

新聞資料

二零一七年八月十六日

即時發佈

國泰航空有限公司 公佈二零一七年中中期業績

業績		二零一七年 上半年	二零一六年 上半年	變幅
收益	港幣百萬元	45,858	45,683	+0.4%
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(2,051)	353	-681.0%
每股(虧損)/盈利	港仙	(52.1)	9.0	-678.9%
每股股息	港元	-	0.05	-100.0%

集團於二零一七年首六個月錄得應佔虧損港幣二十億五千一百萬元，與此相比，二零一六年同期錄得應佔溢利港幣三億五千三百萬元，而二零一六年下半年則錄得應佔虧損港幣九億二千八百萬元。二零一七年首六個月的每股虧損為港幣五十二點一仙，而去年首六個月則錄得每股盈利港幣九仙。

航空業的根本性結構轉變持續影響集團旗下航空公司的經營環境，並於二零一七年上半年帶來困難的營運條件。影響表現的因素大致與二零一六年相同，其中最重要的因素是與其他航空公司之間競爭激烈，其他主要的不利因素包括油價上漲（包括對沖的影響）、以其他貨幣賺取的收益面對港元走強的不利影響，以及飛機維修成本上升。

國泰航空推行為期三年的企業轉型計劃旨於令回報高於資本成本以及降低非燃油的單位成本。然而，該計劃並不止於節省成本。我們必須加強品牌地位，同時在充滿挑戰的環境裏維持高標準、具聲望和卓越的特質，務求令收益及財務表現能夠長期持續回升，使我們從這個正面對根本性結構轉變的行業中脫穎而出。國泰航空期望藉著這次轉型，成為更精簡、更靈活和更具盈利能力的航空公司，以便應對不斷轉變的市場趨勢和客戶喜好。

來自附屬及聯屬公司的貢獻令人滿意。

客運業務

集團於二零一七年首六個月的客運收益為港幣三百二十一億五百萬元，較二零一六年同期減少百分之三點九。可載客量增加百分之一點一，反映特拉維夫航線的推出及其他航線的班次增加。運載率上升零點二個百分點至

新聞資料

百分之八十四點七。收益率下跌百分之五點二至港幣五十一點五仙，反映所有等級客艙均競爭激烈，以及以其他貨幣賺取的收益面對港元走強的不利影響。

貨運業務

貨運收益有所改善，反映需求強勁。載貨噸數的增長較可載貨量的增長為快，而由於（自四月起）恢復徵收燃油附加費，加上市場對中國內地的出口需求有所改善，令收益率受惠。亞洲區內的貨運需求更為強勁而歐洲航線的貨運量增加。集團於二零一七年首六個月的貨運收益為港幣一百零五億一千五百萬元，較二零一六年同期增加百分之十一點七。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之二點三，運載率上升四個百分點至百分之六十六點二，載貨噸數增加百分之十一點五。收益率上升百分之四點四至港幣一點六六元。

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）較二零一六年上半年增加港幣二十八億七千一百萬元（或百分之三十三點四），反映平均油價上升百分之三十一點五及耗油量增加百分之一點六。燃油是集團最大的成本，佔二零一七年上半年營業成本總額的百分之三十點四（二零一六年同期為百分之二十九點一）。燃油對沖虧損已告減少，計及該等虧損後的燃油成本較二零一六年上半年增加港幣十六億七千八百萬元（或百分之十二點七）。

每可用噸千米的非燃油成本增加百分之二點八，撇除燃油及一次性項目後的升幅為百分之零點五。節省成本的措施抵銷了飛機維修、折舊及財務支出的上升。

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，這可從二零一七年上半年航班準時表現較去年同期提升一點七個百分點反映出來。

特殊事項

二零一七年上半年的業績受到數項特殊因素影響。歐洲委員會於三月發出裁決，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協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。歐洲委員會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）。

新聞資料

儘管國泰航空已向歐盟普通法院申請撤銷該項罰款裁決，但仍已全數確認該項罰款。

國航於三月宣佈完成發行十四億四千萬股A股股份，因而令國泰航空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，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。國泰航空於四月悉數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。國泰航空於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挑戰。我們於五月宣佈重組總部團隊架構，作為企業轉型計劃的一部分。相關的離職補償（港幣二億二千四百萬元）已確認於員工成本中。

航線網絡

國泰航空於三月開辦往返特拉維夫的航班，該航線廣受歡迎。公司亦開辦了往返巴塞羅那的季節性航班（於七月），並將開辦往返基督城的季節性航班（於十二月）。於二零一七年至現時為止，已加開阿德萊德、波士頓、河內、胡志明市、倫敦蓋特威克、曼徹斯特、多倫多（六月至八月）及溫哥華航線的班次，並將於本年稍後時間加開馬德里、巴黎及三藩市航線的班次。利雅得航線於三月停辦。國泰航空於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。國泰港龍航空將於十月開始停辦往返東京羽田機場的服務。國泰航空每周兩班前往俄勒岡州波特蘭市的貨運服務將於九月加開至每周三班航班。

機隊

我們於二零一七年首六個月接收六架空中巴士A350-900型飛機，並於七月再接收一架。現時機隊共有十七架空中巴士A350-900型飛機，預計於二零一七年餘下時間再接收五架同型號飛機。旗下最後四架空中巴士A340-300型飛機於上半年退役，一架波音747-400BCF型改裝貨機於六月退役，並於同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。

產品

空中巴士A350型飛機的營運成本較現有飛機低。該型號飛機廣受顧客歡迎，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。香港國際機場的G16貴賓室現正進行大規模翻新工程，其重新啟用日期將於適當時候公佈。位於新加坡樟宜機場的新貴賓室將於二零一七年第四季啟用。

新聞資料

前景

國泰航空主席史樂山表示：「國泰航空並不預期經營環境會在二零一七年下半年獲得重大改善。客運業務尤其會繼續受到其他航空公司的激烈競爭所影響，而油價上升及國泰航空的燃油對沖持倉預期會對集團業績構成不利影響。然而，貨運業務前景樂觀，預計下半年需求強勁，可載貨量、收益率及運載率可望有所增長。企業轉型計劃預計於二零一七年下半年初見成效，並於二零一八年加快顯現。

集團現正推行企業轉型計劃、擴大航線網絡、加開最受歡迎航線的班次，以及增購富燃油效益的飛機，以應付航空業所面對的挑戰。這些措施有助國泰航空增加生產力及降低成本，同時提升顧客服務質素。我們繼續加強高質素的顧客服務，並對員工的質素、盡責和專業感到自豪。

新管理層正採取果斷的行動，使國泰航空及國泰港龍航空成為更完善的航空公司和更強健的業務，以更佳的生產力讓顧客獲益更多。深信國泰航空正依循正確的方向，以更精簡和更具競爭力的業務爭取強勁和持續的長期表現，同時加強品牌地位和顧客應享及期望的服務質素。在此充滿變化的時刻，集團員工仍然盡心盡力地提供優質的服務，在此謹向他們付出的努力和承擔表示謝意。

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大的國際航空樞紐地位。」

傳媒查詢：

電郵: press@cathaypacific.com, 電話: +852 2747 5393

國泰網址: 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 二零一七年中中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零一七年	二零一六年	
		截至六月三十日止六個月		變幅
業績				
收益	港幣百萬元	45,858	45,683	+0.4%
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(2,051)	353	-681.0%
每股(虧損)/盈利	港仙	(52.1)	9.0	-678.9%
每股股息	港元	-	0.05	-100.0%
邊際(虧損)/利潤	%	(4.5)	0.8	-5.3 個百分點
		六月三十日	十二月三十一日	
財務狀況				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	53,077	55,365	-4.1%
借款淨額	港幣百萬元	55,046	49,879	+10.4%
每股股東資金	港元	13.5	14.1	-4.3%
債務淨額股份比例	倍數	1.04	0.90	+0.14 倍

營業統計數字 – 國泰航空及國泰港龍航空

		二零一七年	二零一六年	
		截至六月三十日止六個月		變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	15,190	14,929	+1.7%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	73,444	72,647	+1.1%
收入乘客運載人次	千位	17,163	17,249	-0.5%
乘客運載率	%	84.7	84.5	+0.2 個百分點
乘客收益率	港仙	51.5	54.3	-5.2%
運載貨物及郵件	千噸	966	866	+11.5%
貨物及郵件運載率	%	66.2	62.2	+4.0 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.66	1.59	+4.4%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.14	2.98	+5.4%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.17	2.11	+2.8%
飛機使用量	每日時數	12.3	12.1	+1.7%
航班準時表現	%	73.1	71.4	+1.7 個百分點

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) *						
	二零一七年	二零一六年	變幅	二零一七年	二零一六年	變幅	變幅
客運服務							
印度、中東及斯里蘭卡	4,242	4,679	-9.3%	83.6	80.6	+3.0 個百分點	-3.6%
西南太平洋及南非	10,069	9,911	+1.6%	85.2	88.2	-3.0 個百分點	-5.1%
東南亞	10,433	10,662	-2.1%	84.2	85.1	-0.9 個百分點	-2.7%
歐洲	13,548	12,347	+9.7%	89.0	86.1	+2.9 個百分點	-7.3%
北亞	15,349	15,392	-0.3%	80.0	79.2	+0.8 個百分點	-2.8%
北美	19,803	19,656	+0.7%	85.8	86.2	-0.4 個百分點	-7.7%
整體	73,444	72,647	+1.1%	84.7	84.5	+0.2 個百分點	-5.2%
貨運服務	8,206	8,021	+2.3%	66.2	62.2	+4.0 個百分點	+4.4%

* 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

- 每周四班往返特拉維夫的航班於三月開辦，該條以空中巴士A350-900型飛機運作的航線所有等級客艙均廣受歡迎。該航線將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。國泰航空開辦往返巴塞羅那的季節性航班（二零一七年七月至十月），並將推出往返基督城的季節性航班（二零一七年十二月至二零一八年二月），以空中巴士A350-900型飛機運作。
- 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。
- 農曆新年假期的需求強勁，但收益率受壓。
- 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，使收益率及過境旅客人次受壓。
- 由於競爭加劇，尤其是廉價航空公司帶來的競爭，使往來香港與中國內地及東南亞之間的航線收益率受壓。
- 歐洲航線的需求增加，但比較基線較低，反映二零一六年初的安全問題。
- 往來馬德里的旅遊需求增加，前往巴塞羅那的夏季訂位情況相當強勁。
- 前往美國的旅遊需求疲弱。
- 前往加拿大的航線競爭加劇，對收益率構成更大的壓力，尤以表現較弱的季節為甚。
- 我們於二零一七年三月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至八月間每周加開四班航班（增至每日兩班）。
- 由二零一七年十月開始，三藩市航線的班次將增至每日三班（每周加開四班），而洛杉磯航線則由每周二十八班減至二十一班。
- 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）。現時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開始增至每日一班。
- 由二零一七年十月開始，馬德里航線的班次將由每周四班增至五班。
- 由二零一七年十二月開始，巴黎航線的班次將由每周十班增至十一班。

- 由二零一七年七月開始，阿德萊德航線全年提供每周五班航班。
- 現時每周四班經開恩茲前往布里斯班的航班將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。布里斯班航線將每周提供十一班航班，而開恩茲航線則每周提供三班航班。
- 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。此前該航線僅以空中巴士A330-300型飛機運作，現時該航線每日提供的三班航班中，一班以波音777-300ER型飛機運作，一班以空中巴士A350-900型飛機運作，另一班則以空中巴士A330-300型飛機運作。
- 泰國航線的表現令人滿意。
- 我們於二零一七年七月加開班次往返河內（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）。
- 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轉趨緊張，影響往南韓的旅遊需求。
- 利雅得航線於二零一七年三月停辦。
- 於二零一七年十月，往來台北及福岡的航線將會停辦，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。
- 國泰港龍航空將於二零一七年十月開始停辦往返東京羽田機場的服務。

貨運服務

- 二零一七年上半年的貨運需求強勁，載貨噸數的增長較可載貨量的增長為快。由於（自四月起）恢復徵收燃油附加費，加上來自中國內地的出口需求殷切，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，藉此增加前往亞特蘭大、芝加哥、邁阿密及阿姆斯特丹的貨運班次，以及增加墨西哥貨運服務的可載貨量。
- 於二零一七年首六個月，來自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。
- 期內往來印度次大陸的貨運需求殷切。
- 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。
- 二零一七年上半年亞洲區內的貨運需求較二零一六年上半年強勁。
- 歐洲航線的表現有所提升，藥品的貨運量增加，令收益率受惠。
- 於二零一六年十一月開辦每周兩班前往俄勒岡州波特蘭的航班，將於二零一七年九月增至每周三班，反映需求殷切。
- 與 LATAM 航空集團、Amerijet International 及阿特拉斯航空全球控股公司作出的聯運安排，促使往來南美的貨運量大幅增長。
- 我們於二零一七年四月恢復徵收燃油附加費。
- 一架波音 747-400BCF 型改裝貨機於二零一七年六月退役。
- 國泰航空服務的貨運站於二零一七年上半年處理九十七萬八千噸貨物，該貨運站為國泰航空、國泰港龍航空、華民航空及其他十三家航空公司處理貨物。
- 展望二零一七年下半年，貨運業務前景樂觀。

主席致函

集團於二零一七年首六個月錄得應佔虧損港幣二十億五千一百萬元，與此相比，二零一六年同期錄得應佔溢利港幣三億五千三百萬元，而二零一六年下半年則錄得應佔虧損港幣九億二千八百萬元。二零一七年首六個月的每股虧損為港幣五十二點一仙，而去年首六個月則錄得每股盈利港幣九仙。

航空業的根本性結構轉變持續影響集團旗下航空公司的經營環境，並於二零一七年上半年帶來困難的營運條件。影響表現的因素大致與二零一六年相同，其中最重要的因素是與其他航空公司之間競爭激烈，其他主要的不利因素包括油價上漲（包括對沖的影響）、以其他貨幣賺取的收益面對港元走強的不利影響，以及飛機維修成本上升。

二零一七年上半年的業績受到數項特殊因素影響。歐洲委員會於三月發出裁決，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協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。歐洲委員會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）。儘管國泰航空已向歐盟普通法院申請撤銷該項罰款裁決，但仍已全數確認該項罰款。國航於三月宣佈完成發行十四億四千萬股 A 股股份，因而令國泰航空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，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。國泰航空於四月悉數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。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挑戰。我們於五月宣佈重組總部團隊架構，作為企業轉型計劃的一部分。相關的離職補償（港幣二億二千四百萬元）已確認於員工成本中。

國泰航空推行為期三年的企業轉型計劃旨於令回報高於資本成本以及降低非燃油的單位成本。然而，該計劃並不止於節省成本。我們必須加強品牌地位，同時在充滿挑戰的環境裏維持高標準、具聲望和卓越的特質，務求令收益及財務表現能夠長期持續回升，使我們從這個正面對根本性結構轉變的行業中脫穎而出。國泰航空期望藉著這次轉型，成為更精簡、更靈活和更具盈利能力的航空公司，以便應對不斷轉變的市場趨勢和客戶喜好。

業務表現

集團於二零一七年首六個月的客運收益為港幣三百二十一億五百萬元，較二零一六年同期減少百分之三點九。可載客量增加百分之一點一，反映特拉維夫航線的推出及其他航線的班次增加。運載率上升零點二個百分點至百分之八十四點七。收益率下跌百分之五點二至港幣五十一點五仙，反映所有等級客艙均競爭激烈，以及以其他貨幣賺取的收益面對港元走強的不利影響。

國泰航空於三月開辦往返特拉維夫的航班，該航線廣受歡迎。公司亦開辦了往返巴塞羅那的季節性航班（於七月），並將開辦往返基督城的季節性航班（於十二月）。於二零一七年至現時為止，已加開阿德萊德、波士頓、河內、胡志明市、倫敦蓋特威克、曼徹斯特、多倫多（六月至八月）及溫哥華航線的班次，並將於本年稍後時間加開馬德里、巴黎及三藩市航線的班次。利雅得航線於三月停辦。國泰航空於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。國泰港龍航空將於十月開始停辦往返東京羽田機場的服務。國泰航空每周兩班前往俄勒岡州波特蘭市的貨運服務將於九月加開至每周三班航班。

貨運收益有所改善，反映需求強勁。載貨噸數的增長較可載貨量的增長為快，而由於（自四月起）恢復徵收燃油附加費，加上市場對中國內地的出口需求有所改善，令收益率受惠。亞洲區內的貨運需求更為強勁而歐洲航線的貨運量增加。集團於二零一七年首六個月的貨運收益為港幣一百零五億一千五百萬元，較二零一六年同期增加百分之十一點七。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之二點三，運載率上升四個百分點至百分之六十六點二，載貨噸數增加百分之十一點五。收益率上升百分之四點四至港幣一點六六元。

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）較二零一六年上半年增加港幣二十八億七千一百萬元（或百分之三十三點四），反映平均油價上升百分之三十一點五及耗油量增加百分之一點六。燃油是集團最大的成本，佔二零一七年上半年營業成本總額的百分之三十點四（二零一六年同期為百分之二十九點一）。燃油對沖虧損已告減少，計及該等虧損後的燃油成本較二零一六年上半年增加港幣十六億七千八百萬元（或百分之十二點七）。

每可用噸千米的非燃油成本增加百分之二點八，撇除燃油及一次性項目後的升幅為百分之零點五。節省成本的措施抵銷了飛機維修、折舊及財務支出的上升。

來自附屬及聯屬公司的貢獻令人滿意。

我們於二零一七年首六個月接收六架空中巴士A350-900型飛機，並於七月再接收一架。現時機隊共有十七架空中巴士A350-900型飛機，預計於二零一七年餘下時間再接收五架同型號飛機。新飛機的營運成本較現有飛機低。該型號飛機廣受顧客歡迎，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。旗下最後四架空中巴士A340-300型飛機於上半年退役，一架波音747-400BCF型改裝貨機於六月退役，並於同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。

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，這可從二零一七年上半年航班準時表現較去年同期提升一點七個百分點反映出來。

前景

國泰航空並不預期經營環境會在二零一七年下半年獲得重大改善。客運業務尤其會繼續受到其他航空公司的激烈競爭所影響，油價上升及國泰航空的燃油對沖持倉預期會對集團業績構成不利影響。然而，貨運業務前景樂觀，預計下半年需求強勁，可載貨量、收益率及運載率可望有所增長。企業轉型計劃預計於二零一七年下半年初見成效，並於二零一八年加快顯現。

集團現正推行企業轉型計劃、擴大航線網絡、加開最受歡迎航線的班次，以及增購富燃油效益的飛機，以應付航空業所面對的挑戰。這些措施有助國泰航空增加生產力及降低成本，同時提升顧客服務質素。我們繼續加強高質素的顧客服務，並對員工的質素、盡責和專業感到自豪。

新管理層正採取果斷的行動，使國泰航空及國泰港龍航空成為更完善的航空公司和更強健的業務，以更佳的生产力讓顧客獲益更多。深信國泰航空正依循正確的方向，以更精簡和更具競爭力的業務爭取強勁和持續的長期表現，同時加強品牌地位和顧客應享及期望的服務質素。在此充滿變化的時刻，集團員工仍然盡心盡力地提供優質的服務，在此謹向他們付出的努力和承擔表示謝意。

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大的國際航空樞紐地位。

主席

史樂山

香港，二零一七年八月十六日

綜合損益及其他全面收益表

截至二零一七年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
收益			
客運服務		32,105	33,413
貨運服務		10,515	9,415
航空飲食、收回款項及其他服務		3,238	2,855
收益總額		45,858	45,683
開支			
員工		(9,845)	(9,867)
機上服務及乘客開支		(2,412)	(2,372)
著陸、停泊及航線開支		(7,307)	(7,376)
燃油(包括對沖虧損)		(14,937)	(13,259)
飛機維修		(4,461)	(4,170)
飛機折舊及營業租賃		(5,581)	(5,065)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(1,372)	(1,213)
佣金		(320)	(371)
其他		(2,157)	(1,326)
營業開支		(48,392)	(45,019)
未計非經常性項目的營業(虧損)/溢利		(2,534)	664
出售長期投資的盈利		586	-
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	4	244	-
營業(虧損)/溢利	5	(1,704)	664
財務支出		(1,061)	(851)
財務收入		247	244
財務支出淨額		(814)	(607)
應佔聯屬公司溢利		533	683
除稅前(虧損)/溢利		(1,985)	740
稅項	6	84	(237)
本期(虧損)/溢利		(1,901)	503
非控股權益		(150)	(150)
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利		(2,051)	353
本期(虧損)/溢利		(1,901)	503
其他全面收益			
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		(939)	4,046
可供出售財務資產的價值重估		(506)	73
應佔聯屬公司其他全面收益		356	(180)
海外業務換算產生的滙兌差額		852	(493)
本期除稅後其他全面收益	7	(237)	3,446
本期全面收益總額		(2,138)	3,949
應佔全面收益總額			
國泰航空股東		(2,288)	3,799
非控股權益		150	150
		(2,138)	3,949
每股(虧損)/盈利 (基本及攤薄)	8	(52.1)仙	9.0 仙

綜合財務狀況表

二零一七年六月三十日結算 – 未經審核

	附註	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 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		109,911	106,456
無形資產		11,133	10,934
於聯屬公司的投資		24,955	23,298
其他長期應收款項及投資		3,517	4,604
遞延稅項資產		835	737
		150,351	146,029
長期負債		(64,877)	(58,906)
其他長期應付款項		(6,543)	(7,517)
遞延稅項負債		(11,073)	(11,380)
		(82,493)	(77,803)
非流動資產淨值		67,858	68,226
流動資產及負債			
存貨		1,573	1,514
貿易、其他應收款項及其他資產	10	10,080	9,557
待出售資產		-	31
流動資金		17,257	20,290
		28,910	31,392
長期負債的流動部分		(7,426)	(11,263)
貿易及其他應付款項	11	(20,909)	(19,104)
未獲運輸收益		(14,435)	(12,926)
稅項		(772)	(707)
應付予非控股權益的股息		-	(92)
		(43,542)	(44,092)
流動負債淨額		(14,632)	(12,700)
資產總值減流動負債		135,719	133,329
資產淨值		53,226	55,526
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		35,971	38,259
國泰航空股東應佔資金		53,077	55,365
非控股權益		149	161
股東權益總額		53,226	55,526

附註：

1. 編制基準及會計政策

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。本報告獲許可於二零一七年八月十六日發表。

有關載於本文件中作為比較數據的截至二零一六年十二月三十一日止年度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）第 436 條（「該條例」））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。核數師已就該等指明財務報表擬備報告，該報告沒有保留或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就報告作保留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 所述外，本中期財務報告是根據二零一六年年度財務報表所採納的會計政策、計算方法及陳述方式編製。

2. 會計政策及估算的變動

電腦軟件授權費用及其他被資本化的無形資產的可用年期已由不超過四至十年改為四至十五年。此項會計估算變動自二零一七年一月一日起予以應用，對集團的業績及財務狀況並無重大影響。

香港會計師公會已頒佈於集團本會計期首次生效的下述《香港財務報告準則》及《香港會計準則》修訂本：

- 《香港會計準則》第 7 號「現金流量表」
- 《香港會計準則》第 12 號「所得稅」

採納該等修訂本對集團業績及財務狀況並無重大影響。

3. 分部資料

(a) 分部業績

	截至六月三十日止六個月							
	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	45,197	45,083	661	600			45,858	45,683
分部之間的銷售	4	4	1,987	1,873			1,991	1,877
分部收益	45,201	45,087	2,648	2,473			47,849	47,560
分部(虧損)/溢利	(1,762)	367	58	297			(1,704)	664
財務支出淨額	(716)	(539)	(98)	(68)			(814)	(607)
	(2,478)	(172)	(40)	229			(2,518)	57
應佔聯屬公司溢利					533	683	533	683
除稅前(虧損)/溢利							(1,985)	740
稅項	87	(237)	(3)	-			84	(237)
本期(虧損)/溢利							(1,901)	503

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。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由客運及貨運服務共同使用的機隊。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。

(b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港及中國內地	23,111	22,712
- 日本、韓國及台灣	4,657	4,175
印度、中東及斯里蘭卡	1,793	1,939
西南太平洋及南非	2,746	2,760
東南亞	3,698	3,837
歐洲	3,945	4,075
北美	5,908	6,185
	45,858	45,683

按地域分析的分部業績因《二零一六年報告書》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

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。

5. 營業(虧損)/溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 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	1,005	1,017
- 擁有	3,277	2,870
無形資產攤銷	254	243
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	535	525
- 飛機及有關設備	1,855	1,592
- 其他	27	32
待出售資產減值撥備	1	2
出售待出售資產的盈利	-	(232)
出售物業、廠房及設備的虧損淨額	130	103
出售長期投資的盈利	(586)	-
已支出的存貨成本	1,090	1,083
滙兌差額淨額	49	(10)
核數師酬金	7	6
非上市投資的股息收入	(26)	(15)

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	85	97
- 海外稅	110	119
- 歷年撥備不足	26	80
遞延稅項撥回		
- 暫時差異的產生及逆轉	(305)	(59)
	(84)	237

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《二零一七年年中期報告》財務報表附註 21(d)）。

7. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於期內確認的(虧損)/盈利	(3,949)	551
- 轉撥至損益的虧損	2,904	3,990
- 遞延稅項	106	(495)
可供出售財務資產的價值重估		
- 於期內確認的盈利	69	73
- 重新歸類至損益	(575)	-
應佔聯屬公司其他全面收益	356	(180)
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於期內確認的盈利/(虧損)	769	(493)
- 重新歸類至損益	83	-
本期其他全面收益	(237)	3,446

8. 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二十億五千一百萬元（二零一六年：溢利港幣三億五千三百萬元）除以期內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）計算。

9. 股息

董事局已宣佈不派發截至二零一七年十二月三十一日止年度的第一次中期股息（二零一六年：每股港幣零點零五元）。

10. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,562	5,595
衍生財務資產 – 當期部分	180	857
其他應收及預繳款項	4,302	3,042
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	36	63
	10,080	9,557

	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 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	5,221	5,074
逾期一至三個月	207	395
逾期三個月以上	134	126
	5,562	5,595

集團通常給予顧客三十天信貸期，或依循當地同業有關準則在若干情況下以銀行擔保或其他財務抵押品保障部分債項。

11. 貿易及其他應付款項

	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	5,753	5,061
衍生財務負債 – 當期部分	6,311	5,680
其他應付款項	8,559	8,024
應付聯屬公司賬項	168	175
應付其他關連公司賬項	118	164
	20,909	19,104

	二零一七年 六月三十日 港幣百萬元	二零一六年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	5,587	4,854
逾期一至三個月	144	196
逾期三個月以上	22	11
	5,753	5,061

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

12. 股本

	二零一七年 六月三十日	二零一六年 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		
六月三十日 / 十二月三十一日的結餘	3,933,844,572 17,106	3,933,844,572 17,106

於期內，公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回其任何股份（二零一六年：零）。於二零一七年六月三十日，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）。

13. 企業管治

國泰航空致力維持高水平的管治。在中期報告所述的會計期內，公司均有遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」）附錄十四《企業管治守則》內所載的所有守則條文，但下述條文除外，公司相信該等條文不能為股東帶來裨益：

- 《企業管治守則》第 A.5.1 至 A.5.4 條有關設立提名委員會及其職權範圍和資源的條文。董事局已考慮成立提名委員會的好處，但最後認為由董事局集體審核及批准新董事的委任，乃合乎公司及獲推薦新董事的最佳利益，因為在這情況下，董事局可就其能否勝任董事職務，作出更平衡和有根據的決定。

公司已採納關於董事及有關僱員（《企業管治守則》所界定者）進行證券交易的行為守則，其準則不低於上市規則附錄十《上市公司董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）所訂的標準。

公司全體董事已就查詢而確認，於本中期報告所述的會計期內，各董事均有遵守標準守則所列的標準及公司所訂有關董事進行證券交易的行為守則。

13. 企業管治（續）

公司的審核委員會及外聘核數師已審閱二零一七年的中期業績。有關企業管治的詳細資料，請參閱《二零一六年報告書》及《二零一七年年中期報告》。

14. 中期報告

《二零一七年年中期報告》刊載上市規則要求的所有資料，將於二零一七年八月三十一日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站(www.cathaypacific.com)。印刷本將於二零一七年九月一日寄交選擇收取印刷本的股東。

15. 其他新訂會計準則的影響

香港會計師公會已頒佈於二零一八年一月一日或之後開始的會計期生效的修訂本及新準則，惟並未在本財務報表中採納。集團現正評估此等修訂本及新準則預期在首次應用期間產生的影響。至今集團發現新訂準則的若干方面可能對綜合財務報表構成重大影響。該等預期影響的詳情於下文闡述。由於集團尚未完成評估，因此可能在過程中發現進一步的影響，並將在決定是否於生效日前採納任何該等新規定以及應採取何種過渡安排（若新訂準則容許其他安排）之時，把該等影響納入考慮範圍。

《香港財務報告準則》第 9 號「金融工具」與集團有關，並於二零一八年一月一日或之後開始的會計期生效。《香港財務報告準則》第 9 號包含三個計量財務資產的主要類別：(a)按攤銷成本，(b)按公允值計入損益及(c)按公允值計入其他全面收益。如股本證券被界定為按公允值計入其他全面收益，則只有該證券的股息收入會被確認於損益中，而該證券的盈利、虧損及減值則會確認於其他全面收益中而不會重新計入損益。集團現時歸類為「可供出售」的財務資產為股本證券投資，為過渡至符合《香港財務報告準則》第 9 號，集團可以按公允值計入損益的方式歸類，或不可撤回地選擇以按公允值計入其他全面收益（不會重新計入損益）的方式界定。集團並未決定是否不可撤回地以按公允值計入其他全面收益的方式界定此等投資或以按公允值計入損益的方式將此等投資歸類。任何一種歸類方式均會令會計政策改變，因為現時用於可供出售股本投資的會計政策，是在其他全面收益中確認公允值的變動，直至該等投資被售出或減值時，根據集團會計政策將所得的盈利或虧損重新計入損益中。此項政策變動對集團的資產淨值及全面收益總額並無影響，但會影響報告所示的表現數據，如溢利及每股盈利。集團尚未評估新準則的全部影響。

《香港財務報告準則》第 15 號「來自客戶合約的收入」與集團有關，並於二零一八年一月一日或之後開始的會計期生效。該準則處理收益確認，並確立向財務報表的使用者報告有關實體與客戶所訂合約的性質、金額、時間及收益的不明朗因素與所產生的現金流量等資訊的原則。預計受此項會計準則變動影響的範圍包括集團確認因機票銷售而產生的重訂或更改預訂收費、棄用里數收益及飛行常客獎勵計劃中的收益。集團尚未評估新準則的全部影響。

《香港財務報告準則》第 16 號「租賃」與集團有關，並於二零一九年一月一日或之後開始的會計期生效，該準則推出單一租賃會計模式，取代規定承租人把租賃區分為營業租賃或籌資租賃的處理方法。若採用單一租賃會計模式，承租人須為所有租賃期超過十二個月的租賃確認為資產及負債（除非相關資產價值甚低），並在損益表中分開列出租賃資產的折舊與租賃負債的利息。《香港財務報告準則》第 16 號將影響集團的會計方法，因為集團是租用飛機及有關設備及樓宇及其他設備（現時歸類為營業租賃）的承租人。應用新的會計模式，預計會令資產及負債增加，以及影響租賃期間在損益表確認開支的時間。集團須進行更詳細的分析，以確定採納《香港財務報告準則》第 16 號後營業租賃承擔所帶來的新資產及負債金額。

營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	變幅	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	變幅
員工	9,845	9,867	-0.2%	8,736	8,812	-0.9%
機上服務及乘客開支	2,412	2,372	+1.7%	2,412	2,372	+1.7%
著陸、停泊及航線開支	7,307	7,376	-0.9%	7,161	7,250	-1.2%
燃油(包括對沖虧損)	14,937	13,259	+12.7%	14,700	13,081	+12.4%
飛機維修	4,461	4,170	+7.0%	4,302	3,996	+7.7%
飛機折舊及營業租賃	5,581	5,065	+10.2%	5,496	4,994	+10.1%
其他折舊、攤銷及營業租賃	1,372	1,213	+13.1%	950	905	+5.0%
佣金	320	371	-13.7%	320	371	-13.8%
其他	2,157	1,326	+62.7%	2,929	2,221	+31.9%
營業開支	48,392	45,019	+7.5%	47,006	44,002	+6.8%
財務支出淨額	814	607	+34.1%	693	522	+32.8%
營業開支總額	49,206	45,626	+7.8%	47,699	44,524	+7.1%

- 集團營業開支總額增加百分之七點八至港幣四百九十二億六百萬元。
- 國泰航空與國泰港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣二點九八元增至港幣三點一四元。

國泰航空及國泰港龍航空營業業績分析

	截至六月三十日止六個月	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
航空公司除稅前虧損	(2,925)	(618)
稅項	160	(165)
航空公司除稅後虧損	(2,765)	(783)
應佔附屬及聯屬公司溢利	714	1,136
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	(2,051)	353

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變動分析如下：

	港幣百萬元	
二零一六年航空公司 除稅前中期虧損	(618)	
收益增加	37	- 客運服務收益減少百分之三點九，主要原因是收益率下跌百分之五點二及運載乘客人次減少百分之零點五，減幅因運載率上升零點二個百分點而被局部抵銷。 - 貨運服務收益增加百分之十三點三，原因是收益率上升百分之四點四、運載率上升四個百分點以及貨物及郵件運載噸數增加百分之十一點五。
成本減少/(增加)：		
- 燃油(包括對沖虧損)	(1,619)	- 燃油成本增加，原因是平均飛機燃油價格上升百分之三十一點五及耗油量增加百分之一點六，增幅因燃油對沖虧損減少百分之二十七點九而被局部抵銷。
- 飛機維修	(306)	- 主要由於營運能力上升、飛機退役成本及引擎維修費調升而增加。
- 折舊、攤銷及營業租賃	(547)	- 主要由於添置新飛機而增加。
- 員工	76	- 因重組總部團隊架構及累計開支減少而下降。
- 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	52	- 主要減少原因是錄得非經常性項目（出售中國民航信息網絡股份有限公司所得盈利及視作出售部分國航股份錄得盈利，其影響因確認歐洲委員會有關空運的罰款而被局部抵銷）以及著陸及停泊費上調。
二零一七年航空公司 除稅前中期虧損	(2,925)	

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	
	二零一七年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元
燃油成本總額	11,700	8,769
燃油對沖虧損	3,237	4,490
燃油成本	14,937	13,259

財務狀況

- 物業、廠房及設備增加港幣七十八億五千五百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣七十一億八千三百萬元和其他設備及樓宇港幣六億七千二百萬元。
- 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，其中百分之四十一點三現為定息借款。
- 流動資金減少百分之十四點九至港幣一百七十二億五千七百萬元，其中百分之七十六以美元計算。
- 借款淨額（扣除流動資金）增加百分之十點四至港幣五百五十億四千六百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之四點一至港幣五百三十億七千七百萬元，原因是本期虧損及在現金流量對沖儲備中確認未變現對沖虧損港幣三十九億四千九百萬元，惟被其他儲備變動局部抵銷。
- 債務淨額股份比例由零點九倍增至一點零四倍。
- 集團的財務風險管理與貨幣、息率及燃油價格風險管理政策載於《二零一六年報告書》。

機隊資料*

飛機類型	二零一七年六月三十日各機隊的數目			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	'23及之後		
	擁有	籌資	營業														
由國泰航空營運的飛機：																	
A330-300	20	12	6	38					3	1	2						
A350-900	11	3	2	16	6 ^(a)			6							2		
A350-1000					8	18		26									
747-400ERF 貨機		6		6													
747-8F 貨機	3	11		14													
777-200	5			5													
777-200F 貨機																3 ^(b)	
777-300	12			12	2	3		5 ^(c)									
777-300ER	19	11	23	53					1	2			5	4	11		
777-9X						21		21									
總數	70	43	31	144	6	10	42	58	4	3	2	5	4	13		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	2	1			
A330-300	10		13 ^(d)	23					1	2	3	2	2	3			
總數	17		29	46					1	4	4	4	7	8	1		
由華民航空營運的飛機：																	
A300-600F 貨機	7	1	2 ^(e)	10					2								
747-400BCF 貨機			3 ^(f)	3					1	2							
總數	7	1	5	13					1	4							
總數合計	94	44	65 ^(d)	203	6	10	42	58	2	12	7	6	12	12	14	3	

*於二零一七年六月三十日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

- (a) 其中一架該等空中巴士 A350-900 型飛機於二零一七年七月接收。
- (b) 將於二零一九年或之前接收的飛機的購買權。
- (c) 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。
- (d) 在六十五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，其餘八架該等飛機（兩架波音 747-400BCF 型貨機及六架空中巴士 A330-300 型飛機）為集團內部租用。
- (e) 兩架貨機以營業租賃方式租用，租約於二零一八年期滿。
- (f) 該等貨機向國泰航空租用，其中一架於二零一七年七月退役。

其他附屬及聯屬公司回顧

- 華民航空有限公司於二零一七年上半年錄得的溢利略高於二零一六年上半年。
- 因營業額增加，亞洲萬里通有限公司於二零一七年上半年的溢利高於二零一六年上半年。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司於二零一七年上半年錄得的溢利低於二零一六年上半年。收益的增幅未能抵銷員工及折舊成本的上升。
- 國泰航空服務有限公司於二零一七年上半年的財務業績較二零一六年上半年有所改善，主要原因是處理的貨物噸數增加及有效管理營業成本。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零一七年上半年的財務業績遜於二零一六年上半年。客戶減少，而員工成本則大幅上升。
- 集團應佔中國國際航空股份有限公司（「國航」）的業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一七年年中期業績包括國航截至二零一七年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零一七年四月一日至二零一七年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。國航截至二零一七年三月三十一日止六個月的業績倒退，反映錄得滙兌虧損及聯屬公司的貢獻減少。
- 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，國泰航空持有其股本及經濟權益。國貨航於二零一七年上半年錄得溢利，而二零一六年上半年則錄得虧損。收益率上升，將油價上升的影響抵銷有餘。

企業責任

- 二零一六年的國泰航空可持續發展報告於二零一七年七月發表，並登載於 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）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。
- 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，該活動特別招待約二百三十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。九名國泰航空員工於六月前赴緬甸，參與由聯合國兒童基金會舉辦的「零錢布施」實地考察活動，讓員工加深了解「零錢布施」計劃的善款如何用以改善基層兒童及其家庭的生活。
- 於二零一七年六月三十日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬三千二百名員工，其中約二萬五千九百人為在港員工。國泰航空在全球僱用逾二萬二千八百名員工，而國泰港龍航空則僱用逾三千四百名員工。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、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，二零一七年八月十六日

公司網址：<http://www.cathaypacific.com>