境是一個積極的進展，令跨境陸路貨運服務增加。
- 國泰貨運及國泰貨運一貨運站分別為首家使用東莞「香港國際機場物流園」的空運公司及貨運站營運商，讓我們能夠為客戶提供無縫海空聯運，將貨物由大灣區直接運往香港國際機場作出口空運。
- 二月，我們宣佈推出「國泰貨運」（Cathay Cargo），重塑貨運業務的品牌。此舉令國泰貨運與主品牌國泰及其所有附屬品牌同氣連枝，抱著共同宗旨和核心價值，向著同一願景啟航。國泰貨運在六月推出全新品牌宣傳活動「We Know How」，展示員工的專業知識及提供領先業界的服務所用的技術。我們亦為首架換上全新國泰貨運塗裝的貨機揭幕。
- 國泰貨運進一步提升其綜合郵件空運平台「國泰一郵件運送」，以先進的數碼方案重整郵件空運流程。「國泰一郵件運送」在貨運透明度、可靠性及速度等方面，為世界各地郵政局提供卓越的服務體驗。
- 二零二三年三月，香港國際機場再度蟬聯二零二二年全球最繁忙的貨運機場。國泰作為以港為家的航空公司，對維繫香港貨運樞紐作出的貢獻深感自豪，並承諾致力重建香港國際航空樞紐的地位。
- 國泰貨運獲宣佈為二零二四年國際貨運研討會(WCS)的主辦航空公司，研討會由國際航空運輸協會（IATA）所舉辦，將於三月十二日至十四日於香港舉行。
- 我們為網上訂艙平台「訂艙易」進行升級以提升客戶體驗。升級後的平台讓客戶可以一次預訂多達十六次訂艙，不必每次就每批貨運重複訂艙。

- 國泰貨運及國泰貨運一貨運站於六月獲國際航空運輸協會獨立驗證卓越中心（CEIV）鋰電池認證，反映我們在特別空運方案的持續投資。我們將堅守行業內最嚴格的標準，進一步提升安全處理和運送鋰電池的能力。

## 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。換言之，我們期望令顧客的生活變得更富姿彩，並透過我們的產品及服務，為香港和中國內地社會增值。我們將全新焦點繼續放在顧客身上。為達成使命，我們決心成為全球最傑出服務品牌之一。

- 我們將網上國泰購物平台由全里數兌換平台轉型為電子商務網站。顧客現在可以現金支付並獲得更多優惠，包括以現金消費可賺取高達每港幣三元兌一里數。
- 國泰推出了煥然一新的旅遊生活品味刊物—《國泰》雜誌，為顧客在航班上和旅途中呈獻啟發靈感的篇章。《國泰》雜誌設有專題介紹香港和大灣區的最新資訊，並配合國泰發展成為尊尚旅遊生活品牌，涵蓋旅遊及假期、身心健旅、餐飲和購物等精選內容。
- 我們推出國泰與 **Start From Zero** 系列，當中包括精美的麻將套裝及特別版升級再造備餐間收納箱，兩者均以循環再造木材手工精製。此系列是與香港木工設計室 **Start From Zero** 攜手合作推出，是國泰精選系列之一。
- 我們不斷努力提高大眾對我們餐飲服務的認識，並鼓勵會員在國泰夥伴餐廳賺取及消費里數。我們推出了全新「里率」，讓會員及持有渣打國泰信用卡的會員分別以港幣兩元兌一里數及港幣四元兌三里數，在國泰夥伴餐廳消費即可賺取更多里數。推出全新「里率」後，銷售數量有穩步增長。
- 我們推出了兩項全新的健康保險產品，即信諾自願醫保及信諾升級醫療保，作為與信諾香港在健康及保險方面策略合作的一部分。我們透過這些新產品，為客戶提供全面的健康保險產品，滿足會員的各種需要，使他們能夠在賺取里數的同時得到全面的保障。
- 進行了一系列身心健旅挑戰及活動後，我們的國泰應用程式及身心健旅計劃的活躍會員人數持續增長。

## 財務評述

### 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		
	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元	變幅	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元	變幅
客運服務	27,563	2,086	+1,221.3%	25,013	2,068	+1,109.5%
貨運服務	12,432	13,830	-10.1%	10,741	12,148	-11.6%
其他服務及收回款項	3,598	2,635	+36.5%	3,519	2,425	+45.1%
<b>收益總額</b>	<b>43,593</b>	<b>18,551</b>	<b>+135.0%</b>	<b>39,273</b>	<b>16,641</b>	<b>+136.0%</b>

國泰航空客運收益增加百分之一千一百零九點五，可載客量則增加百分之一千一百一十一點三。貨運收益減少百分之十一點六，可用貨運噸千米則增加百分之一百一十七點六。來自其他服務的收益及收回款項增加百分之四十五點一。

### 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		
	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元	變幅	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元	變幅
員工	6,612	5,057	+30.7%	5,400	4,210	+28.3%
機上服務及乘客開支	1,244	166	+649.4%	1,225	166	+638.0%
著陸、停泊及航線開支	5,066	2,305	+119.8%	4,536	2,091	+116.9%
燃油(包括對沖收益)	10,635	2,630	+304.4%	9,744	2,129	+357.7%
飛機維修	3,253	1,414	+130.1%	2,751	1,093	+151.7%
飛機折舊及租金	5,043	4,966	+1.6%	4,673	4,613	+1.3%
其他折舊、攤銷及租金	1,305	1,221	+6.9%	943	877	+7.5%
其他	3,799	2,045	+85.8%	4,231	2,040	+107.4%
<b>營業開支</b>	<b>36,957</b>	<b>19,804</b>	<b>+86.6%</b>	<b>33,503</b>	<b>17,219</b>	<b>+94.6%</b>
財務支出淨額	1,446	1,369	+5.6%	880	966	-8.9%
<b>營業開支總額</b>	<b>38,403</b>	<b>21,173</b>	<b>+81.4%</b>	<b>34,383</b>	<b>18,185</b>	<b>+89.1%</b>

- 集團及國泰航空的營業開支總額分別增加百分之八十一點四及百分之八十九點一。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣五點八八元減至港幣三點三五元，減幅為百分之四十三點零。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣五點一九元減至港幣二點三四元，減幅為百分之五十四點九。
- 撇除非經常性項目後的每可用噸千米基本成本（除燃油）由港幣五點一九元減至港幣二點五六元，減幅為百分之五十點七。

## 營業業績分析

截至六月三十日止六個月

	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元	變幅 港幣百萬元
國泰航空扣除特殊項目及稅項前的溢利／(虧損)	4,890	(1,544)	+6,434
稅項	(310)	43	-353
國泰航空扣除特殊項目前的除稅後溢利／(虧損)	4,580	(1,501)	+6,081
附屬公司業績	183	(1,015)	+1,198
國泰航空及附屬公司扣除特殊項目前的除稅後溢利／(虧損)	4,763	(2,516)	+7,279
應佔聯屬公司虧損	(2,632)	(2,483)	-149
經調整國泰集團股東應佔溢利／(虧損) (附註 1)	2,131	(4,999)	+7,130
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利 (附註 2)	1,929	-	+1,929
減值撥回 (附註 3)	208	-	+208
國泰集團股東應佔溢利／(虧損)	4,268	(4,999)	+9,267

附註：

- 1) 經調整國泰航空股東應佔溢利／(虧損) 乃撇除非經常性項目後得出。
- 2) 詳情請參閱簡明財務報表附註4。
- 3) 國泰航空項下的減值撥回港幣二億零八百萬元與三架先前減值的飛機重新投入服務有關。

國泰航空扣除非經常性項目前的溢利／(虧損)變動分析如下：

港幣百萬元	
二零二二年國泰航空除稅前中期虧損	(1,544)
<b>收益增加：</b>	
- 客運及貨運收益	21,538
- 香港及中國內地全面通關後，客運收益大幅增加。可載客量及客運量的增加因收益率下跌百分之三十二點三而被局部抵銷。	
- 貨運收益減少，原因是收益率下跌百分之五十一點七，其影響因貨運量上升百分之八十三點零而被略為抵銷。	
- 其他服務及收回款項	1,094
- 因客運量上升及機票兌換量增加帶來的增幅，因疫情相關政府支援減少而被局部抵銷。	
<b>成本增加：</b>	
- 員工	(1,190)
- 因可運載量及員工人數上升而增加。	
- 機上服務及乘客開支	(1,059)
- 因客運量上升而增加。	
- 著陸、停泊及航線開支	(2,445)
- 因營運額外可運載量而增加。	
- 燃油(包括對沖收益)	(7,615)
- 燃油成本主要因耗油量增加而上升，升幅因燃油對沖收益減少而被局部抵銷。	
- 飛機維修	(1,658)
- 因飛機飛行時數增加而上升。	
- 擁有資產(包括飛機及其他折舊、租金及財務支出淨額)	(40)
- 接收新飛機及利率上升的影響。	
- 其他項目	(2,191)
- 因營運增加而上升。	
二零二三年國泰航空除稅前中期溢利	4,890

## 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	
	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元
燃油成本總額	11,118	4,618
燃油對沖收益	(483)	(1,988)
燃油成本淨額	10,635	2,630

燃油成本增加，原因是耗油量增加百分之一百八十點二，其影響因平均飛機燃油價格下降百分之十三點九而略為抵銷。

## 財務狀況

於二零二三年六月三十日的財務狀況。參考二零二二年十二月三十一日的比較期。

- 截至二零二三年六月三十日止六個月物業、廠房及設備增加港幣三十二億零一百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣三十億八千七百萬元、土地及樓宇港幣五千四百萬元及其他設備港幣六千萬元。
- 借款（即貸款及其他借款以及租賃負債）減至港幣六百八十六億六千四百萬元，減幅為百分之十點九。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款減少百分之十一點二至港幣五百六十二億四千二百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，在計及衍生工具交易後，其中百分之四十三點六為定息借款。借款主要以美元及港元為單位，該等借款的到期情況與《二零二二年報告書》所載資料並無重大不同。
- 於二零二三年六月三十日可動用的無限制用途流動資金合共港幣二百八十八億九千六百萬元，包括流動資金港幣二百四十億九千九百萬元及已承擔的未動用信貸港幣四十九億一千三百萬元，並扣除已抵押資金港幣一億二千一百萬元。流動資金主要以美元及港元為單位。
- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之二十四點二至港幣四百四十五億六千五百萬元。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二十八點七至港幣三百二十一億四千三百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金（即普通股、優先股及儲備）增加百分之一點零至港幣六百四十四億九千萬元，原因是期內集團錄得港幣四十二億六千八百萬元的溢利，但因其他全面收益減少港幣二十一億三千二百萬元及向優先股股東派發股息港幣十五億二千四百萬元而被局部抵銷。
- 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七一倍減至零點五零倍（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，於二零二三年六月三十日及二零二二年十二月三十一日的債務淨額股份比例分別為零點六九倍及零點九二倍。
- 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二零二三年一月一日，並已於二零二三年上半年用於一般企業用途。
- 集團的財務風險管理政策，包括貨幣、息率及燃油價格風險管理，以及使用金融工具對沖該等風險載於《二零二二年報告書》。

## 其他附屬及聯屬公司回顧

- 香港快運航空有限公司於二零二三年上半年錄得除稅後溢利港幣三億三千三百萬元，而二零二二年上半年則錄得虧損港幣八億二千四百萬元。二零二三年上半年的可載客量為四十億五千四百萬可用座位千米數，反映航空公司香港、中國內地及亞洲區通關後的可載客量已大幅上升。二零二三年上半年已提供服務的平均運載率為百分之八十五點五，較二零二二年上半年上升六十七點零個百分點。
- 香港華民航空有限公司於二零二三年上半年錄得的溢利較二零二二年同期有所增加。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司於二零二三年上半年的財務業績較二零二二年同期有所改善。除加拿大業績較去年同期倒退外，海外航空飲食設施於二零二三年上半年的財務業績較二零二二年同期有所改善。
- 國泰航空服務有限公司於二零二三年上半年的財務業績較二零二二年同期有所倒退。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零二三年上半年的財務業績較二零二二年同期有所改善。
- 雅潔洗衣有限公司於二零二三年上半年的財務業績較二零二二年同期有所倒退。
- 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，因此集團二零二三年中期業績包括國航截至二零二三年三月三十一日止六個月的業績。國航截至二零二三年三月三十一日止六個月的財務業績較截至二零二二年三月三十一日止六個月的財務業績有所改善。國航於二零二三年一月十六日向投資者發行十六億七千六百萬股A股新股，發行所得收益共人民幣一百五十億元，集團所持國航權益因而由百分之十八點一三減至百分之十六點二六。儘管股權被攤薄，集團繼續對國航有重大影響力，並已繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。此作為視作出售國航部分股份入賬，並錄得盈利港幣十九億二千九百萬元，主要反映集團應佔國航資產淨值於緊接股份發行前後的變動。
- 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，國泰集團持有其股本及經濟權益百分之二十四。集團應佔國貨航業績根據其延遲三個月的財務報表計算。集團二零二三年中期業績包括國貨航截至二零二三年三月三十一日止六個月的業績。

## 領導可持續發展

- 國泰航空與國家電力投資集團有限公司（國家電投）已簽署合作備忘錄，以推動可持續航空燃油供應鏈在中國內地的拓展。透過此策略夥伴合作，國泰航空將分享其國際經驗，就可持續航空燃油認證流程、價值鏈，整體市場知識等方面，向國家電投提供反饋，促進國家電投順利在中國內地建設四家可持續航空燃油生產設施。
- 二零二三年六月，國泰航空在其由新加坡樟宜機場出發往香港及檳城的四班貨運航班上，成功加注混合可持續航空燃油，是我們首次於海外機場為商業航班加注可持續航空燃油。
- 國泰為可持續發展通訊平台推出全新主題「攜手飛躍可持續未來」，正反映我們決意建立更強大的夥伴關係，共同推動可持續發展議程，為我們的客戶、同事和業務夥伴創建更可持續的未來。
- 國泰航空由來已久的自願性碳抵銷計劃「飛向更藍天」自二零零七年首次推出後，已於二零二三年六月起合併到我們官網的網上預訂引擎。乘客可以在預訂航班時直接抵銷航空旅程中的碳足跡。這項計劃亦已於去年推展至航空貨運服務。時至今日，我們已購買超過三十萬噸二氧化碳抵銷額。
- 國泰一直致力促進社區的青少年發展，積極支持由香港特區政府推動的「共創明『Teen』計劃」。在二零二二年十二月至二零二三年三月期間，我們邀請了約一千六百名學員及友師參與航空體驗日，參觀旗下多個航空公司及機場社區的設施。
- 於二零二三年五月再次舉辦「空中之旅」，作為「共創明『Teen』計劃」的壓軸活動，為來自基層家庭的學生特別安排與義務友師一同乘坐空中巴士 A350-1000 航機九十分鐘，首度體驗遨遊天際的樂趣。
- 二零二三年上半年，我們繼續與不同的非牟利機構合作，包括樂餉社、惜食堂及善心連基金，將剩餘的食物、眼罩及翻新的平板電腦等物品送贈予有需要的人士。
- 於二零二三年六月三十日，國泰集團在全球僱用逾二萬一千九百名員工，其中約一萬八千一百人為在港員工。國泰航空在全球僱用約一萬六千九百名長期員工，其中約一萬三千人為駐港員工。
- 我們在重建之路繼續前行時，仍然聚焦於引進人才以支持業務。大灣區作為香港延伸市場，我們有接觸到更多人才的機會，並已開始為各業務範疇的職位進行招聘，包括來自大灣區的空中服務員、見習機師及畢業培訓生。
- 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**

截至二零二三年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元
<b>收益</b>			
客運服務		27,563	2,086
貨運服務		12,432	13,830
其他服務及收回款項		3,598	2,635
<b>收益總額</b>		<b>43,593</b>	<b>18,551</b>
<b>開支</b>			
員工		(6,612)	(5,057)
機上服務及乘客開支		(1,244)	(166)
著陸、停泊及航線開支		(5,066)	(2,305)
燃油(包括對沖收益)		(10,635)	(2,630)
飛機維修		(3,253)	(1,414)
飛機折舊及租金		(5,043)	(4,966)
其他折舊、攤銷及租金		(1,305)	(1,221)
其他		(3,799)	(2,045)
<b>營業開支</b>		<b>(36,957)</b>	<b>(19,804)</b>
<b>未計非經常性項目的營業溢利/(虧損)</b>		<b>6,636</b>	<b>(1,253)</b>
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	4	1,929	-
減值撥回		208	-
<b>營業溢利/(虧損)</b>	5	<b>8,773</b>	<b>(1,253)</b>
財務支出		(1,997)	(1,386)
財務收入		551	17
財務支出淨額		(1,446)	(1,369)
應佔聯屬公司虧損		(2,620)	(2,726)
<b>除稅前溢利/(虧損)</b>		<b>4,707</b>	<b>(5,348)</b>
稅項	6	(439)	349
<b>本期溢利/(虧損)</b>		<b>4,268</b>	<b>(4,999)</b>
<b>應佔</b>			
國泰航空普通股股東		3,959	(5,299)
國泰航空優先股股東		309	300
非控股權益		-	-
<b>本期溢利/(虧損)</b>		<b>4,268</b>	<b>(4,999)</b>
<b>每股普通股盈利/(虧損)</b>			
基本	7	61.5 仙	(82.3)仙
攤薄	7	55.2 仙	(82.3)仙
<b>本期溢利/(虧損)</b>		<b>4,268</b>	<b>(4,999)</b>
<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		(948)	1,981
應佔聯屬公司其他全面收益		(387)	149
海外業務換算產生的滙兌差額		(797)	(938)
<b>本期除稅後其他全面收益</b>	8	<b>(2,132)</b>	<b>1,192</b>
<b>本期全面收益總額</b>		<b>2,136</b>	<b>(3,807)</b>
<b>應佔全面收益總額</b>			
國泰航空普通股股東		1,827	(4,107)
國泰航空優先股股東		309	300
非控股權益		-	-
		<b>2,136</b>	<b>(3,807)</b>

## 綜合財務狀況表

二零二三年六月三十日結算 – 未經審核

	附註	二零二三年 六月三十日 港幣百萬元	二零二二年 十二月三十一日 港幣百萬元
<b>資產及負債</b>			
<b>非流動資產及負債</b>			
物業、廠房及設備		116,413	118,855
無形資產		14,671	14,800
於聯屬公司的投資		14,634	16,492
其他長期應收款項及投資		3,317	3,297
遞延稅項資產		1,101	1,134
		<b>150,136</b>	<b>154,578</b>
計息負債	9	(58,831)	(62,463)
其他長期應付款項		(2,842)	(2,766)
其他長期合約負債		(266)	(282)
遞延稅項負債		(8,286)	(8,117)
		<b>(70,225)</b>	<b>(73,628)</b>
<b>非流動資產淨值</b>		<b>79,911</b>	<b>80,950</b>
<b>流動資產及負債</b>			
存貨		941	1,137
貿易及其他應收款項	10	6,002	6,921
待出售資產		-	1
流動資金	11	24,099	18,277
		<b>31,042</b>	<b>26,336</b>
計息負債	9	(9,833)	(14,643)
貿易及其他應付款項	12	(14,583)	(11,199)
合約負債		(18,210)	(13,537)
稅項		(3,831)	(4,023)
		<b>(46,457)</b>	<b>(43,402)</b>
<b>流動負債淨額</b>		<b>(15,415)</b>	<b>(17,066)</b>
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>134,721</b>	<b>137,512</b>
<b>資產淨值</b>		<b>64,496</b>	<b>63,884</b>
<b>資本及儲備</b>			
股本	13	48,322	48,322
儲備		16,168	15,556
國泰航空股東應佔資金		64,490	63,878
非控股權益		6	6
<b>股東權益總額</b>		<b>64,496</b>	<b>63,884</b>

## 綜合現金流量表

截至二零二三年六月三十日止六個月 – 未經審核

	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元
<b>營業業務</b>		
業務產生的現金	20,752	6,993
已收利息	207	16
已付利息	(1,570)	(1,071)
已付稅項	(368)	(302)
<b>來自營業業務的現金流入淨額</b>	<b>19,021</b>	<b>5,636</b>
<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	(2,358)	(278)
出售物業、廠房及設備所得款項	40	27
其他長期應收款項及投資增加淨額	(39)	(26)
物業、廠房及設備及無形資產支出	(1,994)	(1,379)
已收股息	58	1,006
聯屬公司借款	(13)	(16)
<b>投資業務的現金流出淨額</b>	<b>(4,306)</b>	<b>(666)</b>
<b>融資業務</b>		
新融資	1,293	4,173
借款及租賃還款	(11,305)	(11,381)
已付股息 – 優先股	(1,524)	-
<b>融資業務的現金流出淨額</b>	<b>(11,536)</b>	<b>(7,208)</b>
<b>現金及視同庫存現金增加/(減少)淨額</b>	<b>3,179</b>	<b>(2,238)</b>
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	7,340	8,573
滙兌差額的影響	(2)	(35)
<b>於六月三十日結算的現金及視同庫存現金</b>	<b>10,517</b>	<b>6,300</b>

## 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。本報告獲許可於二零二三年八月九日發表。

與截至二零二二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。截至二零二二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，編製本中期簡明財務報表的會計政策、計算方法及陳述方式均與二零二二年度財務報表所載者一致。

### 2. 會計政策的變動

#### (a) 新訂及經修訂《香港財務報告準則》

除下文所述者外，本中期簡明財務報表所採用的會計政策與截至二零二二年十二月三十一日止年度的集團綜合財務報表相同。

集團於本會計期應用下述由香港會計師公會頒佈的新訂及經修訂《香港財務報告準則》：

- 《香港財務報告準則》第 17 號「保險合約」
- 《香港會計準則》第 8 號修訂本「會計政策、會計估算更改及錯誤更正：會計估算的定義」
- 《香港會計準則》第 12 號修訂本「所得稅：單一交易中產生的資產及負債的相關遞延稅項」
- 《香港會計準則》第 12 號修訂本「所得稅：國際稅務改革 – 支柱二規則範本」

集團並未應用任何在本會計期仍未生效的新訂準則或詮釋。

除上文所述者外，該等準則及修訂對本簡明綜合財務報表並無重大影響。

## 2. 會計政策的變動（續）

### 《香港會計準則》第 12 號修訂本：單一交易中產生的資產及負債的相關遞延稅項

此項修訂將初始確認豁免的範圍縮小，使豁免在初始確認時不適用於會產生等額及可對銷暫時差異的交易，例如租賃及棄置負債。對於租賃及棄置負債，相關遞延稅項資產及負債須從最早呈列的比較期期初開始確認，並將任何累計影響確認為對該日結算的保留盈利或其他股東權益部分的調整。對於其他所有交易，此項修訂應用於最早呈列會計期開始後發生的交易。

在此修訂前，集團並不將初始確認豁免應用於租賃交易，而是確認相關的遞延稅項，但集團此前已就單項交易產生按淨額計算的使用權資產及相關租賃負債確定的暫時差異除外。應用此修訂後，集團將使用權資產及租賃負債的暫時差異分開確認。此項變動的主要影響涉及年度財務報表中對遞延稅項資產及負債部分的披露，但對綜合財務狀況表呈列的整體遞延稅項結餘並無影響，因為相關遞延稅項結餘符合《香港會計準則》第 12 號的對銷規定。

### (b) 香港會計師公會就取消強積金與長期服務金對沖機制的會計影響發出的新指引

二零二二年六月，香港特別行政區政府（「政府」）就《二零二二年僱傭及退休計劃法例（抵銷安排）（修訂）條例》（「修訂條例」）刊憲，落實取消僱主使用其向強制性公積金（「強積金」）計劃作出的強制性供款來扣減應付予其香港僱員的長期服務金（「長期服務金」）及遣散費的法定權利（又稱「對沖機制」）。政府其後宣佈修訂條例將於二零二五年五月一日（「過渡日」）起生效。另外，預計政府還將推出一項補貼計劃，在取消對沖機制後為僱主提供協助。

一旦取消對沖機制生效，僱主不可再使用其強積金強制性供款（不論在過渡日之前、當日或之後作出的供款）所產生的累算權益，來扣減僱主就員工於過渡日後的服務所應付的長期服務金。然而，如僱員在過渡日前開始受僱，僱主可繼續以上述累算權益扣減就該僱員截至該日止的服務所應付的長期服務金；此外，就過渡日之前的服務所應付的長期服務金，將根據過渡日之前僱員的最後月薪及截至該日的服務年期計算。

二零二三年七月，香港會計師公會發出《香港取消強積金與長期服務金對沖機制的會計影響》，為對沖機制及取消對沖機制的相關會計考慮提供指引。具體而言，該指引指出，實體可以將其預計用以扣減應付僱員的長期服務金的強積金強制供款累算權益，以視作僱員對長期服務金的供款入賬；然而，自二零二二年六月頒佈修訂條例後，實體不能再應用《香港會計準則》第 19 號第 93(b)段中的可行權宜之法，將此類視作供款確認為提供相關服務期間的當期服務成本扣減，而停止應用可行權宜之法的任何影響均確認為損益中的追加調整，在截至二零二二年十二月三十一日止年度的年度財務報表中對長期服務金負債進行相應調整。

## 2. 會計政策的變動（續）

於本中期財務報告及過往會計期中，集團均依照香港會計師公會的指引，將其預計用以扣減應付予僱員的長期服務金的強積金強制供款累算權益，視作僱員對公司的供款入賬。集團一直應用上述可行權宜之法。

集團已評估此項新指引對上述會計政策的影響，並決定為符合指引而改變該等會計政策。管理層已經開始實施變動的程序，包括收集額外資料及進行影響評估。然而，在本中期財務報告獲授權發佈時，由於集團尚未完全完成對香港會計師公會指引的影響作出的評估，因此未能對該變動的影響作出合理的估計。集團預計將於截至二零二三年十二月三十一日止年度的年度財務報表追溯應用本指引。

## 3. 分部資料

### (a) 分部業績

截至二零二三年六月三十日止六個月						
	國泰航空	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
<b>溢利或虧損</b>						
銷售予外界客戶	38,995	2,601	1,676	321		43,593
分部之間的銷售	278	-	4	1,386		1,668
分部收益	39,273	2,601	1,680	1,707		45,261
未計非經常性項目的分部溢利/(虧損)	5,770	548	477	(159)	-	6,636
視作出售一家聯屬公司部分股份的						
盈利	1,929	-	-	-	-	1,929
減值撥回	208	-	-	-	-	208
分部溢利/(虧損)	7,907	548	477	(159)	-	8,773
財務(支出)/收入淨額	(880)	(178)	4	(392)	-	(1,446)
	7,027	370	481	(551)	-	7,327
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(2,620)	(2,620)
除稅前溢利/(虧損)	7,027	370	481	(551)	(2,620)	4,707
稅項	(310)	(37)	(79)	(1)	(12)	(439)
本期溢利/(虧損)	6,717	333	402	(552)	(2,632)	4,268
非控股權益	-	-	-	-	-	-
國泰航空股東應佔溢利/(虧損)	6,717	333	402	(552)	(2,632)	4,268

截至二零二二年六月三十日止六個月						
	國泰航空	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
<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)

### 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) 香港快運是一家低成本客運航空公司，在亞洲區內提供定期航班。
- (iii) 華民航空在亞洲區內以定期航班提供航空貨運速遞服務。
- (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	
	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 中國內地、香港及台灣	<b>26,473</b>	12,599
- 日本及韓國	<b>1,766</b>	1,283
美洲	<b>5,695</b>	1,203
歐洲	<b>3,946</b>	654
東南亞	<b>2,615</b>	1,923
西南太平洋	<b>2,032</b>	261
南亞、中東及非洲	<b>1,066</b>	628
	<b>43,593</b>	18,551

按地域分析的分部業績因《二零二二年報告書》所列舉的理由而不予披露。

### 4. 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利

國航於二零二三年一月十六日向投資者發行十六億七千六百萬股 A 股新股，發行所得收益共人民幣一百五十億元，集團所持國航權益因而由百分之十八點一三減至百分之十六點二六。儘管股權被攤薄，集團繼續對國航有重大影響力，並已繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。

此項視作出售部分股份事項錄得港幣十九億二千九百萬元盈利，主要反映集團應佔國航資產淨值在緊接股份發行前後的變動。

## 5. 營業溢利/(虧損)

	截至六月三十日止六個月	
	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業溢利/(虧損)中：		
物業、廠房及設備折舊		
- 使用權資產	2,270	2,428
- 擁有	3,558	3,387
無形資產攤銷	302	298
減值撥回		
- 物業、廠房及設備	(208)	-
短期租賃及低價值資產租賃的相關支出	5	24
確認疫情相關租金優惠	-	(113)
出售物業、廠房及設備的盈利淨額	(9)	(10)
已支出的存貨成本	575	268
滙兌差額淨額	178	295
核數師酬金	8	8
政府支援	(325)	(750)
非上市投資的股息收入	(57)	(26)

## 6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	74	71
- 海外稅	173	41
- 歷年撥備(超額)/不足	(112)	16
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	304	(477)
	439	(349)

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（二零二二年：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。

**7. 每股普通股盈利/(虧損)**

	二零二三年			二零二二年		
	溢利 (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	每股金額 港仙
<b>每股普通股 基本盈利 (/虧損)</b>	<b>3,959</b>	<b>6,437,200,203</b>	<b>61.5</b>	(5,299)	6,437,200,203	(82.3)
可攤薄潛在普 通股的影響 (b)						
- 因行使認 股權證而 視作發行 普通股	-	163,945,049		-	-	-
- 可轉換票 據及其對 實際利率 的除稅後 影響	116	786,464,410		-	-	-
<b>每股普通股 攤薄盈利 (/虧損)</b>	<b>4,075</b>	<b>7,387,609,662</b>	<b>55.2</b>	(5,299)	6,437,200,203	(82.3)

(a) 上表的金額是指國泰航空普通股股東應佔溢利/(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溢利/(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。公司於二零二三年六月三十日的認股權證及可轉換債券對每股普通股盈利具攤薄作用。截至二零二三年六月三十日止期內每股普通股的攤薄影響於上文呈列。

**8. 其他全面收益**

	截至六月三十日止六個月	
	二零二三年 港幣百萬元	二零二二年 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於期內確認的(虧損)/盈利	(257)	4,082
- 轉撥至損益的盈利	(787)	(1,897)
- 遞延稅項	96	(204)
應佔聯屬公司其他全面收益	(387)	149
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於期內確認的虧損	(745)	(938)
- 重新歸類至視作出售部分股份的溢利或虧損	(52)	-
<b>本期其他全面收益</b>	<b>(2,132)</b>	<b>1,192</b>

## 9. 計息負債

	二零二三年六月三十日		二零二二年十二月三十一日	
	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)(b)</sup>	4,587	35,362	8,490	36,676
租賃負債	5,246	23,469	6,153	25,787
	<b>9,833</b>	<b>58,831</b>	14,643	62,463

- (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。
- (b) 截至二零二三年六月三十日止六個月，已根據集團二十五億美元中期票據計劃進行下述交易：
- 集團沒有發行任何上市或非上市票據（截至二零二二年六月三十日止六個月：已發行港幣二億八千八百萬元非上市票據）
  - 集團已贖回於新加坡交易所上市的一億七千五百萬新加坡元上市票據（港幣十億元）及港幣四億元非上市票據（截至二零二二年六月三十日止六個月：已贖回港幣五億元非上市票據）。

於二零二三年六月三十日，飛機及有關設備港幣四百七十九億一千五百萬元及土地及樓宇港幣二十億八千六百萬元（二零二二年十二月三十一日：飛機及有關設備港幣四百八十一億三千七百萬元及土地及樓宇港幣二十一億三千萬元）為有抵押貸款及其他借款作抵押。

集團於現有及之前會計期末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：

	二零二三年 六月三十日 港幣百萬元	二零二二年 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	35,362	36,676
租賃負債	23,469	25,787
	<b>58,831</b>	62,463
<b>流動負債：</b>		
貸款及其他借款	4,587	8,490
租賃負債	5,246	6,153
	<b>9,833</b>	14,643
借款總額	68,664	77,106
流動資金	(24,099)	(18,277)
<b>借款淨額</b>	<b>44,565</b>	58,829
國泰航空股東應佔資金	64,490	63,878
<b>債務淨額股份比例</b>	<b>0.69</b>	0.92

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擁有權或包含集團合理地確定會行使購買權的租賃負債。

	二零二三年 六月三十日 港幣百萬元	二零二二年 十二月三十一日 港幣百萬元
借款淨額	44,565	58,829
減：不含資產轉讓元素的租賃負債	(12,422)	(13,765)
<b>經調整借款淨額 (撇除不含資產轉讓元素的租賃)</b>	<b>32,143</b>	45,064
<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>0.50</b>	0.71

**10. 貿易及其他應收款項**

	二零二三年 六月三十日 港幣百萬元	二零二二年 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	3,988	4,010
衍生財務資產 – 當期部分	364	1,085
其他應收及預繳款項	1,640	1,819
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	10	7
	<b>6,002</b>	<b>6,921</b>
	二零二三年 六月三十日 港幣百萬元	二零二二年 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	3,893	3,502
一至三個月	85	485
三個月以上	10	23
	<b>3,988</b>	<b>4,010</b>

**11. 流動資金**

	二零二三年 六月三十日 港幣百萬元	二零二二年 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	10,517	7,340
<b>其他流動資金</b>		
存放時超過三個月期滿的短期存款	2,579	215
專業投資管理資金		
- 海外上市債務證券	10,749	10,572
- 銀行存款	133	31
其他流動投資		
- 海外上市債務證券	5	5
- 銀行存款	116	114
流動資金	<b>24,099</b>	<b>18,277</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一億一千六百萬元（二零二二年十二月三十一日：港幣一億一千四百萬元）及債務證券港幣五百萬元（二零二二年十二月三十一日：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。

集團可動用的無限制用途資金如下：

	二零二三年 六月三十日 港幣百萬元	二零二二年 十二月三十一日 港幣百萬元
流動資金	24,099	18,277
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	(116)	(114)
已承擔的未動用信貸	4,918	9,030
集團可動用的無限制用途流動資金	<b>28,896</b>	<b>27,188</b>

已承擔的未動用信貸可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。

**12. 貿易及其他應付款項**

	二零二三年 六月三十日 港幣百萬元	二零二二年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	<b>6,001</b>	5,380
衍生財務負債 – 當期部分	<b>537</b>	217
其他應付款項	<b>7,524</b>	5,272
應付聯屬公司賬項	<b>205</b>	135
應付其他關連公司賬項	<b>316</b>	195
	<b>14,583</b>	11,199

  

	二零二三年 六月三十日 港幣百萬元	二零二二年 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>5,537</b>	4,895
一至三個月	<b>305</b>	332
三個月以上	<b>159</b>	153
	<b>6,001</b>	5,380

**13. 股本**

	二零二三年 六月三十日		二零二二年 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

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。

集團已發行可轉換債券，供持有人按每股港幣八點五七元的轉換價轉換最多 786,464,410 股普通股。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（二零二二年：零）。集團並無採納任何股份認購權計劃。於二零二三年六月三十日，已發行 6,437,200,203 股普通股及 195,000,000 股優先股股份（二零二二年十二月三十一日：6,437,200,203 股普通股及 195,000,000 股優先股股份）。

## 14. 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。

截至二零二三年六月三十日止期間應付予優先股股東的股息為港幣三億零九百萬元（二零二二年：港幣三億元）。

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」。於二零二三年六月三十日，公司向優先股股東支付其累計股息欠款港幣十五億二千四百萬元，即每股優先股港幣七點八元，以付清截至當日所有未付的優先股股息。

於二零二三年八月九日，董事局批准向優先股股東支付截至二零二三年八月十四日的未付股息港幣二億九千二百五十萬元，即每股優先股港幣一點五元。於報告日，此股息並未列作負債入賬。

### (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及在全數付清原定於其後的派息日支付予優先股股東的股息前，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。

附註 14(a)詳列於二零二三年六月三十日結算的累計股息欠款。儘管公司於二零二三年六月三十日並無股息欠款，但由於尚未向優先股股東繳清原定於二零二三年八月十四日支付的股息，因此本期建議不向普通權益股東派發股息。

於二零二二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。

## 15. 企業管治

國泰航空致力維持高水平的企業管治。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。

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《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）所訂的標準。

在作出特定查詢後，公司所有董事確認，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二零二三年的中期業績。有關企業管治的詳情載於《二零二二年報告書》及《二零二三年中期報告》。

## 16. 中期報告

《二零二三年中期報告》刊載上市規則要求的所有資料，將於二零二三年八月二十四日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站([www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com))。印刷本將於二零二三年八月二十五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、匯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，公司的在任董事如下：

常務董事： 賀以禮（主席）、林紹波、劉凱詩、麥皓雲、沈碧嘉；  
非常務董事： 馬崇賢（副主席）、白德利、麥廣能、孫玉權、施銘倫、王明遠、  
尚烽、張卓平；  
獨立非常務董事： 陳智思、夏理遜、馬焜圖及董立均

承董事局命

國泰航空有限公司

主席

賀以禮

香港，二零二三年八月九日

公司網址：[www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)

本文件提述的香港乃指香港特別行政區、澳門指澳門特別行政區，台灣則指台灣地區。