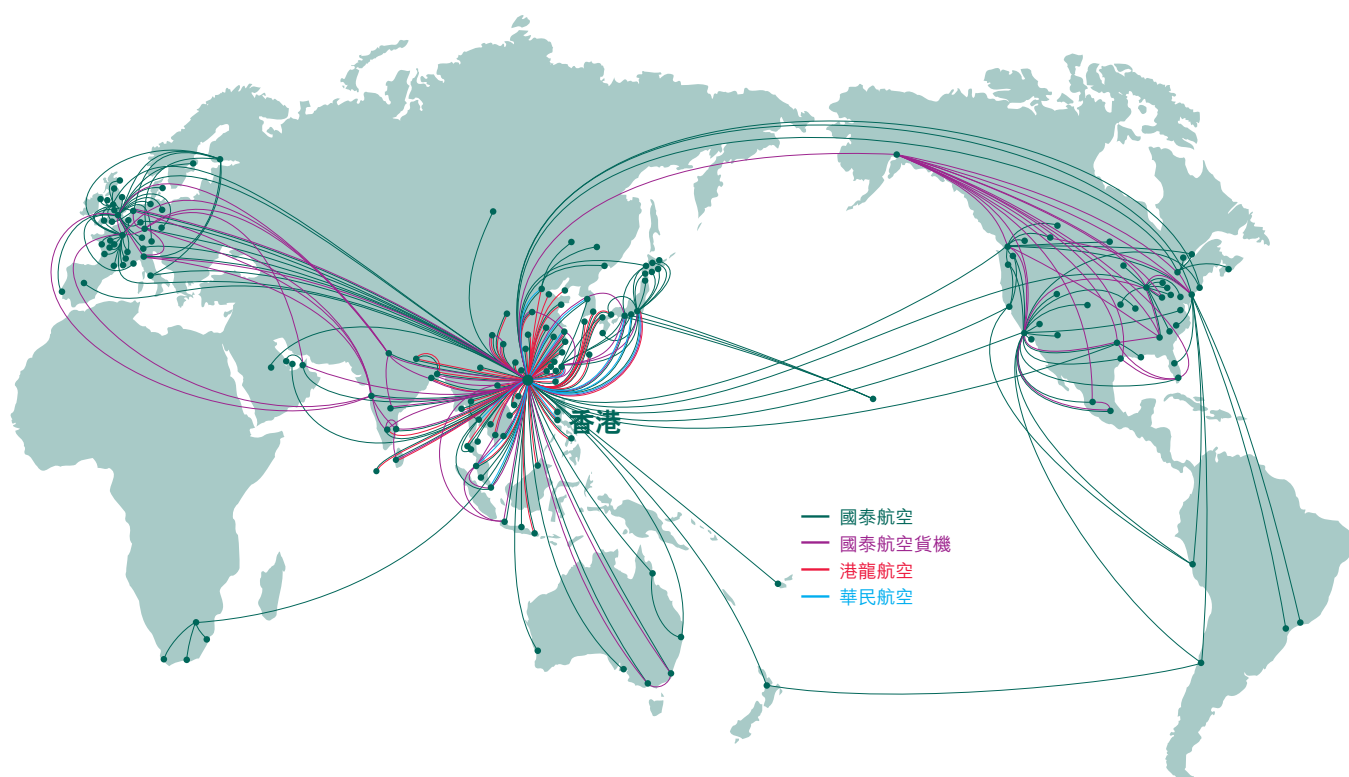




二零一六年 中期報告

國泰航空有限公司

股份代號：00293



目錄

2	財務及營業撮要
3	主席致函
6	二零一六年中期評述
14	業務回顧
19	財務評述
22	審閱報告
23	簡明財務報表
42	按上市規則所需提供的資料

公司資料

國泰航空有限公司是於香港註冊成立的有限公司。

投資者關係

查詢有關國泰航空有限公司的詳情，請聯絡：

國泰航空有限公司

企業傳訊部

香港國際機場

國泰城北座七樓

電郵：ir@cathaypacific.com

電話：(852) 2747 5210

傳真：(852) 2810 6563

國泰航空的主要網址為 www.cathaypacific.com

國泰航空公司是一家在香港註冊及以香港為基地的國際航空公司，提供定期客運及貨運服務往來四十四個國家及地區共一百八十個目的地。

於一九四六年在香港成立的國泰航空，將於二零一六年九月二十四日慶祝七十周年紀念。過去七十年間，國泰航空一直以港為家，並進行龐大投資，致力發展香港成為一個主要的國際航空樞紐。

國泰航空集團於二零一六年六月三十日營運二百架飛機。於當日國泰航空擁有一百四十五架飛機，其他投資還包括航空飲食及地勤服務公司，以及位於香港國際機場的企業總部及貨運站。國泰航空持續在香港進行龐大投資。截至二零一六年六月三十日，已訂購六十九架新飛機，陸續於二零二四年底前接收。

港龍航空有限公司（「港龍航空」）為國泰航空的全資附屬公司，是一家在香港註冊及以香港為基地的區域航空公司，營運四十二架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共五十三個目的地。國泰航空持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之二十點一三股權。國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司。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。國泰航空亦是香港華民航空有限公司（「華民航空」）的主要股東，華民航空是一家全貨運航空公司，在亞洲提供定期貨運航班。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬三千七百名員工，其中在香港僱用的員工約二萬六千人。國泰航空及其大股東太古股份有限公司（「太古公司」）及國航均為香港聯合交易所有限公司的上市公司。

國泰航空是環球航空聯盟「寰宇一家」的創辦成員，該聯盟的服務網絡覆蓋全球超過一千個目的地。港龍航空是「寰宇一家」的同盟航空公司。

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零一六年	二零一五年	
		截至六月三十日止六個月		變幅
業績				
收益	港幣百萬元	45,683	50,388	-9.3%
國泰航空股東應佔溢利	港幣百萬元	353	1,972	-82.1%
每股盈利	港仙	9.0	50.1	-82.0%
每股股息	港元	0.05	0.26	-80.8%
邊際利潤	%	0.8	3.9	-3.1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	50,664	47,927	+5.7%
借款淨額	港幣百萬元	41,938	42,458	-1.2%
每股股東資金	港元	12.9	12.2	+5.7%
債務淨額股份比例	倍數	0.83	0.89	-0.06倍

營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		二零一六年	二零一五年	
		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	14,929	14,598	+2.3%
可用座位千米數（「可用座位千米」）	百萬	72,647	69,689	+4.2%
收入乘客運載人次	千位	17,249	16,800	+2.7%
乘客運載率	%	84.5	85.9	-1.4個百分點
乘客收益率	港仙	54.3	60.4	-10.1%
運載貨物及郵件	千噸	866	868	-0.2%
貨物及郵件運載率	%	62.2	64.1	-1.9個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.59	1.93	-17.6%
每可用噸千米成本（連燃油）	港元	2.98	3.24	-8.0%
每可用噸千米成本（除燃油）	港元	2.11	2.12	-0.5%
飛機使用量	每日時數	12.1	12.2	-0.8%
航班準時表現	%	71.4	65.8	+5.6個百分點

主席致函

國泰航空集團於二零一六年首六個月錄得應佔溢利港幣三億五千三百萬元，而二零一五年同期的溢利則為港幣十九億七千二百萬元。每股盈利為港幣九仙，而去年首六個月則為港幣五十點一仙。二零一六年上半年的營商環境受到脆弱的經濟及激烈的競爭所影響。暫停徵收燃油附加費、部分市場貨幣疲弱、頭等及商務客艙（尤其是長途航線）需求疲弱，以及於香港轉機的乘客比例較高，令收益持續受壓，這些因素均使集團的業務表現受到影響。附屬及聯屬公司的貢獻有所增加。

集團於二零一六年首六個月的客運收益為港幣三百三十四億一千三百萬元，較二零一五年同期減少百分之七點八。可載客量增加百分之四點二，反映新航線的推出及其他航線的班次增加。運載率下跌一點四個百分點至百分之八十四點五。燃油附加費（自二月起）暫停徵收，對收益造成不利影響，其後儘管油價回升，期內餘下時間仍繼續停止徵收燃油附加費。收益率下跌百分之十點一至港幣五十四點三仙，反映停止徵收燃油附加費、競爭激烈及不利的貨幣變動。頭等及商務客艙的企業客運量大幅減少，尤以長途航線為甚。儘管長途航線的可載客量增加百分之四點七，長途航線的收益卻低於二零一五年同期。

集團於二零一六年首六個月的貨運收益為港幣九十四億一千五百萬元，較二零一五年同期減少百分之十七點二。國泰航空及港龍航空的可載貨量增加百分之零點六，運載率下跌一點九個百分點至百分之六十二點二，載貨噸數減少百分之零點二。儘管第二季載貨噸數轉趨穩定，期內整體市場表現疲弱。收益率下跌百分之十七點六至港幣一點五九元，反映競爭激烈、可載貨量過剩及（自四月起）暫停徵收燃油附加費。歐洲航線的需求持續疲弱，泛太平洋航線的需求轉弱。印度是少有需求上升的航線之一。我們因應需求調整貨機的可載貨量，並且增加利用客機腹艙運載貨物的比例。

儘管油價於第二季上升，國泰航空及港龍航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零一五年上半年減少港幣四十億二千三百萬元（或百分之三十一點九）。平均油價下跌百分之三十三點三，惟其影響因耗油量增加百分之二而被局部抵銷。燃油仍是集團最大的成本，佔二零一六年上半年營業成本的百分之二十九點一（二零一五年同期為百分之三十四點二）。燃油對沖虧損把油價下跌的影響局部抵銷。計及對沖虧損後，燃油成本較二零一五年上半年減少港幣三十三億六千萬元（或百分之二十點二）。

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。

由於生產能力獲得改善，使二零一六年上半年非燃油成本的升幅低於可運載量的升幅，每可用噸千米的非燃油成本減少百分之零點五。面對收益疲弱，我們推出削減非營業成本的措施。集團正檢討生產能力及開支，停止聘用及替換在營運上的非關鍵員工，以及限制非必要的酌情支出。儘管採取了這些短期措施，集團仍繼續進行長期投資。

國泰航空於六月開辦往返馬德里的客運服務，該航線廣受歡迎。公司將於九月開辦往返倫敦蓋特威克的客運航班，以全新空中巴士 A350-900XWB 型客機營運。公司於二月停辦多哈航線，但繼續提供與卡塔爾航空在此航線的代號共享安排。港龍航空並無新航線於二零一六年上半年推出，其峴港、檳城、溫州及武漢航線的班次有所增加，而其克拉克及亞庇航線的班次則告減少。貨運網絡於二零一六年上半年並無變動，但將於十一月開辦往返波特蘭的貨運服務。我們繼續因應貨運需求調整可載貨量。

我們於五月、七月及八月分別接收首架、第二架及第三架空中巴士 A350-900XWB 型飛機，並訂於二零一六年其餘時間再接收九架同型號飛機。A350-900XWB 型飛

機具燃油效益，並符合我們所要求的航程、可運載量及營運經濟效益。於二零一六年上半年退役的空中巴士 A340-300 型飛機共有兩架，下半年將再有一架退役，其餘四架將於二零一七年退役。我們尚餘的三架波音 747-400 型客機將於十月底前退役。一架停用的波音 747-400F 型貨機及另一架該型號貨機分別於七月及八月交付波音公司，其餘兩架同型號貨機將分別於八月及九月交付波音公司。最後一架波音 747-8F 型貨機於八月接收。

全新空中巴士 A350-900XWB 型飛機配備最新的客艙、座椅及娛樂系統，並為乘客的流動裝置提供機上網絡接駁服務。位於溫哥華的全新貴賓室於五月啟用，而位於香港國際機場的「玉衡堂」商務客艙貴賓室則於六月重開。香港的 G16 貴賓室於七月關閉以進行翻新工程，將於二零一七年第二季重開。位於倫敦希斯路機場的全新頭等及商務客艙貴賓室將於二零一六年第三季啟用。

我們於一月宣佈，港龍航空的品牌將革新為「國泰港龍航空」，以拉緊兩個品牌之間的連繫。首架配以「國泰港龍航空」新形象的飛機於四月投入服務。

前景

預計下半年的營商環境繼續受到上半年所面對的不利因素所影響，因此整體業務前景仍然充滿挑戰。預期客運業務的收益率仍然受壓，而可載貨量過剩及脆弱的經濟亦會削弱貨運業務的需求。今年油價上升，但仍低於過往時期。油價下跌所帶來的好處將繼續被燃油對沖虧損局部抵銷。燃油附加費仍暫停徵收。在如此困難的環境下，集團將管理可運載量及致力令營運效益獲得進一步的提升，並繼續以審慎的態度管理成本。

國泰航空集團以維持股東價值長期持續增長為策略目標。為此，我們將繼續發展富燃油效益的現代化機隊及加強航線網絡，並致力提供高標準的顧客服務。我們將繼續與國航發展策略夥伴關係。今年集團慶祝成立七十周年，我們將一如既往，繼續以堅定不移的態度履行對香港和港人的承諾。集團將繼續進行長期的策略投資，以發展和加強香港作為亞洲首要航空樞紐的地位。

主席

史樂山

香港，二零一六年八月十七日

二零一六年中期評述

二零一六年上半年的營商環境受到脆弱的經濟及激烈的競爭所影響。暫停徵收燃油附加費、部分市場貨幣疲弱、頭等及商務客艙（尤其是長途航線）需求疲弱，以及於香港轉機的乘客比例較高，令收益持續受壓，這些因素均使集團的業務表現受到影響。附屬及聯屬公司的貢獻有所增加。面對收益疲弱，我們推出削減非營業成本的措施。我們開辦往返馬德里的客運服務，接收首架空中巴士 A350-900XWB 型飛機，啟用位於溫哥華全新的貴賓室，並重開位於香港國際機場的「玉衡堂」商務客艙貴賓室。我們宣佈港龍航空的品牌將革新為「國泰港龍航空」。

產品及服務屢獲殊榮

- 我們於五月、七月及八月分別接收首架、第二架及第三架 A350-900XWB 型飛機，並訂於二零一六年其餘時間再接收九架同型號飛機。於二零一七年底，將有二十二架該型號飛機投入服務。該型號飛機配備最新的客艙、座椅及娛樂系統，並為乘客的流動裝置提供機上網絡接駁服務。
- 空中巴士 A350-1000 型飛機（比空中巴士 A350-900XWB 型飛機具有較長的航程和較大的可運載量）將於二零一八年開始接收，預期於二零二零年底前共有二十六架該型號飛機投入服務。
- 空中巴士 A350 型飛機具燃油效益，並符合我們所要求的航程、可運載量及營運經濟效益。
- A350-900XWB 型飛機的商務客艙座椅較現有飛機的商務客艙座椅配備更舒適的睡床、更多儲物空間、更大的電視屏幕和更簡便的座椅操作。
- A350-900XWB 型飛機的特選經濟客艙座椅較現有飛機的特選經濟客艙座椅配備更佳的儲物空間及摺腳板和更大的桌面，並設有個人閱讀燈和平板電腦架。
- A350-900XWB 型飛機的經濟客艙座椅配備全新的頭枕及平板電腦架，電視屏幕亦較現有飛機的經濟客艙座椅為大。
- 位於溫哥華的全新頭等及商務客艙貴賓室於五月啟用，該貴賓室沿用最近啟用的曼谷、羽田、馬尼拉及台北貴賓室的設計。
- 位於香港國際機場的「玉衡堂」商務客艙貴賓室經翻新後於六月重開，該貴賓室可容納五百五十人，是集團旗下最大的貴賓室。
- 位於倫敦希斯路機場的全新頭等及商務客艙貴賓室將於二零一六年第三季啟用。
- 位於香港國際機場的 G16 貴賓室於七月關閉以進行翻新工程，預期於二零一七年底第二季重開。

發展空運樞紐

- 香港國際機場的擠塞問題和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。二零一六年上半年的航班準時表現較二零一五年同期有所改善。
- 要長遠解決香港國際機場的擠塞問題，興建第三條跑道是唯一的方法。我們支持盡快興建第三條跑道。
- 二零一六年上半年，國泰航空及港龍航空的可載客量增加百分之四點二，反映二零一五年下半年新航線的推出、二零一六年六月開辦馬德里航線及若干現有航線的班次增加。由於營運上的限制及需求疲弱，可載客量的增幅較計劃為少。
- 我們因應需求調整可載客量，在不影響航線網絡的完整性下取消部分航班。
- 國泰航空於六月開辦往返馬德里的客運服務，該航線廣受歡迎。公司將於九月開辦往返倫敦蓋特威克的客運航班，以全新空中巴士A350-900XWB型客機營運。
- 多哈航線於二月停辦，但繼續提供與卡塔爾航空在此航線的代號共享安排。
- 為應付季節性的需求，札幌航線於三月至六月間每周加開一班航班，而波士頓航線則於五月至八月間每周加開一班航班。
- 國泰航空宣佈於二零一七年初停辦往返吉隆坡的服務，改由港龍航空營運這條每日提供四班航班的航線。
- 港龍航空並無新航線於二零一六年上半年推出，其峴港、檳城、溫州及武漢航線的班次有所增加，而克拉克及亞庇航線的班次則告減少。
- 貨運網絡於二零一六年上半年並無變動，我們繼續因應貨運需求調整可載貨量。
- 往返波特蘭的貨運服務將於十一月開辦。

機隊發展

- 於二零一六年六月三十日，國泰航空運作一百四十五架飛機，港龍航空運作四十二架飛機，而華民航空則運作十三架飛機（集團合共運作二百架飛機）。集團已訂購六十九架新飛機，由現時至二零二四年間陸續接收；並將於二零一八年開始，接收五架二手波音777-300型飛機。
- 我們於五月、七月及八月分別接收首架、第二架及第三架A350-900XWB型飛機，並訂於二零一六年其餘時間再接收九架同型號飛機。於二零一七年底，將有二十二架該型號飛機投入服務。
- 空中巴士A350-1000型飛機（比空中巴士A350-900XWB型飛機具有較長的航程和較大的可運載量）將於二零一八年開始接收，預期於二零二零年底前共有二十六架該型號飛機投入服務。

- 空中巴士 A350 型飛機具燃油效益，並符合我們所要求的航程、可運載量及營運經濟效益。
- 兩架空中巴士 A340-300 型飛機於二零一六年上半年退役，下半年將再有一架退役，其餘四架將於二零一七年退役。尚餘的三架波音 747-400 型客機將於十月底前退役。
- 我們因應需求調整貨機的可載貨量，包括增加利用客機腹艙運載貨物的比例。
- 一架停用的波音 747-400F 型貨機及另一架該型號貨機分別於七月及八月交付波音公司，其餘兩架同型號的飛機將分別於八月及九月交付波音公司。
- 最後一架波音 747-8F 型貨機於八月接收。
- 於二零一六年六月三十日，我們運作共二十四架貨機，惟將於年底前減至二十一架。

科技著著領先

- 自助行李託運設施已於香港和阿姆斯特丹推出。行李標籤設施已於洛杉磯、三藩市、新加坡及溫哥華推出。該等設施將於本年稍後時間和二零一七年伸延至其他機場。
- 機艙服務員的流動平板電腦增加新功能，乘客可利用這個平台加入亞洲萬里通旅遊獎勵計劃。
- 公司網站已改換新的主屏幕，現時可透過我們的網站預訂假期、購買活動門票及取得旅遊套票折扣。
- 旅遊零售平台已伸延至印尼、日本及台灣。

合作夥伴

- 國泰航空於二月停飛多哈航線，並終止與卡塔爾航空的聯營業務，但繼續提供與卡塔爾航空的代號共享安排。
- 國泰航空於四月終止與中國東方航空的飛行常客計劃合作關係。
- 國泰航空及港龍航空於八月就往來阿姆斯特丹及布魯塞爾，以及往來阿姆斯特丹及安特衛普的火車服務，與比利時國家鐵路公司 (SNCB) 簽訂航空火車聯運合作協議。
- 我們在五月與德國漢莎貨運就往來香港及歐洲的貨運航線簽訂商務合作協議，該協議將於二零一七年首季生效。

環保事宜

- 國泰航空參與由國際民航組織主持的環球市場措施技術專責小組，該小組引領業界工作，以促使航空公司承諾於二零二零年前實現碳中和增長，並就達成公平和公正的全球排放協議制定相關建議。
- 國泰航空的氣候變化策略，包括跟參與制定氣候變化及航空政策的監管機構及團體（國際航空運輸協會環境委員會、環球市場措施航空顧問小組 [Airlines Advisory Group on Global Market-Based Measures]、可持續航空燃料使用者組織、可持續生物燃料圓桌會議及亞太航空公司協會）進行溝通，目的是加強各界對氣候變化問題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。

- 集團根據歐盟排放交易計劃的規定，由外聘核數師於一月滙報旗下歐洲內部航班於二零一五年的排放數據，並於二月向英國環境部提交排放報告。外聘核數師已滙報國泰航空於二零一五年的溫室氣體排放數據。
- 集團所有空中巴士A350-900XWB型飛機由圖魯茲出廠的交付航程所採用的燃油均含百分之十的生物燃油。
- 由二零一五年開始，非牟利機構樂餉社收集來港航機上未開啟的食物，該機構把剩餘的食物送予香港的慈善團體，以分配給有需要的人士。於二零一六年上半年捐贈的剩餘食物超過一百噸。
- 國泰航空於三月參與世界自然基金會一年一度的「地球一小時」活動，關掉轄下樓宇及廣告牌的所有非必要燈光。
- 一項名為「Our Planet, Our Future」的攝影比賽於六月舉行，我們鼓勵員工提交有關環保的攝影作品。
- 將退役的空中巴士A340型飛機現以PAMELA程序（空中巴士公司處理報廢飛機的先進管理流程）處理，使舊飛機能以可持續使用的方式拆解（及棄置或回收）。
- 我們與國航分享環保作業常規與經驗。

- 國泰航空是「富時社會責任指數」及「恒生可持續發展企業指數」的成分公司。我們已就「碳信息披露計劃」氣候變化及供應鏈意見調查作出回應。
- 二零一五年的國泰航空可持續發展報告將於二零一六年第三季發佈，並將登載於 www.cathaypacific.com/sdreport。

回饋社會

- 香港特別行政區行政長官梁振英於一月為國泰航空舉辦的社區飛行活動擔任主禮嘉賓，該活動招待了約二百五十名來自基層家庭的香港居民乘坐波音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。
- 三百名年輕人自三月開始參與本年度為期三個月的「飛躍理想計劃」，接受有關航空業的培訓及參與社會服務項目。此計劃自二零零三年展開以來，已有逾三千七百名年輕人參與，部分參加過此計劃的人士現已加入國泰航空工作。
- 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。「零錢布施」計劃的部分善款撥捐「國泰愛心兒童輪椅庫」。輪椅庫籌募的善款為患有神經肌肉病變的兒童提供經特別改裝的輪椅，自成立以來已籌得逾港幣一千三百五十萬元，約四百八十名兒童受惠。

- 十一名國泰航空員工於七月前赴尼泊爾，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。
- 由約一千四百名國泰航空員工組成的國泰義工隊服務香港社區，其「英語啟航」計劃曾幫助逾二千四百名學生改善英語水平。義工隊又從來港航班收集未經食用的食物和飲料，捐贈予有需要的家庭。
- 本年由港龍航空與香港航空青年團和香港童軍總會合辦的「港龍航空飛行證書計劃」於三月展開，參加者共四十人，他們獲得第一手的航空業知識，並由港龍航空的飛行員給予個人指導。至今逾二百名參加者修畢該計劃，其中約四成畢業學員已投身航空相關事業。
- 二零一六年首六個月共有十名大學畢業生（申請者逾五百人）參加資訊科技見習生計劃。我們將於本年稍後時間招聘六名年輕人加入工程部見習生計劃，該計劃於一九八五年展開，多位見習生現已在集團身居要職。
- 我們在本年較早時間推出就業指南網頁，讓集團內外人士根據本身的興趣搜尋及申請相關職位。
- 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。
- 集團正檢討生產能力及開支，停止聘用及替換在營運上的非關鍵員工，以及限制非必要的酌情支出。
- 國泰航空於五月推出「Work Well Done」計劃，表揚員工每天的貢獻，藉此在公司營造嘉許文化。公司於二零一六年重推「Betsy嘉許獎」，以表揚前線員工提供傑出的客戶服務，並將推出全新的「Niki嘉許獎」，以表揚後勤人員的卓越貢獻。

對僱員的承擔

- 於二零一六年六月三十日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬三千七百名員工，其中逾二萬六千人為在港員工。國泰航空在全球僱用約二萬三千四百名員工，而港龍航空則僱用約三千三百名員工。
- 國泰航空於二零一六年首六個月招聘超過二百七十名員工，包括約六十名機艙服務員及一百二十名飛行員；港龍航空於同期招聘約六十名機艙服務員及八名飛行員。

機隊資料*

二零一六年六月三十日 各機隊的數目																
飛機類型	擁有	租賃		總數	已確實訂購架數				總數	營業租賃期滿架數						選擇權
		籌資	營業		'16	'17	'18及之後	'16		'17	'18	'19	'20	'21及之後		
由國泰航空營運的飛機：																
A330-300	23	13	6	42							3	1	2			
A340-300	4	1		5												
A350-900			1	1	11 ^(a)	10		21							1	
A350-1000							26	26								
747-400	3			3												
747-400F 貨機	4			4 ^(b)												
747-400BCF 貨機			1	1							1					
747-400ERF 貨機		6		6												
747-8F 貨機	2	11		13	1 ^(b)			1								
777-200	5			5												
777-200F 貨機															5 ^(c)	
777-300	12			12			5 ^(d)	5								
777-300ER	19	11	23	53						2	2			19		
777-9X							21 ^(b)	21								
總數	72	42	31	145	12	10	52	74		2	6	1	2	20	5	
由港龍航空營運的飛機：																
A320-200	5		10	15							2	1	1	6		
A321-200	2		6	8									1	5		
A330-300	10		9 ^(e)	19					3	4		2				
總數	17		25	42					3	4	2	3	2	11		
由華民航空營運的飛機：																
A300-600F 貨機	2	6	2	10							2					
747-400BCF 貨機			3 ^(e)	3					1	2						
總數	2	6	5	13					1	2	2					
總數合計	91	48	61 ^(e)	200	12	10	52	74 ^(d)	4	8	10	4	4	31	5	

* 包括停用的飛機。於二零一六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) 包括一架於二零一六年七月接收、營業租賃期為十二年的飛機，另一架於二零一六年八月接收。

(b) 二零一三年十二月，國泰航空與波音公司達成協議，購買二十一架新波音777-9X型飛機（於二零二零年後接收）、三架新波音777-300ER型飛機及一架新波音747-8F型貨機，以及出售六架現有波音747-400F型貨機。三架波音777-300ER型飛機已交付國泰航空，其中一架於二零一五年四月交付，一架於二零一五年七月交付，第三架於二零一五年九月交付。一架波音747-8F型貨機已於二零一六年八月交付國泰航空。四架波音747-400F型貨機已交付波音公司，其中一架於二零一四年十一月交付，一架於二零一五年七月交付，一架於二零一六年七月交付（於二零一四年一月停用），第四架於二零一六年八月交付。其餘兩架波音747-400F型貨機將於二零一六年底前交付波音公司。

(c) 購買五架波音777-200F型貨機的購買權。

(d) 於二零一六年六月三十日，公司共有六十九架新飛機及五架二手的波音777-300型飛機將於二零二四年底前陸續接收。

(e) 在六十一架以營業租賃方式持有的飛機中，五十六架是向第三方租用，其餘五架該等飛機（三架波音747-400BCF型及兩架空中巴士A330-300型飛機）為集團內部租用。

其他附屬及聯屬公司回顧

香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 華民航空是香港唯一的全貨運航空公司，由國泰航空持有六成股權，主要為敦豪國際速遞(DHL Express)營運貨運速遞服務。
- 華民航空營運八架公司擁有的空中巴士A300-600F型貨機、兩架以乾租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機及三架向國泰航空以乾租方式租用的波音747-400BCF型改裝貨機。
- 華民航空每周提供往來曼谷、胡志明市、大阪、檳城（經胡志明市）、首爾、上海、新加坡、台北及東京各六班航班，以及每周往來北京、馬尼拉及名古屋各五班航班。
- 航班準時表現（於十五分鐘內起飛）為百分之八十六。
- 與二零一五年上半年相比，可載貨量增加百分之零點五至三億八千六百萬可用噸千米，運載率下跌一點四個百分點至百分之六十五，而收入噸千米則減少百分之一點六至二億五千一百萬。
- 華民航空於二零一六年上半年錄得的溢利低於二零一五年上半年。

亞洲萬里通有限公司（「亞洲萬里通」）

- 全資附屬公司亞洲萬里通為國泰航空集團管理旅遊獎勵計劃。現有會員逾八百萬人。
- 亞洲萬里通於二零一六年上半年的溢利高於二零一五年上半年，反映營業額增加。

國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）及海外航空飲食設施

- 全資附屬公司國泰航空飲食服務營運香港主要的航空飲食設施。
- 國泰航空飲食服務為香港四十三家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零一六年上半年平均每日生產八萬四千份機餐，平均每日服務二百班航班（較二零一五年上半年分別上升百分之四點四及百分之二點八）。二零一六年上半年，國泰航空飲食服務佔香港航空飲食市場百分之六十七。
- 國泰航空飲食服務於二零一六年上半年錄得的溢利低於二零一五年上半年。收益的增幅未能抵銷員工、維修及折舊成本上升。
- 可提供百分之四十額外容量的擴建設施，訂於二零一六年第四季投入運作。
- 海外航空飲食設施的溢利普遍符合預期。

國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）

- 全資附屬公司國泰航空服務於香港國際機場營運集團的貨運站。該貨運站每年可處理二百六十萬噸貨物。
- 二零一六年上半年增添四家航空公司客戶，全日空航空於七月成為客戶，德國漢莎貨運航空將於十月成為客戶。
- 國泰航空服務於二零一六年上半年處理八十二萬四千噸貨物，其中百分之五十為轉運貨物。進口及出口貨物分別佔總貨運量的百分之十七及百分之三十三。

- 國泰航空服務於二零一六年上半年的財務業績較二零一五年上半年有所改善，主要原因是客戶增加及有效管理營業成本。

香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）

- 全資附屬公司香港機場地勤服務在香港國際機場提供停機坪及地勤服務，於二零一六年六月三十日為國泰航空及港龍航空等二十四家航空公司提供服務。
- 二零一六年上半年，香港機場地勤服務分別佔香港國際機場停機坪及地勤服務市場的百分之四十七點三及百分之十九點九。
- 與二零一五年上半年比較，二零一六年同期使用地勤服務的航班增加百分之四點五，而使用停機坪服務的航班則增加百分之二點六。
- 二零一六年上半年的財務業績遜於二零一五年上半年，反映加價幅度有限以及因勞工短缺而導致員工成本大幅上升。

中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空於二零一六年六月三十日持有百分之二十點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。國航於二零一五年七月建議發行A股股票。中國證券監督管理委員會（「中國證監會」）發行審核委員會於二零一六年七月二十日已審核並初步通過該公司非公開發行A股股票的申請。國航在收到中國證監會的正式批准後，將另行發表公

告。倘落實發行該等新股，國泰航空於國航的持股量將被攤薄。

- 於二零一六年六月三十日，國航營運二百六十三條國內航線及一百一十四條國際（包括區內）航線，前往三十九個國家及地區，包括六十一個海外城市、四個區內城市及一百零八個國內城市。
- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一六年中期業績包括國航截至二零一六年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零一六年四月一日至二零一六年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。
- 國航截至二零一六年三月三十一日止六個月的業績大幅改善，反映油價下跌、客運需求殷切及因人民幣貶值而帶來的滙兌虧損減少。

中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）

- 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。該公司的總部設於北京，但以上海浦東為主要營運基地。
- 於二零一六年六月三十日，國貨航機隊共有十五架貨機，提供貨運航班前往十個國內城市及十一個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫逾一百七十個目的地。
- 國貨航於二零一六年上半年錄得虧損，而二零一五年上半年則錄得溢利。油價下跌所節省的成本未能抵銷美元借款的未變現滙兌虧損及因航空貨運市場競爭非常激烈而導致的收益率下降。

業務回顧

客運服務

二零一六年首六個月的客運業務較二零一五年同期疲弱。集團於二零一六年上半年的客運收益為港幣三百三十四億一千三百萬元，較二零一五年同期減少百分之七點八。可載客量增加百分之四點二，反映新航線的推出及其他航線的班次增加。運載率下跌一點四個百分點至百分之八十四點五。燃油附加費（自二月起）暫停徵收，對收益造成不利影響，其後儘管油價回升，期內餘下時間仍繼續停止徵收燃油附加費。收益率下跌百分之十點一至港幣五十四點三仙，反映停止徵收燃油附加費、競爭激烈及不利的貨幣變動。頭等及商務客艙的企業客運量大幅減少，尤以長途航線為甚。儘管長途航線的可載客量增加百分之四點七，長途航線的收益卻低於二零一五年同期。

二零一六年上半年國泰航空及港龍航空的客運服務按地區劃分的可用座位千米數（「可用座位千米」）、運載率及收益率如下：

	可用座位千米（百萬）			運載率(%)			收益率
	二零一六年	二零一五年	變幅	二零一六年	二零一五年	變幅	變幅
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	4,679	4,959	-5.6%	80.6	83.7	-3.1個百分點	-7.5%
西南太平洋及南非	9,911	9,592	+3.3%	88.2	88.8	-0.6個百分點	-14.0%
東南亞	10,662	10,221	+4.3%	85.1	83.1	+2.0個百分點	-10.5%
歐洲	12,347	11,395	+8.4%	86.1	88.1	-2.0個百分點	-12.6%
北亞	15,392	14,987	+2.7%	79.2	80.6	-1.4個百分點	-8.2%
北美	19,656	18,535	+6.0%	86.2	89.3	-3.1個百分點	-8.6%
整體	72,647	69,689	+4.2%	84.5	85.9	-1.4個百分點	-10.1%

- 中國內地經濟放緩，加上其他地區脆弱的經濟情況，為企業旅遊帶來限制，因而令頭等及商務客艙的需求受到不利影響，尤以長途航線為甚。
- 港幣及美元的相對強勢，對中國內地、澳洲、加拿大、歐洲及南非航線的收益造成不利影響。
- 儘管長途航線的可載客量增加百分之四點七，長途航線的收益卻低於二零一五年同期。
- 燃油附加費自二月起暫停徵收，對收益率造成不利影響，其後儘管油價回升，期內餘下時間仍繼續停止徵收燃油附加費。
- 頭等及商務客艙的收益率及運載率均低於二零一五年上半年，經濟客艙的收益率於二零一六年第二季轉弱。
- 競爭激烈、不利的貨幣變動以及頭等及商務客艙的企業客運量大幅減少，使收益率進一步受到影響。

- 二零一六年上半年的乘客數量增加百分之二點七，惟略低於同期的可載客量增長，因此乘客運載率較去年同期下降一點四個百分點。
- 二零一六年上半年的可載客量增加百分之四點二，反映二零一五年下半年新航線的推出、二零一六年六月開辦馬德里航線及若干現有航線的班次增加。
- 國泰航空於六月開辦每周四班往返馬德里的航班，以波音777-300ER型客機營運，該航線廣受歡迎。公司將於九月開辦每周四班往返倫敦蓋特威克的航班，以空中巴士A350-900XWB型客機營運。
- 本年首兩個月，以香港為起點的客運需求殷切，但其後轉弱。以香港為起點的企業旅遊表現遠遜預期，尤以前往倫敦及紐約的航線為甚。客運量自二零零九年業務受金融風暴影響後首次下降。
- 我們以優惠票價售賣頭等及商務客艙機票給休閒旅客，以應對企業客運量的不足。
- 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。
- 內地旅客訪港旅遊業務表現疲弱，我們因而爭取由中國內地經香港轉機的客運業務，並略見成效。二零一六年首六個月，前往澳洲及北美的過境客運需求殷切。
- 雖然其他航空公司及機場帶來激烈的競爭，以珠江三角洲為起點的客運需求殷切。
- 中東航線的運載率普遍高企，但低油價對中東的經濟造成不利影響，亦因此對以中東為起點的旅遊需求造成不利影響。
- 多哈航線於二月停辦，但仍繼續提供與卡塔爾航空在此航線的代號共享安排。
- 前往印度次大陸的航線需求、收益率及收益有所改善。曾受二零一五年地震拖累的尼泊爾航線，業務已見復甦。每日一班前往科倫坡的直航航班推出後廣受歡迎。
- 約翰內斯堡航線的需求穩定。
- 奧克蘭航線於二零一五年十二月至二零一六年二月採用波音777-300ER型飛機代替空中巴士A340-300型飛機營運，使可載客量增加。國泰航空與新西蘭航空就此航線訂立的策略協議已再獲批准，直至二零一九年十月三十一日。
- 澳洲航線需求強勁。中國內地的航空公司提供更多的可載客量，加上澳元疲弱，使收益率受壓。
- 東南亞航線表現令人滿意。
- 前往泰國的客運需求已逐漸恢復。
- 前往新加坡及馬來西亞的休閒旅遊需求殷切，但亦競爭激烈。
- 前往印尼的客運需求穩定。菲律賓航線的客運量受五月總統大選影響，其後恢復的情況較預期為慢。

- 國泰航空宣佈於二零一七年初停辦往返吉隆坡的服務，改由港龍航空營運這條每日提供四班航班的航線。
- 市場正在吸納歐洲航線（因推出新航線及部分現有航線採用較大型的飛機）所增加的可載客量。
- 倫敦及曼徹斯特航線受到英鎊疲弱及競爭激烈的不利影響，公司仍維持英國航線的市場佔有率。
- 儘管競爭激烈及兩岸直航服務增加，往返台灣的客運需求殷切。往來台灣至日本及韓國的客運需求良好，但因可載客量增加而令收益率受壓。
- 韓國航線的需求令人滿意，運載率高企，競爭激烈使收益率受壓。
- 前往日本的客運需求因日圓走強而受到不利影響。日本航線的競爭加劇。前往福岡的旅遊需求自二零一六年四月地震發生後一直疲弱。
- 美國航線的收益略為增加。頭等及商務客艙收益因企業客運量減少而受到不利影響，中國內地航空公司營運更多直航美國的航班而令競爭加劇，收益率因而受壓。
- 波士頓航線自二零一五年推出以來廣受歡迎。本年五月至八月間，每周航班由四班增至五班。
- 加拿大航線需求穩定，多倫多航線於暑期旺季由每周十班增至十二班。

貨運服務

集團於二零一六年首六個月的貨運收益為港幣九十四億一千五百萬元，較二零一五年同期減少百分之十七點二。國泰航空及港龍航空的可載貨量增加百分之零點六，運載率下跌一點九個百分點至百分之六十二點二，載貨噸數減少百分之零點二。儘管載貨噸數於第二季轉趨穩定，期內整體市場表現疲弱。收益率下跌百分之十七點六至港幣一點五九元，反映競爭激烈、可載貨量過剩及（自四月起）暫停徵收燃油附加費。歐洲航線的需求持續疲弱，泛太平洋航線的需求轉弱。印度是少有需求上升的航線之一。我們因應需求調整貨機的可載貨量，並且增加利用客機腹艙運載貨物的比例。

二零一六年上半年國泰航空及港龍航空貨運服務的可用噸千米數（「可用噸千米」）、運載率及收益率如下：

	可用噸千米(百萬)			運載率(%)			收益率
	二零一六年	二零一五年	變幅	二零一六年	二零一五年	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	8,021	7,971	+0.6%	62.2	64.1	-1.9個百分點	-17.6%

- 儘管載貨噸數於第二季回穩，二零一六年上半年間的貨運需求普遍疲弱。低油價令航空公司不願削減可載貨量。競爭激烈及可載貨量過剩對收益率構成下調壓力，而（自四月起）停止在香港徵收燃油附加費及下調海外徵收的燃油附加費，同樣對收益率構成下調壓力。
- 香港及中國內地出口至北美的貨運量佔總貨運量的大多數，可載貨量過剩對運費構成嚴重的壓力。
- 二零一六年上半年每周前往北美的航班為三十三班，而二零一五年上半年則為每周三十七班。
- 人民幣疲弱，對來自中國內地的收益造成不利影響。
- 藥品及郵件（其收益率高於平均水平）的貨運量分別增加百分之八十及百分之十一。
- 往來印度次大陸的貨運需求增加，因此航班亦相應增加。以該區為起點的貨運收益率受壓。達卡因機場的擠塞問題而令出口貨運量受到限制。
- 亞洲區內的貨運需求殷切，但收益率受壓。
- 由西南太平洋前往中國內地的貨運量大幅增長。
- 東北亞的電子產品、機器及易變壞物品出口業務表現穩定，業績堅穩。但因一項產品回收事件引致二零一五年首季須將汽車配件由日本運往北美，二零一五年的貨運基數異常地高，因而扭曲了按年比較數據。
- 由美洲運送易變壞貨品至亞洲的貨運量大幅增長。
- 我們在五月與德國漢莎貨運就往來香港及歐洲的貨運航線簽訂商務合作協議，該協議將於二零一七年首季生效。
- 一架停用的波音747-400F型貨機及另一架該型號貨機分別於七月及八月交付波音公司，其餘兩架同型號的飛機將分別於八月及九月交付波音公司。
- 每周兩班往返波特蘭的貨運服務將於十一月開辦。
- 國泰航空服務的貨運站於二零一六年上半年處理八十二萬四千噸貨物，該貨運站為國泰航空、港龍航空、華民航空及其他十家航空公司處理貨物。

飛行常客獎勵計劃

馬可孖羅會

- 馬可孖羅會為國泰航空及港龍航空的飛行常客提供各種會員優惠及服務，現時該會會員超過一百萬人。
- 馬可孖羅會會員為國泰航空及港龍航空帶來的收益佔總收益近四分之一，會員所乘搭的航班為航班數目的六分之一。
- 馬可孖羅會於四月更改計算會員積分的方法，以客艙級別、票價級別及航程距離為決定的因素。新的計算方法與其他飛行獎勵計劃一致，並且較舊有做法更能反映乘客對旗下航空公司收益的貢獻。
- 新的積分計算方法沒有改變合資格會員享有的優惠，銀卡（或以上級別）會員可繼續使用機場貴賓室，所有級別會員均可優先登機及辦理登機手續。

亞洲萬里通

- 亞洲萬里通是亞洲主要的旅遊及消閒獎勵計劃，現時全球共有逾八百萬名會員及七百多個夥伴機構，包括二十四家航空公司及逾四百家食肆，還有酒店及零售商舖。
- 二零一六年上半年，亞洲萬里通會員兌換國泰航空及港龍航空機位的數量較去年同期增加百分之九。
- 馬可孖羅會會員同時為亞洲萬里通會員。

反壟斷訴訟

國泰航空面對不同法域的反壟斷訴訟，結果尚未明朗。現階段國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已根據相關事實及情況按《二零一五年報告書》第101頁會計政策第20項作出撥備。

財務評述

收益

	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	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
客運服務	33,413	36,226	33,413	36,226
貨運服務	9,415	11,376	7,951	9,865
航空飲食、收回款項及其他服務	2,855	2,786	2,543	2,474
收益總額	45,683	50,388	43,907	48,565

- 集團客運服務在可載客量增加百分之四點二的情況下，收益卻減少百分之七點八。
- 集團貨運服務的收益減少百分之十七點二。在可載貨量增加百分之零點六的情況下，國泰航空及港龍航空合併計算的貨運服務收益卻減少百分之十九點四。
- 集團航空飲食、收回款項及其他服務的收益增加百分之二點五。

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		
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	變幅	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	變幅
員工	9,867	9,373	+5.3%	8,812	8,399	+4.9%
機上服務及乘客開支	2,372	2,284	+3.9%	2,372	2,284	+3.9%
著陸、停泊及航線開支	7,376	7,266	+1.5%	7,250	7,101	+2.1%
燃油（包括對沖虧損）	13,259	16,619	-20.2%	13,081	16,357	-20.0%
飛機維修	4,170	3,653	+14.2%	3,996	3,509	+13.9%
飛機折舊及營業租賃	5,065	5,568	-9.0%	4,994	5,482	-8.9%
其他折舊、攤銷及營業租賃	1,213	1,133	+7.1%	905	825	+9.7%
佣金	371	400	-7.3%	371	400	-7.3%
其他	1,326	1,730	-23.4%	2,221	2,406	-7.7%
營業開支	45,019	48,026	-6.3%	44,002	46,763	-5.9%
財務支出淨額	607	559	+8.6%	522	479	+9.0%
營業開支總額	45,626	48,585	-6.1%	44,524	47,242	-5.8%

- 集團營業開支總額減少百分之六點一至港幣四百五十六億二千六百萬元。
- 國泰航空與港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點二四元減至港幣二點九八元。

國泰航空及港龍航空營業業績分析

	截至六月三十日止六個月	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
航空公司除稅前（虧損）／溢利	(618)	1,323
稅項	(165)	(368)
航空公司除稅後（虧損）／溢利	(783)	955
應佔附屬及聯屬公司溢利	1,136	1,017
國泰航空股東應佔溢利	353	1,972

航空公司除稅前中期溢利／（虧損）變動分析如下：

	港幣百萬元	
二零一五年航空公司除稅前中期溢利	1,323	
收益減少	(4,658)	- 客運服務收益減少，原因是收益率下跌百分之十點一及運載率下跌一點四個百分點，惟因可載客量增加百分之四點二而被局部抵銷。 - 貨運服務收益減少，原因是收益率下跌百分之十七點六及運載率下跌一點九個百分點，惟因可載貨量增加百分之零點六而被局部抵銷。
成本減少／（增加）：		
－ 燃油（包括對沖虧損）	3,276	－ 燃油成本主要因平均飛機燃油價格下跌百分之三十三點三而下降，惟降幅因耗油量增加百分之二及對沖虧損增加而被局部抵銷。
－ 飛機維修	(487)	－ 主要由於營運能力提升、維修費上升（因收費上調）及修理計劃增加（為改善飛機的可用性）而上升。
－ 著陸、停泊及航線開支	(149)	－ 主要由於航班班次增加而上升。
－ 折舊、攤銷及營業租賃	408	－ 主要由於三架空中巴士 A340-300 型飛機及四架波音 747-400F 型貨機折舊減少而下降。
－ 員工	(414)	－ 主要由於員工數目增加及工資調升而上升。
－ 所有其他營業開支，包括機上服務、佣金、財務支出淨額及其他	83	－ 主要由於若干營業開支淨減少而減少。
二零一六年航空公司除稅前中期虧損	(618)	

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	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
燃油成本總額	8,769	12,876
燃油對沖虧損	4,490	3,743
燃油成本	13,259	16,619

財務狀況

- 物業、廠房及設備增加港幣二十四億三千七百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣十五億四千九百萬元和其他設備及樓宇港幣八億八千八百萬元。
- 借款總額減少百分之零點一至港幣六百三十億三千四百萬元，須於二零二七年或之前全數清還，主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，在扣除相關衍生工具後，其中百分之四十六為定息借款。
- 流動資金增加百分之二點二至港幣二百一十億九千六百萬元，其中百分之七十一以美元計算。
- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之一點二至港幣四百一十九億三千八百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金增加百分之五點七至港幣五百零六億六千四百萬元，部分原因是在現金流量對沖儲備中確認的未變現對沖虧損減少港幣四十億四千六百萬元，惟被保留溢利及其他儲備變動所抵銷。
- 債務淨額股份比例由零點八九倍減至零點八三倍。
- 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《二零一五年報告書》。

致國泰航空有限公司董事局

(於香港註冊成立的有限公司)



本核數師（以下簡稱「我們」）已審閱列載於第23頁至第41頁國泰航空有限公司及其附屬公司（統稱「貴集團」）的中期財務報告，此中期財務報告包括於二零一六年六月三十日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的綜合損益及其他全面收益表、綜合股東權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」），上市公司必須符合上市規則中的相關規定和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」的規定編製中期財務報告。董事須負責根據《香港會計準則》第34號「中期財務報告」編製及列報中期財務報告。

我們的責任是根據我們的審閱對中期財務報告作出結論，並按照我們雙方所協定的應聘條款，僅向全體董事局報告。除此以外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒佈的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務信息的審閱」進行審閱。中期財務報告審閱工作包括主要向負責財務會計事項的人員詢問，並實施分析和其他審閱程序。由於審閱的範圍遠較按照《香港審計準則》進行審核的範圍為小，所以不能保證我們會注意到在審核中可能會被發現的所有重大事項。因此我們不會發表任何審核意見。

結論

根據我們的審閱工作，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於二零一六年六月三十日的中期財務報告在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號「中期財務報告」的規定編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

二零一六年八月十七日

簡明財務報表

綜合損益及其他全面收益表

截至二零一六年六月三十日止六個月 — 未經審核

	附註	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一六年 美元百萬元	二零一五年 美元百萬元
收益					
客運服務		33,413	36,226	4,284	4,644
貨運服務		9,415	11,376	1,207	1,459
航空飲食、收回款項及其他服務		2,855	2,786	366	357
收益總額		45,683	50,388	5,857	6,460
開支					
員工		(9,867)	(9,373)	(1,265)	(1,202)
機上服務及乘客開支		(2,372)	(2,284)	(304)	(293)
著陸、停泊及航線開支		(7,376)	(7,266)	(946)	(931)
燃油（包括對沖虧損）		(13,259)	(16,619)	(1,700)	(2,131)
飛機維修		(4,170)	(3,653)	(535)	(468)
飛機折舊及營業租賃		(5,065)	(5,568)	(649)	(714)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(1,213)	(1,133)	(155)	(145)
佣金		(371)	(400)	(48)	(51)
其他		(1,326)	(1,730)	(170)	(222)
營業開支		(45,019)	(48,026)	(5,772)	(6,157)
營業溢利	4	664	2,362	85	303
財務支出		(851)	(686)	(109)	(88)
財務收入		244	127	31	16
財務支出淨額	5	(607)	(559)	(78)	(72)
應佔聯屬公司溢利		683	771	87	99
除稅前溢利		740	2,574	94	330
稅項	6	(237)	(444)	(30)	(57)
本期溢利		503	2,130	64	273
非控股權益		(150)	(158)	(19)	(20)
國泰航空股東應佔溢利		353	1,972	45	253
本期溢利		503	2,130	64	273
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		4,046	2,713	519	348
可供出售財務資產的價值重估		73	103	9	13
應佔聯屬公司其他全面收益		(180)	(674)	(23)	(87)
海外業務換算產生的滙兌差額		(493)	3	(63)	1
本期除稅後其他全面收益	7	3,446	2,145	442	275
本期全面收益總額		3,949	4,275	506	548
應佔全面收益總額					
國泰航空股東		3,799	4,117	487	528
非控股權益		150	158	19	20
		3,949	4,275	506	548
每股盈利（基本及攤薄）	8	9.0 仙	50.1 仙	1.2 仙	6.4 仙

財務報表的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

第27頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零一六年六月三十日結算 — 未經審核

		二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元	二零一六年 六月三十日 美元百萬元	二零一五年 十二月三十一日 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
物業、廠房及設備	10	98,987	100,552	12,691	12,891
無形資產	11	10,754	10,606	1,379	1,360
於聯屬公司的投資	12	22,487	22,878	2,883	2,933
其他長期應收款項及投資		5,026	5,069	644	650
遞延稅項資產		652	497	83	64
		137,906	139,602	17,680	17,898
長期負債	13	(49,624)	(49,867)	(6,362)	(6,393)
其他長期應付款項	14	(11,885)	(15,838)	(1,524)	(2,031)
遞延稅項負債		(9,878)	(9,278)	(1,266)	(1,190)
		(71,387)	(74,983)	(9,152)	(9,614)
非流動資產淨值		66,519	64,619	8,528	8,284
流動資產及負債					
存貨		1,449	1,366	186	175
貿易、其他應收款項及其他資產	15	8,464	9,715	1,085	1,246
待出售資產	16	1,449	1,497	186	192
流動資金	17	21,096	20,647	2,704	2,647
		32,458	33,225	4,161	4,260
長期負債的流動部分		(13,889)	(13,782)	(1,780)	(1,767)
相關已抵押存款		479	544	61	70
長期負債的流動部分淨額	13	(13,410)	(13,238)	(1,719)	(1,697)
貿易及其他應付款項	18	(19,915)	(23,025)	(2,553)	(2,952)
未獲運輸收益		(14,216)	(13,012)	(1,822)	(1,668)
稅項		(614)	(502)	(79)	(65)
		(48,155)	(49,777)	(6,173)	(6,382)
流動負債淨額		(15,697)	(16,552)	(2,012)	(2,122)
資產總值減流動負債		122,209	123,050	15,668	15,776
資產淨值		50,822	48,067	6,516	6,162
資本及儲備					
股本及其他法定資本儲備	19	17,106	17,106	2,193	2,193
其他儲備		33,558	30,821	4,302	3,951
國泰航空股東應佔資金		50,664	47,927	6,495	6,144
非控股權益		158	140	21	18
股東權益總額		50,822	48,067	6,516	6,162

財務報表的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。
第27頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至二零一六年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一六年 美元百萬元	二零一五年 美元百萬元
營業業務				
業務帶來的現金	5,569	9,210	714	1,181
已收利息	97	78	12	10
已付利息淨額	(504)	(411)	(65)	(53)
已付稅項	(205)	(94)	(26)	(12)
來自營業業務的現金流入淨額	4,957	8,783	635	1,126
投資業務				
除現金及視同庫存現金外的流動資金增加淨額	(1,020)	(2,257)	(131)	(289)
報銷／出售物業、廠房及設備所得款項	12	12	2	2
出售待出售資產所得款項	279	43	36	5
其他長期應收款項及投資（增加）／減少淨額	(47)	26	(6)	3
物業、廠房及設備及無形資產支出	(2,828)	(8,054)	(362)	(1,033)
已收聯屬公司股息	345	12	44	2
聯屬公司償還借款	19	—	2	—
予聯屬公司借款	(12)	(77)	(2)	(10)
投資業務的現金流出淨額	(3,252)	(10,295)	(417)	(1,320)
融資業務				
新融資	6,088	5,121	781	657
償還借款及籌資租賃責任	(7,253)	(6,513)	(930)	(835)
存放抵押存款	(23)	(22)	(3)	(3)
已派股息－國泰航空股東	(1,062)	(1,023)	(136)	(131)
－非控股權益	(132)	(140)	(17)	(18)
融資業務的現金流出淨額	(2,382)	(2,577)	(305)	(330)
現金及視同庫存現金減少	(677)	(4,089)	(87)	(524)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	7,207	10,211	924	1,309
滙兌差額的影響	35	(43)	5	(6)
於六月三十日結算的現金及視同庫存現金	6,565	6,079	842	779

財務報表的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

第27頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零一六年六月三十日止六個月 — 未經審核

	國泰航空股東應佔部分						非控股權益 港幣百萬元	股東權益 總額 港幣百萬元
	股本 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	投資重估 儲備 港幣百萬元	現金流量 對沖儲備 港幣百萬元	資本儲備 及其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元		
二零一六年一月一日的結餘	17,106	45,900	730	(15,545)	(264)	47,927	140	48,067
截至二零一六年六月三十日止 六個月的股東權益變動：								
本期溢利	-	353	-	-	-	353	150	503
其他全面收益	-	-	73	4,046	(673)	3,446	-	3,446
本期全面收益總額	-	353	73	4,046	(673)	3,799	150	3,949
二零一五年第二次中期股息	-	(1,062)	-	-	-	(1,062)	-	(1,062)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	(132)	(132)
二零一六年六月三十日的結餘	17,106	45,191	803	(11,499)	(937)	50,664	158	50,822
二零一五年一月一日的結餘	17,106	42,156	1,051	(10,128)	1,537	51,722	131	51,853
截至二零一五年六月三十日止 六個月的股東權益變動：								
該期溢利	-	1,972	-	-	-	1,972	158	2,130
其他全面收益	-	-	103	2,713	(671)	2,145	-	2,145
該期全面收益總額	-	1,972	103	2,713	(671)	4,117	158	4,275
二零一四年第二次中期股息	-	(1,023)	-	-	-	(1,023)	-	(1,023)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	(140)	(140)
二零一五年六月三十日的結餘	17,106	43,105	1,154	(7,415)	866	54,816	149	54,965

第27頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

財務報表附註

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。本報告獲許可於二零一六年八月十七日發表。

除下文附註2所述外，本中期財務報告是根據二零一五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. 會計政策變動

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：

- 《香港財務報告準則》修訂本「《香港財務報告準則》二零一二年至二零一四年周期的年度改進」
- 《香港會計準則》第16號及《香港會計準則》第38號「澄清折舊及攤銷的可接受方法」修訂本
- 《香港會計準則》第1號「財務報表之呈列：披露計劃」修訂本

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準則或詮釋。

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	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	45,083	49,822	600	566			45,683	50,388
分部之間的銷售	4	4	1,873	1,797			1,877	1,801
分部收益	45,087	49,826	2,473	2,363			47,560	52,189
分部業績	367	2,270	297	92			664	2,362
財務支出淨額	(539)	(495)	(68)	(64)			(607)	(559)
	(172)	1,775	229	28			57	1,803
應佔聯屬公司溢利					683	771	683	771
除稅前溢利							740	2,574
稅項	(237)	(441)	-	(3)			(237)	(444)
本期溢利							503	2,130

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。

3. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
– 香港及中國內地	22,712	24,699
– 日本、韓國及台灣	4,175	4,767
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	1,939	2,260
西南太平洋及南非	2,760	3,327
東南亞	3,837	4,179
歐洲	4,075	4,217
北美	6,185	6,939
	45,683	50,388

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡包括印度次大陸、馬爾代夫、中東、巴基斯坦、斯里蘭卡及孟加拉。西南太平洋及南非包括澳洲、新西蘭及非洲南部。東南亞包括新加坡、印尼、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南及柬埔寨。歐洲包括歐洲大陸、英國、斯堪的納維亞、俄羅斯、波羅的海國家及土耳其。北美包括美國、加拿大及拉丁美洲。按地域分析的分部業績因《二零一五年報告書》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	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 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	1,017	1,129
– 擁有	2,870	3,174
無形資產攤銷	243	223
營業租賃租金		
– 土地及樓宇	525	478
– 飛機及有關設備	1,592	1,675
– 其他	32	24
出售待出售資產盈利	(232)	–
待出售資產減值撥備	2	–
出售物業、廠房及設備虧損淨額	103	101
已支出的存貨成本	1,083	979
滙兌差額淨額	(10)	42
核數師酬金	6	7
非上市投資的股息收入	(15)	(74)

5. 財務支出淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
– 籌資租賃責任按攤銷成本列賬	228	230
– 有關抵押存款、票據及零息債券的利息收入	(2)	(9)
	226	221
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	101	63
– 毋須於五年內全部清還	209	168
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	48	51
– 毋須於五年內全部清還	8	8
– 其他長期應收款項	(10)	(11)
	582	500
來自流動資金的收入：		
– 專業投資管理資金及按公允值計入損益的其他流動投資	(62)	(34)
– 銀行存款及其他	(81)	(67)
	(143)	(101)
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)	97	(159)
– 衍生金融工具虧損	71	319
	168	160
	607	559

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被界定為持有作買賣用途的衍生工具的盈利淨額港幣六千九百萬元（二零一五年：虧損淨額港幣一億八千三百萬元）。

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	97	103
– 海外稅	119	116
– 歷年撥備不足	80	–
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	(59)	225
	237	444

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（二零一五年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地稅率計算。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	
	二零一六年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於期內確認	551	(367)
– 轉撥至損益	3,990	3,316
– 已確認遞延稅項	(495)	(236)
可供出售財務資產的價值重估		
– 於期內確認	73	103
應佔聯屬公司其他全面收益		
– 於期內確認	(180)	(674)
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於期內確認	(493)	(7)
– 重新歸類至損益	–	10
本期其他全面收益	3,446	2,145

8. 每股盈利（基本及攤薄）

每股盈利是以國泰航空股東應佔溢利港幣三億五千三百萬元（二零一五年：港幣十九億七千二百萬元）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（二零一五年：三十九億三千四百萬股）計算。

9. 股息

董事局已宣佈派發截至二零一六年十二月三十一日止年度的第一次中期股息每股港幣零點零五元（二零一五年：每股港幣零點二六元）。中期股息合共港幣一億九千七百萬元（二零一五年：港幣十億二千三百萬元），將於二零一六年十月四日派發予於二零一六年九月九日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一六年九月七日（星期三）起除息。本中期股息在報告日尚未確認為負債。

股東登記將於二零一六年九月九日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保享有第一次中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一六年九月八日（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. 物業、廠房及設備

	飛機及有關設備 港幣百萬元	其他設備 港幣百萬元	樓宇 港幣百萬元	興建中樓宇 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
成本					
二零一六年一月一日的結餘	139,175	4,603	12,123	1,456	157,357
增購	1,549	218	276	394	2,437
出售	(382)	(158)	(148)	–	(688)
二零一六年六月三十日的結餘	140,342	4,663	12,251	1,850	159,106
累積折舊及減值					
二零一六年一月一日的結餘	49,876	2,943	3,986	–	56,805
本期折舊	3,473	154	260	–	3,887
出售	(299)	(143)	(131)	–	(573)
二零一六年六月三十日的結餘	53,050	2,954	4,115	–	60,119
賬面淨值					
二零一六年六月三十日的結餘	87,292	1,709	8,136	1,850	98,987
二零一五年十二月三十一日的結餘	89,299	1,660	8,137	1,456	100,552

於二零一六年六月三十日的物業、廠房及設備中包括租賃資產港幣三百二十七億四千八百萬元（二零一五年十二月三十一日：港幣三百四十三億零四百萬元）。

11. 無形資產

	商譽 港幣百萬元	電腦軟件 港幣百萬元	其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
成本				
二零一六年一月一日的結餘	7,666	4,498	253	12,417
增購	-	391	-	391
二零一六年六月三十日的結餘	7,666	4,889	253	12,808
累積攤銷				
二零一六年一月一日的結餘	-	1,806	5	1,811
本期攤銷	-	241	2	243
二零一六年六月三十日的結餘	-	2,047	7	2,054
賬面淨值				
二零一六年六月三十日的結餘	7,666	2,842	246	10,754
二零一五年十二月三十一日的結餘	7,666	2,692	248	10,606

12. 於聯屬公司的投資

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	15,194	15,282
– 非上市	2,058	2,241
商譽	3,795	3,882
聯屬公司所欠借款	1,440	1,473
	22,487	22,878

13. 長期負債

	二零一六年六月三十日		二零一五年十二月三十一日	
	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元
長期借款	9,240	27,662	9,164	26,438
籌資租賃責任	4,170	21,962	4,074	23,429
	13,410	49,624	13,238	49,867

14. 其他長期應付款項

其他長期應付款項包括退休福利責任及衍生財務負債的長期部分。

15. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,270	5,360
衍生財務資產 – 當期部分	736	1,145
其他應收及預繳款項	2,332	3,083
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	126	127
	8,464	9,715

貿易應收賬項（扣除壞賬撥備）賬齡分析如下：

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
當期	5,015	5,038
逾期一至三個月	133	167
逾期三個月以上	122	155
	5,270	5,360

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。

16. 待出售資產

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
待出售資產	1,449	1,497

17. 流動資金

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
短期存款及銀行結存	6,565	7,207
存放時超過三個月期滿的短期存款	9,500	7,715
專業投資管理資金		
– 海外上市債券	4,719	4,698
– 銀行存款	47	7
其他流動投資		
– 海外上市債券	59	817
– 銀行存款	206	203
	21,096	20,647

其他流動投資包括已抵押作為部分長期融資安排的銀行存款港幣二億零六百萬元（二零一五年十二月三十一日：港幣二億零三百萬元）及債券港幣五千九百萬元（二零一五年十二月三十一日：港幣一億三千四百萬元）。此等安排規定必須在融資期內將該等存款及債券維持於指定水平。

18. 貿易及其他應付款項

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	4,988	5,341
衍生財務負債 – 當期部分	7,432	9,456
其他應付款項	7,112	7,732
應付聯屬公司賬項	218	227
應付其他關連公司賬項	165	269
	19,915	23,025

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 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	4,868	5,023
逾期一至三個月	111	308
逾期三個月以上	9	10
	4,988	5,341

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

19. 股本

	二零一六年六月三十日		二零一五年十二月三十一日	
	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，集團並無購買、出售或贖回其任何股份（二零一五年：零）。於二零一六年六月三十日，已發行股份為3,933,844,572股（二零一五年十二月三十一日：3,933,844,572股）。

20. 關連交易

集團與聯屬公司及其他關連人士透過正常業務途徑以商業條件進行的重大交易摘要如下：

	截至二零一六年 六月三十日止六個月		截至二零一五年 六月三十日止六個月	
	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元
收益	112	20	107	7
飛機維修成本	585	1,132	546	1,080
營業成本	379	142	344	209
股息收入	393	1	262	11
財務收入	18	—	—	—
出售物業、廠房及設備	—	—	—	4

其他關連人士是指由對本集團有重大影響力的公司所控制的公司。

21. 資本承擔及或有事項

(a) 於期終時已批准但未在財務報表中撥備的尚餘資本承擔如下：

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	93,427	94,272
已批准但未訂約	4,723	5,096
	98,150	99,368

(b) 於期終時為租賃責任、銀行借款及其他負債所提供的擔保尚餘欠款如下：

	二零一六年 六月三十日 港幣百萬元	二零一五年 十二月三十一日 港幣百萬元
聯屬公司	4,567	4,776
關連人士	1,187	1,186
員工	—	200
	5,754	6,162

關連人士是指由對本集團有重大影響力的公司所控制的公司。

(c) 公司在若干情況下承諾將集團租賃安排的回報率維持於指定水平。董事局並不認為可就該等或有事項可能造成的財務影響作實際的評估。

(d) 公司於眾多法域營運業務，在其中部分法域與稅務機關存在稅務糾紛。對於可能實現的結果並可作出可靠估計的爭議，已就其預期結果作出撥備。然而，最終結果尚未明朗，最後的負債可能超過所作的撥備。

(e) 除下文另作說明外，公司正面對不同法域的反壟斷訴訟。訴訟的重點與價格及業內競爭有關。公司已委聘律師處理有關事宜。

除下文另作說明外，該等訴訟程序與民事訴訟均仍在進行，結果尚未明朗。公司未能就全部潛在負債作出評估，但已根據事實及情況按《二零一五年報告書》第101頁會計政策第20項作出撥備。

21. 資本承擔及或有事項 (續)

歐洲委員會於二零一零年十一月就其貨物空運調查結果發出裁決，其中指出公司及多家國際貨運航空公司就貨運附加費水平達成協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。歐洲委員會向公司徵收罰款五千七百一十二萬歐羅。公司已於二零一一年一月向歐盟普通法院提出上訴。該上訴於二零一五年五月由盧森堡普通法院審理。普通法院於二零一五年十二月作出裁決，撤銷歐洲委員會對公司的裁決，公司於二零一六年二月獲退回五千七百一十二萬歐羅的罰款。歐洲委員會可於二零一六年二月二十六日或之前就普通法院的裁決提出上訴，截至該日委員會仍未提出上訴，但歐洲委員會可採納新的裁決。

公司於多個國家，包括美國、加拿大、英國、德國、荷蘭、挪威及韓國多宗民事索償（包括集體訴訟及第三者分擔申索）中被起訴，該等訴訟指稱公司的貨運業務觸犯當地的競爭法。此外，公司於美國及加拿大被集體民事起訴，該等訴訟指稱公司於若干客運服務的行為觸犯當地的競爭法。除下文所述者外，公司已委聘律師，目前正就該等訴訟作出抗辯。

公司在美國多宗集體訴訟案中被起訴，當中原告人指稱公司與其他提供貨運服務的航空公司就多項貨運收費及附加費定價，觸犯美國聯邦反壟斷法。為方便進行庭前審查程序，該等案件已綜合為一宗案件（訴訟名稱：In re Air Cargo Shipping Services Antitrust Litigation, MDL No. 1775, EDNY）。原告人要求賠償，但未有指明金額。為解決此事，公司於二零一四年二月達成協議，同意向原告人支付六千五百萬美元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣五億零四百萬元）。是項和解已於二零一五年十月獲法院批准，解決了集體訴訟成員者中，所有選擇不退出協議者的索償。若干原訟人選擇退出協議。公司於二零一四年十二月支付一千五百四十萬美元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣一億一千九百四十萬元），以解決由選擇退出協議的原告人DPWN Holdings (USA)所提出的索償；並於二零一五年一月支付八百二十萬美元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣六千三百六十萬元），以解決由選擇退出協議的原告人Schenker, AG所提出的索償。公司並不知悉有其他選擇退出協議的原告人提出索償，但其他選擇退出協議的索償均非重大索償。

21. 資本承擔及或有事項 (續)

公司在美國多宗集體訴訟案中被起訴，當中原告人指稱公司與其他航空公司就客運收費的若干部分定價，觸犯美國反壟斷法。為方便進行庭前審查程序，該等案件已綜合為一宗案件（訴訟名稱：In re Transpacific Passenger Air Transportation Antitrust Litigation, MDL No. 1913, N.D. Cal）。原告人要求賠償，但未有指明金額。為解決此事，公司於二零一四年七月達成協議，同意向原告人支付七百五十萬美元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣五千八百一十萬元）。是項和解已於二零一五年五月獲法院批准，解決了集體訴訟成員者中，所有選擇不退出協議者的索償。只有一名乘客選擇退出協議。公司並不知悉該乘客有否提出任何申索，但為該乘客提出的任何索償均非重大索償。

公司於加拿大三宗集體訴訟案中被起訴，當中原告人指稱公司與其他提供貨運服務的航空公司就若干貨運收費及附加費定價，觸犯加拿大競爭法。其中兩宗訴訟暫時擱置，待解決第三宗集體訴訟後處理，第三宗訴訟於二零一五年八月獲核證，要求賠償，但未有具體金額。為解決全部三宗訴訟，公司於二零一五年十二月達成協議，同意向原告人支付六百萬加元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣三千四百九十萬元）。是項可解決三宗訴訟所有集體訴訟成員所提索償的和解，已於二零一六年七月獲安大略省及英屬哥倫比亞省法院批准，但尚待魁北克省法院批准。

22. 財務風險管理

(a) 公允值

下列金融工具的公允值有別於其列於財務狀況表的賬面值：

	二零一六年六月三十日		二零一五年十二月三十一日	
	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元
應收借款	503	545	536	575
長期借款	(36,902)	(38,694)	(35,602)	(37,202)
籌資租賃責任	(26,611)	(27,379)	(28,047)	(28,904)
已抵押存款	479	479	544	671

22. 財務風險管理 (續)

(b) 按公允值列賬的金融工具

下表根據《香港財務報告準則》第13號「公允值計量」，列示按公允值計量的金融工具於二零一六年六月三十日的賬面值。該準則界定三個公允價值級別，而每種金融工具則完全基於對計量其公允價值具有重大意義的最低級別輸入值來分類。第一級所包括的金融工具，其公允值僅以相同資產或負債在活躍市場中的未經調整報價計量。第二級所包括的金融工具，其公允值是按對資產或負債直接或間接可觀察的輸入值計量。採用的輸入值並非於第一級內的報價。公允值是根據莊家的報價或以可觀察的市場數據為所有重要輸入值的現金流量貼現估值方法釐定。最重要的輸入值為市場息率、匯率及燃油價格。第三級所包括的金融工具，其公允值按照現金流量貼現估值方法計量，此方法所使用的重要輸入值並非基於可觀察的市場數據。

	二零一六年六月三十日				二零一五年十二月三十一日			
	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	總額 港幣百萬元	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
經常性公允值計量								
資產								
投資按公允值								
– 上市	506	–	–	506	433	–	–	433
– 非上市	–	–	584	584	–	–	584	584
流動資金								
– 專業投資管理資金	–	4,719	–	4,719	–	4,698	–	4,698
– 其他流動投資	–	59	–	59	–	817	–	817
衍生財務資產	–	2,233	–	2,233	–	2,778	–	2,778
	506	7,011	584	8,101	433	8,293	584	9,310
負債								
按公允值計入損益的籌資租賃責任	–	(2,515)	–	(2,515)	–	(2,593)	–	(2,593)
衍生財務負債	–	(15,611)	–	(15,611)	–	(21,871)	–	(21,871)
	–	(18,126)	–	(18,126)	–	(24,464)	–	(24,464)

22. 財務風險管理 (續)

於回顧期間，並沒有公允值於第一級和第二級類別之間調撥，或公允值調撥至或調撥出第三級類別。

第三級的非上市投資以現金流量貼現估值方法釐定公允值。貼現率是用於計量公允值的重要不可觀察輸入值。於二零一六年六月三十日及二零一五年十二月三十一日，有關使用重要不可觀察輸入值（第三級）計量公允值的資料如下：

不可觀察輸入值	不可觀察輸入值的範圍	不可觀察輸入值與公允值的關係	可能出現的合理變幅	對估值的正面 / (負面) 影響 (港幣百萬元)
非上市投資				
- 貼現率	2016: 10.0% (2015: 10.0%)	貼現率越高，公允值越低	2016: +/-0.5% (2015: +/-0.5%)	2016: (11)/11 (2015: (11)/11)

截至二零一六年六月三十日止期間第三級公允值計量並無結餘變動（二零一五年六月三十日：零）。

23. 《二零一六年中期報告》及指明財務報表

有關載於《二零一六年中期報告》中作為比較數據的截至二零一五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。截至二零一五年十二月三十一日止年度的指明財務報表已根據該條例第664條送交香港公司註冊處處長。核數師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。

24. 報告期後事項

國航於二零一五年七月建議發行A股股票。中國證券監督管理委員會（「中國證監會」）發行審核委員會於二零一六年七月二十日已審核並初步通過該公司非公開發行A股股票的申請。國航在收到中國證監會的正式批准後，將另行發表公告。倘落實發行該等新股，公司於國航的持股量將被攤薄。

按上市規則所需提供的資料

企業管治

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二零一六年的中期業績。

董事資料

董事資料出現下述變動：

1. 樊澄退任中國國際航空股份有限公司執行董事，自二零一六年四月十四日起生效。
2. 王冬勝於二零一六年四月二十八日獲委任為交通銀行股份有限公司副董事長（尚待報請中國銀行業監督管理委員會批准）。

董事權益

於二零一六年六月三十日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，一名董事在國泰航空有限公司股份中持有以下權益：

	持有身份	股份數目	佔有投票權股份百分率(%)
邵世昌	個人	1,000	0.00003

除上述者外，國泰航空有限公司的董事或最高行政人員概無實益或非實益擁有於國泰航空有限公司或其任何相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的釋義）的股份或相關股份（包括期權）及債權證的權益或淡倉。

大股東

根據《證券及期貨條例》第336條設置的股份權益及淡倉登記冊於二零一六年六月三十日顯示，公司獲通知由大股東及其他人士持有的公司股份權益的資料如下：

好倉	股份數目	佔有投票權股份百分率(%)	權益類別(註)
1. 中國國際航空股份有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 ^(a)
2. 中國航空集團公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 ^(b)
3. 太古股份有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 ^(a)
4. 英國太古集團有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 ^(c)

註：於二零一六年六月三十日：

- (a) 根據《證券及期貨條例》第317條，國航、中航興業有限公司（「中航興業」）及太古公司均為公司二零零六年六月八日股東協議的一方，被視為擁有合共2,949,997,987股本公司股份的權益，包括：
 - (i) 1,770,238,000股直接由太古公司持有；
 - (ii) 1,179,759,987股間接由國航及其附屬公司中航興業、Super Supreme Company Limited及Total Transform Group Limited持有，包括由它們的全資附屬公司持有的股份如下：Angel Paradise Ltd.持有288,596,335股、Custain Limited持有280,078,680股、Easerich Investments Inc.持有191,922,273股、Grand Link Investments Holdings Ltd.持有189,976,645股、Motive Link Holdings Inc.持有207,376,655股及Perfect Match Assets Holdings Ltd.持有21,809,399股。
- (b) 中國航空集團公司被視為擁有合共2,949,997,987股本公司股份的權益，其附屬公司國航被視為擁有當中的權益。
- (c) 由於英國太古集團有限公司（「太古」）集團擁有太古公司百分之五十四點六七的權益及控制太古公司股份附帶的百分之六十三點一六投票權，太古及其全資附屬公司香港太古集團有限公司被視為共擁有2,949,997,987股本公司股份的權益。

設計：
化美設計顧問有限公司
www.format.com.hk
印刷：香港



© Cathay Pacific Airways Limited
國泰航空有限公司

www.cathaypacific.com

