

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

國泰航空有限公司

(在香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

公 告

二零二四年中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零二四年	二零二三年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
業績				
收益	港幣百萬元	49,604	43,593	+13.8%
國泰集團股東應佔溢利	港幣百萬元	3,613	4,268	-15.3%
每股普通股盈利				
— 基本	港仙	52.4	61.5	-14.8%
— 攤薄	港仙	47.0	55.2	-14.9%
每股普通股股息	港元	0.20	-	+0.20
邊際利潤	%	7.3	9.8	-2.5 個百份點
		六月三十日	十二月三十一日	
財務狀況				
國泰集團股東應佔資金	港幣百萬元	61,406	60,026	+2.3%
借款淨額 ^(a)	港幣百萬元	47,971	52,764	-9.1%
可動用的無限制用途流動資金	港幣百萬元	25,416	19,985	+27.2%
每股普通股的普通股股東資金 ^(b)	港元	8.0	7.8	+2.6%
債務淨額股份比例 ^(a)	倍數	0.78	0.88	-0.10 倍

營業統計數字 – 國泰航空

		二零二四年	二零二三年	
		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	11,822	9,628	+22.8%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	52,881	37,053	+42.7%
可用貨物噸千米數(「可用貨運噸千米」)	百萬	6,788	6,095	+11.4%
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	8,214	6,969	+17.9%
每可用座位千米客運收益	港仙	56.8	67.5	-15.9%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	43,583	32,308	+34.9%
收入乘客運載人次	千位	10,660	7,816	+36.4%
乘客運載率	%	82.4	87.2	-4.8 個百份點
乘客收益率	港仙	68.9	77.4	-11.0%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	1.61	1.76	-8.5%
貨運收入噸千米數(「貨運收入噸千米」)	百萬	4,063	3,886	+4.6%
運載貨物	千噸	719	651	+10.4%
貨物運載率	%	59.9	63.8	-3.9 個百份點
貨物收益率	港元	2.68	2.76	-2.9%
每可用噸千米成本 (連燃油) ^(c)	港元	3.41	3.35	+1.8%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,851	1,689	+9.6%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,286	1,222	+5.2%
每可用噸千米成本 (除燃油) ^(c)	港元	2.31	2.34	-1.3%
每可用噸千米基本成本 ^(d) (除燃油)	港元	2.32	2.56	-9.4%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,903	1,783	+6.7%
每員工可用噸千米	千位	573	569	+0.7%
飛機使用量	每日時數	9.0	6.7	+34.3%
航班準時表現	%	75.3	79.7	-4.4 個百份點
機隊平均機齡	年	11.5	11.0	+0.5 年

(a) 撇除不含資產轉讓元素的租賃後，借款淨額及債務淨額股份比例分別為港幣三百七十七億五千五百萬元及零點六一倍（二零二三年十二月三十一日：港幣四百一十四億四千三百萬元及零點六九倍）。詳情載於下文附註 9。

(b) 普通股股東資金是在扣除優先股儲備港幣九十七億五千萬元（二零二三年十二月三十一日：港幣九十七億五千萬元）及於二零二四年六月三十日港幣一億八千七百萬元（二零二三年十二月三十一日：港幣一億九千一百萬元）的優先股股東應佔未付累計股息後得出。

(c) 每可用噸千米成本是指期內的營業成本總額除以可用噸千米。

(d) 基本成本撇除非經常性項目。

機隊資料^(a)

飛機類型	於二零二四年六月三十日各機隊的數目			總數	平均機齡	訂購架數 ^(c)			總數	不含資產轉讓租賃期滿架數 ^(b)					
	租賃 ^(b)					‘24	‘25	‘26 及之後		‘24	‘25	‘26	‘27	‘28	‘29 及之後
	擁有	包含資產轉讓	不含資產轉讓												
國泰航空：															
A321/A320-200neo	4	3	5	12	2.2	4		15 ^(d)	19						5
A330-300	39		4	43	15.8						2	2			
A350-900	20	8	2	30	6.2									2	
A350-1000	11	7		18	4.6										
A350F 貨機								6	6						
747-400ERF 貨機	6			6	15.5										
747-8F 貨機	11	3		14	11.4										
777-300	17			17	22.7										
777-300ER	30		8	38	11.7					2	2	4			
777-9						2	19		21						
總數	138	21	19	178	11.5	4	2	40	46	2	4	6	-	2	5
香港快運：															
A320-200	3 ^(e)		4	7	15.5					2				2	
A320-200neo			10	10	5.3			8 ^{(d)(f)}	8					2	8
A321-200	2 ^(e)		11	13	8.8						1	2			8
A321-200neo		6 ^(g)		6	0.6	6 ^(h)	4	9 ^{(d)(f)}	19						
總數	5	6	25	36	7.8	6	4	17	27	2	1	2	-	4	16
華民航空 ^{(i)(j)} ：															
A300-600F 貨機			6	6	19.1					3	3				
A330-243F 貨機			2	2	12.5						2				
A330-300P2F 貨機			9	9	12.9						3			4	2
總數	-	-	17	17	15.0	-	-	-	-	3	3	5	-	4	2
總數合計	143	27	61	231	11.2	10	6	57	73	7	8	13	-	10	23

- (a) 於二零二四年六月三十日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。
- (b) 不含資產轉讓元素的租賃按照會計準則以類似包含資產轉讓元素的租賃的方式入賬。大部分在上表列示的不含資產轉讓元素的租賃均在《香港財務報告準則》第 16 號的範圍內。
- (c) 集團相信，以其於二零二四年六月三十日可動用的無限制用途流動資金，加上隨時準備進入貸款及債務資本市場，集團具有充足的融資能力，為此項重要的機隊投資提供資金。
- (d) 最終數目須視乎國泰航空與香港快運的分配。
- (e) 三架 A320-200 型及兩架 A321-200 型飛機由港龍航空有限公司擁有，並轉租予香港快運。
- (f) 空中巴士 A320-200neo 型及 A321-200neo 型飛機最終的劃分須視乎未來營運要求而作出調整。
- (g) 飛機由國泰航空租賃，並轉租予香港快運。
- (h) 兩架空中巴士 A321-200neo 型飛機於二零二四年七月接收。
- (i) 華民航空營運的貨機有關的合約安排並不構成《香港財務報告準則》第 16 號所指的租賃。
- (j) 集團計劃以空中巴士 A330F 型二手貨機取代其整個空中巴士 A300-600F 型貨機機隊。剩下的六架空中巴士 A300-600F 型貨機預期將於二零二四年至二零二五年間交還。

主席致函

國泰於二零二四年上半年再次取得強勁業績，因為集團繼續專注以一貫及可持續方式發展業務。我們正處於前所未有的招聘及培訓階段，推動我們在重建之路上繼續前行，同時為客戶增加更多客運航班及航點，以應付殷切的旅遊需求。集團的客運航班已按計劃於第二季恢復至疫情前百分之八十的水平。隨著市場增加更多客運航班，收益率已開始按預期轉趨正常。

客運航班提供的腹艙載貨空間增加，亦讓我們可以為貨運客戶提供更多載貨空間及更多選擇，二零二四年上半年的載貨噸數因而較二零二三年同期為高。

我們於本年度首六個月取得理想業績，主要是由於旅遊需求持續殷切，以及貨運業務表現穩健。由於取得佳績，我們宣佈向普通股股東派發第一次中期股息每股普通股港幣零點二元，並將於二零二四年十月九日派發予於二零二四年九月六日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的普通股股東。公司的普通股股份將由二零二四年九月四日（星期三）起除息。

國泰集團（包括航空公司、附屬公司及聯屬公司）於二零二四年上半年錄得應佔溢利港幣三十六億一千三百萬元（二零二三年上半年：溢利港幣四十二億六千八百萬元）。二零二四年上半年每股普通股盈利為港幣五十二點四仙（二零二三年上半年：每股普通股盈利港幣六十一點五仙）。

集團旗下航空公司及附屬公司在撇除特殊項目後，於二零二四年上半年錄得應佔溢利港幣三十八億四千六百萬元（二零二三年上半年：溢利港幣四十七億六千三百萬元），溢利按年減少主要是由於票價轉趨正常。同時，來自聯屬公司的業績（大部分為延遲三個月確認）錄得應佔虧損港幣三億四千二百萬元（二零二三年上半年：虧損港幣二十六億三千二百萬元）。

國泰航空的業務表現

二零二四年上半年，國泰航空的客運收益增至港幣三百億一千七百萬元，較二零二三年同期增加百分之二十點零。以可用座位千米計算的可載客量增加百分之四十二點七，而以收入乘客千米計算的客運量則增加百分之三十四點九。二零二四年上半年運載乘客共一千零七十萬人次，平均每日載客約五萬九千人次，較二零二三年上半年增加百分之三十六點四。運載率為百分之八十二點四，而二零二三年上半年則為百分之八十七點二。收益率下跌百分之十一點零至港幣六十八點九仙。

國泰貨運於二零二四年上半年錄得的收益為港幣一百零九億二百萬元，較二零二三年同期增加百分之一點五。以可用貨運噸千米計算的可載貨量上升百分之十一點四。以貨運收入噸千米計算的貨運量上升百分之四點六，整體載貨噸數增加百分之十點四至七十一萬九千噸。運載率為百分之五十九點九，二零二三年上半年則為百分之六十三點八。收益率下跌百分之二點九至港幣二點六八元。

集團成本因營運更多航班而上升，反映可用座位千米較二零二三年上半年增加了百分之四十二點七。二零二四年上半年的非燃油成本為港幣二百七十四億五千五百萬元，較二零二三年同期增加百分之十一點四。國泰航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零二三年上半年增加港幣二十七億九千四百萬元（或百分之二十七點四）。

我們於今年上半年完成自成立以來前所未有的艱鉅任務，接回最後一架長期停泊澳洲愛麗斯泉的飛機。團隊、合作夥伴及相關機構為確保飛機於疫情停泊期間得到最佳保養，並於復飛時能提供可靠服務，投入了大量人力物力。我們很高興所有飛機均已重返機隊。

至於客戶體驗方面，集團首個設於機場以外地點的貴賓室於今年初在深圳蛇口郵輪母港正式開幕，進一步提升了透過香港國際機場往返大灣區的多式聯運服務。我們繼續擴大與知名餐飲品牌的合作，與米芝蓮星級餐廳攜手在指定航班及貴賓室內為乘客呈獻更多特別設計的菜單。我們亦在機上供應來自中國頂級酒莊的獨家精選優質葡萄酒，作為「佳釀新選」系列的一部分。

我們在成為可持續發展領導者方面亦持續取得良好進展。於本年度較早時，我們訂下了在二零三零年前將碳排放強度減至較二零一九年少百分之十二的新目標，同時亦樂見香港可持續航空燃油聯盟的成立並擔任聯合發起人。在多元共融方面，女性擔任董事局董事的比例已由百分之十一點七上升至百分之二十三點五，逐步實現最遲於二零二五年將同一性別的高級職員比例減至不超過百分之六十五，以及於二零二七年將同一性別的董事局成員比例減至不超過百分之七十的進取目標。

附屬公司及聯屬公司的業務表現

香港快運於二零二四年上半年錄得虧損港幣七千三百萬元（二零二三年上半年：溢利港幣三億三千三百萬元）。市場上區域航線的可運載量增加令收益率轉趨正常，加上普惠發動機問題導致該航空公司大部分空中巴士 A320neo 型飛機停飛，均對其業績構成不利影響。香港快運憑藉其作為市場上領先的低成本航空公司的獨特定位，將繼續發展及為未來作出投資。為了改善其財務業績，香港快運正在擴大其服務網絡以滿足更多元化的客戶群，增加更具燃油效益的飛機，提高飛機使用率及改善營運效益。

華民航空於二零二四年上半年錄得溢利港幣四億一千一百萬元（二零二三年上半年：港幣四億零二百萬元），其業績一直保持穩健。

集團旗下為航空公司提供服務的附屬公司於二零二四年上半年的財務表現較二零二三年同期有所改善。

來自聯屬公司的業績（延遲三個月確認）較二零二三年上半年有所大幅改善。業績改善主要是由於國航加強收益水平管理及成本控制。

財務狀況

集團於二零二四年六月三十日可動用的無限制用途流動資金餘額為港幣二百五十四億元，高於二零二三年的餘額，因為我們預期會向香港特別行政區政府回購餘下百分之五十的優先股。交易已於二零二四年七月三十一日完成，贖回金額為港幣九十七億五千萬元，亦已派付餘下截至二零二四年七月三十日的到期優先股股息港幣二億二千七百萬元。

我們已悉數償還香港特別行政區政府對國泰的港幣一百九十五億元優先股投資，並已支付合共港幣二十四億四千萬元的優先股股息，作為該項投資的回報，反映了我們十八個月的重建之路進展順利。我們衷心感謝香港特別行政區政府、兩位董事局觀察員及全體股東於這段最艱難時期對國泰的支持和建議。

展望未來，集團將繼續維持低於疫情期間的流動資金水平，反映我們對全球航空業的信心。

前景

集團所有停泊海外的飛機回港以及優先股的贖回，標誌著集團歷史的兩個重要篇章結束，我們正堅決揭開新一頁，未來在規模及質素上採取進取的新策略。我們將繼續對機隊、機艙產品、貴賓室，以及在領導數碼及可持續發展方面作出重大投資。這些持續投資配合三跑道系統，將鞏固香港作為國際航空樞紐的地位，並反映我們對促進香港經濟持續發展的堅定承諾。

未來數年，隨著我們進行機隊現代化及擴大機隊，我們將迎接大批新一代飛機，以推動我們的長遠發展。該批飛機包括窄體空中巴士 A321neo 型及 A320neo 型飛機、長途寬體波音 777-9 型飛機及 A350F 貨機。該批具燃油效益的飛機將在減少碳排放及幫助我們實現二零五零年淨零碳排放目標方面發揮重要作用。

集團在未來三年的每一年均有新座椅產品推出，首先是今年稍後於重新設計的波音 777-300ER 型客機登場的全新爾雅商務客艙、特選經濟客艙及煥然一新的經濟客艙座位。我們將於二零二五年在波音 777-9 型飛機上推出領先全球的頭等客艙體驗，及於二零二六年在空中巴士 A330 型飛機上推出全新客艙及平臥睡床商務客艙產品。

除了客艙產品外，我們將在未來數個月逐步向商務客艙乘客及國泰鑽石卡會員提供免費無線網絡（Wi-Fi）服務。這項重要的升級服務將與我們在餐飲及機上娛樂方面的持續投資相輔相成，為客戶在飛行期間提供真正卓越的體驗。在地面上，我們將在未來三年於香港及北京推出全新設計的旗艦貴賓室，亦將首次於紐約推出專屬貴賓室。

這些即將推出的升級產品及服務都堅定了我們為客戶提供卓越體驗的持續承諾。今年，國泰航空在享負盛名的行業排行之中，重返全球最佳航空公司之前五位，我們的經濟客艙更被譽為全球最佳。這些驕人成就代表著客戶對我們投下信心一票，亦證明我們向前邁進一大步，但我們不會就此止步。這些成就將推動我們繼續為客戶提供更優質的服務，致力成為全球最佳尊尚航空公司。

隨著我們進入重建之旅的最後階段，我們的航班將在二零二五年第一季達到疫情前百分之一百的水平。我們將於今年年底前增加五千名集團員工，員工總數達二萬九千人，以支持集團的發展步伐。

集團的客運航班飛往全球八十多個航點，預期於二零二五年增至一百個。今年到目前為止，集團已宣佈新增十個航點，其中八個已開始提供服務，而往返利雅得及開恩茲的航班亦會在今年稍後推出。

貨運業務方面，我們很高興香港國際機場十四年來第十三度在國際機場協會的排名中榮膺全球最繁忙航空貨運樞紐。作為香港國際機場最具規模的貨運服務商，我們非常榮幸參與其中，分享此項殊榮。我們持續投資於機隊、龐大的貨運網絡、貨運設施，加上我們在數碼化及可持續發展方面的能力，反映了我們對香港國際航空及物流樞紐的持續信心及承諾。

致謝

我謹代表國泰感謝所有顧客的鼎力支持。以顧客為中心一直是國泰文化的重點，我們將始終如一，致力在每一個細節進一步提升顧客體驗。

我亦衷心感謝國泰的每一位員工。他們積極求進，致力為顧客提供更優質的服務，這種精神著實令人鼓舞。全賴他們的努力，讓國泰取得驕人成就並得以繼續茁壯成長。

主席

賀以禮

香港，二零二四年八月七日

業務回顧

可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空

	可運載量 可用座位千米/ 可用貨運噸千米(百萬) *			運載率(%)			收益率
	二零二四年	二零二三年	變幅	二零二四年	二零二三年	變幅	變幅
客運服務							
美洲	14,671	8,983	+63.3%	89.3	94.8	-5.5 個百分點	-10.1%
北亞	10,609	7,179	+47.8%	75.3	78.3	-3.0 個百分點	-15.9%
歐洲	9,682	8,807	+9.9%	88.5	92.4	-3.9 個百分點	-5.3%
西南太平洋	7,526	5,097	+47.7%	77.6	83.8	-6.2 個百分點	-15.5%
東南亞	6,940	5,203	+33.4%	76.8	82.1	-5.3 個百分點	-14.8%
南亞、中東及非洲	3,453	1,784	+93.6%	80.0	83.2	-3.2 個百分點	-12.1%
整體	52,881	37,053	+42.7%	82.4	87.2	-4.8 個百分點	-11.0%
貨運服務	6,788	6,095	+11.4%	59.9	63.8	-3.9 個百分點	-2.9%

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

客運服務

首要市場 - 香港及大灣區

- 農曆新年假期間，來自香港及大灣區其他城市的休閒旅遊需求激增，當中短途航線的增幅尤其顯著。中國內地與香港之間的客運需求於假期間亦十分殷切。
- 受到前往香港及大灣區其他城市舉辦的多場大型會展活動及貿易展覽的商務旅遊帶動，於三月及四月往返香港航班的前艙需求強勁。
- 於四月，連接香港國際機場及廣州琶洲碼頭的多式聯運代碼共享快船服務方便顧客前往於廣州舉行的「中國進出口商品交易會」，因此深受經香港轉機的海外顧客歡迎。

美洲

- 香港及中國內地舉辦多個貿易展覽會，五月及六月來自美國的商務客運需求強勁。
- 於二零二四年六月三十日，我們的定期航班服務美洲七個航點。

北亞

- 集團繼續於二零二四年增加服務中國內地的航班，為顧客提供更多選擇及連繫。
- 個人遊計劃讓中國內地若干城市的居民可以個人身分訪港，並於二零二四年三月擴展至西安及青島，我們因而增加了相關航線的可載客量以配合計劃的擴展及為顧客提供更多選擇。二零二四年五月，個人遊計劃進一步擴展至包括中國內地額外八個城市。我們歡迎有關措施，計劃的擴展將吸引更多旅客訪港。
- 六月，我們宣佈於二零二四年八月一日推出往返寧波的直航航班。
- 集團的日本航線於二零二四年上半年繼續表現理想，尤其是在季節性旅遊高峰期間來自香港及其他地區的休閒旅遊需求持續。
- 於二零二四年六月三十日，我們的定期航班服務北亞二十五個航點。

歐洲

- 復活節假期期間，來自英國留學生的需求殷切。
- 我們於六月恢復熱門的巴塞羅那季節性航班服務，並深受顧客歡迎。
- 於二零二四年六月三十日，我們的定期航班服務歐洲十個航點。

西南太平洋

- 我們於二零二三年十二月十六日至二零二四年二月二十九日期間恢復基督城季節性航班服務，深受香港的顧客歡迎。我們將於二零二四年十二月再次提供該季節性航班服務。
- 六月，我們宣佈將於二零二四年十二月恢復開恩茲的季節性冬季航班服務。
- 於二零二四年六月三十日，我們的定期航班服務西南太平洋六個航點。

東南亞

- 北亞仍然是東南亞市場的熱門目的地，日本更是印尼、泰國及菲律賓顧客的首選目的地。
- 隨著中國內地與泰國、新加坡等東南亞國家實施互免簽證安排，顧客對相關航線的需求持續強勁，上半年前往中國內地的客運量有所增加。
- 與上半年其他時期相比，印尼及泰國的休閒旅遊需求在開齋節及潑水節期間顯著增加。
- 於二零二四年六月三十日，我們的定期航班服務東南亞十三個航點。

南亞、中東及非洲

- 我們於二月恢復了真奈及科倫坡的航班服務，顧客對此反應熱烈。
- 我們宣佈國泰航空將於二零二四年十月二十八日起開辦往來沙地阿拉伯首都及金融中心利雅得的客運航班。
- 於二零二四年六月三十日，我們的定期航班服務南亞、中東及非洲九個航點。

貨運服務

首要市場 - 香港及大灣區

- 二零二四年上半年，電子商貿活動及一些傳統空運貨物（特別是電子產品）帶來強勁的需求。香港及大灣區其他城市的整體貨運增長超過了去年同期的可載貨量增長。
- 東莞「香港國際機場物流園」與香港國際機場之間的連繫因渡輪班次從去年的每星期十二班增加至每星期十九班而變得更為緊密。

其他市場

- 主要受到客運航班恢復所帶動，美洲、歐洲、東北亞、東南亞、西南太平洋、南亞、中東及非洲的貨運噸數有所增長。
- 隨著生鮮貨物及其他消費品的進口市場持續增長，我們在大灣區的市場佔有率亦有所上升。
- 國泰貨運在三月增加了跨太平洋航線的貨機班次，以應付季末的航空貨運旺季。
- 歐洲往香港及其他地區航點的生鮮貨物及醫藥品出口強勁。
- 電子商貿活動活躍，尤以中國內地前往美洲的長途航班為甚。來自日本、台灣地區及南韓的機械運送亦錄得理想增長。隨著北亞地區的客運航班增加，相關航線的郵件噸數亦顯著上升。
- 我們恢復胡志明市的空運業務，從夏季開始每星期營運一班貨機。除普通貨物外，生鮮貨物及海鮮繼續帶動東南亞的增長。
- 新鮮產品及凍肉等生鮮貨物佔了大部分由西南太平洋運送的貨物。
- 普通貨物、危險貨物、生鮮貨物及貴重貨物繼續帶動南亞、中東及非洲的增長。
- 在恢復胡志明市及暫停科倫坡的空運業務後，於二零二四年六月三十日，我們營運貨機服務香港境外四十一個航點。

生活品味

國泰的生活品味策略是要成為吸引顧客及能為產品及服務締造光環效應的尊尚旅遊生活品牌。我們通過與客戶建立深入、密切的關係，讓客戶在人生旅途上享受各種精心策劃的生活品味產品及體驗，藉此成為領先的服務品牌。

我們透過生活品味業務與顧客建立超越旅程的互動關係、培養忠誠度，以及透過該等關係產生更大的價值。這包括發展成熟的「亞洲萬里通」里數業務，以及酒店、零售、體驗及保險等新產品銷售業務。兩條業務線連結國泰會籍計劃及亞洲萬里通，讓會員賺取及使用里數支付全部或部分款項。

財務評述

收益

	集團			國泰航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元	變幅	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元	變幅
客運服務	33,004	27,563	+19.7%	30,017	25,013	+20.0%
貨運服務	12,610	12,432	+1.4%	10,902	10,741	+1.5%
其他服務及收回款項	3,990	3,598	+10.9%	3,865	3,519	+9.8%
收益總額	49,604	43,593	+13.8%	44,784	39,273	+14.0%

國泰航空客運收益增加百分之二十點零，可載客量則增加百分之四十二點七。貨運收益增加百分之一點五，可用貨運噸千米則增加百分之十一點四。來自其他服務及收回款項的收益增加百分之九點八。

營業開支

	集團			國泰航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元	變幅	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元	變幅
員工	7,770	6,612	+17.5%	6,212	5,400	+15.0%
機上服務及乘客開支	1,957	1,244	+57.3%	1,934	1,225	+57.9%
著陸、停泊及航線開支	6,572	5,066	+29.7%	5,947	4,536	+31.1%
燃油(包括對沖盈利)	14,160	10,635	+33.1%	12,938	9,744	+32.8%
飛機維修	4,047	3,253	+24.4%	3,510	2,751	+27.6%
飛機折舊及租金	4,929	5,043	-2.3%	4,538	4,673	-2.9%
其他折舊、攤銷及租金	1,256	1,305	-3.8%	912	943	-3.3%
其他	3,006	3,799	-20.9%	3,527	4,231	-16.6%
營業開支	43,697	36,957	+18.2%	39,518	33,503	+18.0%
財務支出淨額	1,455	1,446	+0.6%	875	880	-0.6%
營業開支總額	45,152	38,403	+17.6%	40,393	34,383	+17.5%

- 集團及國泰航空的營業開支總額分別增加百分之十七點六及百分之十七點五。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點三五元增至港幣三點四一元，增幅為百分之一點八。
- 國泰航空的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣二點三四元減至港幣二點三一元，減幅為百分之一點三。
- 國泰航空撇除非經常性項目後的每可用噸千米基本成本（除燃油）由港幣二點五六元減至港幣二點三二元，減幅為百分之九點四。

營業業績分析

截至六月三十日止六個月

	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元	變幅
國泰航空扣除特殊項目及稅項前溢利	4,391	4,890	-10.2%
稅項	(519)	(310)	+67.4%
國泰航空扣除特殊項目前的除稅後溢利	3,872	4,580	-15.5%
附屬公司業績	(26)	183	-114.2%
國泰航空及附屬公司扣除特殊項目前的除稅後溢利	3,846	4,763	-19.3%
應佔聯屬公司虧損	(342)	(2,632)	-87.0%
國泰集團股東應佔基本溢利 (附註 a)	3,504	2,131	+64.4%
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利 (附註 b)	90	1,929	-95.3%
減值撥回淨額 (附註 c)	19	208	-90.9%
國泰集團股東應佔溢利	3,613	4,268	-15.3%

附註：

(a) 國泰集團股東應佔基本溢利乃撇除非經常性項目後計算。

(b) 詳情請參閱下文附註4。

(c) 減值撥回淨額包括：一架先前減值的飛機於二零二四年上半年重新投入服務的減值撥回港幣四千六百萬元；由兩家聯屬公司的投資減值港幣二千七百萬元所抵銷。

國泰航空扣除非經常性項目前的溢利變動分析如下：

	港幣百萬元	
二零二三年國泰航空扣除特殊項目及稅項前中期溢利	4,890	
收益增加：		
- 客運及貨運收益	5,165	- 客運收益因可載客量及客運量上升而增加，增幅因收益率下跌百分之十一點零而被局部抵銷。
		- 貨運收益因貨運量上升百分之四點六而增加，其影響因收益率下跌百分之二點九而被略為抵銷。
- 其他服務及收回款項	346	- 因客運量及里數銷售上升而增加。
成本(增加)/減少：		
- 員工	(812)	- 因可運載量及員工人數上升而增加。
- 機上服務及乘客開支	(709)	- 因客運量上升而增加。
- 著陸、停泊及航線開支	(1,411)	- 因營運額外可運載量而增加。
- 燃油(包括對沖盈利)	(3,194)	- 燃油成本主要因耗油量增加而上升，升幅因燃油對沖收益減少而被局部抵銷。
- 飛機維修	(759)	- 因飛機飛行時數增加而上升。
- 擁有資產(包括飛機及其他折舊、租金及財務支出淨額)	171	- 資產的可用年期及利率變動的影響。
- 其他項目（包括佣金）	704	- 有利的外匯變動以及長期停泊海外的飛機數目減少。
二零二四年國泰航空扣除特殊項目及稅項前中期溢利	4,391	

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元
燃油成本總額	14,221	11,118
燃油對沖收益	(61)	(483)
燃油成本淨額	14,160	10,635

燃油成本增加，原因是耗油量增加百分之二十九點三，其影響因平均飛機燃油價格下降百分之零點九而略為抵銷。

財務狀況

於二零二四年六月三十日的財務狀況。參考二零二三年十二月三十一日的比較期。

- 截至二零二四年六月三十日止六個月物業、廠房及設備增加港幣二十七億八千二百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣二十五億一千八百萬元、土地及樓宇港幣一億五千萬元及其他設備港幣一億一千四百萬元。
- 借款（即貸款及其他借款以及租賃負債）減至港幣六百六十八億一千萬元，減幅為百分之二點二。撇除不含資產轉讓元素的租賃後，借款減少百分之零點七至港幣五百六十五億九千四百萬元，須於二零三五年或之前全部償還，在計及衍生工具交易後，其中百分之四十四為定息借款。借款主要以美元及港元為單位，該等借款的到期情況與《二零二三年報告書》所載資料並無重大不同。
- 於二零二四年六月三十日可動用的無限制用途流動資金合共港幣二百五十四億一千六百萬元，包括流動資金港幣一百八十八億三千九百萬元及已承擔的未動用信貸港幣六十五億八千萬元，並扣除已抵押資金港幣三百萬元。流動資金主要以美元及港元為單位。
- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之九點一至港幣四百七十九億七千一百萬元。撇除不含資產轉讓元素的租賃後，借款淨額減少百分之八點九至港幣三百七十七億五千五百萬元。
- 國泰集團股東應佔資金增加百分之二點三至港幣六百一十四億零六百萬元，原因是期內集團錄得港幣三十六億一千三百萬元的應佔溢利，港幣二百萬元的可轉換債券轉換為普通股，其他全面收益增加港幣七億七千七百萬元，但因向普通股股東派發股息港幣二十七億六千八百萬元及向優先股股東派發股息港幣二億四千四百萬元而被抵銷。
- 撇除不含資產轉讓元素的租賃後，債務淨額股份比例由零點六九倍減至零點六一倍（而借款契諾為二點零倍）。計及採納《香港財務報告準則》第 16 號對借款淨額的影響後，於二零二四年六月三十日的債務淨額股份比例為零點七八倍（二零二三年十二月三十一日：零點八八倍）。
- 集團的財務風險管理政策，包括貨幣、息率及燃油價格風險管理，以及使用金融工具對沖該等風險載於《二零二三年報告書》。

其他附屬及聯屬公司回顧

- 香港快運航空有限公司（「香港快運」）於二零二四年上半年錄得除稅後虧損港幣七千三百萬元，而二零二三年上半年則錄得溢利港幣三億三千三百萬元。二零二四年上半年，香港快運運載乘客共二百八十萬人次，較二零二三年同期有所增加。已提供服務的航班平均運載率下跌零點五個百分點至百分之八十五。可用座位千米數為六十三億七千萬。
- 香港華民航空有限公司於二零二四年上半年錄得的溢利與二零二三年同期相若。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司及海外航空飲食設施於二零二四年上半年的財務業績較二零二三年同期有所改善。
- 國泰航空服務有限公司於二零二四年上半年的財務業績較二零二三年同期有所改善。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零二四年上半年的財務業績較二零二三年同期有所改善。
- 雅潔洗衣有限公司於二零二四年上半年的財務業績較二零二三年同期有所改善。
- 集團應佔中國國際航空股份有限公司（「國航」）業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此集團二零二四年中期業績包括國航截至二零二四年三月三十一日止六個月的業績。截至二零二四年三月三十一日止六個月，國航的財務業績較截至二零二三年三月三十一日止六個月的財務業績有所改善，但仍錄得經營虧損。於二零二四年二月七日，由於國航向一名特定投資者發行三億九千三百萬股H股新股（發行所得收益共港幣二十億元），集團所持國航權益因而由百分之十六點二六減至百分之十五點八七。儘管股權被攤薄，集團繼續對國航有重大影響力，並已繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。我們並沒有出售任何股份，但是次交易仍作為視作出售國航部分股份入賬，並錄得盈利港幣九千萬元。
- 中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）是中國內地提供航空貨運服務的主要公司，國泰集團持有其股本及經濟權益百分之二十四。集團應佔國貨航業績根據其延遲三個月的財務報表計算。集團二零二四年中期業績包括國貨航截至二零二四年三月三十一日止六個月的業績。

領導可持續發展

- 國泰聯合發起成立香港可持續航空燃油聯盟。該聯盟是滙聚不同持份者的平台，包括航空業、可持續航空燃油生產商及供應商、基礎設施建設商、企業用戶及政策制定者，交流及合作推動可持續航空燃油的開發、供應及應用。
- 國泰在阿姆斯特丹史基浦機場完成首度在歐洲自願為商業航班加注可持續航空燃油。是次海外加注意義重大，讓我們可從中學習，並為我們在網絡中多個航點定期加注可持續航空燃油做好準備。
- 我們承諾於二零二四年起，以可持續航空燃油抵銷百分之十因員工商務差旅而產生的國泰航空航班碳排放量。此舉符合我們為實現在二零三零年前使用百分之十可持續航空燃油的目標而在各方面加速採用可持續航空燃油的取態。
- 國泰過去兩年支持香港特別行政區政府的「共創明 Teen 計劃」，積極履行促進社區青少年發展的長期承諾。二零二四年二月，我們邀請了超過六百名學員及友師參與國泰航空體驗開放日，為參加者提供猶如身歷其境且難忘的航空相關體驗。國泰人事董事是計劃的星級導師之一，連同國泰及附屬公司的其他同事提供職業講座，介紹航空業界的不同面貌。
- 國泰的重點計劃「飛躍理想計劃」踏入二十周年的里程碑，是公司推廣航空知識及鼓勵青少年貢獻社會之主要活動。二零二四年三月，「飛躍理想計劃」吸引了約三百名對航空業充滿熱誠的學員參加為期九個月、內容豐富的計劃。學員在國泰機師及員工志願者帶領下，有機會參觀多個航空設施，接受航空相關培訓，參加團隊活動，並可親身籌劃及實踐社會服務計劃。表現優秀的學員更有機會參與航空體驗之旅，從不同角度認識航空業。計劃推出二十年來，帶領超過四千名同學走進航空世界。
- 國泰持續推動在中國內地為不同職位招募人才，包括機艙服務員、機師、見習機師、資訊科技專業人員、地勤人員、客戶服務員及其他職位。
- 除中國內地外，我們亦在印度、印尼、南韓、泰國及越南等其他亞洲國家招募機艙服務員。
- 我們參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資本及薪酬政策，確保僱員的薪酬具有競爭力。
- 於二零二四年六月三十日，國泰集團在全球僱用逾二萬七千二百名員工，其中約二萬二千七百人為在港員工。

綜合損益表

截至二零二四年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元
收益			
客運服務		33,004	27,563
貨運服務		12,610	12,432
其他服務及收回款項		3,990	3,598
收益總額		49,604	43,593
開支			
員工		(7,770)	(6,612)
機上服務及乘客開支		(1,957)	(1,244)
著陸、停泊及航線開支		(6,572)	(5,066)
燃油(包括對沖盈利)		(14,160)	(10,635)
飛機維修		(4,047)	(3,253)
飛機折舊及租金		(4,929)	(5,043)
其他折舊、攤銷及租金		(1,256)	(1,305)
其他		(3,006)	(3,799)
營業開支		(43,697)	(36,957)
未計非經常性項目的營業溢利		5,907	6,636
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	4	90	1,929
減值撥回淨額		19	208
營業溢利	5	6,016	8,773
財務支出		(1,939)	(1,997)
財務收入		484	551
財務支出淨額		(1,455)	(1,446)
應佔聯屬公司虧損		(320)	(2,620)
除稅前溢利		4,241	4,707
稅項	6	(628)	(439)
本期溢利		3,613	4,268
本期應佔溢利：			
國泰集團普通股股東		3,372	3,959
國泰集團優先股股東		241	309
非控股權益		-	-
本期溢利		3,613	4,268
國泰集團股東應佔基本溢利		3,504	2,131
每股普通股盈利			
基本	7	52.4 仙	61.5 仙
攤薄	7	47.0 仙	55.2 仙

綜合其他全面收益表

截至二零二四年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元
本期溢利		3,613	4,268
其他全面收益			
現時或其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		1,233	(948)
應佔聯屬公司其他全面收益		(68)	(387)
海外業務換算產生的滙兌差額		(387)	(797)
現時或其後不會重新歸類至損益的項目：			
界定福利計劃		(1)	-
本期除稅後其他全面收益	8	777	(2,132)
本期全面收益總額		4,390	2,136
應佔全面收益總額			
國泰集團普通股股東		4,149	1,827
國泰集團優先股股東		241	309
非控股權益		-	-
		4,390	2,136

綜合財務狀況表

二零二四年六月三十日結算 – 未經審核

	附註	二零二四年 六月三十日 港幣百萬元	二零二三年 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		113,377	116,088
無形資產		14,449	14,539
於聯屬公司的投資		15,359	16,046
其他長期應收款項及投資		3,784	3,608
遞延稅項資產		1,081	1,085
		148,050	151,366
計息負債	9	(54,920)	(57,771)
其他長期應付款項		(2,909)	(2,810)
其他長期合約負債		(225)	(252)
遞延稅項負債		(8,349)	(7,756)
		(66,403)	(68,589)
非流動資產淨值		81,647	82,777
流動資產及負債			
存貨		1,072	967
貿易及其他應收款項	10	7,669	6,252
流動資金	11	18,839	15,530
		27,580	22,749
計息負債	9	(11,890)	(10,523)
貿易及其他應付款項	12	(15,621)	(17,238)
合約負債		(18,018)	(15,223)
稅項		(2,285)	(2,509)
		(47,814)	(45,493)
流動負債淨額		(20,234)	(22,744)
資產總值減流動負債		127,816	128,622
資產淨值		61,413	60,033
資本及儲備			
股本	13	28,830	28,828
儲備		32,576	31,198
國泰航空股東應佔資金		61,406	60,026
非控股權益		7	7
股東權益總額		61,413	60,033

綜合現金流量表

截至二零二四年六月三十日止六個月 – 未經審核

	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元
營業業務		
業務帶來的現金	12,140	20,752
已收利息	271	207
已付利息	(1,383)	(1,570)
已付稅項	(415)	(368)
來自營業業務的現金流入淨額	10,613	19,021
投資業務		
除現金及視同庫存現金外的流動資金增加淨額	(1,394)	(2,358)
出售物業、廠房及設備所得款項	151	40
其他長期應收款項及投資減少/(增加)淨額	24	(39)
物業、廠房及設備及無形資產支出	(2,907)	(1,994)
已收股息	81	58
聯屬公司借款	(37)	(13)
投資業務的現金流出淨額	(4,082)	(4,306)
融資業務		
新融資	4,312	1,293
借款及租賃還款	(6,079)	(11,305)
贖回優先股	-	(1,524)
已付股息 – 普通股	(2,768)	-
已付股息 – 優先股	(244)	-
融資業務的現金流出淨額	(4,779)	(11,536)
現金及視同庫存現金增加淨額	1,752	3,179
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	7,894	7,340
滙兌差額的影響	(25)	(2)
於六月三十日結算的現金及視同庫存現金	9,621	10,517

附註：

1. 編製基準及會計政策

本中期財務報告是根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」）適用的披露條文編製，包括遵照由香港會計師公會頒佈的《香港會計準則》第 34 號「中期財務報告」的規定。本報告獲許可於二零二四年八月七日發表。

與截至二零二三年十二月三十一日止年度相關且載入本文件中作為比較資料的財務資料並不構成公司於該年度的法定年度綜合財務報表，但摘自該等財務報表。

本文件內的非法定賬目（定義見《公司條例》（第 622 章）（「該條例」）第 436 條）並非（在該定義內的）指明財務報表。截至二零二三年十二月三十一日止年度的指明財務報表已根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。核數師已就該等指明財務報表擬備報告，該報告沒有保留意見或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就報告作保留意見的情況下以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜，亦未載有根據該條例第 406(2)或 407(2)或(3)條作出的陳述。

除下文附註 2 所述的會計政策變動外，編製本中期簡明財務報表的會計政策、計算方法及陳述方式均與二零二三年度財務報表所載者一致。

2. 會計政策的變動

集團於本會計期在本中期財務報表應用下述由香港會計師公會頒佈的經修訂《香港財務報告準則》：

- 《香港財務報告準則》第 16 號修訂本「租賃：售後租回之租賃負債」
- 《香港會計準則》第 1 號修訂本「財務報表的呈列：流動與非流動負債的劃分」以及香港詮釋第 5 號（2020）之相關修訂
- 《香港會計準則》第 1 號修訂本「財務報表的呈列：附帶契約之非流動負債」
- 《香港會計準則》第 7 號修訂本「現金流量表」及《香港財務報告準則》第 7 號修訂本「金融工具：供應商融資安排的披露」

經修訂《香港財務報告準則》對本簡明財務報表及會計政策並無重大影響。

集團並未應用任何在本會計期仍未生效的新訂準則或詮釋。

3. 分部資料

(a) 分部業績

	截至二零二四年六月三十日止六個月					
	國泰航空	香港快運	華民航空	航空公司 相關服務	聯屬公司	總額
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	44,224	3,175	1,699	506		49,604
分部之間的銷售	560	-	4	1,838		2,402
分部收益	44,784	3,175	1,703	2,344		52,006
未計非經常性項目的分部溢利	5,266	66	488	87		5,907
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	90	-	-	-		90
減值撥回淨額	19	-	-	-		19
分部溢利	5,375	66	488	87		6,016
財務(支出)/收入淨額	(875)	(132)	3	(451)		(1,455)
	4,500	(66)	491	(364)		4,561
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(320)	(320)
除稅前溢利/(虧損)	4,500	(66)	491	(364)	(320)	4,241
稅項	(519)	(7)	(80)	-	(22)	(628)
本期溢利/(虧損)	3,981	(73)	411	(364)	(342)	3,613
非控股權益	-	-	-	-	-	-
國泰集團股東應佔溢利/(虧損)	3,981	(73)	411	(364)	(342)	3,613

	截至二零二三年六月三十日止六個月					
	國泰航空	香港快運	華民航空	航空公司 相關服務	聯屬公司	總額
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	38,995	2,601	1,676	321		43,593
分部之間的銷售	278	-	4	1,386		1,668
分部收益	39,273	2,601	1,680	1,707		45,261
未計非經常性項目的分部溢利/(虧損)	5,770	548	477	(159)		6,636
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	1,929	-	-	-		1,929
減值撥回淨額	208	-	-	-		208
分部溢利/(虧損)	7,907	548	477	(159)		8,773
財務(支出)/收入淨額	(880)	(178)	4	(392)		(1,446)
	7,027	370	481	(551)		7,327
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(2,620)	(2,620)
除稅前溢利/(虧損)	7,027	370	481	(551)	(2,620)	4,707
稅項	(310)	(37)	(79)	(1)	(12)	(439)
本期溢利/(虧損)	6,717	333	402	(552)	(2,632)	4,268
非控股權益	-	-	-	-	-	-
國泰集團股東應佔溢利/(虧損)	6,717	333	402	(552)	(2,632)	4,268

3. 分部資料（續）

- (i) 國泰航空提供全面的國際客運及貨運服務。管理層認為並無合理及完整的基礎將營運業績完全分配至客運及貨運業務，故此在披露時，並不將該等業務分為不同的業務分部。
- (ii) 香港快運是一家低成本客運航空公司，在亞洲區內提供定期航班。
- (iii) 華民航空提供航空貨運速遞服務，在亞洲區內提供定期航班。
- (iv) 航空公司相關服務包括航空飲食、貨運站、地勤服務及商業洗衣等支援航空公司的業務。
- (v) 聯屬公司指集團根據權益法持有的應佔聯屬公司業績。

集團可呈報分部的組合根據業務性質而確定。分部資料的報告方式與提供予常務董事作策略決定的內部財務報告方式一致。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

(b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 中國內地、香港及台灣	29,235	26,473
- 日本及韓國	2,019	1,766
美洲	7,186	5,695
歐洲	3,892	3,946
東南亞	3,086	2,615
西南太平洋	2,454	2,032
南亞、中東及非洲	1,732	1,066
	49,604	43,593

按地域分析的分部資產因《二零二三年報告書》所列舉的理由而不予披露。

4. 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利

國航於二零二四年二月七日向一名特定投資者發行三億九千三百萬股 H 股新股，發行所得收益共港幣二十億元，集團所持國航權益因而由百分之十六點二六減至百分之十五點八七。儘管股權被攤薄，集團繼續對國航有重大影響力，並已繼續將國航作為聯屬公司的權益入賬。

此項視作出售部分股份事項錄得港幣九千萬元盈利，主要反映集團應佔國航資產淨值在緊接股份發行前後的變動。

5. 營業溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 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		
- 使用權資產	1,910	2,270
- 擁有	3,762	3,558
無形資產攤銷	286	302
非財務資產減值(撥回)		
- 物業、廠房及設備	(46)	(208)
- 於聯屬公司的投資	27	-
短期租賃及低價值資產租賃的相關支出	8	5
出售物業、廠房及設備的盈利淨額	(51)	(9)
已支出的存貨成本	803	575
滙兌差額淨額	(13)	178
核數師酬金	8	8
政府支援	(147)	(325)
非上市股本投資股息收入	(66)	(57)

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	77	74
- 海外稅	109	173
- 歷年撥備超額	(29)	(112)
遞延稅項開支		
- 暫時差異的產生及逆轉	471	304
	628	439

香港利得稅以本期的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零二三年：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。

集團須受經濟合作暨發展組織（「經合組織」）支柱二規則範本所規限。澳洲已於二零二四年一月一日起實施支柱二規則範本，經評估後於截至二零二四年六月三十日止的中期期間並無額外稅務風險。至於並無與香港簽訂避免雙重課稅協定但集團有營運業務的法域（澳洲除外），並無頒佈或實質頒佈支柱二立法。

由於航空業計算全球反侵蝕稅基規則（「GloBE」）收入的基準有待經合組織的進一步指引，應用立法及計算 GloBE 收入的複雜性導致尚未能夠合理估算已頒佈或實質頒佈立法帶來的定量影響。集團正在評估其在支柱二立法生效時面對的風險。

7. 每股普通股盈利

	二零二四年			二零二三年		
	溢利 (a) 港幣百萬元	加權平均 普通股 股份數目	每股金額 港仙	溢利 (a) 港幣百萬元	加權平均 普通股 股份數目	每股金額 港仙
每股普通股						
基本盈利	3,372	6,437,965,279	52.4	3,959	6,437,200,203	61.5
可攤薄潛在普 通股的影響 ^(b)						
- 因行使認 股權證而 視作發行 普通股	-	193,817,786		-	163,945,049	
- 可轉換債 券及其對 實際利率 的除稅後 影響	117	785,699,334		116	786,464,410	
每股普通股攤 薄盈利	3,489	7,417,482,399	47.0	4,075	7,387,609,662	55.2

(a) 上表的金額是指國泰集團普通股股東應佔溢利，即計及非控股權益及歸類為股本的累計優先股持有人應佔股息後的本期溢利。

(b) 公司於二零二四年六月三十日的認股權證及可轉換債券對每股普通股盈利具攤薄作用。截至二零二四年六月三十日止期內每股普通股的攤薄影響於上文呈列。有關認股權證及可轉換債券的背景及詳情，請參閱附註13(b)及13(c)。

8. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於期內確認的盈利/(虧損)	1,789	(257)
- 轉撥至損益的盈利	(426)	(787)
- 遞延稅項	(130)	96
應佔聯屬公司其他全面收益	(68)	(387)
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於期內確認的虧損	(383)	(745)
- 視作出售部分股份時重新歸類至損益	(4)	(52)
界定福利計劃		
- 於期內確認的重新計量虧損	(1)	-
本期其他全面收益	777	(2,132)

9. 計息負債

集團於現有及之前會計期末的債務淨額股份比例及經調整債務淨額股份比例撮述如下：

	二零二四年 六月三十日 港幣百萬元	二零二三年 十二月三十一日 港幣百萬元
非流動負債：		
貸款及其他借款	32,716	33,576
租賃負債	22,204	24,195
	54,920	57,771
流動負債：		
貸款及其他借款	7,795	5,719
租賃負債	4,095	4,804
	11,890	10,523
借款總額	66,810	68,294
流動資金	(18,839)	(15,530)
借款淨額	47,971	52,764
國泰集團股東應佔資金	61,406	60,026
債務淨額股份比例	0.78	0.88

為要將資本淨負債比率與集團借款契約作比較，集團選擇列示的部分借款淨額及債務淨額股份比例並不包括不含資產轉讓元素的租賃，只包括在租約期滿時向集團轉讓相關資產擁有權或包含集團合理地確定會行使購買權的租賃負債。

	二零二四年 六月三十日 港幣百萬元	二零二三年 十二月三十一日 港幣百萬元
借款淨額	47,971	52,764
減：不含資產轉讓元素的租賃負債	(10,216)	(11,321)
經調整借款淨額 (撇除不含資產轉讓元素的租賃)	37,755	41,443
經調整債務淨額股份比例 (撇除不含資產轉讓元素的租賃)	0.61	0.69

- (a) 集團於二零二一年二月五日完成發行港幣六十七億四千萬元有擔保可轉換債券，利率為百分之二點七五，於二零二六年到期。該批債券列為複合金融工具入賬，包含負債及權益部分。詳情請參閱附註 13(c)。
- (b) 截至二零二四年六月三十日止六個月，已根據集團二十五億美元中期票據計劃進行下述交易：
- 集團發行非上市票據港幣十八億二千五百萬元（截至二零二三年六月三十日止六個月：無）
 - 集團贖回港幣二億八千八百萬元非上市票據（截至二零二三年六月三十日止六個月：已贖回於新加坡交易所上市的一億七千五百萬新加坡元（港幣十億元）上市票據及港幣四億元非上市票據）。

於二零二四年六月三十日，飛機及有關設備港幣三百九十四億四千五百萬元及土地及樓宇港幣二十億元（二零二三年十二月三十一日：飛機及有關設備港幣四百七十五億六千二百萬元及土地及樓宇港幣二十億四千四百萬元）為有抵押貸款及其他借款作抵押。

10. 貿易及其他應收款項

	二零二四年 六月三十日 港幣百萬元	二零二三年 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	4,741	4,323
衍生財務資產 – 當期部分	998	253
其他應收及預繳款項	1,906	1,512
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	24	164
	7,669	6,252
	二零二四年 六月三十日 港幣百萬元	二零二三年 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	4,461	3,850
一至三個月	162	467
三個月以上	118	6
	4,741	4,323

11. 流動資金

	二零二四年 六月三十日 港幣百萬元	二零二三年 十二月三十一日 港幣百萬元
現金及視同庫存現金		
短期存款及銀行結存	9,621	7,894
其他流動資金		
存放時超過三個月期滿的短期存款	1,785	385
專業投資管理資金		
- 海外上市債務證券	7,306	7,208
- 銀行存款	124	38
其他流動投資		
- 海外上市債務證券	3	5
流動資金	18,839	15,530

其他流動投資包括已抵押作為部分長期融資安排的債務證券港幣三百萬元（二零二三年十二月三十一日：港幣五百萬元）。此等安排規定必須在融資期內將該等存款及債務證券維持於指定水平。

集團可動用的無限制用途資金如下：

	二零二四年 六月三十日 港幣百萬元	二零二三年 十二月三十一日 港幣百萬元
流動資金	18,839	15,530
減：抵押作部分長期融資的金額		
- 海外上市債務證券	(3)	(5)
已承擔的未動用信貸	6,580	4,460
集團可動用的無限制用途流動資金	25,416	19,985

已承擔的未動用信貸可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。

12. 貿易及其他應付款項

	二零二四年 六月三十日 港幣百萬元	二零二三年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	7,276	7,397
衍生財務負債 – 當期部分	40	422
其他應付款項	7,683	8,879
應付聯屬公司賬項	271	139
應付其他關連公司賬項	351	401
	15,621	17,238

	二零二四年 六月三十日 港幣百萬元	二零二三年 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	6,986	7,047
一至三個月	254	291
三個月以上	36	59
	7,276	7,397

13. 股本

	二零二四年 六月三十日		二零二三年 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				
普通股				
於一月一日的結餘	6,437,900,319	28,828	6,437,200,203	28,822
轉換債券（附註 13(c)）	246,305	2	700,116	6
	6,438,146,624	28,830	6,437,900,319	28,828
優先股				
於一月一日的結餘（附註 13(a)）	-	-	195,000,000	19,500
減少	-	-	(97,500,000)	(9,750)
贖回（附註 13(a)）	-	-	(97,500,000)	(9,750)
	-	-	-	-
		28,830		28,828

- (a) 優先股不可由持有人選擇贖回。公司可贖回全部或部分優先股，總額相等於優先股的發行價每股港幣一百元及任何未付股息。

於二零二三年八月九日，公司宣佈(a)其減少公司優先股股本賬戶中的全部貸方款項（即港幣一百九十五億元）（「減少股本」）的建議，而減少股本所產生的貸方款項將撥入公司新的優先股儲備賬戶，並用於贖回公司全數 195,000,000 股優先股（「優先股」），(b)其計劃在二零二四年七月底之前，視乎相關時間的市場情況及集團業務運作，贖回及註銷所有優先股，以及(c)受限於及待減少股本完成後，公司將於二零二三年底前，首次行使其權利贖回及註銷 97,500,000 股優先股（「首次贖回」），贖回價格為每股優先股港幣一百元加上任何未支付的優先股股息。

經公司股東於二零二三年十月十一日舉行的股東特別大會（「二零二三年股東特別大會」）批准減少股本後，減少股本已於二零二三年十一月十六日完成及首次贖回已於二零二三年十二月四日完成。截至二零二四年六月三十日，97,500,000 股優先股仍然發行在外，公司的優先股儲備為港幣九十七億五千萬元。

13. 股本（續）

於二零二四年七月五日，公司向 Aviation 2020 Limited 發出贖回及註銷餘下 97,500,000 股優先股（「最後贖回」）的通知，贖回價格為每股優先股港幣一百元加上計算至（但不包括）二零二四年七月三十一日的任何未付優先股股息，總額合共約港幣九十九億七千七百萬元。最後贖回已於二零二四年七月三十一日完成，及所有優先股已被全部贖回及註銷。

- (b) 公司於二零二零年八月十二日發行供持有人按每股港幣四點六八元的初步認股權行使價（可在發生某些規定事件（包括派發）時進行調整）認購最多 416,666,666 股已繳足股款普通股的認股權證。因公司宣佈派發截至二零二三年十二月三十一日止年度中期股息（「二零二三年度股息」），認股權證行使價將根據認股權證的條款及條件由每股普通股股份港幣四點六八元調整至每股普通股股份港幣四點四三元，由二零二四年四月六日起生效。經調整後，公司在認股權證所附帶之認購權獲行使時將予發行的普通股股份最高數量已由 416,666,666 股普通股股份增加至 440,180,586 股普通股股份。有關認股權證發行及認股權證行使價調整的詳情，請參閱公司於二零二零年六月九日的公告、於二零二零年六月十九日的股東通函，以及於二零二零年八月十二日及二零二四年三月十三日的公告。

認股權證的到期日為自二零二零年八月十二日起計的五年。

- (c) 於二零二一年一月二十七日，作為發行人的 Cathay Pacific Finance III Limited（公司的全資附屬公司）、作為擔保人的公司，與作為經辦人的法國巴黎證券（亞洲）有限公司、中銀國際亞洲有限公司、香港上海滙豐銀行有限公司及摩根士丹利國際股份有限公司，就發行本金港幣六十七億四千萬元、利率為百分之二點七五的有擔保可轉換債券（「債券」）訂立認購協議。債券已於二零二一年二月五日發行。

假設按初步轉換價每股港幣八點五七元悉數轉換債券，債券將可轉換為 786,464,410 股轉換股份。該批債券列為複合金融工具入賬，包含負債及權益部分。

因公司宣佈派發二零二三年度股息，債券的轉換價已根據債券的條款及條件由每股普通股股份港幣八點五七元調整為每股普通股股份港幣八點一二元，由二零二四年四月六日起生效。經調整後，公司在轉換全數未行使債券時將予發行的普通股股份最高數量已由 785,764,294 股普通股股份增加至 829,310,344 股普通股股份。有關債券及轉換價調整的詳情，請參閱公司於二零二一年一月二十八日、二零二一年二月八日及二零二四年三月十三日的公告。

於二零二四年五月十三日，246,305 股普通股因行使轉換權而按每股普通股港幣八點一二元的轉換價向 Citi (Nominees) Ltd 配發及發行，本金為港幣二百萬元（「該轉換」）。行使轉換權的債券部分於債券及公司因該轉換而擴大的已發行股本總額所佔比例少於百分之零點零一。

除上文所披露外，公司或其任何附屬公司於期內並無購買、出售或贖回其任何普通股股份或行使認股權證。集團並無採納任何股份認購權計劃或股份獎勵計劃。於二零二四年六月三十日，已發行 6,438,146,624 股普通股、97,500,000 股優先股股份及 416,666,666 份認股權證（二零二三年十二月三十一日：6,437,900,319 股普通股、97,500,000 股優先股股份及 416,666,666 份認股權證）。

14. 股息

(a) 公司發行的累計優先股股息

優先股的股息按以下比率累計：

- (i) 自發行日（即二零二零年八月十二日）起（包括該日）至但不包括發行日後滿三年之日（「第一次遞增日期」）期間每年百分之三；
- (ii) 自第一次遞增日期起（包括該日）至但不包括發行日後滿四年之日（「第二次遞增日期」）期間每年百分之五；
- (iii) 自第二次遞增日期起（包括該日）至但不包括發行日後滿五年之日（「第三次遞增日期」）期間每年百分之七；及
- (iv) 自第三次遞增日期起（包括該日）每年百分之九。

累計優先股的股息按現時每年百分之五的複合年利率每半年於期末支付，公司可酌情延遲支付全部或部分股息。累計優先股的股息在宣派前不會累計，並歸類為從股本作出的分派。

累計優先股的任何遞延或未付股息將予累計及構成「股息欠款」。

公司於二零二三年十二月四日以每股優先股港幣一百元的贖回價贖回 97,500,000 股優先股。於二零二四年二月十四日，公司就餘下 97,500,000 股優先股向優先股股東支付股息港幣二億四千四百萬元。

於二零二四年七月五日，董事批准於二零二四年七月三十一日（即最後贖回的完成日期）向優先股股東支付股息港幣二億二千七百萬元。該股息於報告期末尚未確認為負債。

(b) 應付予普通股股東的股息

公司章程規定，累計優先股的任何遞延或未付股息應予累計並構成「股息欠款」，而公司在繳清所有尚餘股息欠款及在全數付清原定於其後的派息日支付予優先股股東的股息前，不得以現金或其他方式就普通股作任何酌情分派或派發股息。

截至二零二四年六月三十日並無股息欠款。

上一財政年度應付普通股股東的股息如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 港幣百萬元	二零二三年 港幣百萬元
於截至二零二四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普通股港幣零點四三元（截至二零二三年六月三十日止六個月間已派付：無）	2,768	-

14. 股息（續）

董事局已宣佈截至二零二四年十二月三十一日止年度的中期股息為每股普通股港幣零點二元。中期股息合共港幣十二億八千八百萬元將於二零二四年十月九日派發予於記錄日期（即二零二四年九月六日（星期五））辦公時間結束時登記於股東名冊上的普通股股東。公司普通股股份將由二零二四年九月四日（星期三）起除息。此建議派發的中期股息於報告期末並未確認為負債。

股票過戶手續將於二零二四年九月六日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保有權收到中期股息，所有過戶表格連同有關股票，須於二零二四年九月五日（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，以辦理過戶手續。

15. 報告期後事項

最後贖回優先股

於二零二四年七月五日，公司向Aviation 2020 Limited發出贖回及註銷餘下97,500,000股優先股的通知，贖回價格為每股優先股港幣一百元加上計算至（但不包括）二零二四年七月三十一日的任何未付優先股股息，總額合共約港幣九十九億七千七百萬元。

購買三十架空中巴士A330-900型飛機

於二零二四年八月七日，公司的全資附屬公司與空中巴士公司（「空中巴士」）訂立一份認購協議，根據該協議，(i)全資附屬公司與空中巴士分別同意購買及售出三十架空中巴士A330-900型飛機；及(ii)全資附屬公司取得購買額外三十架空中巴士A330-900型飛機的權利。

16. 企業管治

國泰航空致力維持高水平的企業管治。公司在中期報告所述的會計期內均有遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」）附錄 C1 第二部分《企業管治守則》內所載的所有守則條文。

公司已採納一套董事進行證券交易的行為守則（「證券守則」），其條款的嚴格程度不低於上市規則附錄 C3《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）。證券守則載於公司網站。

在作出特定查詢後，公司所有董事確認於本中期報告所述的會計期內，均有遵守標準守則規定的標準及公司所訂有關董事進行證券交易的行為守則。

公司的審核委員會及外聘核數師已審閱二零二四年的中期業績。有關企業管治的詳情載於《二零二三年報告書》及《二零二四年中期報告》。

17. 中期報告

《二零二四年中期報告》刊載上市規則要求的所有資料，將於二零二四年八月二十三日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站(www.cathaypacific.com)。印刷本將於二零二四年八月二十六日寄交選擇收取印刷本的股東。

免責聲明

本文件可能載有若干前瞻性陳述，反映公司對未來或未來事件的信念、計劃或期望。此等前瞻性陳述乃基於多項假設、當前估算及預測而作出，因此可能存在一些內在風險、不確定因素或其他非公司所能控制的因素。事件的實際結果或結局或會因一些因素而導致出現重大及／或不利的分別，這些因素包括疫情的影響、集團營運業務的經濟環境或行業（特別在香港及中國內地）出現變化、宏觀經濟及地緣政治不明朗、競爭環境改變、匯率和利率及商品價格變動，以及集團確定和管理其所面對的風險的能力。此等前瞻性陳述的任何內容均不得或不應被用作為未來的任何保障或聲明的依據，或其他方面的聲明或保證。公司或其董事、高級人員、僱員、代理人、聯繫人、顧問或代表，概不會就更新此等前瞻性陳述，或因應未來事件或發展修改此等陳述，或提供有關此等陳述的附加資料或更正任何不準確資料承擔任何責任。

於本公告所載日期，公司的在任董事如下：

常務董事： 賀以禮（主席）、林紹波、劉凱詩、麥皓雲、沈碧嘉；
非常務董事： 馬崇賢（副主席）、白德利、麥廣能、孫玉權、施銘倫、王明遠、
尚烽、張卓平；
獨立非常務董事： 陳智思、鄭嘉麗、馬焜圖及王小彬。

承董事局命

國泰航空有限公司

主席

賀以禮

香港，二零二四年八月七日

公司網址：www.cathaypacific.com

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