

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

二零一九年中期業績

**財務及營業撮要**
**集團財務統計數字**

		二零一九年	二零一八年	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>53,547</b>	53,078	<b>+0.9%</b>
國泰航空股東應佔溢利/(虧損)	港幣百萬元	<b>1,347</b>	(263)	<b>+1,610</b>
每股盈利/(虧損)	港仙	<b>34.2</b>	(6.7)	<b>+40.9</b>
每股股息	港元	<b>0.18</b>	0.10	<b>+0.08</b>
邊際利潤/(虧損)	%	<b>2.5</b>	(0.5)	<b>+3.0 個百分點</b>
		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>62,566</b>	63,936	<b>-2.1%</b>
借款淨額*	港幣百萬元	<b>78,213</b>	58,581	<b>+33.5%</b>
每股股東資金*	港元	<b>15.9</b>	16.3	<b>-2.5%</b>
債務淨額股份比例*	倍數	<b>1.25</b>	0.92	<b>+0.33 倍</b>

**營業統計數字 – 國泰航空及國泰港龍航空**

		二零一九年	二零一八年	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>16,318</b>	15,747	<b>+3.6%</b>
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	<b>80,814</b>	75,770	<b>+6.7%</b>
可用貨物噸千米數(「可用貨運噸千米」)**	百萬	<b>8,635</b>	8,542	<b>+1.1%</b>
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	<b>11,950</b>	11,899	<b>+0.4%</b>
每可用座位千米客運收益	港仙	<b>46.3</b>	46.8	<b>-1.1%</b>
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	<b>68,078</b>	63,810	<b>+6.7%</b>
收入乘客運載人次	千位	<b>18,261</b>	17,485	<b>+4.4%</b>
乘客運載率	%	<b>84.2</b>	84.2	<b>-</b>
乘客收益率	港仙	<b>54.9</b>	55.4	<b>-0.9%</b>
每可用貨運噸千米貨物收益**	港元	<b>1.19</b>	1.32	<b>-9.8%</b>
貨物收入噸千米數(「貨運收入噸千米」)**	百萬	<b>5,477</b>	5,831	<b>-6.1%</b>
運載貨物**	千噸	<b>979</b>	1,038	<b>-5.7%</b>
貨物運載率**	%	<b>63.4</b>	68.3	<b>-4.9 個百分點</b>
貨物收益率**	港元	<b>1.88</b>	1.93	<b>-2.6%</b>
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	<b>3.12</b>	3.29	<b>-5.2%</b>
每百萬收入噸千米耗油量	桶	<b>1,870</b>	1,840	<b>+1.6%</b>
每百萬可用噸千米耗油量	桶	<b>1,369</b>	1,390	<b>-1.5%</b>
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	<b>2.23</b>	2.29	<b>-2.6%</b>
每可用噸千米基本***成本(除燃油)	港元	<b>2.27</b>	2.29	<b>-0.9%</b>
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	<b>1,805</b>	1,783	<b>+1.2%</b>
每員工可用噸千米	千位	<b>604</b>	603	<b>+0.2%</b>
飛機使用量	每日時數	<b>12.0</b>	12.2	<b>-1.6%</b>
航班準時表現	%	<b>74.2</b>	74.1	<b>+0.1 個百分點</b>

\* 於二零一九年六月三十日的股東資金、借款淨額及債務淨額股份比例已計及《香港財務報告準則》第16號的影響，詳情載於財務報表附註2。

\*\* 包括郵件。郵件不再獨立提述，但郵件服務仍繼續記入貨運服務賬項。

\*\*\* 基本成本撇除特殊項目，並就匯率變動及採納《香港財務報告準則》第16號的影響作出調整。

## 主席致函

集團為期三年的企業轉型計劃已進入最後一年，該計劃旨在令旗下業務更精簡、更靈活和更具競爭力。計劃繼續推行，而二零一八年轉虧為盈，可見我們正朝著正確的方向進發。我們在二零一九年上半年繼續取得良好的表現，但隨著地緣政治及貿易磨擦加劇，集團旗下航空公司的經營環境轉差。

國泰航空集團於二零一九年首六個月錄得應佔溢利港幣十三億四千七百萬元，而二零一八年上半年則錄得應佔虧損港幣二億六千三百萬元。二零一九年上半年的每股盈利為港幣三十四點二仙，而二零一八年上半年則錄得每股虧損港幣六點七仙。國泰航空及國泰港龍航空於二零一九年上半年錄得應佔溢利港幣六億一千五百萬元，而二零一八年上半年則錄得應佔虧損港幣九億零四百萬元。客運服務錄得令人滿意的收益，但整體收益率有所下降。貨運業務表現較差，貨運量及收益率均告下降，究其原因，部分是由於中美貿易磨擦所致。集團受惠於油價下降，但美元走強卻帶來不利影響。

### 業務表現

集團於二零一九年上半年的客運收益為港幣三百七十四億四千九百萬元，增幅為百分之五點六。可載客量增加百分之六點七，收益的增長反映二零一八年推出新航線、二零一九年推出兩條新航線、現有航線班次增加及於熱門航線採用較大型的飛機。運載率維持於百分之八十四點二的水平不變。運載乘客人次增至一千八百三十萬，增幅為百分之四點四。由於頭等及商務客艙及長途航線經濟客艙的競爭激烈，加上不利的匯率變動，收益率下跌百分之零點九至港幣五十四點九仙。

國泰航空於三月開辦前往西雅圖的全年航班，繼而於四月推出前往小松的夏季季節性航班。該等航線深受歡迎，有助提升香港國際機場作為亞洲最大國際航運樞紐的地位。

貨運收益下降，反映部分因中美貿易磨擦而導致環球貿易轉差。貨運量及收益率均告下降。集團於二零一九年上半年的貨運收益為港幣一百一十四億九千八百萬元，較二零一八年同期減少百分之十一點四。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之一點一，主要是由於新購入的客機提供額外的腹艙載貨空間。面對需求疲弱，我們已重整貨機的可載貨量，並加強特殊貨物的運送業務。運載率下降四點九個百分點至百分之六十三點四，載貨量減少百分之五點七至九十七萬九千噸，收益率下跌百分之二點六至港幣一點八八元。

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）較二零一八年上半年減少港幣六億七千四百萬元（或百分之四點五），反映平均飛機燃油價格下跌百分之六點五及耗油量增加百分之二。燃油是集團最大的成本，佔二零一九年上半年營業成本總額的百分之二十八點二（二零一八年同期為百分之三十點一）。燃油對沖虧損減少，計及燃油對沖後的燃油成本較二零一八年上半年減少港幣十二億一千三百萬元（或百分之七點七）。每可用噸千米耗油量下跌百分之一點五，反映集團繼續推出更多具燃油效益的飛機。

每可用噸千米的非燃油成本減少百分之二點六，至港幣二點二三元。撇除匯率變動及特殊項目及採納新會計準則的影響後，減幅為百分之零點九，反映我們專注提升生產力及效益。

來自附屬公司的貢獻較為遜色，而來自聯屬公司的貢獻則有所改善。

我們於二零一九年上半年接收四架新空中巴士A350-1000型飛機。於二零一九年六月三十日，已訂購的新飛機共六十七架，將於未來五年間付運。該等新飛機有助進一步提升燃油及營運效益。旗下的波音777機隊繼續裝置最新的經濟客艙座椅，該等座椅配備全新高清電視屏幕以供觀賞近期增加的機上娛樂內容。旗下所有波音777型飛機及空中巴士A330型飛機正在設置無線網絡，而所有A350型飛機均已設置無線網絡。

我們繼續在長途航線的商務客艙推出嶄新的餐飲服務。我們亦於七月重開經翻新的上海浦東機場貴賓室，也對因航班異動而需更改訂位的程序作出改善。我們正進一步發展服務及客戶關顧團隊以及改善服務培訓。新機組人員配對系統將可進一步提升效率。現時國泰航空及國泰港龍航空的機組人員一起在國泰城報到執勤，有助節省成本。外站及綜合營運中心的重組工作已經完成。

## 前景

集團旗下航空公司在下半年的業績一般較上半年為佳，因此儘管環境充滿障礙和其他不明朗因素，預計二零一九年的情況亦會一如往年。環球經濟預計繼續受地緣政治及貿易磨擦所影響，因而影響航空客運及貨運的需求。香港的示威活動不僅令七月份的來港旅客量減少，對機位預訂情況亦構成不利影響。預計美元繼續走強。雖然最近油價偏軟，但我們預期油價仍會波動。企業轉型計劃繼續推行，我們相信正逐步實現可持續長期表現的目標。近期進行的品牌重塑，反映我們勇於挑戰標準及現狀的決心，為了顧客和股東的利益，「志在飛躍」，做到最好。我對前景仍然充滿信心。

七十多年以來，國泰航空一直作為香港的航空公司，竭誠為這個迷人都市服務。多年來，集團不斷求變，致力創新。我們會繼續投放大量資源，以加強香港作為亞洲最大國際航空樞紐的地位。

最近我們宣佈完成收購香港快運的交易，象徵新一頁的展開。集團致力保留香港快運的獨特優勢，繼續以廉價航空公司的業務模式營運，同時擴大其航空網絡，並與國泰航空集團其他公司彼此互補，以加強協同效應。

主席

史樂山

香港，二零一九年八月七日

## 業務回顧

### 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) *						
	二零一九年	二零一八年	變幅	二零一九年	二零一八年	變幅	變幅
<b>客運服務</b>							
美洲	<b>21,493</b>	19,492	<b>+10.3%</b>	<b>85.8</b>	88.2	<b>-2.4 個百分點</b>	<b>-1.1%</b>
歐洲	<b>16,767</b>	15,143	<b>+10.7%</b>	<b>86.3</b>	86.2	<b>+0.1 個百分點</b>	<b>-1.8%</b>
北亞	<b>16,108</b>	15,588	<b>+3.3%</b>	<b>80.4</b>	80.4	-	<b>+0.2%</b>
東南亞	<b>10,709</b>	10,362	<b>+3.3%</b>	<b>83.3</b>	83.2	<b>+0.1 個百分點</b>	<b>+0.1%</b>
西南太平洋	<b>9,387</b>	9,301	<b>+0.9%</b>	<b>85.4</b>	81.6	<b>+3.8 個百分點</b>	<b>-2.3%</b>
南亞、中東及非洲	<b>6,350</b>	5,884	<b>+7.9%</b>	<b>83.4</b>	81.7	<b>+1.7 個百分點</b>	<b>+2.2%</b>
<b>整體</b>	<b>80,814</b>	75,770	<b>+6.7%</b>	<b>84.2</b>	84.2	-	<b>-0.9%</b>
<b>貨運服務</b>	<b>8,635</b>	8,542	<b>+1.1%</b>	<b>63.4</b>	68.3	<b>-4.9 個百分點</b>	<b>-2.6%</b>

\* 客運服務的可運載量以可用座位千米計算，貨運服務的可運載量則以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

- 頭等及商務客艙於年初需求殷切，尤以長途航線為甚，但第二季需求偏軟。
- 農曆新年及復活節假期期間需求殷切，尤以從香港出發的短途航線為甚。
- 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。今年四月曾推出fanfares震撼票價特別優惠。

### 美洲

- 國泰航空於三月開辦每周四班往返西雅圖的航班，該航線以空中巴士A350-900型飛機運作，於七月增至每日一班航班。
- 市場對美洲航線的需求低於可載客量的增長。

### 歐洲

- 歐洲航線的客運量與可載客量同步增長。
- 國泰航空自三月開始增加往返法蘭克福的航班，由每日一班增至每周十班。
- 國泰航空於二零一九年六月至十月間增加往返馬德里的航班，由每周五班增至每日一班。
- 國泰航空將於二零一九年七月至十月間增加往返巴黎的航班，由每周十二班增至每日兩班。
- 國泰航空擴大與漢莎航空集團簽訂的代碼共享協議，以涵蓋額外三條歐洲航線。國泰航空現時將其代碼附加於漢莎航空每日往來香港至法蘭克福及慕尼黑的航班，以及瑞士航空每日往來香港及蘇黎世的航班。

### 北亞

- 往返北亞的商務及休閒旅遊的需求保持堅穩強勁。由香港及中國內地出發前往台灣的航線需求殷切。
- 國泰航空於四月開辦每周兩班前往小松的航班，該航線以空中巴士A330-300型飛機運作，將持續至十月。
- 國泰港龍航空將於二零一九年第四季推出前往新潟的季節性航班，由二零一九年十月至二零二零年三月提供每周兩班航班。



- 國泰港龍航空於二零一八年第四季推出前往德島的季節性航班並取得良好的表現。該服務將於二零一九年十一月至二零二零年三月再度推出。
- 國泰港龍航空於二零一九年三月至十月間增加往返南寧的航班，由每周四班增至五班。
- 國泰港龍航空於二零一九年五月至十月間增加往返重慶的航班，由每日一班增至每周八班。

### 東南亞

- 前往東南亞旅遊的需求強勁，運載率表現理想，但收益率面對壓力。
- 國泰港龍航空於二零一八年開辦的多條航線，包括達沃市及棉蘭航線，於二零一九年表現良好。

### 西南太平洋

- 由於其他航空公司提供的可載客量減少，西南太平洋航線表現良好。
- 競爭為收益率帶來壓力，但乘客數量增加，將大部分壓力抵銷。
- 國泰航空將於二零一九年十月起停辦開恩茲航線。

### 南亞、中東及非洲

- 南亞、中東及非洲航線需求殷切，反映源自香港及日本的訂票情況理想。
- 由於印度的航空公司提供的可運載客量減少，印度各航線的客運量有所增加。
- 前往科倫坡的旅遊需求受於四月發生的爆炸案影響，班次減少。
- 國泰航空自六月開始增加往返海德拉巴的航班，由每周四班增至五班。
- 國泰航空將自七月開始增加往返達卡的航班，由每周四班增至五班。

### 貨運服務

- 東南亞市場的貨運量於二零一九年初期呈現良好增長。
- 由二零一九年一月開始，前往新加坡的貨運航班增加。
- 我們於二零一九年四月擴大與德國漢莎貨運的商務合作協議，以展開由歐洲前往香港的東向航空貨運服務。根據該協議，香港與多個歐洲機場會建立直接貨運聯繫，包括法蘭克福、阿姆斯特丹、巴塞羅那、布魯塞爾、都柏林、倫敦（格域及希斯魯）、馬德里、曼徹斯特、米蘭、慕尼黑、巴黎、羅馬及蘇黎世。
- 國泰航空於四月成為首家獲頒全球認可的國際航空運輸協會新鮮貨物運輸認證（CEIV Fresh）的航空公司。

**機隊資料\***

飛機類型	二零一九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**						
	租賃**				'19	'20	'21 及之後		'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25 及之後
	擁有	籌資	營業												
<b>由國泰航空營運的飛機：</b>															
A330-300	20	10	3	33				1	2 <sup>(a)</sup>						
A350-900	16	4	2	22	2 <sup>(b)</sup>	4	6							2	
A350-1000	9	3		12		3	5	8							
747-400BCF 貨機	1			1											
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機	3	11		14											
777-200	3			3											
777-300	15			15	2		2 <sup>(c)</sup>								
777-300ER	22	8	22 <sup>(d)</sup>	52				1 <sup>(d)</sup>		6	4	2	3	6	
777-9						21	21								
<b>總數</b>	<b>89</b>	<b>42</b>	<b>27</b>	<b>158</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>26</b>	<b>37</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>8</b>
<b>由國泰港龍航空營運的飛機：</b>															
A320-200	5		10	15					4	3	3				
A321-200	2		6	8					1	2	2	1			
A321-200neo					9	23	32								
A330-300	18 <sup>(e)</sup>		7	25				3	1	2				1	
<b>總數</b>	<b>25</b>		<b>23</b>	<b>48</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>32</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>1</b>		<b>1</b>	
<b>由華民航空營運的飛機：</b>															
A300-600F 貨機***			10	10				1	1		5	3			
<b>總數</b>			<b>10</b>	<b>10</b>				<b>1</b>	<b>1</b>		<b>5</b>	<b>3</b>			
<b>總數合計</b>	<b>114</b>	<b>42</b>	<b>60</b>	<b>216</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>49</b>	<b>69</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>9</b>

\* 於二零一九年六月三十日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

\*\* 由二零一九年一月一日開始，因一項會計準則的變動（《香港財務報告準則》第 16 號；參閱財務報表附註 2），之前歸類為營業租賃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 號之範圍內。

\*\*\* 根據華民航空與 DHL International 新訂並於二零一九年一月一日開始生效的包板協議，十架空中巴士 A300-600F 型貨機被視為由華民航空營運，即使該項安排並不構成《香港財務報告準則》第 16 號所指的租賃。

- (a) 根據於二零一九年七月簽訂的延期協議，一架以營業租賃方式持有的空中巴士 A330-300 型飛機已延長租約至二零二六年。
- (b) 第一架飛機於二零一九年七月接收，第二架於二零一九年八月接收。
- (c) 第一架二手的波音 777-300 型飛機於二零一九年七月接收，第二架將於二零一九年下半年接收。
- (d) 一架以營業租賃方式持有的波音 777-300ER 型飛機於二零一九年七月租約期滿，已交還出租人。
- (e) 八架該等飛機由國泰航空擁有，由國泰港龍航空租用。

## 財務評述

### 收益

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元	變幅	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元	變幅
客運服務	37,449	35,452	+5.6%	37,449	35,452	+5.6%
貨運服務	11,498	12,971	-11.4%	10,275	11,276	-8.9%
航空飲食、收回款項 及其他服務	4,600	4,655	-1.2%	4,126	4,299	-4.0%
<b>收益總額</b>	<b>53,547</b>	<b>53,078</b>	<b>+0.9%</b>	<b>51,850</b>	<b>51,027</b>	<b>+1.6%</b>

集團客運服務的收益增加百分之五點六，可載客量亦增加百分之六點七；集團貨運服務的收益減少百分之十一點四，可載貨量則增加百分之一點一；集團航空飲食、收回款項及其他服務的收益減少百分之一點二。

### 營業開支

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元	變幅	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元	變幅
員工	10,133	9,935	+2.0%	9,042	8,834	+2.4%
機上服務及乘客開支	2,682	2,625	+2.2%	2,682	2,625	+2.2%
著陸、停泊及航線開支	8,635	8,648	-0.2%	8,451	8,472	-0.2%
燃油(包括對沖虧損)	14,807	16,046	-7.7%	14,524	15,737	-7.7%
飛機維修	4,708	4,691	+0.4%	4,592	4,490	+2.3%
飛機折舊及租金*	5,944	6,362	-6.6%	5,945	6,212	-4.3%
其他折舊、攤銷及租金*	1,392	1,424	-2.2%	972	1,045	-7.0%
佣金	503	398	+26.4%	503	398	+26.4%
其他	2,269	2,252	+0.8%	2,991	3,061	-2.3%
<b>營業開支</b>	<b>51,073</b>	<b>52,381</b>	<b>-2.5%</b>	<b>49,702</b>	<b>50,874</b>	<b>-2.3%</b>
財務支出淨額*	1,420	1,010	+40.6%	1,241	896	+38.5%
<b>營業開支總額</b>	<b>52,493</b>	<b>53,391</b>	<b>-1.7%</b>	<b>50,943</b>	<b>51,770</b>	<b>-1.6%</b>

\* 採納《香港財務報告準則》第16號導致折舊及財務支出增加，但因租賃支出減少而被抵銷。

- 集團的營業開支總額減少百分之一點七（國泰航空及國泰港龍航空合併計算為百分之一點六）。
- 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）由港幣三點二九元減至港幣三點一二元，減幅為百分之五點二。
- 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）由港幣二點二九元減至港幣二點二三元，減幅為百分之二點六。
- 撇除特殊項目並就滙率變動及採納《香港財務報告準則》第16號的影響作出調整後的每可用噸千米基本成本（除燃油）由港幣二點二九元減至港幣二點二七元，減幅為百分之零點九。



## 營業業績分析

	截至六月三十日止六個月		
	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元	變幅 港幣百萬元
航空公司除稅前溢利/(虧損)	966	(844)	+1,810
特殊項目*	(59)	101	-160
稅項	(292)	(161)	-131
<b>航空公司除稅後溢利/(虧損)</b>	<b>615</b>	<b>(904)</b>	<b>+1,519</b>
應佔附屬及聯屬公司溢利	732	641	+91
<b>國泰航空股東應佔溢利/(虧損)</b>	<b>1,347</b>	<b>(263)</b>	<b>+1,610</b>

\* 二零一九年的特殊項目包括資料保安費用港幣二千萬元及港幣三千九百萬元有關收購香港快運的開支（二零一八年：出售碳排放額度的盈利港幣一億零一百萬元）。

航空公司扣除特殊項目及稅項前的溢利／虧損（扣除滙率變動的影響）的變動分析如下：

	賬目所示 港幣百萬元	採納《香港財務報告準則》 第 16 號		調整後 港幣百萬元	可用噸千米 單位* %變幅	附註
		滙率變動 港幣百萬元	滙率變動 港幣百萬元			
<b>二零一八年航空公司除稅前虧損</b>	<b>(844)</b>			<b>(844)</b>		
<b>變動：</b>						
- 客運及貨運收益	996	629		1,625	-0.1%	1
- 航空飲食、收回項目及其他服務	(173)	22		(151)	-6.9%	2
- 員工	(208)	(78)		(286)	-0.4%	3
- 機上服務及乘客開支	(57)	(38)		(95)	-	
- 著陸、停泊及航線開支	21	(196)		(175)	-1.5%	4
- 燃油(包括對沖虧損)	1,213	18		1,231	-11.0%	5
- 飛機維修	(102)	(7)		(109)	-1.2%	4
- 擁有資產**	(5)	39	(6)	28	-3.8%	6
- 其他項目(包括佣金)	125	(24)	(309)	(208)	+2.1%	7
<b>二零一九年航空公司除稅前溢利</b>	<b>966</b>	<b>15</b>	<b>35</b>	<b>1,016</b>		

\* 每可用噸千米單位的百分率變動即每可用噸千米的調整後收益或成本變動。

\*\* 包括飛機及其他折舊、租金及財務支出淨額。

附註：

- 1) 如「業務回顧」所述有關客運及貨運服務的內容。
- 2) 阿特拉斯航空的營運、貨運及聯運部門及處理貨物服務都令附帶收益減少。華民航空帶來的飛機租賃收入及相關收回款項減少及機上收回款項減少，因亞洲萬里通收益增加百分之二十四而被抵銷。
- 3) 重組外站團隊架構工作後，員工單位成本下降。
- 4) 引入較大型飛機及更改經濟客艙座位配置帶來規模經濟效益。
- 5) 燃油成本減少，原因是平均飛機燃油價格下降百分之六點五（因絕對耗油量增加百分之二而被局部抵銷）及燃油對沖虧損減少百分之八十二點五。
- 6) 飛機折舊的上升抵銷因租用較少飛機及終止與阿特拉斯航空的合約而減少之租金。於二零一八年下半年及二零一九年上半年接收的飛機較多，導致財務支出淨額增加。息率上升令利息支出增加，但為息率衍生工具的盈利局部抵銷。
- 7) 貨運成本下降（因貨運量下跌）及資訊科技成本下降，抵銷了銷售與推廣成本及亞洲萬里通業務成本的部分增幅。

## 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	
	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元
燃油成本總額	14,693	15,393
燃油對沖虧損	114	653
燃油成本	14,807	16,046

燃油成本減少，原因是平均飛機燃油價格下降百分之六點五，惟因及耗油量增加百分之二而抵銷部分升幅。燃油對沖虧損減少百分之八十二點五。

## 財務狀況

- 截至二零一九年六月三十日止六個月物業、廠房及設備增加港幣七十六億一千四百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣七十二億三千六百萬元、土地及樓宇港幣二億六千二百萬元及其他設備港幣一億一千六百萬元。由於採納《香港財務報告準則》第 16 號（該準則將營業租賃的會計處理改為確認使用權資產），港幣一百七十三億五千萬元的使用權資產列入二零一九年一月一日結算的綜合財務狀況表。
- 借款（反映採納《香港財務報告準則》第 16 號）的主要貨幣包括美元、港幣及日圓，並須於二零三三年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之五十四點一現為定息借款。《香港財務報告準則》第 16 號並沒有對借款貨幣組合作出重大改變，撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款須於二零三零年或之前全部償還，其中百分之四十八為定息借款。
- 流動資金減少百分之十八點二至港幣一百二十五億二千八百萬元，其中百分之八十七點五以美元計算，主要原因是為收購香港快運有限公司而將港幣二十二億五千萬元存入託管賬戶。在二零一九年六月三十日結算的綜合財務狀況表中，託管金額歸類為非流動資產。
- 借款淨額（反映採納《香港財務報告準則》第 16 號及扣除流動資金及銀行透支）增加百分之三十三點五至港幣七百八十二億一千三百萬元。撇除採納《香港財務報告準則》第 16 號的影響後，借款淨額增加百分之四點二至港幣六百一十億六千五百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之二點一至港幣六百二十五億六千六百萬元，原因是保留溢利淨額及其他全面收益（扣除二零一八年的派息）不足以抵銷首次採納《香港財務報告準則》第 16 號對期初儲備的影響。
- 撇除採納《香港財務報告準則》第 16 號的影響後，債務淨額股份比例由零點九二倍增至零點九四倍。計及採納《香港財務報告準則》第 16 號的影響後，於二零一八年十二月三十一日及二零一九年六月三十日的債務淨額股份比例均為一點二五倍。
- 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《二零一八年報告書》。

## 其他附屬及聯屬公司回顧

- 按百分之一百對等的基準計算，香港華民航空有限公司於二零一九年上半年錄得的溢利低於二零一八年同期。
- 因營業額增加，亞洲萬里通有限公司於二零一九年上半年的溢利較二零一八年上半年為高。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司於二零一九年上半年的溢利低於二零一八年上半年。收益的增長不足以抵銷員工成本及間接成本的增加。
- 國泰航空服務有限公司於二零一九年上半年的財務業績遜於二零一八年上半年，主要原因是處理的載貨量下跌。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零一九年上半年的財務業績遜於二零一八年同期，反映由二零一九年三月起國泰港龍航空的地勤業務轉為由國泰航空自行管理。
- 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，因此二零一九年中期業績包括國航截至二零一九年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零一九年四月一日至二零一九年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。國航截至二零一九年三月三十一日止六個月的財務業績較截至二零一八年三月三十一日止六個月的財務業績有所改善。
- 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百分之四十九。由於航空貨運市場競爭激烈，國貨航於二零一九年上半年錄得的財務業績較去年同期有所倒退。

## 企業責任

- 二零一八年的國泰航空可持續發展報告於二零一九年七月發佈，並登載於 [https://www.cathaypacific.com/cx/zh\\_HK/about-us/environment/our-publications.html](https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/environment/our-publications.html)。
- 全新的可持續發展網站現已運作，網址為 [sustainability.cathaypacific.com/zh-hant/](https://sustainability.cathaypacific.com/zh-hant/)。
- 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（國際航空運輸協會可持續發展及環境諮詢議會、可持續航空燃料使用者組織、可持續生物燃料圓桌會議及亞太航空公司協會）進行溝通，目的是加強各界對氣候變化問題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 集團根據歐盟排放交易計劃的規定，由外聘核數師於二零一九年一月滙報旗下歐洲內部航班於二零一八年的排放數據，並於二零一九年二月向英國環境部提交排放報告。
- 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。該計劃自一九九一年成立以來已籌得逾港幣一億九千萬元。
- 國泰航空於一月推出社區關係拓展計劃「Cathay ChangeMakers 國泰領航者」，以表揚對社會帶來正面影響的人士。二零一九年共有三位國泰領航者獲得嘉許。我們與他們並肩在四個主要領域貢獻社群：兒童及青少年發展、多元共融、環境保護及環球文化交流。
- 於二零一九年六月三十日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬二千八百名員工，其中約二萬六千七百人為在港員工。國泰航空在全球僱用約二萬二千七百名員工，而國泰港龍航空則僱用逾三千三百名員工。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。

**綜合損益及其他全面收益表**

截至二零一九年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元
<b>收益</b>			
客運服務		37,449	35,452
貨運服務		11,498	12,971
航空飲食、收回款項及其他服務		4,600	4,655
<b>收益總額</b>		<b>53,547</b>	<b>53,078</b>
<b>開支</b>			
員工		(10,133)	(9,935)
機上服務及乘客開支		(2,682)	(2,625)
著陸、停泊及航線開支		(8,635)	(8,648)
燃油(包括對沖虧損)		(14,807)	(16,046)
飛機維修		(4,708)	(4,691)
飛機折舊及租金		(5,944)	(6,362)
其他折舊、攤銷及租金		(1,392)	(1,424)
佣金		(503)	(398)
其他		(2,269)	(2,252)
<b>營業開支</b>		<b>(51,073)</b>	<b>(52,381)</b>
<b>營業溢利</b>	4	<b>2,474</b>	<b>697</b>
財務支出		(1,617)	(1,169)
財務收入		197	159
財務支出淨額		(1,420)	(1,010)
應佔聯屬公司溢利		648	449
<b>除稅前溢利</b>		<b>1,702</b>	<b>136</b>
稅項	5	(355)	(211)
<b>本期溢利/(虧損)</b>		<b>1,347</b>	<b>(75)</b>
非控股權益		-	(188)
<b>國泰航空股東應佔溢利/(虧損)</b>		<b>1,347</b>	<b>(263)</b>
<b>每股盈利/(虧損) (基本及攤薄)</b>	6	<b>34.2 仙</b>	<b>(6.7) 仙</b>
本期溢利/(虧損)		1,347	(75)
<b>其他全面收益</b>			
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		671	4,074
應佔聯屬公司其他全面收益		(258)	63
海外業務換算產生的滙兌差額		(22)	(353)
其後不會重新歸類至損益的項目：			
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估(不可回撥)		25	-
<b>本期除稅後其他全面收益</b>	7	<b>416</b>	<b>3,784</b>
<b>本期全面收益總額</b>		<b>1,763</b>	<b>3,709</b>
<b>應佔全面收益總額</b>			
國泰航空股東		1,763	3,521
非控股權益		-	188
		<b>1,763</b>	<b>3,709</b>

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第16號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於下文附註2。

## 綜合財務狀況表

二零一九年六月三十日結算 – 未經審核

	附註	二零一九年 六月三十日 港幣百萬元	二零一八年 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		136,689	117,124
無形資產		11,153	11,174
於聯屬公司的投資		26,343	27,570
其他長期應收款項及投資		4,874	4,015
遞延稅項資產		706	793
		<b>179,765</b>	<b>160,676</b>
長期負債		<b>(71,952)</b>	<b>(60,183)</b>
其他長期應付款項		<b>(4,674)</b>	<b>(4,649)</b>
遞延稅項負債		<b>(13,076)</b>	<b>(13,178)</b>
		<b>(89,702)</b>	<b>(78,010)</b>
<b>非流動資產淨值</b>		<b>90,063</b>	<b>82,666</b>
<b>流動資產及負債</b>			
存貨		1,737	1,828
貿易、其他應收款項及其他資產	8	12,366	12,475
流動資金		12,528	15,315
		<b>26,631</b>	<b>29,618</b>
長期負債的流動部分		<b>(18,789)</b>	<b>(13,694)</b>
貿易及其他應付款項	9	<b>(18,790)</b>	<b>(19,408)</b>
未獲運輸收益		<b>(15,257)</b>	<b>(14,030)</b>
銀行透支 – 無抵押		-	(19)
稅項		<b>(1,289)</b>	<b>(1,193)</b>
應付予非控股權益的股息		-	(1)
		<b>(54,125)</b>	<b>(48,345)</b>
<b>流動負債淨額</b>		<b>(27,494)</b>	<b>(18,727)</b>
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>152,271</b>	<b>141,949</b>
<b>資產淨值</b>		<b>62,569</b>	<b>63,939</b>
<b>資本及儲備</b>			
股本	10	17,106	17,106
其他儲備		45,460	46,830
國泰航空股東應佔資金		62,566	63,936
非控股權益		3	3
<b>股東權益總額</b>		<b>62,569</b>	<b>63,939</b>

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於下文附註 2。



## 綜合現金流量表

截至二零一九年六月三十日止六個月 – 未經審核

	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元
<b>營業業務</b>		
業務帶來的現金	11,425	9,308
已收利息	95	115
已付利息	(1,496)	(840)
已付稅項	(156)	(90)
<b>來自營業業務的現金流入淨額</b>	<b>9,868</b>	<b>8,493</b>
<b>投資業務</b>		
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少淨額	223	2,066
出售物業、廠房及設備所得款項	23	16
出售無形資產所得款項	-	196
其他長期應收款項及投資增加淨額	(2,252)	-
物業、廠房及設備及無形資產支出	(7,654)	(4,001)
已收聯屬公司股息	14	20
<b>投資業務的現金流出淨額</b>	<b>(9,646)</b>	<b>(1,703)</b>
<b>融資業務</b>		
新融資	6,971	1,236
償還借款及租賃費用	(9,027)	(9,345)
已派股息 – 國泰航空股東	(787)	(197)
– 非控股權益	(1)	(180)
<b>融資業務的現金流出淨額</b>	<b>(2,844)</b>	<b>(8,486)</b>
<b>現金及視同庫存現金減少</b>	<b>(2,622)</b>	<b>(1,696)</b>
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	7,653	6,914
<b>滙兌差額的影響</b>	<b>(9)</b>	<b>10</b>
<b>於六月三十日結算的現金及視同庫存現金</b>	<b>5,022</b>	<b>5,228</b>

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於下文附註 2。

集團就收購香港快運而將港幣二十二億五千萬港元存入託管賬戶，該金額並未歸類為流動資金，而是納入二零一九年六月三十日結算的其他長期應收款項及投資，並反映於截至二零一九年六月三十日止六個月的綜合現金流量表中，列作其他長期應收款項及投資增加淨額。

## 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。本報告獲許可於二零一九年八月七日發表。

與截至二零一八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。截至二零一八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 所述外，編製本中期財務報表的會計政策、計算方法及陳述方式均與二零一八年度財務報表所載者一致。

### 2. 會計政策的變動

香港會計師公會已頒佈於集團本會計期首次生效的《香港財務報告準則》及《香港財務報告準則》修訂本，其中下述發展與集團的財務報表有關：

除《香港財務報告準則》第 16 號「租賃」外，該等發展對集團所編製或呈列於本中期財務報表的本期或往期業績及財務狀況概無重大影響。

集團並無提早應用任何仍未在本會計期生效的新準則或詮釋。

#### 《香港財務報告準則》第 16 號「租賃」

《香港財務報告準則》第 16 號取代《香港會計準則》第 17 號「租賃」及相關詮釋，將營業租賃與籌資租賃的區分刪除，並由承租人須就所有租賃（租賃期為十二個月或以下的租賃（「短期租賃」）或低價值資產租賃除外）於綜合財務狀況表上確認使用權資產及相應負債的模式取代。該準則不會對出租人的會計處理造成重大改變。

## 2. 會計政策的變動（續）

《香港財務報告準則》第 16 號對租賃的釋義，視乎顧客是否在一段時間內控制界定資產的使用，亦可憑藉指定使用量來釐定。如顧客有權控制界定資產的使用並從該使用權中獲得近乎所有的經濟利益，該控制權已被轉讓。

集團已使用修訂追溯法應用《香港財務報告準則》第 16 號，將首次應用的累計影響確認於二零一九年一月一日的保留溢利。因此，二零一八年的比較數據不予重列，並按之前根據《香港會計準則》第 17 號及相關詮釋呈報的方法列示。

集團選擇在過渡至新準則時將租賃的新釋義應用於所有合約。有關承租人的新租賃規則所產生的重新歸類及調整確認於二零一九年一月一日的綜合財務狀況表期初結餘中。

### (a) 採納《香港財務報告準則》第 16 號確認的調整

採納《香港財務報告準則》第 16 號後，集團將之前根據《香港會計準則》第 17 號的原則歸類為「營業租賃」的租約確認租賃負債。該等負債按現值計量剩餘租款，並按二零一九年一月一日承租人的遞增借款利率計給予貼現。於二零一九年一月一日應用於租賃負債的加權平均承租人遞增借款利率為百分之三點九二。

於二零一八年十二月三十一日確認的未來會計期營業租賃承擔與根據《香港財務報告準則》第 16 號於二零一九年一月一日確認的租賃負債的對賬如下：

	港幣百萬元
於二零一八年十二月三十一日披露的營業租賃承擔	<b>19,958</b>
減：豁免資本化的租賃承擔：	
- 剩餘租賃期於二零一九年十二月三十一日或之前屆滿的租賃、短期租賃及低價 值資產租賃	<b>(301)</b>
減：對因《香港財務報告準則》第16號對租賃的釋義而重新評估的合約所作調整	<b>(4)</b>
加：因選擇延期及終止的不同處理所作調整	<b>1,500</b>
	<b>21,153</b>
減：未來利息開支總計	<b>(2,550)</b>
使用於二零一九年一月一日的遞增借款利率貼現計算的剩餘租款現值	<b>18,603</b>
加：於二零一八年十二月三十一日確認的籌資租賃負債	<b>23,191</b>
<b>於二零一九年一月一日確認的租賃負債</b>	<b>41,794</b>
當中包括：	
流動租賃負債	<b>7,293</b>
非流動租賃負債	<b>34,501</b>
	<b>41,794</b>

## 2. 會計政策的變動（續）

飛機及其他重大租賃的相關使用權資產以修訂追溯法計量，如同新規定自租賃開始日起已經應用，但使用於二零一九年一月一日的遞增借款利率給予貼現。其他使用權資產按相等於租賃負債的金額計量。於初始應用日，沒有任何繁重的租賃合約須對使用權資產進行調整。

會計政策變動對於二零一九年一月一日結算的綜合財務狀況表賬項的影響如下：

	於二零一八年十 二月三十一日 港幣百萬元	首次應用《香港 財務報告準則》 第16號的影響 港幣百萬元	於二零一九年 一月一日 港幣百萬元
<b>資產</b>			
物業、廠房及設備	117,124	<b>18,566</b>	<b>135,690</b>
於聯屬公司投資	27,570	<b>(1,219)</b>	<b>26,351</b>
其他長期應收款項及投資	4,015	<b>(1,173)</b>	<b>2,842</b>
遞延稅項資產	793	<b>(3)</b>	<b>790</b>
貿易、其他應收款項及其他資產	12,475	<b>(187)</b>	<b>12,288</b>
<b>負債</b>			
貿易及其他應付款項	(19,408)	<b>18</b>	<b>(19,390)</b>
長期負債	(73,877)	<b>(18,603)</b>	<b>(92,480)</b>
遞延稅項負債	(13,178)	<b>255</b>	<b>(12,923)</b>
<b>股本</b>			
其他儲備	(46,830)	<b>2,346</b>	<b>(44,484)</b>

為方便過渡至《香港財務報告準則》第 16 號，集團於首次應用《香港財務報告準則》第 16 號之日應用該準則許可的下述確認豁免及可行權宜之計：

- 於首次應用《香港財務報告準則》第 16 號之日計量租賃負債時，集團以單一的貼現率應用於具有合理相類特徵的租賃組合；
- 對於剩餘租賃期於首次應用《香港財務報告準則》第 16 號之日起十二個月內屆滿（即於二零一九年十二月三十一日或之前屆滿）的租賃，集團選擇不應用《香港財務報告準則》第 16 號的規定確認其租賃負債及使用權資產；
- 集團計量於首次應用《香港財務報告準則》第 16 號之日的使用權資產時，已撇除首次直接成本；及
- 如合約包含延期或終止租賃的選擇權，集團使用事後處理方式釐定租賃期。

## 2. 會計政策的變動（續）

### (b) 集團的租賃活動及會計處理方法

集團租用多種飛機、辦公室、設備、物業及汽車。集團亦擁有根據不同種類租賃安排的空間佔用權，包括機場內或附近的貨運／餐飲設施、貴賓室及其他特許經營空間。一般租約期為一至五十年的固定期限，但可能訂有延期或提早終止合約期的選擇權。租賃條款乃在個別基礎上商訂，並包含各種不同的條款及條件。

在二零一九年一月一日前，物業、廠房及設備歸類為籌資或營業租賃。承租人根據籌資租賃應付的款項（扣除收自出租人的任何租賃獎勵）於租賃期內以直線法計入損益。由二零一九年一月一日開始，租賃乃於租賃資產可供集團使用之日確認為使用權資產及相關負債。

因租賃產生的資產及負債最初按現值計量。租賃負債包括下述租款的現值淨額：

- 固定付款（包括實質固定付款），減任何應收的租賃獎勵；
- 基於某一指數或利率計算的可變租款；
- 剩餘價值擔保下承租人應付的預期款項；
- 採購權的行使價（倘承租人合理地確定行使該權利）；及
- 支付終止租賃的罰款（倘租賃期反映承租人行使該權利）。

租款使用隱含在租約內的利率給予貼現。如該利率不能確定，則使用承租人的遞增借款利率，即承租人為借取所需資金藉以在相類經濟環境中按相類條款及條件取得相類價值資產而須付的利率。一般而言，集團使用其遞增借款利率作為貼現率。

使用權資產最初按成本值計量，包括：

- 租賃負債的初始計量金額；
- 在生效日或之前支付的任何租款減任何已收的租賃獎勵；
- 任何首次直接成本；及
- 修復成本。

每項租款分配至負債及財務支出。財務支出於租賃期內計入損益，為每個會計期的剩餘負債結餘訂出固定的定期息率。使用權資產以直線法按資產的可用年期或租賃期之較短者計算折舊。

短期租賃及低價值資產租賃的相關付款以直線法在損益中確認為開支。短期租賃為租賃期為十二個月或以下的租賃。低價值資產包括資訊科技設備及小型辦公室家具。

**2. 會計政策的變動（續）**

採納《香港財務報告準則》第 16 號對截至二零一九年六月三十日止六個月財務報表的預計影響如下：

截至二零一九年六月  
三十日止六個月  
港幣百萬元

<b>對綜合損益及其他全面收益表的預計影響*：</b>	
<b>開支減少/(增加)</b>	
租賃支出	<b>2,023</b>
物業、廠房及設備折舊	<b>(1,732)</b>
財務支出	<b>(340)</b>
滙兌差額淨額	<b>24</b>
稅項	<b>2</b>
<b>國泰航空股東應佔溢利減少</b>	<b>(23)</b>
<b>每股盈利減少（基本及攤薄）</b>	<b>(0.6)仙</b>

於二零一九年  
六月三十日  
港幣百萬元

<b>對綜合財務狀況表的預計影響*：</b>	
<b>資產增加/(減少)</b>	
物業、廠房及設備	<b>17,062</b>
於聯屬公司投資	<b>(1,219)</b>
其他長期應收款項及投資	<b>(1,152)</b>
遞延稅項資產	<b>(2)</b>
貿易、其他應收款項及其他資產	<b>(183)</b>
	<b>14,506</b>
<b>負債(增加)/減少</b>	
貿易及其他應付款項	<b>17</b>
長期負債	<b>(17,148)</b>
遞延稅項負債	<b>256</b>
	<b>(16,875)</b>
<b>股本</b>	
其他儲備減少	<b>2,369</b>

\* 撇除對截至二零一九年六月三十日止六個月應佔聯屬公司溢利的影響。



**2. 會計政策的變動（續）**

 截至二零一九年  
六月三十日止  
六個月  
港幣百萬元

**對綜合現金流量表的預計影響：**

業務帶來的現金增加	<b>1,999</b>
已付利息增加	<b>(340)</b>
來自營業業務的現金流入淨額增加	<b>1,659</b>
償還借款及租賃費用增加	<b>(1,659)</b>
融資業務現金流出淨額增加	<b>(1,659)</b>

採納《香港財務報告準則》第 16 號使集團借款總額大幅增加，因此集團經調整的債務淨額股份比例由二零一八年十二月三十一日的零點九二上升至二零一九年一月一日的一點二五。

集團於現有報告期及上一報告期末的債務淨額股份比例根據《香港財務報告準則》第 16 號及《香港會計準則》第 17 號列述如下：

	《香港財務報告準則》 第16號 二零一九年六月三十日 港幣百萬元	(假設) 《香港會計準則》 第17號 二零一九年六月三十日 港幣百萬元	《香港財務報告準則》 第16號 二零一九年一月一日 港幣百萬元	《香港會計準則》第17號 二零一八年十二月三十一日 港幣百萬元
<b>非流動負債：</b>				
長期借款	<b>39,287</b>	<b>39,287</b>	<b>40,952</b>	40,952
租賃負債	<b>32,665</b>	<b>19,055</b>	<b>34,501</b>	19,231
	<b>71,952</b>	<b>58,342</b>	<b>75,453</b>	60,183
<b>流動負債：</b>				
長期借款	<b>12,115</b>	<b>12,115</b>	<b>9,734</b>	9,734
租賃負債	<b>6,674</b>	<b>3,136</b>	<b>7,293</b>	3,960
	<b>18,789</b>	<b>15,251</b>	<b>17,027</b>	13,694
借款總額	<b>90,741</b>	<b>73,593</b>	<b>92,480</b>	73,877
流動資金減銀行透支	<b>(12,528)</b>	<b>(12,528)</b>	<b>(15,296)</b>	(15,296)
<b>借款淨額：</b>	<b>78,213</b>	<b>61,065</b>	<b>77,184</b>	58,581
國泰航空股東應佔資金	<b>62,566</b>	<b>64,935</b>	<b>61,590</b>	63,936
經調整債務淨額股份比例	<b>1.25</b>	<b>0.94</b>	<b>1.25</b>	0.92

### 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	
	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	52,984	52,455	563	623			53,547	53,078
分部之間的銷售	5	4	1,753	1,841			1,758	1,845
分部收益	52,989	52,459	2,316	2,464			55,305	54,923
分部溢利/(虧損)	2,546	707	(72)	(10)			2,474	697
財務支出淨額	(1,241)	(899)	(179)	(111)			(1,420)	(1,010)
	1,305	(192)	(251)	(121)			1,054	(313)
應佔聯屬公司溢利					648	449	648	449
除稅前溢利							1,702	136
稅項	(357)	(245)	2	34			(355)	(211)
本期溢利/(虧損)							1,347	(75)

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。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。

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於上文附註 2。

#### (b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港及中國內地	26,352	26,791
- 日本、韓國及台灣	5,113	5,175
美洲	7,463	6,927
歐洲	5,317	5,108
東南亞	3,924	4,022
西南太平洋	2,732	2,585
南亞、中東及非洲	2,646	2,470
	53,547	53,078

按地域分析的分部業績因《二零一八年報告書》所列舉的理由而不予披露。

#### 4. 營業溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業溢利中：		
物業、廠房及設備折舊		
- 租賃	2,730	998
- 擁有	3,810	3,613
無形資產攤銷	278	263
租賃支出		
- 土地及樓宇	-	566
- 飛機及有關設備	-	2,288
- 其他	-	58
短期租賃及低價值資產租賃的相關支出	113	-
出售物業、廠房及設備的虧損淨額	33	52
出售無形資產的虧損/(盈利)	9	(101)
已支出的存貨成本	1,157	1,090
滙兌差額淨額	2	319
核數師酬金	8	7
非上市投資的股息收入	(45)	(41)

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於上文附註 2。

#### 5. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	73	90
- 海外稅	133	135
- 歷年撥備不足/(超額)	7	(29)
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	142	15
	355	211

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（二零一八年：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《二零一九年中期報告》財務報表附註 20(c)）。

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於上文附註 2。

#### 6. 每股盈利/(虧損)(基本及攤薄)

每股盈利/(虧損)是以國泰航空股東應佔溢利港幣十三億四千七百萬元（二零一八年：虧損港幣二億六千三百萬元）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（二零一八年：三十九億三千四百萬股）計算。

**7. 其他全面收益**

	截至六月三十日止六個月	
	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於期內確認的盈利	1,049	3,587
- 轉撥至損益的(盈利)/虧損	(291)	1,039
- 遞延稅項	(87)	(552)
應佔聯屬公司其他全面收益	(258)	63
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於期內確認的虧損	(22)	(353)
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估 (不可回撥)		
- 於期內確認的盈利	25	-
本期其他全面收益	416	3,784

**8. 貿易、其他應收款項及其他資產**

	二零一九年 六月三十日 港幣百萬元	二零一八年 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	6,312	6,559
衍生財務資產 – 當期部分	623	499
其他應收及預繳款項	5,301	5,343
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	130	74
	12,366	12,475

	二零一九年 六月三十日 港幣百萬元	二零一八年 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	5,687	5,009
一至三個月	344	1,166
三個月以上	281	384
	6,312	6,559

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。

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於上文附註 2。

**9. 貿易及其他應付款項**

	二零一九年 六月三十日 港幣百萬元	二零一八年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	6,795	6,801
衍生財務負債 – 當期部分	437	1,218
其他應付款項	11,235	11,017
應付聯屬公司賬項	168	179
應付其他關連公司賬項	155	193
	<b>18,790</b>	<b>19,408</b>

  

	二零一九年 六月三十日 港幣百萬元	二零一八年 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	6,292	6,425
一至三個月	426	337
三個月以上	77	39
	<b>6,795</b>	<b>6,801</b>

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

集團已於二零一九年一月一日首次應用《香港財務報告準則》第 16 號。根據所選的過渡方法，二零一八年的比較信息並未重列。詳情載於上文附註 2。

**10. 股本**

	二零一九年 六月三十日		二零一八年 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	<b>3,933,844,572</b>	<b>17,106</b>	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（二零一八年：零）。於二零一九年六月三十日，已發行股份為 3,933,844,572 股（二零一八年十二月三十一日：3,933,844,572 股）。

## 11. 股息

(a) 本中期中應付予權益股東的股息。

	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元
於中期後宣派的中期股息每股港幣零點一八元（二零一八年：每股港幣零點一元）	<b>708</b>	<b>393</b>

中期股息並未於報告期結束時確認為負債。

(b) 於中期中批准及派付上一財政年度應付予權益股東的股息。

	截至六月三十日止六個月	
	二零一九年 港幣百萬元	二零一八年 港幣百萬元
於截至二零一九年六月三十日止六個月內批准及派付上一財政年度的中期股息每股港幣零點二元（截至二零一八年六月三十日止六個月間已派付：每股港幣零點零五元）	<b>787</b>	<b>197</b>

董事局已宣佈截至二零一九年十二月三十一日止年度的第一次中期股息為每股港幣零點一八元（二零一八年：每股港幣零點一元），中期股息合共港幣七億零八百萬元（二零一八年：港幣三億九千三百萬元），將於二零一九年十月三日派發予於二零一九年九月六日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一九年九月四日（星期三）起除息。此中期股息於報告日並未確認為負債。

股東登記將於二零一九年九月六日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保符合獲派第一次中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一九年九月五日（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。



## 12. 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。

公司的審核委員會及外聘核數師已審閱二零一九的中期業績。有關企業管治的詳細資料，請參閱《二零一八報告書》及《二零一九中期報告》。

## 13. 中期報告

《二零一九中期報告》刊載上市規則要求的所有資料，將於二零一九年八月二十二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))。印刷本將於二零一九年八月二十三日寄交選擇收取印刷本的股東。

## 14. 報告期後事項

國泰航空於二零一九年七月十九日完成收購香港快運有限公司（「香港快運」）百分之一百股本。香港快運是香港唯一一家廉價航空公司，現時營運一支共有二十四架空中巴士 A320 型、A320-neo 型及 A321 型飛機的現代化機隊（全部以租賃方式持有），提供定期航班前往亞洲二十七個目的地。總代價為港幣四十九億三千萬元，包括現金港幣二十二億五千萬元及轉移借款票據港幣二十六億八千萬元，並視乎完成賬目結算後按之前公佈的方式予以調整。完成賬目結算的編製工作正在進行中。

## 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，這些因素包括集團營運業務的經濟環境或行業（特別在香港及中國內地）出現變化、宏觀經濟及地緣政治不明朗、競爭環境改變、滙率和利率及商品價格變動，以及集團確定和管理其所面對的風險的能力。此等前瞻性陳述的任何內容均不得或不應被用作為未來的任何保障或聲明的依據，或其他方面的聲明或保證。公司或其董事、高級人員、僱員、代理人、聯繫人、顧問或代表，概不會就更新此等前瞻性陳述，或因應未來事件或發展修改此等陳述，或提供有關此等陳述的附加資料或更正任何不準確資料承擔任何責任。

---

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、肖烽、趙曉航；  
獨立非常務董事： 陳智思、夏理遜、米爾頓及董立均。

承董事局命  
國泰航空有限公司  
主席  
史樂山

香港，二零一九年八月七日

公司網址：<http://www.cathaypacific.com>