

新聞資料

二零一七年三月十五日

即時發佈

國泰航空有限公司 公佈二零一六年全年業績

業績		2016	2015	變幅
收益	港幣百萬元	92,751	102,342	-9.4%
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(575)	6,000	-109.6%
每股(虧損)/盈利	港仙	(14.6)	152.5	-109.6%
每股股息	港元	0.05	0.53	-90.6%

國泰航空集團於二零一六年錄得應佔虧損港幣五億七千五百萬元，而二零一五年則錄得溢利港幣六十億元。每股虧損為港幣十四點六仙，而上年度則錄得每股盈利港幣一百五十二點五仙。

集團的核心航空業務於二零一六年面對嚴峻的經營環境，業績表現受到多種因素的不利影響，其中最重要的因素是與其他航空公司之間的競爭日趨激烈。其他航空公司大幅增加可運載量，往來中國內地及國際航點之間的直航航班增加，廉價航空公司帶來的競爭加劇，而貨運業務則因市場的可載貨量過剩而特別面對競爭力的問題。同樣重要的還有三個經濟因素，包括中國內地經濟增長率下跌、訪港旅客人次減少以及港元的強勢。港元走強，使香港成為昂貴的目的地，亦導致以其他貨幣賺取的收益在兌換成港幣後下跌。這些因素均對收益率構成巨大的競爭壓力。集團受惠於低油價，但燃油對沖虧損卻削弱了當中的利好影響。這些虧損大部分是在油價遠高於今天的水平時進行對沖而產生的。來自附屬及聯屬公司的貢獻令人滿意。

客運業務

集團於二零一六年的客運收益為港幣六百六十九億二千六百萬元，較二零一五年減少百分之八點四。可載客量增加百分之二點四，反映新航線的推出及其他航線的班次增加。運載率下降一點二個百分點至百分之八十四點五。收益率全年面對重大壓力，下跌百分之九點二至港幣五十四點一仙，反映市場的可載客量過剩、頭等及商務客艙需求下降，以及外幣疲弱。

貨運業務

二零一六年集團的貨運收益為港幣二百億六千三百萬元，較上年度減少百分之十三點二。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之零點六，運載率上升零點二個百分點至百分之六十四點四。載貨噸數增加百分之三點一。市場於第一季的表現非常疲弱；載貨噸數由第二季開始回升，於第四季基於季節性的因素而變得強勁。收益率下跌百分之十六點三至港幣一點五九元，反映競爭激烈、可載貨量過剩及暫停在香港徵收燃油附加費。歐洲航線需求疲弱，泛太平洋航線的需求於下半年略為上升。集團開辦了波特蘭及布里斯班西威爾坎普的貨機服務。我們因應需求調整貨機的可載貨量，並且增加利用客機腹艙運載貨物的比例。

新聞資料

成本

國泰航空及國泰港龍航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零一五年減少港幣四十九億六百萬港元（或百分之二十點四）。燃油仍是集團最大的成本，佔二零一六年營業成本總額的百分之二十九點六（二零一五年為百分之三十四）。燃油對沖虧損削弱了燃油成本處於低位的利好影響。計及對沖虧損後，集團的燃油成本較二零一五年減少港幣五十億一千五百萬元（或百分之十五點二）。

每可用噸千米的非燃油成本增加百分之二點九。員工成本、著陸及停泊費以及飛機維修成本較可運載量的增長速度為快。

香港國際機場的擠塞問題及大中華區航空管制的限制繼續為集團帶來開支，集團正積極採取更多措施以提升運作的可靠性，這一點在航班準時表現上升七點四個百分點可見一斑。

基於收益疲弱，集團已為旗下業務進行深入的檢討。短期而言，國泰航空正採取提升收益及減低成本的措施；並就是次檢討制定較長期的策略，期望在三年時間內改善表現。

網絡

二零一六年，國泰航空分別於六月及九月開辦往返馬德里及往返倫敦蓋特威克的客運服務，兩條航線均廣受歡迎。蓋特威克及曼徹斯特航線將於二零一七年六月加開班次，其他航線部分已於二零一六年增加班次。國泰航空將於二零一七年三月開辦往返特拉維夫的航班、於二零一七年七月開辦往返巴塞羅那的航班，以及於二零一七年十二月開辦往返基督城的航班。國泰航空於二零一六年二月停辦多哈航線，但繼續提供與卡塔爾航空在此航線的代號共享安排。國泰港龍航空加開其金邊、溫州及武漢航線的班次，但削減克拉克及亞庇航線的班次。國泰港龍航空停辦廣島航線，並且停辦往來加德滿都及達卡之間的續程航班，改為提供前往兩地的直航服務。

機隊

國泰航空於二零一六年接收十架空中巴士 A350-900 型飛機，該等具燃油效益及技術先進的長途飛機現時用於國泰航空的奧克蘭、杜塞爾多夫、倫敦蓋特威克、巴黎及羅馬航線。國泰航空的最後三架波音 747-400 型客機及三架空中巴士 A340-300 型飛機於年內退役，一架空中巴士 A340-300 型飛機於二零一七年一月退役，餘下的三架該型號飛機將於二零一七年稍後時間退役。公司已於八月接收最後一架波音 747-8F 型貨機。

產品

新空中巴士A350型飛機配備最新的客艙、座椅及娛樂系統，並為乘客的流動裝置提供機上網絡接駁服務。國泰航空位於溫哥華的新貴賓室於二零一六年五月啟用，位於香港的「玉衡堂」商務客艙貴賓室於二零一六年六月重開，而位於倫敦希斯路的頭等及商務客艙貴賓室則於二零一六年十二月重開。香港的G16貴賓室於二零一六年七月關閉以進行翻新工程，並將於二零一七年第二季重開。

新聞資料

二零一六年十一月，港龍航空的品牌革新為「國泰港龍航空」，以拉近兩家航空公司品牌之間的連繫。首架配以「國泰港龍航空」新形象的飛機於二零一六年四月投入服務。

前景

國泰航空主席史樂山表示：「預計二零一七年的營商環境仍然充滿挑戰。其他航空公司帶來激烈的競爭，加上港元走強帶來不利影響，預期繼續對收益率構成壓力。今年初貨運市場表現不俗，但預計可載貨量過剩的問題將會持續。」

油價遠低於之前的高位，預計於二零一七年繼續令集團受惠，但受惠程度將低於二零一六年（因近月油價略為上升）。集團預期二零一七年仍會錄得燃油對沖虧損，但應少於二零一六年。預計旗下附屬及聯屬公司繼續取得令人滿意的表現。

儘管面對種種挑戰，集團仍然預期業務長遠會有增長。往來亞太區及在區內各地之間的航空客運量預期會有大幅增長。集團期望能夠從中受惠，因此至少直至香港國際機場第三條跑道啟用前，每年將增加百分之四至五的可載客量。我們將繼續推出新的航點及增加最受歡迎航線的班次；並添置燃油效益更佳的新飛機，以提高生產能力及減低成本。

集團現正展開為期三年的企業轉型計劃，期望令回報高於資本成本，務求成為更靈活和更具競爭力的機構，以便掌握不斷變化的市場趨勢和客戶喜好。

集團將繼續為加強品牌及顧客服務進行投資，並運用數據分析及流動技術，致力以更有效的方式提供更卓越的服務，藉此提升營運效益，使我們更能迎合客戶的需要。集團現正檢討收益管理、經銷及計價方式，並期望能夠增加輔助性的收益。

降低成本與提高收益同樣重要，集團致力在營運上作出改變，以提升航班時間表的可靠性，從而減低服務延誤成本，更有效地運用資產，以及改善航班準時表現。集團的組織架構將變得更為精簡，以提升生產能力、降低成本及加速決策。我們的目標是在未來三年內，使單位成本（除燃油）得以降低。

國泰航空集團以維持股東價值長期持續增長為目標，深信集團必能從長遠的發展中取得成果。國泰航空在二零一六年慶祝成立七十周年，我們將一如既往，繼續以堅定不移的態度履行對香港和港人的承諾。」

傳媒查詢：

電話：+852 2747 5393

國泰航空網址為 www.cathaypacific.com

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

二零一六年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2016	2015	變幅
收益	港幣百萬元	92,751	102,342	-9.4%
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(575)	6,000	-109.6%
每股(虧損)/盈利	港仙	(14.6)	152.5	-109.6%
每股股息	港元	0.05	0.53	-90.6%
邊際(虧損)/利潤	%	(0.6)	5.9	-6.5 個百分點

財務狀況

國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	55,365	47,927	+15.5%
借款淨額	港幣百萬元	49,879	42,458	+17.5%
每股股東資金	港元	14.1	12.2	+15.6%
債務淨額股份比例	倍數	0.90	0.89	+0.01 倍

營業統計數字 – 國泰航空及國泰港龍航空

		2016	2015	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	30,462	30,048	+1.4%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	146,086	142,680	+2.4%
收入乘客運載人次	千位	34,323	34,065	+0.8%
乘客運載率	%	84.5	85.7	-1.2 個百分點
乘客收益率	港仙	54.1	59.6	-9.2%
運載貨物及郵件	千噸	1,854	1,798	+3.1%
貨物及郵件運載率	%	64.4	64.2	+0.2 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.59	1.90	-16.3%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.02	3.14	-3.8%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.12	2.06	+2.9%
飛機使用量	每日時數	12.2	12.2	-
航班準時表現	%	72.1	64.7	+7.4 個百分點
機隊平均機齡	年	9.0	9.1	-1.1%
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	17.2	17.1	+0.6%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	565	569	-0.7%
工傷引致損失工時比率	每一百名等效全職僱員的工傷數目	3.12	2.95	+5.8%

可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空及國泰港龍航空

	可運載量			運載率 (%)			收益率
	可用座位千米數/ 可用噸千米數(百萬)*						
	2016	2015	變幅	2016	2015	變幅	變幅
客運服務							
印度、中東及斯里蘭卡	9,172	10,127	-9.4%	79.3	82.9	-3.6 個百分點	-6.8%
西南太平洋及南非	19,702	19,350	+1.8%	87.8	89.3	-1.5 個百分點	-12.0%
東南亞	21,151	20,641	+2.5%	84.2	83.2	+1.0 個百分點	-8.0%
歐洲	25,958	23,969	+8.3%	86.6	88.5	-1.9 個百分點	-12.8%
北亞	30,802	30,267	+1.8%	79.5	80.6	-1.1 個百分點	-7.4%
北美	39,301	38,326	+2.5%	86.8	88.4	-1.6 個百分點	-8.9%
整體	146,086	142,680	+2.4%	84.5	85.7	-1.2 個百分點	-9.2%
貨運服務	16,572	16,481	+0.6%	64.4	64.2	+0.2 個百分點	-16.3%

* 客運服務的可運載量以可用座位千米數計算，貨運服務的可運載量則以可用噸千米數計算。

客運服務
首要市場 — 香港及珠江三角洲

- 客運量略為上升，惟收益率受損。由於推出票價推廣優惠，使頭等及商務客艙的運載率受惠。
- 由於日圓走強，在二零一六年前往日本的香港乘客少於二零一五年。在二零一六年前往韓國的乘客較二零一五年為多，二零一五年的需求因中東呼吸綜合症問題而受到不利影響。
- 香港的燃油附加費於二零一六年二月停止徵收，對收益率構成不利影響。我們於九月對香港及菲律賓以外地區訂購的機票重新徵收燃油附加費。收益率亦因競爭激烈及亞洲區可載客量過剩而受到不利影響。
- 以香港為起點的企業旅遊業務遜於預期，尤以前往倫敦及紐約的航班為甚。企業旅客的數量自二零零九年以來首次下跌，當年的業務受到環球金融危機所影響。因應企業客運量減少，我們以優惠票價售賣頭等及商務客艙機票給休閒旅客。
- 往來日本與珠江三角洲的轉機客運量因直航航班的推出而受到不利影響；由北美往來東南亞及珠江三角洲的轉機客運量有所增長。

印度、中東及斯里蘭卡

- 印度航線於二零一六年取得合理的表現。然而，競爭加劇對由北美及北亞往來印度之間的旅遊需求造成不利影響。
- 低油價對中東的經濟造成不利影響。
- 國泰航空於二零一六年二月停辦多哈航線，但繼續提供與卡塔爾航空在此航線的代號共享安排。
- 科倫坡航線需求殷切。

西南太平洋及南非

- 西南太平洋航線的乘客數量略為增加，惟收益率因澳元疲弱及市場的可載客量過剩而受到不利影響。
- 往來中國內地與澳洲之間的轉機客運量因廉價直航航班的增加而受到不利影響。
- 由二零一六年十月開始，奧克蘭航線採用空中巴士 A350-900 型飛機運作。此航線其中一班航班採用較大型的波音 777-300ER 型飛機運作。
- 由二零一七年十月至二零一八年三月間，現時往返開恩茲及布里斯班的續程航班將改由前往該兩個航點的直航航班取代。布里斯班航線將每周提供十一班航班，而開恩茲航線將每周提供三班航班。
- 國泰航空將於二零一七年十二月至二零一八年二月間開辦每周三班前往基督城的客運服務。
- 國泰航空與新西蘭航空就奧克蘭航線訂立的策略協議延長至二零一九年十月三十一日。
- 由約翰內斯堡往來日本及中國內地的旅遊需求維持強勁。

東南亞

- 東南亞航線表現令人滿意。儘管競爭激烈及當地貨幣貶值，乘客數量仍有所增加。該等航線因可載客量過剩及競爭激烈而令收益率受到影響。
- 國泰航空於二零一六年十月至二零一七年三月間削減曼谷航班，由每周六十三班減至五十六班。
- 國泰港龍航空的金邊航線自二零一六年九月開始由每周十二班增至十四班，亞庇航線於二零一六年五月開始由每周七班減至五班，克拉克航線於二零一六年三月開始由每周四班減至三班，但於二零一六年十月回復每周四班航班。
- 國泰港龍航空於二零一六年十一月停辦往來加德滿都及達卡之間的續程航班，改為提供前往兩地的直航服務。
- 國泰航空將於二零一七年五月停辦往返吉隆坡的服務，改由國泰港龍航空營運這條每日提供四班航班的航線。

歐洲

- 二零一六年歐洲航線的可載客量增加，反映新航線（馬德里及倫敦蓋特威克）的推出。部分航線採用空中巴士 A350 型飛機運作，使可載客量減少。
- 倫敦及曼徹斯特航線受到英鎊疲弱及競爭激烈的不利影響，但仍維持乘客數量。
- 二零一六年前往歐洲的旅遊需求略為回升。休閒旅客對頭等及商務客艙的需求受惠於集團推出的推廣優惠，但企業旅遊需求轉弱。
- 往來中國內地及歐洲航線因中東的航空公司的可載客量增加而令收益率受到影響。
- 二零一六年，國泰航空開辦往返馬德里（於六月）及往返倫敦蓋特威克（於九月）的客運服務，兩條航線均廣受歡迎。我們將於二零一七年六月將蓋特威克航線的班次由每周四班增至每日一班，而曼徹斯特航線則由每周四班增至五班。曼徹斯特航線將於二零一七年十二月每周加開第六班航班。
- 馬德里航線將於二零一七年十月每周由四班增至五班航班。
- 巴黎航線將於二零一七年十二月回復每周第十一班航班。
- 國泰航空將於二零一七年三月開辦每周四班往返特拉維夫的客運航班。
- 國泰航空將於二零一七年七月至十月間開辦每周四班往返巴塞羅那的航班。

北亞

- 往來中國內地及台灣的旅遊需求於二零一六年下半年大幅下跌，而由台灣往來日本及韓國的客運需求亦告下降。由於可載客量增加，令收益率受壓。

- 前往日本的客運需求因日圓走強而受到不利影響。往來日本與中國內地（包括珠江三角洲）的轉機客運量因直航航班的推出而受到不利影響。往來札幌的班次於二零一六年七月及八月由每周五班增至每日一班，廣島航線於二零一六年十一月停辦。
- 在二零一六年前往韓國的乘客較二零一五年為多，二零一五年的需求因中東呼吸綜合症問題而受到不利影響。競爭激烈使收益率受壓。
- 二零一六年五月，國泰港龍航空將溫州航線的班次由每周七班增至十班。二零一六年五月至十月期間，其武漢航線的班次由每周十一班增至十二班，而西安航線則採用較大型的飛機運作。

北美

- 二零一六年美國航線的收益下降。乘客數量的增長不及可載客量的增幅。企業客運量減少，影響頭等及商務客艙收益，尤以紐約航線為甚。
- 中國內地航空公司營運更多直航美國的航班，令競爭加劇，收益率因而受壓。
- 波士頓航線自二零一五年推出以來表現良好。該航線於二零一六年五月至八月間每周航班由四班增至五班，並將於二零一七年三月底開始增至每日一班。
- 加拿大航線需求穩定。為應付夏季需求高企，多倫多航線於二零一六年七月至八月間每周加開兩班航班，該航線將於二零一七年六月至九月間每日提供兩班航班。溫哥華航線將於二零一七年四月由每周十四班增至十七班。
- 三藩市航線將於二零一七年十月每周加開四班航班，使班次增至每日三班。該航線將以空中巴士 A350-900 型飛機運作。
- 洛杉磯航線將於二零一七年十月由每周二十八班減至二十一班航班。

貨運服務

- 競爭激烈、可載貨量過剩及暫停在香港徵收燃油附加費，均令收益率嚴重受壓。市場於第一季的表現非常疲弱；載貨噸數由第二季開始回升，於第四季基於季節性的因素而變得強勁。
- 藥品及郵件的收益率高於平均水平，兩者的貨運量於二零一六年分別增加百分之十一及百分之八。
- 下半年香港及中國內地的出口增加，因而令北美航線的運載率高企，但人民幣疲弱，使中國內地出口業務的收益率受到不利影響。
- 東北亞的電子產品、機器及易變壞物品出口業務表現穩定，亞洲區內其他產品的貨運量有所增長。
- 我們於二零一六年十一月開辦每周兩班航班前往俄勒岡州波特蘭，這是我們在美洲的第十八個貨運航點。該航線是因應西北太平洋至亞洲的貨運需求增加而開辦。
- 我們於二零一六年十一月開辦每周一班航班前往布里斯班西威爾坎普，主要運載澳洲其中一個生產力最高的地區所種植的農產品。
- 因應需求殷切，前往印度次大陸的航線於二零一六年四月加開班次，但收益率受壓。年內部分時間，達卡機場的擠塞情況令該城市的出入口貨運受到限制。
- 由美洲運送易變壞貨品至亞洲的貨運量大幅增長。
- 在二零一六年九月的最後一周，即中國內地的國慶長假期前，我們錄得破紀錄的每周載貨噸數。我們在最後一季盡量增加航班以應付旺季需求，但收益率卻告下降。
- 國泰航空於二零一六年五月與德國漢莎貨運就往來香港及歐洲的貨運航線簽訂商務合作協議，該協議已於二零一七年首季生效。
- 四架波音 747-400F 型貨機於二零一六年交付波音公司。
- 第十四架亦是最後一架波音 747-8F 型貨機於二零一六年八月接收。

主席致函

國泰航空集團於二零一六年錄得應佔虧損港幣五億七千五百萬元，而二零一五年則錄得溢利港幣六十億元。每股虧損為港幣十四點六仙，而上年度則錄得每股盈利港幣一百五十二點五仙。

集團旗下航空公司於二零一六年面對嚴峻的經營環境，業績表現受到多種因素的不利影響，其中最重要的因素是與其他航空公司之間的競爭日趨激烈。其他航空公司大幅增加可運載量，往來中國內地及國際航點之間的直航航班增加，廉價航空公司帶來的競爭加劇，而貨運業務則因市場的可載貨量過剩而特別面對競爭力的問題。同樣重要的還有三個經濟因素，包括中國內地經濟增長率下跌、訪港旅客人次減少以及港元的強勢。港元走強，使香港成為昂貴的目的地，亦導致以其他貨幣賺取的收益在兌換成港幣後下跌。這些因素均對收益率構成巨大的競爭壓力。集團受惠於低油價，但燃油對沖虧損卻削弱了當中的利好影響。這些虧損大部分是在油價遠高於今天的水平時進行對沖而產生的。來自附屬及聯屬公司的貢獻令人滿意。

集團於二零一六年的客運收益為港幣六百六十九億二千六百萬元，較二零一五年減少百分之八點四。可載客量增加百分之二點四，反映新航線的推出及其他航線的班次增加。運載率下降一點二個百分點至百分之八十四點五。收益率全年面對重大壓力，下跌百分之九點二至港幣五十四點一仙，反映市場的可載客量過剩、頭等及商務客艙需求下降，以及外幣疲弱。

二零一六年集團的貨運收益為港幣二百億六千三百萬元，較上年度減少百分之十三點二。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之零點六，運載率上升零點二個百分點至百分之六十四點四。載貨噸數增加百分之三點一。市場於第一季的表現非常疲弱；載貨噸數由第二季開始回升，於第四季基於季節性的因素而變得強勁。收益率下跌百分之十六點三至港幣一點五九元，反映競爭激烈、可載貨量過剩及暫停在香港徵收燃油附加費。歐洲航線需求疲弱，泛太平洋航線的需求於下半年略為上升。集團開辦了波特蘭及布里斯班西威爾坎普的貨機服務。我們因應需求調整貨機的可載貨量，並且增加利用客機腹艙運載貨物的比例。

國泰航空及國泰港龍航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零一五年減少港幣四十九億六百萬（或百分之二十點四）。燃油仍是集團最大的成本，佔二零一六年營業成本總額的百分之二十九點六（二零一五年為百分之三十四）。燃油對沖虧損削弱了燃油成本處於低位的利好影響。計及對沖虧損後，集團的燃油成本較二零一五年減少港幣五十億一千五百萬元（或百分之十五點二）。

每可用噸千米的非燃油成本增加百分之二點九。員工成本、著陸及停泊費以及飛機維修成本較可運載量的增長速度為快。

香港國際機場的擠塞問題及大中華區航空管制的限制繼續為集團帶來開支，集團正積極採取更多措施以提升運作的可靠性，這一點在航班準時表現上升七點四個百分點可見一斑。

基於收益疲弱，集團已為旗下業務進行深入的檢討。短期而言，集團正採取提升收益及減低成本的措施；並就是次檢討制定較長期的策略，期望在三年時間內改善表現。

二零一六年，國泰航空分別於六月及九月開辦往返馬德里及往返倫敦蓋特威克的客運服務，兩條航線均廣受歡迎。蓋特威克及曼徹斯特航線將於二零一七年六月加開班次，其他航線部分已於二零一六年增加班次。國泰航空將於二零一七年三月開辦往返特拉維夫的航班、於二零一七年七月開辦往返巴塞羅那的航班，以及於二零一七年十二月開辦往返基督城的航班。國泰航空於二零一六年二月停辦多哈航線，但繼續提供與卡塔爾航空在此航線的代號共享安排。國泰港龍航空加開其金邊、溫州及武漢航線的班次，但削減克拉克及亞庇航線的班次。國泰港龍航空停辦廣島航線，並且停辦往來加德滿都及達卡之間的續程航班，改為提供前往兩地的直航服務。

我們於二零一六年接收十架空中巴士A350-900型飛機，該等具燃油效益及技術先進的長途飛機現時用於奧克蘭、杜塞爾多夫、倫敦蓋特威克、巴黎及羅馬航線。旗下最後三架波音747-400型客機及三架空中巴士A340-300型飛機於年內退役，一架空中巴士A340-300型飛機於二零一七年一月退役，餘下的三架該型號飛機將於二零一七年稍後時間退役。公司已於八月接收最後一架波音747-8F型貨機。

新空中巴士A350-900型飛機配備最新的客艙、座椅及娛樂系統，並為乘客的流動裝置提供機上網絡接駁服務。位於溫哥華的新貴賓室於二零一六年五月啟用，位於香港的「玉衡堂」商務客艙貴賓室於二零一六年六月重開，而位於倫敦希斯路的頭等及商務客艙貴賓室則於二零一六年十二月重開。香港的G16貴賓室於二零一六年七月關閉以進行翻新工程，並將於二零一七年第2季重開。

二零一六年十一月，港龍航空的品牌革新為「國泰港龍航空」，以拉近兩家航空公司品牌之間的連繫。首架配以「國泰港龍航空」新形象的飛機於二零一六年四月投入服務。

前景

預計二零一七年的營商環境仍然充滿挑戰。其他航空公司帶來激烈的競爭，加上港元走強帶來不利影響，預期繼續對收益率構成壓力。今年初貨運市場表現不俗，但預計可載貨量過剩的問題將會持續。

油價遠低於之前的高位，預計於二零一七年繼續令集團受惠，但受惠程度將低於二零一六年（因近月油價略為上升）。集團預期二零一七年仍會錄得燃油對沖虧損，但應少於二零一六年。預計旗下附屬及聯屬公司繼續取得令人滿意的表現。

儘管面對種種挑戰，集團仍然預期業務長遠會有增長。往來亞太區及在區內各地之間的航空客運量預期會有大幅增長。集團期望能夠從中受惠，因此至少直至香港國際機場第三條跑道啟用前，每年將增加百分之四至五的可載客量。我們將繼續推出新的航點及增加最受歡迎航線的班次；並添置燃油效益更佳的新飛機，以提高生產能力及減低成本。

集團現正展開為期三年的企業轉型計劃，期望令回報高於資本成本，務求成為更靈活和更具競爭力的機構，以便掌握不斷變化的市場趨勢和客戶喜好。

集團將繼續為加強品牌及顧客服務進行投資，並運用數據分析及流動技術，致力以更有效的方式提供更卓越的服務，藉此提升營運效益，使我們更能迎合客戶的需要。集團現正檢討收益管理、經銷及計價方式，並期望能夠增加輔助性的收益。

降低成本與提高收益同樣重要，集團致力在營運上作出改變，以提升航班時間表的可靠性，從而減低服務延誤成本，更有效地運用資產，以及改善航班準時表現。集團的組織架構將變得更為精簡，以提升生產能力、降低成本及加速決策。我們的目標是在未來三年內，使單位成本（除燃油）得以降低。

國泰航空集團以維持股東價值長期持續增長為策略目標，深信集團必能從長遠的發展中取得成果。國泰航空在二零一六年慶祝成立七十周年，我們將一如既往，繼續以堅定不移的態度履行對香港和港人的承諾。

主席

史樂山

香港，二零一七年三月十五日

綜合損益及其他全面收益表

截至二零一六年十二月三十一日止年度

	附註	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
收益			
客運服務		66,926	73,047
貨運服務		20,063	23,122
航空飲食、收回款項及其他服務		5,762	6,173
收益總額		92,751	102,342
開支			
員工		(19,770)	(18,990)
機上服務及乘客開支		(4,734)	(4,713)
著陸、停泊及航線開支		(14,985)	(14,675)
燃油(包括對沖虧損)		(27,953)	(32,968)
飛機維修		(8,856)	(7,504)
飛機折舊及營業租賃		(10,551)	(10,883)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(2,457)	(2,310)
佣金		(700)	(798)
其他		(3,270)	(2,837)
營業開支		(93,276)	(95,678)
營業(虧損)/溢利	3	(525)	6,664
財務支出		(1,561)	(1,380)
財務收入		260	216
財務支出淨額	4	(1,301)	(1,164)
應佔聯屬公司溢利		2,049	1,965
除稅前溢利		223	7,465
稅項	5	(497)	(1,157)
本年度(虧損)/溢利		(274)	6,308
非控股權益		(301)	(308)
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利		(575)	6,000
本年度(虧損)/溢利		(274)	6,308
其他全面收益			
不會重新歸類至損益的項目：			
界定福利計劃		606	(210)
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		9,690	(5,417)
可供出售財務資產的價值重估		178	(321)
應佔聯屬公司其他全面收益		334	(741)
海外業務換算產生的滙兌差額		(1,536)	(1,060)
本年度除稅後其他全面收益	6	9,272	(7,749)
本年度全面收益總額		8,998	(1,441)
應佔全面收益總額			
國泰航空股東		8,697	(1,749)
非控股權益		301	308
		8,998	(1,441)
每股(虧損)/盈利(基本及攤薄)	7	(14.6)仙	152.5 仙

綜合財務狀況表

二零一六年十二月三十一日結算

	附註	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
資產及負債			
非流動資產及負債			
物業、廠房及設備		106,456	100,552
無形資產		10,934	10,606
於聯屬公司的投資		23,298	22,878
其他長期應收款項及投資		4,604	5,069
遞延稅項資產		737	497
		146,029	139,602
長期負債		(58,906)	(49,867)
其他長期應付款項		(7,517)	(15,838)
遞延稅項負債		(11,380)	(9,278)
		(77,803)	(74,983)
非流動資產淨值		68,226	64,619
流動資產及負債			
存貨		1,514	1,366
貿易、其他應收款項及其他資產	9	9,557	9,715
待出售資產	10	31	1,497
流動資金		20,290	20,647
		31,392	33,225
長期負債的流動部分		(11,263)	(13,782)
相關已抵押存款		-	544
長期負債的流動部分淨額		(11,263)	(13,238)
貿易及其他應付款項	11	(19,104)	(23,025)
未獲運輸收益		(12,926)	(13,012)
稅項		(707)	(502)
應付予非控股權益的股息		(92)	-
		(44,092)	(49,777)
流動負債淨額		(12,700)	(16,552)
資產總值減流動負債		133,329	123,050
資產淨值		55,526	48,067
資本及儲備			
股本及其他法定資本儲備	12	17,106	17,106
其他儲備		38,259	30,821
國泰航空股東應佔資金		55,365	47,927
非控股權益		161	140
股東權益總額		55,526	48,067

附註：

1. 會計基準

本公告所引述的年度業績乃摘錄自集團截至二零一六年十二月三十一日止年度的法定財務報表。

各財務報表已按照香港會計師公會頒佈所有適用的香港財務報告準則（「財務報告準則」）（包括所有適用的《香港會計準則》及《香港財務報告準則及釋義》）、香港公認會計原則及香港《公司條例》的規定編製。此等財務報表亦符合香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）《證券上市規則》（「上市規則」）中適用的披露規定。

本文件所載有關截至二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度的財務資料並不構成公司於該等年度的法定年度綜合財務報表，惟摘錄自該等財務報表。

本文件內的非法定賬目（定義見《公司條例》（第 622 章）（「該條例」）第 436 條）並非（在該定義內的）指明財務報表。截至二零一五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。截至二零一六年十二月三十一日止年度的指明財務報表尚未但將根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。核數師已就截至二零一五年及二零一六年十二月三十一日止年度的指明財務報表擬備核數師報告，該等報告並無保留意見或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就該等報告作保留意見的情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事項，亦未載有根據該條例第 406(2) 條或 407(2) 或 (3) 條作出的陳述。

香港會計師公會已頒佈多項財務報告準則修訂本，該等修訂本於集團及公司本會計期首次生效。採納該等修訂本對集團業績及財務狀況並無重大影響。

集團未有應用尚未在本會計期生效的新修訂。

2. 分部資料

(a) 分部業績

	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
溢利或虧損								
銷售予外界客戶	91,478	101,199	1,273	1,143			92,751	102,342
分部之間的銷售	9	8	3,598	3,478			3,607	3,486
分部收益	91,487	101,207	4,871	4,621			96,358	105,828
分部(虧損)/溢利	(986)	6,402	461	262			(525)	6,664
財務支出淨額	(1,160)	(1,040)	(141)	(124)			(1,301)	(1,164)
	(2,146)	5,362	320	138			(1,826)	5,500
應佔聯屬公司溢利					2,049	1,965	2,049	1,965
除稅前溢利							223	7,465
稅項	(464)	(1,037)	(33)	(120)			(497)	(1,157)
本年度(虧損)/溢利							(274)	6,308
其他分部資料								
折舊及攤銷	8,101	8,408	449	451			8,550	8,859
購買物業、廠房及 設備及無形資產	13,805	11,888	1,330	1,291			15,135	13,179

集團兩個可呈報的分部是按業務性質分類。航空業務分部包括集團的客運及貨運業務，非航空業務分部主要包括航空飲食、地勤、停機坪服務及貨運站業務。未分配業績指集團應佔聯屬公司溢利。

賺取收益的主要資產為同時供客運及貨運服務使用的機隊。管理層認為並無適合的基礎將該等資產及相關的營業成本分配至該兩個分部，故此在披露時，並不將客運及貨運服務分為不同的業務分部。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

2. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港及中國內地	46,957	51,443
- 日本、韓國及台灣	8,766	9,445
印度、中東及斯里蘭卡	3,693	4,442
西南太平洋及南非	5,607	6,456
東南亞	7,669	8,611
歐洲	8,031	8,485
北美	12,028	13,460
	92,751	102,342

地域分部業績及分部資產淨值因《二零一六年報告書》列舉的理由而不予披露。

3. 營業(虧損)/溢利

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業(虧損)/溢利中：		
物業、廠房及設備折舊		
- 租賃	2,003	2,234
- 擁有	6,032	6,153
無形資產攤銷	515	472
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	1,022	969
- 飛機及有關設備	3,372	3,318
- 其他	64	47
待出售資產減值撥備	24	4
出售待出售資產的盈利	(232)	(4)
出售物業、廠房及設備虧損/(盈利)淨額	272	(49)
出售無形資產虧損	42	-
出售長期投資的盈利	(3)	-
出售一家附屬公司的盈利	-	(106)
已支出的存貨成本	2,181	2,002
滙兌差額淨額	306	320
核數師酬金	15	14
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債虧損淨額	36	192
非上市投資股息收入	(17)	(484)
上市投資股息收入	(6)	(5)

4. 財務支出淨額

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
- 按攤銷成本列賬的籌資租賃責任	475	457
- 有關抵押存款、票據及零息債券的利息收入	(2)	(18)
	473	439
- 銀行借款及透支		
- 須於五年內全部清還	235	127
- 毋須於五年內全部清還	439	358
- 其他借款		
- 須於五年內全部清還	101	101
- 毋須於五年內全部清還	16	16
- 其他長期應收款項	(19)	(22)
	1,245	1,019
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	(83)	(41)
- 銀行存款及其他	(155)	(128)
	(238)	(169)
公允值變動：		
- 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任盈利	(18)	(157)
- 衍生金融工具虧損	312	471
	294	314
	1,301	1,164

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來自被界定為持有作買賣用途的衍生工具的虧損淨額港幣三千六百萬元（二零一五年：虧損淨額港幣一億九千二百萬元）。

5. 稅項

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	165	170
- 海外稅	195	197
- 歷年撥備不足	272	63
遞延稅項(記賬)/支銷		
- 暫時差異的產生及逆轉	(135)	727
	497	1,157

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零一五年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見《二零一六年報告書》財務報表附註 28(d)）。

5. 稅項（續）

稅項支出與按適用稅率和除稅前溢利所計算的金額間的差異可分析如下：

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
除稅前綜合溢利	223	7,465
按香港利得稅率百分之十六點五（二零一五年：百分之十六點五） 計算的稅額	(37)	(1,232)
不可扣稅的支出	(198)	(364)
歷年稅項撥備不足	(272)	(63)
其他國家實施不同稅率的影響	699	282
確認(未確認稅項虧損)/之前未確認稅項虧損	(780)	49
毋須課稅的收入	91	171
稅項支出	(497)	(1,157)

有關遞延稅項的詳細資料載於《二零一六年報告書》財務報表附註 15。

6. 其他全面收益

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
界定福利計劃		
- 於年內確認的重新計量盈利/(虧損)	687	(243)
- 遞延稅項	(81)	33
現金流量對沖		
- 於年內確認的盈利/(虧損)	3,571	(13,780)
- 轉撥至損益的虧損	7,404	7,473
- 遞延稅項	(1,285)	890
可供出售財務資產的價值重估		
- 於年內確認的盈利	178	161
- 重新歸類至損益	-	(482)
應佔聯屬公司其他全面收益	334	(741)
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於年內確認的虧損	(1,536)	(1,075)
- 重新歸類至損益	-	15
本年度其他全面收益	9,272	(7,749)

7. 每股(虧損)/盈利（基本及攤薄）

每股虧損是以國泰航空股東應佔虧損港幣五億七千五百萬元（二零一五年：溢利港幣六十億元）除以全年已發行每日加權平均股份數目三十九億三千四百萬股（二零一五年：三十九億三千四百萬股）。

8. 股息

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
於二零一六年十月四日派發的第一次中期股息每股港幣零點零五元 （二零一五年：第一次中期股息每股港幣零點二六元）	197	1,023
建議不派發第二次中期股息 （二零一五年：第二次中期股息每股港幣零點二七元）	-	1,062
	197	2,085

8. 股息（續）

第一次中期股息每股港幣零點零五元已於二零一六年十月四日派發，合共派息港幣一億九千七百萬元。董事局決定不宣佈派發截至二零一六年十二月三十一日止年度的第二次中期股息。

為方便處理於二零一七年五月十七日舉行的股東周年大會的委任代表書，股東登記將於二零一七年五月十二日至二零一七年五月十七日（包括首尾兩天）暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保有權出席股東周年大會並於會上投票，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一七年五月十一日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

9. 貿易、其他應收款項及其他資產

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,595	5,360
衍生財務資產 – 當期部分	857	1,145
其他應收及預繳款項	3,042	3,083
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	63	127
	9,557	9,715

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除壞賬撥備)按賬單日分析如下：		
當期	4,370	4,453
一至三個月	705	522
三個月以上	520	385
	5,595	5,360

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
貿易應收賬項 (扣除壞賬撥備) 賬齡分析如下：		
當期	5,074	5,038
逾期一至三個月	395	167
逾期三個月以上	126	155
	5,595	5,360

9. 貿易、其他應收款項及其他資產（續）

已逾期的貿易應收賬項並未減值，而與該等應收賬項有關的個別客戶均無近期拖欠紀錄。集團通常給予顧客三十天信貸期，或依循當地同業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。

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
一月一日的結餘	52	52
回撥款額	(3)	-
十二月三十一日的結餘	49	52

10. 待出售資產

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
待出售資產	31	1,497

截至二零一六年十二月三十一日止年度已確認的減值虧損為港幣二千四百萬元（二零一五年：港幣四百萬元）。待出售資產的減值以減低賬面值至估計可收回金額港幣五億六千五百萬元（二零一五年：港幣六千二百萬元）考慮，估計可收回金額指使用價值與公允值減出售成本兩者之較高者；而可收回金額是以公允值減出售成本（參考其於二零一六年及二零一五年十二月三十一日的估計出售價值並使用市場比較法）釐定。用以計算可收回金額的公允值歸類為第二級計量。

11. 貿易及其他應付款項

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
貿易應付賬項	5,061	5,341
衍生財務負債 – 當期部分	5,680	9,456
其他應付款項	8,024	7,732
應付聯屬公司賬項	175	227
應付其他關連公司賬項	164	269
	19,104	23,025

於二零一六年十二月三十一日，集團已就可能或實際出現的稅項、訴訟及索償作出撥備港幣十一億二千六百萬元（二零一五年：港幣十四億一千八百萬元），有關撥備已納入上述賬目內。

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	4,854	5,023
逾期一至三個月	196	308
逾期三個月以上	11	10
	5,061	5,341

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

12. 股本

在回顧的年度內，公司或其附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何股份，集團亦無採納任何股份認購權計劃。

於二零一六年十二月三十一日，已發行股份為 3,933,844,572 股（二零一五年十二月三十一日：3,933,844,572 股）。年內並無任何股本變動。

13. 企業管治

公司致力維持高水平的企業管治。公司在年度報告書所涵蓋的整個年度內，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》的所有守則條文，但下述條文除外，公司相信此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 條有關成立提名委員會、其職權範圍及資源的條文。董事局已審視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大利益，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。

公司已採納一套董事及有關僱員（《企業管治守則》所界定者）進行證券交易的行為守則，其條款的嚴格程度不下於上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）。

在作出特定查詢後，公司所有董事已就年度報告書所涵蓋的會計期，確認已遵守標準守則及公司的董事進行證券交易行為守則所規定的標準。

有關本公司的企業管治原則及程序，請參閱《二零一六年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

14. 年度報告書

《二零一六年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零一七年四月五日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零一七年四月五日或之前備妥，供股東閱覽。

15. 報告期後事項

中國國際航空股份有限公司（「國航」）於二零一七年三月十日完成發行 1,440,064,181 股 A 股的工作，公司於國航的持股量因而由百分之二十點一三攤薄至百分之十八點一三。

營業開支

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	2016	2015	變幅	2016	2015	變幅
	港幣百萬元	港幣百萬元		港幣百萬元	港幣百萬元	
員工	19,770	18,990	+4.1%	17,607	17,028	+3.4%
機上服務及乘客開支	4,734	4,713	+0.4%	4,734	4,713	+0.4%
著陸、停泊及航線開支	14,985	14,675	+2.1%	14,704	14,406	+2.1%
燃油(包括對沖虧損)	27,953	32,968	-15.2%	27,551	32,475	-15.2%
飛機維修	8,856	7,504	+18.0%	8,453	7,168	+17.9%
飛機折舊及營業租賃	10,551	10,883	-3.1%	10,406	10,724	-3.0%
其他折舊、攤銷及營業租賃	2,457	2,310	+6.4%	1,841	1,712	+7.5%
佣金	700	798	-12.3%	700	798	-12.3%
其他	3,270	2,837	+15.3%	4,941	4,222	+17.0%
營業開支	93,276	95,678	-2.5%	90,937	93,246	-2.5%
財務支出淨額	1,301	1,164	+11.8%	1,125	1,007	+11.7%
營業開支總額	94,577	96,842	-2.3%	92,062	94,253	-2.3%

- 集團營業開支總額減少百分之二點三至港幣九百四十五億七千七百萬元。
- 國泰航空及國泰港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點一四元減至港幣三點零二元。

國泰航空及國泰港龍航空營業業績分析

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
航空公司除稅前(虧損)/溢利	(3,045)	4,463
稅項	(318)	(891)
航空公司除稅後(虧損)/溢利	(3,363)	3,572
應佔附屬及聯屬公司溢利	2,788	2,428
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	(575)	6,000

國泰航空及國泰港龍航空營業業績分析（續）

航空公司除稅前(虧損)/溢利變動分析如下：

	港幣百萬元	
二零一五年航空公司除稅前溢利	4,463	
收益減少	(9,699)	客運收益減少，原因是收益率下跌百分之九點二及運載率下跌一點二個百分點，惟因運載乘客人次增加百分之零點八而被局部抵銷。
		- 貨運收益減少，原因是收益率下跌百分之十六點三，惟因運載率上升零點二個百分點以及運載貨物及郵件噸數增加百分之三點一而被局部抵銷。
成本減少/(增加)：		
- 燃油(包括對沖虧損)	4,924	- 燃油成本減少，原因是平均飛機燃油價格下跌百分之二十一點一，惟因耗油量上升百分之零點八而被局部抵銷。
- 飛機維修	(1,285)	- 主要由於營運能力上升、引擎維修費上升、機隊退役成本及進行更多提高飛機可用率的計劃而增加。
- 折舊、攤銷及營業租賃	189	- 主要由於飛機退役而下降。
- 員工	(579)	- 主要由於員工數目增加及工資調升而上升。
- 所有其他營業開支，包括機上服務、著陸及停泊、佣金、財務支出淨額及其他	(1,058)	- 主要由於著陸及停泊費自二零一六年九月起上調以及因沒有於二零一五年歐洲委員會退回罰款的特殊入賬。
二零一六年航空公司除稅前虧損	(3,045)	

燃油開支及對沖

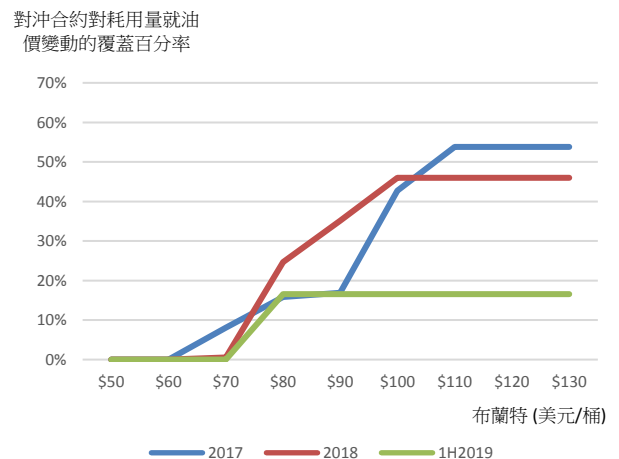
集團燃油成本的分項數字如下：

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
燃油成本總額	19,497	24,494
燃油對沖虧損	8,456	8,474
燃油成本	27,953	32,968

二零一六年的耗油量為四千三百九十萬桶（二零一五年：四千三百五十萬桶）。

- 於二零一六年十二月三十一日，集團的燃油對沖風險列於右圖。
- 集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的油價風險。集團使用在經濟學上相等於期貨合約的燃油衍生工具以達致所想的對沖持倉。右圖顯示在某些布蘭特行使價位時對沖交易所覆蓋的預期按年耗油量的預測百分比。
- 集團並不是對油價進行投機炒賣，但利用對沖管理油價上漲的風險，從而控制燃油成本。對沖本身並非毫無風險，而策略亦不作百分之百的對沖。現有的對沖安排反映在進行對沖時的若干假設，但二零一五年油價急劇下滑，令這些假設不再成立，因而產生所錄得並已公開披露的燃油對沖虧損。集團不作對沖的燃油需求部分會因油價下跌而受惠，但預計受惠程度不及其他沒有進行對沖或對沖規模較小的航空公司。

燃油對沖風險



資產

- 於二零一六年十二月三十一日的資產總值為港幣一千七百七十四億二千一百萬元。
- 年內物業、廠房及設備增加港幣一百四十二億五千萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣一百二十一億二千七百萬元、樓宇價值港幣十五億三千五百萬元，以及其他設備價值港幣五億八千八百萬元。

借款及資本

- 借款由二零一五年底的港幣六百三十一億零五百萬元增加百分之十一點二至二零一六年底的港幣七百零一億六千九百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，並須於二零二七年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之三十九點三現為定息借款。
- 流動資金減少百分之一點七至港幣二百零二億九千萬元，其中百分之五十八點一以美元計算。
- 借款淨額（扣除流動資金）增加百分之十七點五至港幣四百九十八億七千九百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金增加百分之十五點五至港幣五百五十三億六千五百萬元，部分原因是在現金流量對沖儲備確認未變現對沖盈利港幣三十五億七千一百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點八九倍增至零點九倍。

機隊資料*

飛機類型	於二零一六年十二月三十一日各機隊的數目			總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數						選擇權
	租賃				‘17	‘18	‘19 及之後		‘17	‘18	‘19	‘20	‘21	‘22 及之後	
	擁有	籌資	營業												
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	23	12	6	41					3	1	2				
A340-300	4			4 ^(a)											
A350-900	5	3	2	10	12 ^(b)		12							2	
A350-1000					8	18	26								
747-400BCF 貨機			1	1					1						
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機	3	11		14											
777-200	5			5											
777-200F 貨機															3 ^(c)
777-300	12			12	2	3	5 ^(d)								
777-300ER	19	11	23	53					1	2			5	15	
777-9X						21	21								
總數	71	43	32	146	12	10	42	64	5	3	2	5	17		3
由國泰港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		10	15					2	1	1	3	3		
A321-200	2		6	8							1	2	3		
A330-300	10		10 ^(e)	20					6	2		2			
總數	17		26	43					6	2	3	2	7	6	
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機	4	4	2	10						2					
747-400BCF 貨機			3 ^(e)	3					3						
總數	4	4	5	13					3	2					
總數合計	92	47	63 ^(e)	202	12	10	42	64 ^(d)	6	10	8	4	12	23	3

* 包括停用的飛機。二零一六年十二月三十一日後的飛機變動並不反映於機隊資料內。

- (a) 國泰航空正安排其空中巴士 A340-300 型飛機加速退役，其中三架於二零一六年退役，一架於二零一七年一月退役，其餘三架該型號飛機將於二零一七年底前退役。
- (b) 其中兩架該等空中巴士 A350-900 型飛機於二零一六年十二月三十一日之後接收，包括一架於二零一七年二月接收，另一架於二零一七年三月接收。
- (c) 將於二零一九年前接收的飛機的購買權。
- (d) 五架二手的波音 777-300 型飛機將於二零一八年開始陸續接收。
- (e) 在六十三架以營業租賃方式持有的飛機中，五十七架是向第三方租用，其餘六架該等飛機（三架波音 747-400BCF 型貨機及三架空中巴士 A330-300 型飛機）為集團內部租用。

附屬及聯屬公司回顧

- 香港華民航空有限公司於二零一六年錄得的溢利略高於二零一五年。以可用噸千米計算的可載貨量較二零一五年增加百分之零點一至七億七千七百萬，運載率下跌一點二個百分點至百分之六十五點三，而收入噸千米則減少百分之一點六至五億八百萬。
- 因營業額增加，亞洲萬里通有限公司錄得的溢利高於二零一五年。二零一六年，亞洲萬里通會員兌換國泰航空及國泰港龍航空機位的數量增加百分之七。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司於二零一六年生產三千零二十萬份機餐及處理七萬三千班航班（即平均每日八萬三千份機餐及二百班航班，較二零一五年分別上升百分之二點五及百分之二）。營業額增加令收益提升，惟因直接勞工成本及間接成本增加而被抵銷，導致二零一六年溢利下跌。海外航空飲食設施的溢利下跌。
- 國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）於二零一六年為十五家航空公司提供貨物處理服務。二零一六年新增七家航空公司客戶。該公司於二零一六年共處理一百八十萬噸貨物，其中百分之五十一點三為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之三十一點一及百分之十七點六。由於客戶數目增加及有效管理營業成本，二零一六年的財務業績較二零一五年為佳。
- 香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）二零一六年的財務業績遜於二零一五年。香港機場地勤服務停止為部分航空公司提供服務，此舉是在勞工短缺期間為維持給予其他航空公司的服務所必需採取的行動。
- 中國國際航空股份有限公司（「國航」）是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空於二零一六年十二月三十一日持有其百分之二十點一三股權。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。集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一六年度的集團業績包括國航截至二零一六年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一六年十月一日至二零一六年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。截至二零一六年九月三十日止十二個月，國航主要因油價處於低位及客運需求殷切而令業績提升，惟因人民幣貶值的不利影響而被局部抵銷。國航於二零一七年三月十日完成發行 A 股新股的登記手續，國泰航空於國航的持股量因而由百分之二十點一三攤薄至百分之十八點一三。
- 中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）是中國內地提供貨運服務的主要公司，國泰航空持有其股本及經濟權益。國貨航於二零一六年的財務業績較二零一五年為佳。美元借款的未變現滙兌虧損及因航空貨運市場競爭非常激烈而導致收益率下降，將油價下跌所節省的成本局部抵銷。

企業責任

- 題為「攜手創明天」的二零一五年可持續發展報告於二零一六年九月在網上發佈，登載於 www.cathaypacific.com/sdreport。二零一六年可持續發展報告預期於二零一七年七月發佈。
- 第三十九屆國際民航組織大會的與會國於二零一六年十月達成一項協議，以落實一項適用於國際航空業的碳抵銷及減排計劃。國泰航空自二零零八年起一直參與有關該計劃的討論，並參與國際民航組織的專責小組，該小組引領航空業界就達成公平、公正和有效的全球排放協議制定相關建議。
- 國泰航空的氣候變化策略，包括跟參與制定氣候變化及航空政策的監管機構及團體（國際航空運輸協會環境委員會、環球市場措施航空顧問小組[Airlines Advisory Group on Global Market-Based Measures]、可持續航空燃料使用者組織、可持續生物燃料圓桌會議及亞太航空公司協會）進行溝通，目的是加強各界對氣候變化問題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。

- 集團根據歐盟排放交易計劃的規定，由外聘核數師於二零一七年一月滙報旗下歐洲內部航班於二零一六年的排放數據，並於二零一七年二月向英國環境部提交排放報告。外聘核數師已滙報國泰航空於二零一六年的整體溫室氣體排放數據。
- 香港特別行政區行政長官梁振英於二零一六年一月為國泰航空舉辦的社區飛行活動擔任主禮嘉賓，該活動特別招待二百五十名來自香港基層家庭的人士乘坐波音 777-300 型客機作九十分鐘的飛行旅程。參加者大部分從來沒有乘搭飛機的經驗。
- 國泰航空透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。公司的乘客於二零一五年捐出港幣一千三百九十萬元，幫助弱勢兒童改善生活。「零錢布施」計劃自一九九一年推出以來，已籌得超過港幣一億六千五百萬元。
- 於二零一六年底，國泰航空及其附屬公司在全球僱用逾三萬三千八百名員工，其中約二萬六千二百人為在港員工。我們參照法例、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。

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事： 史樂山（主席）、朱國樑、何杲、馬天偉、丘應樺；
非常務董事： 蔡劍江、郭鵬、宋志勇、施銘倫、施維新、尚烽、趙曉航；
獨立非常務董事： 夏理遜、利蘊蓮、董立均及王冬勝。

承董事局命
國泰航空有限公司
主席
史樂山

香港，二零一七年三月十五日

公司網址：www.cathaypacific.com