

新聞資料

二零一八年三月十四日

即時發佈

國泰航空有限公司 公佈二零一七年全年業績

業績		2017 年 上半年	2017 年 下半年	2017 年 全年	2016 年 全年	變幅
收益	港幣百萬元	45,858	51,426	97,284	92,751	+4.9%
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(2,051)	792	(1,259)	(575)	-119.0%
每股(虧損)/盈利	港仙	(52.1)	20.1	(32.0)	(14.6)	-119.2%
每股股息	港元	-	0.05	0.05	0.05	-

國泰航空集團於二零一七年下半年錄得應佔溢利港幣七億九千二百萬元，而二零一七年上半年及二零一六年下半年則分別錄得應佔虧損港幣二十億五千一百萬元及港幣九億二千八百萬元。國泰航空及國泰港龍航空於二零一七年下半年錄得應佔虧損港幣十五億三千八百萬元，而二零一七年上半年及二零一六年下半年則分別錄得應佔虧損港幣二十七億六千五百萬元及港幣二十五億八千萬元。

國泰航空集團於二零一七年錄得應佔虧損港幣十二億五千九百萬元，而二零一六年的虧損則為港幣五億七千五百萬元。二零一七年的每股虧損為港幣三十二仙，而二零一六年的每股虧損則為港幣十四點六仙。

航空業的根本性結構轉變於二零一七年繼續令旗下航空業務面對充滿挑戰的營運環境，因此集團採取果斷的行動，實施企業轉型計劃，務求令業務更精簡及靈活，成為更具實力的競爭者。集團於二零一七年重點為改善收益和控制成本確立了良好的基礎、架構和策略，並於下半年取得明顯進展。二零一七年下半年錄得的航空公司虧損較二零一七年上半年及二零一六年下半年為低。

影響表現的因素大致與二零一六年相同，客運市場的可運載量過剩導致我們與其他航空公司之間競爭激烈，並使大部分主要航線的收益率持續受壓。油價上漲，但燃油對沖虧損減少。企業轉型計劃的正面成果於年內後期開始顯現，集團業務亦受惠於貨運業務表現強勁、美元轉弱以及頭等及商務客艙需求改善。

附屬及聯屬公司的貢獻令人滿意。

客運業務

二零一七年的客運收益為港幣六百六十四億八百萬元，較二零一六年減少百分之零點八。可載客量增加百分之二點八，反映新航線的推出及其他航線的班次增加。運載率下降零點一個百分點至百分之八十四點四。雖然下半年的收益率較上半年提升百分之三點一，但在全年大部分時間仍然受壓，下降百分之三點三至港幣五十二點三仙。

新聞資料

貨運業務

集團的貨運業務於二零一七年受惠於強勁的需求，貨運收益增至港幣二百三十九億三百萬元，增幅為百分之十九點一。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之三點六，運載率上升三點四個百分點至百分之六十七點八。載貨噸數增加百分之十點九。由於自四月起恢復在香港徵收燃油附加費，加上需求殷切，收益率上升百分之十一點三至港幣一點七七元。

成本

由於油價上升及業務增長，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）較二零一六年增加港幣五十一億四千七百萬元（或百分之二十七）。燃油仍是集團最大的成本，佔二零一七年營業成本總額的百分之三十點七（二零一六年為百分之二十九點六）。燃油對沖虧損減少，計及該等虧損後，燃油成本較二零一六年增加港幣三十一億五千九百萬元（或百分之十一點三）。儘管在成本上依然面對挑戰，集團仍能把每可用噸千米成本（除燃油）的增長限制於百分之零點九，並使每可用噸千米基本成本（除燃油及未計特殊項目）維持平穩。這反映企業轉型計劃著重提升生產力及效益，以及控制員工成本的增長低於可用噸千米的增長。

香港國際機場的擠塞問題及大中華區的航空管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。

特殊項目

二零一七年的業績受到數項一次性的因素所影響。歐洲委員會發出裁決，指多家國際貨運航空公司（包括國泰航空）於二零零七年前就貨運附加費水平達成的協議觸犯歐洲競爭法，並在三月向國泰航空徵收罰款五千七百一十二萬歐羅（約相等於港幣四億九千八百萬元）。國泰航空已申請撤銷該項裁決。同月，國航完成發行A股股份，因而令國泰航空的持股量攤薄，港幣二億四千四百萬元已確認為視作出售部分股份的盈利。國泰航空於四月出售所持的中國民航信息網絡股份有限公司股權，因而獲得港幣五億八千六百萬元溢利。

華民航空於十一月同意與 DHL International 就八架空中巴士 A300-600F 型貨機及相關設備訂立售後回租交易，其中五項交易於二零一七年完成，三項將於二零一八年完成。國泰航空與 DHL International 訂立了一份協議，根據協議，國泰航空將於二零一八年底向 DHL International 購入尚未持有的華民航空四成股份，使華民航空成為國泰航空的全資附屬公司。華民航空將根據與 DHL International 新訂的包板協議（自二零一九年一月一日起的初始期限為十五年），繼續為 DHL International 營運約定貨運航線網絡前往亞洲航點。

國泰航空於二零一七年上半年間展開為期三年的企業轉型計劃，以應付現時航空業所面對的根本性競爭挑戰。該計劃旨在令旗下航空公司更關注並適切回應消費者的訴求，藉此增加收益及控制成本。國泰航空在二零一七年確立了良好的基礎、策略和架構，包括重組總部團隊架構，致力控制成本和提升效益，並委任了新的管理及領導團隊。相關的離職補償（港幣二億二千四百萬元）已確認於二零一七年的員工開支。

網絡

國泰航空於三月開辦往返特拉維夫的航班，於七月及十二月分別開辦往返巴塞羅那和基督城的季節性航班，並因應需求加開前往其他航點的班次。利雅得航線於二零一七年三月停辦。公司將於二零一八年三月開辦布魯塞爾航線，於二零一八年六月開辦都柏林航線及於二零一八年九月開辦華盛頓航線。巴塞羅那航線將於二零一八年四月擴展為全年航班，而哥本哈根航線及開普敦航線將分別於二零一八年五月至十月間及二零一八年十一月至二零一九年二月間推出季節性航班。國

新聞資料

泰港龍航空於二零一八年一月開辦往返南寧的航班，並將於二零一八年三月開辦往返濟南的航班。

機隊

我們於二零一七年接收十二架空中巴士A350-900型飛機，因此截至年底，該型號飛機增至合共二十二架。國泰港龍航空於九月訂購三十二架A321-200neo型飛機，將於二零二零年開始陸續付運。最後四架空中巴士A340-300型飛機及兩架波音747-400BCF型貨機已告退役。我們以濕租方式租用兩架波音747-8F型貨機，以增加可載貨量。

前景

國泰航空主席史樂山表示：「二零一八年的首要工作是實行企業轉型計劃，改變集團的工作方針，以便更有效地控制成本，藉此進一步加強客運業務。集團深信這方面的努力會取得滿意的成果。集團亦期望乘客收益率的下滑隨著全球經濟情況改善而放緩，從而利好客運業務。貨運業務前景樂觀，集團將充分把握全球貨運市場增長的機遇。燃油成本增加導致營業成本上升，對業績構成不利影響。燃油對沖虧損正在減少。」

為提升競爭力，集團正擴大航線網絡、加開最受歡迎航線的班次，以及增購具燃油效益的飛機。集團在生產力及效益方面取得改進之餘，正力求在高水平的顧客服務上更進一步。集團對員工的質素、盡責態度和專業精神感到自豪，我謹對各員工衷心致敬，感謝他們在充滿不明確因素的時期仍然不辭勞苦、盡心工作。我們作出了艱難但必要的決定，採取了果敢的行動，務求令國泰航空及國泰港龍航空業務更鞏固，成為更卓越的航空公司。我們相信集團正朝著正確的方向邁進，致力爭取強勁而持續的長期表現。

一如過去七十多年，集團將繼續以堅定不移的態度履行對香港和港人的承諾，並繼續進行策略投資，以發展和加強香港作為亞洲最具規模及最受歡迎國際航空樞紐的地位。」

傳媒查詢



+852 2747 5393



press@cathaypacific.com



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
二零一七年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2017	2016	變幅
收益	港幣百萬元	97,284	92,751	+4.9%
國泰航空股東應佔虧損	港幣百萬元	(1,259)	(575)	-119.0%
每股虧損	港仙	(32.0)	(14.6)	-119.2%
每股股息	港元	0.05	0.05	-
邊際虧損	%	(1.3)	(0.6)	-0.7 個百分點

財務狀況

國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	61,101	55,365	+10.4%
借款淨額	港幣百萬元	59,300	49,879	+18.9%
每股股東資金	港元	15.5	14.1	+9.9%
債務淨額股份比例	倍數	0.97	0.90	+0.07 倍

營業統計數字 – 國泰航空及國泰港龍航空

		2017	2016	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	31,439	30,462	+3.2%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	150,138	146,086	+2.8%
可用貨物及郵件噸千米數(「可用貨運噸千米」)	百萬	17,163	16,572	+3.6%
每可用座位千米客運收益	港仙	44.2	45.8	-3.5%
收入乘客運載人次	千位	34,820	34,323	+1.4%
乘客運載率	%	84.4	84.5	-0.1 個百分點
乘客收益率	港仙	52.3	54.1	-3.3%
每可用貨運噸千米貨物及郵件收益	港元	1.20	1.03	+16.5%
運載貨物及郵件	千噸	2,056	1,854	+10.9%
貨物及郵件運載率	%	67.8	64.4	+3.4 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.77	1.59	+11.3%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.12	3.02	+3.3%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.14	2.12	+0.9%
每可用噸千米基本成本(除燃油及未計特殊項目)	港元	2.12	2.12	-
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,775	1,730	+2.6%
飛機使用量	每日時數	12.3	12.2	+0.8%
航班準時表現	%	71.2	72.1	-0.9 個百分點
機隊平均機齡	年	9.3	9.1	+2.2%
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	17.7	17.2	+2.9%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	564	565	-0.2%
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	3.53	3.12	+13.1%

可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空及國泰港龍航空

	可運載量			運載率(%)			收益率
	可用座位千米/ 可用貨運噸千米(百萬)*						
	2017	2016	變幅	2017	2016	變幅	變幅
客運服務							
印度、中東及斯里蘭卡	8,454	9,172	-7.8%	82.8	79.3	+3.5 個百分點	-1.4%
西南太平洋及南非	20,502	19,702	+4.1%	84.8	87.8	-3.0 個百分點	-3.2%
東南亞	21,054	21,151	-0.5%	84.0	84.2	-0.2 個百分點	-2.9%
歐洲	28,957	25,958	+11.6%	87.5	86.6	+0.9 個百分點	-2.7%
北亞	30,764	30,802	-0.1%	81.0	79.5	+1.5 個百分點	-2.8%
北美	40,407	39,301	+2.8%	85.0	86.8	-1.8 個百分點	-5.0%
整體	150,138	146,086	+2.8%	84.4	84.5	-0.1 個百分點	-3.3%
貨運服務	17,163	16,572	+3.6%	67.8	64.4	+3.4 個百分點	+11.3%

* 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及郵件噸千米數（「可用貨運噸千米」）計算。

客運服務

首要市場 – 香港及珠江三角洲

- 我們以優惠票價售賣頭等及商務客艙機票給非企業客戶。
- 我們每周在香港推行 fanfares 票價優惠活動，履行為香港市場提供超值價格機票的承諾。現時該等優惠包括機票連酒店套票。
- 二零一七年農曆新年期間的需求殷切，但收益率受壓。

印度、中東及斯里蘭卡

- 印度航線取得合理的表現，運載乘客人次及收益率略為增長。
- 利雅得航線於二零一七年三月停辦。

西南太平洋及南非

- 西南太平洋航線的表現遜於預期，需求疲弱。中國內地、香港和澳洲的航空公司提供的可載客量增加，對收益率及過境旅客人次構成壓力。
- 往返基督城的季節性客運航班於二零一七年十二月開辦（至二零一八年二月）。
- 開普敦航線將於二零一八年十一月至二零一九年二月間推出每周三班季節性航班。
- 由二零一七年七月開始，阿德萊德航線於每年七月至翌年三月增至每周提供五班航班。
- 每周四班經開恩茲前往布里斯班的航班於二零一七年十月至二零一八年三月間，改由前往該兩個城市的直航航班取代。布里斯班航線轉為每周提供十一班航班，開恩茲航線轉為每周提供三班航班。
- 每日一班前往布里斯班的直航航班於二零一七年三月以空中巴士 A350-900 型飛機運作，以增加該航線的可載客量。
- 墨爾本航線於二零一七年三月增加可載客量，把原本以空中巴士A330-300型飛機運作的每日三班航班中的兩班開始以較大型的飛機運作，其中一班以波音777-300ER型飛機運作，另一班以空中巴士A350-900型飛機運作。於二零一七／八年冬季期間，第三班往返墨爾本的每日航班以空中巴士A350-900型飛機取代空中巴士A330-300型飛機運作。

東南亞

- 由於競爭加劇，尤其是廉價航空公司帶來競爭，使往來香港與中國內地及東南亞之間的航線收益率受壓。
- 泰國航線表現令人滿意。
- 我們由二零一七年七月開始加開班次往返河內（由每周十班增至十二班）及胡志明市（由每周十八班增至十九班）。
- 國泰港龍航空現時每日提供四班前往吉隆坡的航班，此航線過往由國泰航空營運。

歐洲

- 每周四班往返特拉維夫的客運航班於三月開辦，該條以空中巴士 A350-900 型飛機運作的航線廣受歡迎。該航線於二零一七年九月至十一月間加開航班，以應付季節性的需求。二零一八年將繼續進行季節性加開班次的安排，於二零一八年十月開始的旺季期間每日提供一班航班。
- 我們已開辦往返巴塞羅那的季節性客運航班（二零一七年七月至十月），該航線將於二零一八年四月擴展為全年航班。
- 我們將於二零一八年三月開辦每周四班往返布魯塞爾的航班，於二零一八年六月開辦每周四班往返都柏林的航班，並於二零一八年五月至十月間提供一班往返哥本哈根的季節性航班。
- 歐洲航線的需求增加，但比較基線較低，反映二零一六年初區內的安全問題。
- 往來馬德里的旅遊需求增加。
- 二零一六年開辦的倫敦蓋特威克航線運載率高企，但其收益受到英鎊疲弱的不利影響。
- 我們於二零一七年六月加開班次往返倫敦蓋特威克（由每周四班增至每日一班）及曼徹斯特（由每周四班增至五班）。曼徹斯特航線以空中巴士 A350-900 型飛機運作，其班次將由二零一七年十二月起增至每日一班。
- 由二零一七年十月開始，馬德里航線的班次由每周四班增至五班。
- 由二零一七年十二月開始，巴黎航線的班次由每周十班增至十一班，並將於二零一八年夏季作出季節性安排，使每周航班增至十二班。

北亞

- 二零一七年下半年往返中國內地及台灣的客運量增加，使中國內地及台灣航線的表現有所改善。
- 二零一七年初前往東北亞的旅遊需求殷切，但中國內地與南韓之間的政治局勢在第二季及第三季轉趨緊張，影響前往南韓的機位需求。
- 二零一七年十月，往來台北及福岡的航線停辦，而往來台北及東京成田機場的航線則加開每日第二班航班。
- 國泰港龍航空於二零一八年一月開辦每周四班往返南寧的航班。
- 國泰港龍航空於二零一八年三月開辦每周四班往返濟南的航班。
- 國泰港龍航空往返東京羽田機場的航班於二零一七年十月暫時停辦，於二零一八年三月復航。

北美

- 前往美國的經濟客艙需求疲弱，但頭等及商務客艙需求回升。
- 前往加拿大的航線競爭加劇，對收益率構成壓力，尤以表現較弱的季節為甚，溫哥華航線所受的影響較多倫多航線為甚。
- 我們自二零一七年三月開始加開班次往返波士頓（由每周四班增至每日一班）及溫哥華（由每周十四班增至十七班）。
- 為應付季節性的需求，多倫多航線於二零一七年六月底至九月初每周加開四班航班（增至每日兩班）。
- 每周四班往返華盛頓的航班將於二零一八年九月開辦。
- 由二零一七年十月開始，三藩市航線的班次增至每日三班（每周加開四班），而洛杉磯航線則由每日四班減至三班。為應付季節性的需求，洛杉磯航線於二零一七年十二月至二零一八年一月加開航班。

貨運服務

- 二零一七年全年貨運需求強勁，載貨噸數的增長較可載貨量的增長為快。由於在香港恢復徵收燃油附加費（自四月起），加上中國內地的出口需求強勁，令收益率受惠。
- 國泰航空與德國漢莎貨運訂立的商務合作協議中有關香港往歐洲的貨運航線於二零一七年二月生效，而有關歐洲往香港的航線將於二零一八年第三季生效。
- 我們於二零一七年六月以濕租方式向阿特拉斯航空全球控股公司租用兩架波音 747-8F 型貨機，藉此增加前往美洲及印度的貨運班次。
- 二零一七年下半年中國內地的出口貨運表現非常強勁，尤以泛太平洋航線為甚。
- 運往中國內地的易變壞物品貨運需求有所增加。
- 往來印度次大陸的貨運需求殷切。
- 二零一七年亞洲區內的貨運需求較二零一六年顯著強勁，尤其是新鮮貨品、郵件及電子商貿物品。
- 聯運安排使往來南美的貨運量大幅增長。
- 歐洲航線表現有所改善，藥品的貨運量增加，令收益率受惠。
- 德里貨運航線的班次於二零一七年三月由每周四班增至五班。
- 真奈貨運航線的班次於二零一七年六月由每周四班增至六班。
- 二零一七年九月，河內航線的貨運航班於由每周六班增至七班，而俄勒岡州波特蘭貨運航線亦由每周兩班增至三班。俄勒岡州波特蘭航線於二零一六年十一月開辦。
- 我們於二零一七年四月開始重新在香港徵收燃油附加費。
- 兩架波音 747-BCF 型改裝貨機於二零一七年退役。
- 國泰航空服務的貨運站於二零一七年處理二百一十萬噸貨物，增幅為百分之十六點七。該貨運站為國泰航空、國泰港龍航空、華民航空及其他十四家航空公司處理貨物。
- 國泰航空服務及香港機場地勤服務於二零一七年十月取得獨立醫藥物流驗證中心認證。

主席致函

綜述

航空業的根本性結構轉變於二零一七年繼續令旗下航空業務面對充滿挑戰的營運環境，因此集團採取果斷的行動，實施企業轉型計劃，務求令業務更精簡及靈活，成為更具實力的競爭者。集團於二零一七年重點為改善收益和控制成本確立了良好的基礎、架構和策略，並於下半年取得明顯進展。二零一七年下半年錄得的航空公司虧損較二零一七年上半年及二零一六年下半年為低。

國泰航空集團於二零一七年錄得應佔虧損港幣十二億五千九百萬元，而二零一六年的虧損則為港幣五億七千五百萬元。二零一七年的每股虧損為港幣三十二仙，而二零一六年的每股虧損則為港幣十四點六仙。國泰航空集團於二零一七年下半年錄得應佔溢利港幣七億九千二百萬元，而二零一七年上半年及二零一六年下半年則分別錄得應佔虧損港幣二十億五千一百萬元及港幣九億二千八百萬元。國泰航空及國泰港龍航空於二零一七年下半年錄得應佔虧損港幣十五億三千八百萬元，而二零一七年上半年及二零一六年下半年則分別錄得應佔虧損港幣二十七億六千五百萬元及港幣二十五億八千萬元。

營運環境

影響表現的因素大致與二零一六年相同，客運市場的可運載量過剩導致我們與其他航空公司之間競爭激烈，並使大部分主要航線的收益率持續受壓。油價上漲，但燃油對沖虧損減少。企業轉型計劃的正面成果於年內後期開始顯現，集團業務亦受惠於貨運業務表現強勁、美元轉弱以及頭等及商務客艙需求改善。

附屬及聯屬公司的貢獻令人滿意。

二零一七年的業績受到數項一次性的因素所影響。歐洲委員會發出裁決，指多家國際貨運航空公司（包括國泰航空）於二零零七年前就貨運附加費水平達成的協議觸犯歐洲競爭法，並在三月向國泰航空徵收罰款五千七百一十二萬歐羅（約相等於港幣四億九千八百萬元）。國泰航空已申請撤銷該項裁決。同月，國航完成發行A股股份，因而令國泰航空的持股量攤薄，港幣二億四千四百萬元已確認為視作出售部分股份的盈利。國泰航空於四月出售所持的中國民航信息網絡股份有限公司股權，因而獲得港幣五億八千六百萬元溢利。

華民航空於十一月同意與 DHL International 就八架空中巴士 A300-600F 型貨機及相關設備訂立售後回租交易，其中五項交易於二零一七年完成，另外三項將於二零一八年完成。國泰航空將於二零一八年底向 DHL International 購入尚未持有的華民航空四成股份，使華民航空成為公司的全資附屬公司，而與 DHL International 新訂為期十五年的包板協議亦將同時開始生效。

國泰航空於二零一七年上半年間展開為期三年的企業轉型計劃，以應付現時航空業所面對的根本性競爭挑戰。該計劃旨在令旗下航空公司更關注並適切回應消費者的訴求，藉此增加收益及控制成本。國泰航空在二零一七年確立了良好的基礎、策略和架構，包括重組總部團隊架構，致力控制成本和提升效益，並委任了新的管理及領導團隊。相關的離職補償（港幣二億二千四百萬元）已確認於二零一七年的員工開支。

業務表現

二零一七年的客運收益為港幣六百六十四億八百萬元，較二零一六年減少百分之零點八。可載客量增加百分之二點八，反映新航線的推出及其他航線的班次增加。運載率下降零點一個百分點至百分之八十四點四。雖然下半年的收益率較上半年提升百分之三點一，但在全年大部分時間仍然受壓，下降百分之三點三至港幣五十二點三仙。

集團的貨運業務於二零一七年受惠於強勁的需求，貨運收益增至港幣二百三十九億三百萬元，增幅為百分之十九點一。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之三點六，運載率上升三點四個百分點至百分之六十七點八。載貨噸數增加百分之十點九。由於自四月起恢復在香港徵收燃油附加費，加上需求殷切，收益率上升百分之十一點三至港幣一點七元。

由於油價上升及業務增長，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）較二零一六年增加港幣五十一億四千七百萬元（或百分之二十七）。燃油仍是集團最大的成本，佔二零一七年營業成本總額的百分之三十點七（二零一六年為百分之二十九點六）。燃油對沖虧損減少，計及該等虧損後，燃油成本較二零一六年增加港幣三十一億五千九百萬元（或百分之十一點三）。儘管在成本上依然面對挑戰，集團仍能把每可用噸千米成本（除燃油）的增長限制於百分之零點九，並使每可用噸千米基本成本（除燃油及未計特殊項目）維持平穩。這反映企業轉型計劃著重提升生產力及效益，以及控制員工成本的增長低於可用噸千米的增長。

國泰航空於三月開辦往返特拉維夫的航班，於七月及十二月分別開辦往返巴塞羅那和基督城的季節性航班，並因應需求加開前往其他航點的班次。利雅得航線於二零一七年三月停辦。公司將於二零一八年三月開辦布魯塞爾航線，於二零一八年六月開辦都柏林航線及於二零一八年九月開辦華盛頓航線。巴塞羅那航線將於二零一八年四月擴展為全年航班，而哥本哈根航線及開普敦航線將分別於二零一八年五月至十月間及二零一八年十一月至二零一九年二月間推出季節性航班。國泰港龍航空於二零一八年一月開辦往返南寧的航班，並將於二零一八年三月開辦往返濟南的航班。

我們於二零一七年接收十二架空中巴士A350-900型飛機，因此截至年底，該型號飛機增至合共二十二架。國泰港龍航空於九月訂購三十二架A321-200neo型飛機，將於二零二零年開始陸續付運。最後四架空中巴士A340-300型飛機及兩架波音747-400BCF型貨機已告退役。我們以濕租方式租用兩架波音747-8F型貨機，以增加可載貨量。

香港國際機場的擠塞問題及大中華區的航空管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。

前景

二零一八年的首要工作是實行企業轉型計劃，改變集團的工作方針，以便更有效地控制成本，藉此進一步加強客運業務。集團深信這方面的努力會取得滿意的成果。集團亦期望乘客收益率的下滑隨著全球經濟情況改善而放緩，從而利好客運業務。貨運業務前景樂觀，集團將充分把握全球貨運市場增長的機遇。

燃油成本增加導致營業成本上升，對業績構成不利影響。燃油對沖虧損正在減少。

為提升競爭力，集團正擴大航線網絡、加開最受歡迎航線的班次，以及增購具燃油效益的飛機。集團在生產力及效益方面取得改進之餘，正力求在高水平的顧客服務上更進一步。集團對員工的質素、盡責態度和專業精神感到自豪，我謹對各員工衷心致敬，感謝他們在充滿不明確因素的時期仍然不辭勞苦、盡心工作。我們作出了艱難但必要的決定，採取了果敢的行動，務求令國泰航空及國泰港龍航空業務更鞏固，成為更卓越的航空公司。我們相信集團正朝著正確的方向邁進，致力爭取強勁而持續的長期表現。

一如過去七十多年，集團將繼續以堅定不移的態度履行對香港和港人的承諾，並繼續進行策略投資，以發展和加強香港作為亞洲最具規模及最受歡迎國際航空樞紐的地位。

主席
史樂山

香港，二零一八年三月十四日

綜合損益及其他全面收益表

截至二零一七年十二月三十一日止年度

	附註	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
收益			
客運服務		66,408	66,926
貨運服務		23,903	20,063
航空飲食、收回款項及其他服務		6,973	5,762
收益總額		97,284	92,751
開支			
員工		(19,962)	(19,770)
機上服務及乘客開支		(4,996)	(4,734)
著陸、停泊及航線開支		(15,225)	(14,985)
燃油(包括對沖虧損)		(31,112)	(27,953)
飛機維修		(9,607)	(8,856)
飛機折舊及營業租賃		(11,845)	(10,551)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(2,795)	(2,457)
佣金		(681)	(700)
其他		(3,340)	(3,270)
營業開支		(99,563)	(93,276)
未計非經常性項目的營業虧損		(2,279)	(525)
出售一項長期投資的盈利		586	-
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	3	244	-
營業虧損	4	(1,449)	(525)
財務支出		(2,223)	(1,561)
財務收入		462	260
財務支出淨額	5	(1,761)	(1,301)
應佔聯屬公司溢利		2,630	2,049
除稅前(虧損)/溢利		(580)	223
稅項	6	(308)	(497)
本年度虧損		(888)	(274)
非控股權益		(371)	(301)
國泰航空股東應佔虧損		(1,259)	(575)
 本年度虧損		 (888)	 (274)
其他全面收益			
不會重新歸類至損益的項目：			
界定福利計劃		702	606
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		4,352	9,690
可供出售財務資產的價值重估		(403)	178
應佔聯屬公司其他全面收益		470	334
海外業務換算產生的滙兌差額		1,874	(1,536)
本年度除稅後其他全面收益	7	6,995	9,272
本年度全面收益總額		6,107	8,998
應佔全面收益總額			
國泰航空股東		5,736	8,697
非控股權益		371	301
		6,107	8,998
每股虧損(基本及攤薄)	8	(32.0)仙	(14.6)仙

綜合財務狀況表

二零一七年十二月三十一日結算

	附註	2017 港幣百萬元	2016 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		111,182	106,456
無形資產		11,221	10,934
於聯屬公司的投資		28,144	23,298
其他長期應收款項及投資		4,068	4,604
遞延稅項資產		928	737
		155,543	146,029
長期負債		(69,506)	(58,906)
其他長期應付款項		(3,502)	(7,517)
遞延稅項負債		(12,820)	(11,380)
		(85,828)	(77,803)
非流動資產淨值		69,715	68,226
流動資產及負債			
存貨		1,515	1,514
貿易、其他應收款項及其他資產	10	11,361	9,557
待出售資產	11	865	31
流動資金		19,094	20,290
		32,835	31,392
長期負債的流動部分		(8,888)	(11,263)
貿易及其他應付款項	12	(17,057)	(19,104)
未獲運輸收益		(13,961)	(12,926)
稅項		(1,372)	(707)
應付予非控股權益的股息		-	(92)
		(41,278)	(44,092)
流動負債淨額		(8,443)	(12,700)
資產總值減流動負債		147,100	133,329
資產淨值		61,272	55,526
資本及儲備			
股本	13	17,106	17,106
其他儲備		43,995	38,259
國泰航空股東應佔資金		61,101	55,365
非控股權益		171	161
股東權益總額		61,272	55,526

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二零一七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二零一六年及二零一七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。截至二零一六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。截至二零一七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。核數師已就截至二零一六年及二零一七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	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
	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
溢利或虧損								
銷售予外界客戶	95,939	91,478	1,345	1,273			97,284	92,751
分部之間的銷售	9	9	3,703	3,598			3,712	3,607
分部收益	95,948	91,487	5,048	4,871			100,996	96,358
分部(虧損)/溢利	(1,507)	(986)	58	461			(1,449)	(525)
財務支出淨額	(1,571)	(1,160)	(190)	(141)			(1,761)	(1,301)
	(3,078)	(2,146)	(132)	320			(3,210)	(1,826)
應佔聯屬公司溢利					2,630	2,049	2,630	2,049
除稅前(虧損)/溢利							(580)	223
稅項	(296)	(464)	(12)	(33)			(308)	(497)
本年度虧損							(888)	(274)
其他分部資料								
折舊及攤銷	8,722	8,101	632	449			9,354	8,550
購買物業、廠房及設備及無形資產	16,094	13,805	762	1,330			16,856	15,135

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（包括國泰航空、國泰港龍航空及華民航空），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

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港及中國內地	49,946	46,957
- 日本、韓國及台灣	9,748	8,766
印度、中東及斯里蘭卡	3,762	3,693
西南太平洋及南非	5,857	5,607
東南亞	7,595	7,669
歐洲	8,450	8,031
北美	11,926	12,028
	97,284	92,751

地域分部業績及分部資產淨值因《二零一七年報告書》列舉的理由而不予披露。

3. 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利

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 股股份，因而令公司所持的國航股權由百分之二十點一三攤薄至百分之十八點一三。這項視作出售部分股份錄得港幣二億四千四百萬元盈利，主要反映在緊接發行股份之前及之後集團應佔國航資產淨值的變動。

4. 營業虧損

	2017 港幣百萬元	2016 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		
- 租賃	2,015	2,003
- 擁有	6,809	6,032
無形資產攤銷	530	515
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	1,090	1,022
- 飛機及有關設備	4,126	3,372
- 其他	70	64
待出售資產減值撥備	1	24
出售待出售資產的盈利	-	(232)
出售物業、廠房及設備虧損淨額	175	272
無形資產減值	119	-
出售無形資產的虧損	-	42
出售一項長期投資的盈利	(586)	(3)
已支出的存貨成本	2,293	2,181
滙兌差額淨額	57	306
核數師酬金	15	15
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債(盈利)/虧損淨額	(215)	36
非上市投資股息收入	(29)	(17)
上市投資股息收入	-	(6)

5. 財務支出淨額

	2017 港幣百萬元	2016 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	539	475
- 有關抵押存款、票據及零息債券的利息收入	-	(2)
	539	473
- 銀行借款及透支		
- 須於五年內全部清還	372	235
- 毋須於五年內全部清還	697	439
- 其他借款		
- 須於五年內全部清還	133	101
- 毋須於五年內全部清還	-	16
- 其他長期應收款項	(5)	(19)
	1,736	1,245
來自流動資金收入：		
- 專業投資管理資金及按公允值計入損益的其他流動投資	(79)	(83)
- 銀行存款及其他	(180)	(155)
	(259)	(238)
公允值變動：		
- 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任虧損/(盈利)	216	(18)
- 衍生金融工具虧損	68	312
	284	294
	1,761	1,301

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盈利淨額港幣二億元（二零一六年：虧損淨額港幣三千六百萬元）。

6. 稅項

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	419	165
- 海外稅	201	195
- 歷年撥備不足	114	272
遞延稅項記賬		
- 暫時差異的產生及逆轉	(426)	(135)
	308	497

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（二零一六年：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《二零一七年報告書》財務報表附註 28(d)）。

6. 稅項（續）

稅項支出與按適用稅率和除稅前(虧損)/溢利所計算的金額間的差異可分析如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
除稅前綜合(虧損)/溢利	(580)	223
按香港利得稅率百分之十六點五 (二零一六年：百分之十六點五)		
計算的稅額	96	(37)
不可扣稅的支出	(318)	(198)
歷年稅項撥備不足	(114)	(272)
其他國家實施不同稅率的影響	(25)	699
未確認稅項虧損	(73)	(780)
毋須課稅的收入	126	91
稅項支出	(308)	(497)

有關遞延稅項的詳細資料載於《二零一七年報告書》財務報表附註 16。

7. 其他全面收益

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
界定福利計劃		
- 於年內確認的重新計量盈利	796	687
- 遞延稅項	(94)	(81)
現金流量對沖		
- 於年內確認的(虧損)/盈利	(1,200)	3,571
- 轉撥至損益的虧損	6,160	7,404
- 遞延稅項	(608)	(1,285)
可供出售財務資產的價值重估		
- 於年內確認的盈利	172	178
- 出售時重新歸類至損益	(575)	-
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於年內確認	363	334
- 視作出售部分股份時重新歸類至損益	107	-
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於年內確認的盈利/(虧損)	1,898	(1,536)
- 視作出售一家聯屬公司部分股份時重新歸類至損益	(24)	-
本年度其他全面收益	6,995	9,272

8. 每股虧損（基本及攤薄）

每股虧損是以國泰航空股東應佔虧損港幣十二億五千九百萬元（二零一六年：虧損港幣五億七千五百萬元）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（二零一六年：三十九億三千四百萬股）。由於年內並無潛在攤薄已發行股份，故每股攤薄虧損與每股基本虧損相同。

9. 股息

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
不派發截至二零一七年六月三十日止中期股息 (二零一六年：第一次中期股息每股港幣零點零五元)	-	197
於二零一八年三月十四日建議派發中期股息每股港幣零點零五元 (二零一六年：無)	197	-
	197	197

董事局已宣佈截至二零一七年十二月三十一日止年度中期股息為每股港幣零點零五元。此中期股息代替末期股息。本年度全年派息港幣一億九千七百萬元。中期股息將於二零一八年五月三日派發予於二零一八年四月六日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一八年四月三日（星期二）起除息。

股東登記將於二零一八年四月六日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保符合獲派中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一八年四月四日（星期三）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。

為使二零一八年五月九日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零一八年五月四日至二零一八年五月九日（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，須於二零一八年五月三日（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。

10. 貿易、其他應收款項及其他資產

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
貿易應收賬項	6,131	5,595
衍生財務資產 – 當期部分	32	857
其他應收及預繳款項	5,139	3,042
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	59	63
	11,361	9,557

	2017 港幣百萬元	2016 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：		
一個月內	4,880	4,370
一至三個月	573	705
三個月以上	678	520
	6,131	5,595

	2017 港幣百萬元	2016 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	5,643	5,074
逾期少於三個月	303	395
逾期三個月以上	185	126
	6,131	5,595

10. 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：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
一月一日的結餘	49	52
回撥款額	(4)	(3)
十二月三十一日的結餘	45	49

11. 待出售資產

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
待出售資產	865	31

截至二零一七年十二月三十一日止年度已確認的減值虧損為港幣一百萬元（二零一六年：港幣二千四百萬元）。待出售資產的減值以減低賬面值至公允值減出售成本，方法是參考於二零一七年及二零一六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。

12. 貿易及其他應付款項

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
貿易應付賬項	5,112	5,061
衍生財務負債 – 當期部分	3,058	5,680
其他應付款項	8,553	8,024
應付聯屬公司賬項	258	175
應付其他關連公司賬項	76	164
	17,057	19,104

於二零一七年十二月三十一日，集團已就可能或實際出現的稅項（除所得稅外）、訴訟及索償作出撥備港幣六億九千六百萬元（二零一六年：港幣十一億二千六百萬元），有關撥備已納入上述賬目內。

	港幣百萬元
撥備變動如下：	
二零一七年一月一日的結餘	1,126
撥備回撥	(98)
已用撥備	(332)
二零一七年十二月三十一日的結餘	696

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
貿易應付賬項按逾期日分析如下：		
當期	5,002	4,854
逾期少於三個月	82	196
逾期三個月以上	28	11
	5,112	5,061

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

13. 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。

於二零一七年十二月三十一日，已發行股份為 3,933,844,572 股（二零一六年十二月三十一日：3,933,844,572 股）。年內並無任何股本變動。

14. 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《二零一七年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

15. 年度報告書

《二零一七年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零一八年四月三日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零一八年四月三日或之前備妥，供股東閱覽。

營業開支

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	變幅	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	變幅
員工	19,962	19,770	+1.0%	17,708	17,607	+0.6%
機上服務及乘客開支	4,996	4,734	+5.5%	4,996	4,734	+5.5%
著陸、停泊及航線開支	15,225	14,985	+1.6%	14,830	14,704	+0.9%
燃油(包括對沖虧損)	31,112	27,953	+11.3%	30,619	27,551	+11.1%
飛機維修	9,607	8,856	+8.5%	9,221	8,453	+9.1%
飛機折舊及營業租賃	11,845	10,551	+12.3%	11,596	10,406	+11.4%
其他折舊、攤銷及營業租賃	2,795	2,457	+13.8%	1,986	1,841	+7.9%
佣金	681	700	-2.7%	681	700	-2.7%
其他	3,340	3,270	+2.1%	4,877	4,941	-1.3%
營業開支	99,563	93,276	+6.7%	96,514	90,937	+6.1%
財務支出淨額	1,761	1,301	+35.4%	1,527	1,125	+35.7%
營業開支總額	101,324	94,577	+7.1%	98,041	92,062	+6.5%

- 國泰航空及國泰港龍航空的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點零二元增至港幣三點一二元。
- 國泰航空及國泰港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣二點一二元增至港幣二點一四元。
- 國泰航空及國泰港龍航空的每可用噸千米基本成本（除燃油及未計特殊項目）維持於港幣二點一二元，影響二零一七年開支的特殊項目包括歐洲委員會就貨運附加費徵收罰款港幣四億九千八百萬元、離職補償港幣二億二千四百萬元，以及碳排放額度減值港幣一億一千九百萬元。

國泰航空及國泰港龍航空營業業績分析

	2017 年 上半年 港幣百萬元	2017 年 下半年 港幣百萬元	2017 年 全年 港幣百萬元	2016 年 上半年 港幣百萬元	2016 年 下半年 港幣百萬元	2016 年 全年 港幣百萬元
航空公司未計特殊項目前虧損	(3,033)	(1,156)	(4,189)	(618)	(2,427)	(3,045)
特殊項目	108	(119)	(11)	-	-	-
稅項	160	(263)	(103)	(165)	(153)	(318)
航空公司除稅後虧損	(2,765)	(1,538)	(4,303)	(783)	(2,580)	(3,363)
應佔附屬及聯屬公司溢利	714	2,330	3,044	1,136	1,652	2,788
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	(2,051)	792	(1,259)	353	(928)	(575)

特殊項目包括歐洲委員會就貨運附加費徵收的罰款、離職補償及碳排放額度減值，其影響因出售中國民航信息網絡股份有限公司股權及視作出售國航部分股份的盈利而被局部抵銷。

國泰航空及國泰港龍航空營業業績分析（續）

航空公司的除稅前虧損（包括特殊項目）變動分析如下：

港幣百萬元	
二零一六年航空公司除稅前虧損（包括特殊項目）	(3,045)
收益增加	3,994
	- 客運服務收益減少百分之零點八，原因是收益率下跌百分之三點三，惟因運載乘客人次增加百分之一點四而抵銷部分跌幅。
	- 貨運服務收益增加百分之二十點七，原因是收益率上升百分之十一點三、運載率上升三點四個百分點以及運載貨物及郵件噸數增加百分之十點九。
成本(增加)/減少：	
- 燃油(包括對沖虧損)	(3,068)
	- 燃油成本增加，原因是平均飛機燃油價格上升百分之二十三及耗油量增加百分之二點九，惟因燃油對沖虧損減少百分之二十四點六而抵銷部分升幅。
- 飛機維修	(768)
	- 主要由於營運能力上升及就租賃飛機歸還成本撥備而增加。
- 折舊、攤銷及營業租賃	(1,335)
	- 主要由於添置新飛機而上升。
- 員工	(101)
	- 主要由於飛行員及機艙服務員員工成本上升及一次性的離職補償而增加，但因重組總部團隊架構使其他員工成本減少而抵銷部分增幅。
- 非經常性項目及所有其他營業開支，包括機上服務、著陸及停泊、佣金、財務支出淨額及其他	123
	- 主要由於出售中國民航信息網絡股份有限公司所得盈利、視作出售部分國航股份所得盈利及減省其他開支而減少，但由於歐洲委員會就貨運附加費徵收的罰款及為新飛機進行融資使財務支出淨額增加而抵銷部分減幅。
二零一七年航空公司除稅前虧損（包括特殊項目）	(4,200)

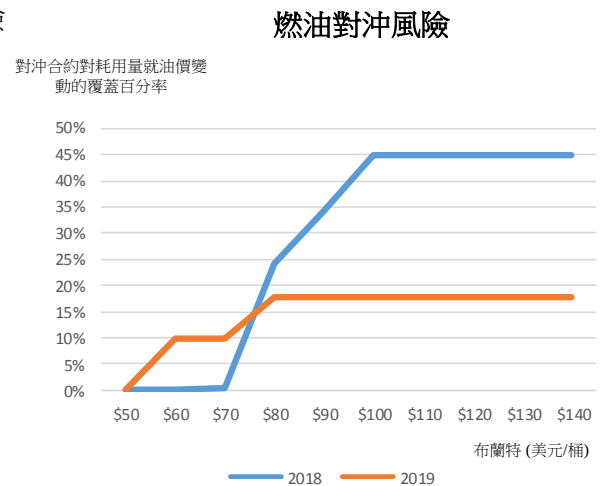
燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
燃油成本總額	24,735	19,497
燃油對沖虧損	6,377	8,456
燃油成本	31,112	27,953

二零一七年的耗油量為四千五百一十萬桶（二零一六年：四千三百九十萬桶），增幅為百分之二點七，而可運載量的增幅則為百分之三點二。

- 於二零一七年十二月三十一日，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，而策略是不作百分之百的對沖。二零一八年的對沖持倉量及二零一九年部分持倉量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。



資產

- 於二零一七年十二月三十一日的資產總值為港幣一千八百八十三億七千八百萬元。
- 年內物業、廠房及設備增加港幣一百五十九億二千萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣一百四十九億一千萬元、樓宇價值港幣五億七千三百萬元，以及其他設備價值港幣四億三千七百萬元。

借款及資本

- 借款由二零一六年底的港幣七百零一億六千九百萬元增加百分之十一點七至二零一七年底的港幣七百八十三億九千四百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，並須於二零二九年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之四十六點六現為定息借款。
- 流動資金減少百分之五點九至港幣一百九十億九千四百萬元，其中百分之七十點二以美元計算。
- 借款淨額（扣除流動資金）增加百分之十八點九至港幣五百九十三億。
- 國泰航空股東應佔資金增加百分之十點四至港幣六百一十一億一百萬元，原因是本年度主要來自營運業務（從現金流量對沖儲備作出的虧損前撥回）、附屬公司及聯屬公司的正貢獻。海外業務兌換貨幣的滙兌盈利被年內確認的現金流量對沖虧損局部抵銷。
- 債務淨額股份比例由零點九倍增至零點九七倍。

機隊資料*

飛機類型	於二零一七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						
	租賃				'20 及				'24 及						
	擁有	籌資	營業		'18	'19	之後		'18	'19	'20	'21	'22	'23	之後
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	20	11	6	37					3 ^(a)	1	2				
A350-900	16	4	2	22	2 4			6 ^(b)	2						
A350-1000					8	4	8	20 ^(b)							
747-400ERF 貨機	6			6											
747-8F 貨機	3	11		14											
777-200	5			5											
777-300	12			12	2	3		5 ^(c)							
777-300ER	19	11	23	53					1	2		5	4	2 9	
777-9X					21			21							
總數	75	43	31	149	10	9	33	52	4	3	2	5	4	2 11	
由國泰港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5	10		15					1		3	3	3		
A321-200	2	6		8					1		2	2	1		
A321-200neo					32			32 ^(b)							
A330-300	10	14 ^(d)		24					2	3	2	2	4	1	
總數	17	30		47	32			32	2	4	6	7	9	1 1	
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機	2	1	7	10	貨機				7						
747-400BCF 貨機	2 ^(d)			2					2						
總數	2	1	9	12					9						
總數合計	94	44	70 ^(d)	208	10	9	65	84	15	7	8	12	13	3 12	

* 二零一七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) 一架空中巴士 A330-300 型飛機的營業租賃期於二零一八年一月屆滿，該飛機於二零一八年二月撤出機隊。
- (b) 我們於二零一七年九月與空中巴士公司達成協議，同意購買三十二架新空中巴士 A321-200neo 型飛機（於二零二零年後接收），以及由現時訂購六架空中巴士 A350-1000 型飛機改為訂購六架較小型的空中巴士 A350-900 型飛機（於二零一九年及二零二零年接收），並將五架空中巴士 A350-1000 型飛機的接收時間從二零二零年推延至二零二一年。
- (c) 五架波音 777-300 型二手飛機將於二零一八年開始陸續接收。
- (d) 在七十架以營業租賃方式持有的飛機中，六十二架是向第三方租用，其餘八架該等飛機（一架波音 747-400BCF 型貨機及七架空中巴士 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二零一七年錄得的溢利高於二零一六年。以可用噸千米計算的可載貨量較二零一六年減少百分之二至七億六千二百萬，運載率上升一點六個百分點至百分之六十六點九，收入噸千米增加百分之零點四至五億一千萬。華民航空於十一月同意與 DHL International 就八架空中巴士 A300-600F 型貨機及相關設備訂立售後回租交易，其中五項交易於二零一七年完成，三項將於二零一八年完成。國泰航空與 DHL International 訂立了一份協議，根據協議，國泰航空將於二零一八年底向 DHL International 購入尚未持有的華民航空四成股份，使華民航空成為國泰航空的全資附屬公司。華民航空將根據與 DHL International 新訂的包板協議（自二零一九年一月一日起的初始期限為十五年），繼續為 DHL International 營運約定貨運航線網絡前往亞洲航點。
- 因營業額增加，亞洲萬里通有限公司的溢利較二零一六年為高。二零一七年，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十。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）於二零一七年生產三千零三十萬份機餐及處理七萬四千班航班（即平均每日八萬三千份機餐及二百零三班航班，較二零一六年分別上升百分之零點三及百分之一點五）。收益因營業額增加而提升，惟因員工成本上升及與擴建設施相關的額外折舊，導致國泰航空飲食服務於二零一七年的除稅後溢利下跌。海外航空飲食設施的溢利較上年度為高。
- 國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）於二零一七年為十七家航空公司提供貨物處理服務。二零一七年增添三家航空公司客戶。該公司於二零一七年共處理二百一十萬噸貨物，其中百分之四十七點八為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之三十四點四及百分之十七點八。由於客戶數目增加及有效管理營業成本，二零一七年的財務業績較二零一六年為佳。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零一七年的營運表現及財務業績有所改善。
- 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，國泰航空於二零一七年十二月三十一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。二零一七年三月，國泰航空於國航所持的百分之二十點一三股權因國航發行 A 股新股而被攤薄。集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一七年度的集團業績包括國航截至二零一七年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一七年十月一日至二零一七年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。截至二零一七年九月三十日止十二個月，國航的基本業績較截至二零一六年九月三十日止十二個月有所提升。
- 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。國貨航於二零一七年的財務業績遠勝二零一六年。貨運收益率大幅上升，加上美元借款錄得未變現滙兌盈利，將營業成本增加（反映油價上升）的影響抵銷有餘。

企業責任

- 二零一七年可持續發展報告將於二零一八年七月發佈，登載於 www.cathaypacific.com/sdreport。
- 國泰航空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、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）保持溝通，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，由外聘核數師於二零一八年一月滙報旗下歐洲內部航班於二零一七年的排放數據，並於二零一八年二月向英國環境部提交排放報告。
- 香港特別行政區財政司司長陳茂波於二零一七年五月為國泰航空舉辦的社區飛行活動擔任主禮嘉賓，該活動特別招待二百三十名來自香港基層家庭的市民乘坐波音 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。乘客於二零一六年捐出港幣一千三百二十萬元幫助世界各地的弱勢兒童改善生活。該計劃自一九九一年成立以來已籌得逾港幣一億七千六百萬元。

- 於二零一七年底，國泰航空及其附屬公司在全球僱用逾三萬二千七百名員工，其中約二萬五千六百人為在港員工。國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

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）、何杲、韓兆傑、盧家培、馬天偉；
非常務董事： 蔡劍江、朱國樑、劉美璇、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，二零一八年三月十四日

公司網址：www.cathaypacific.com