



國泰航空有限公司

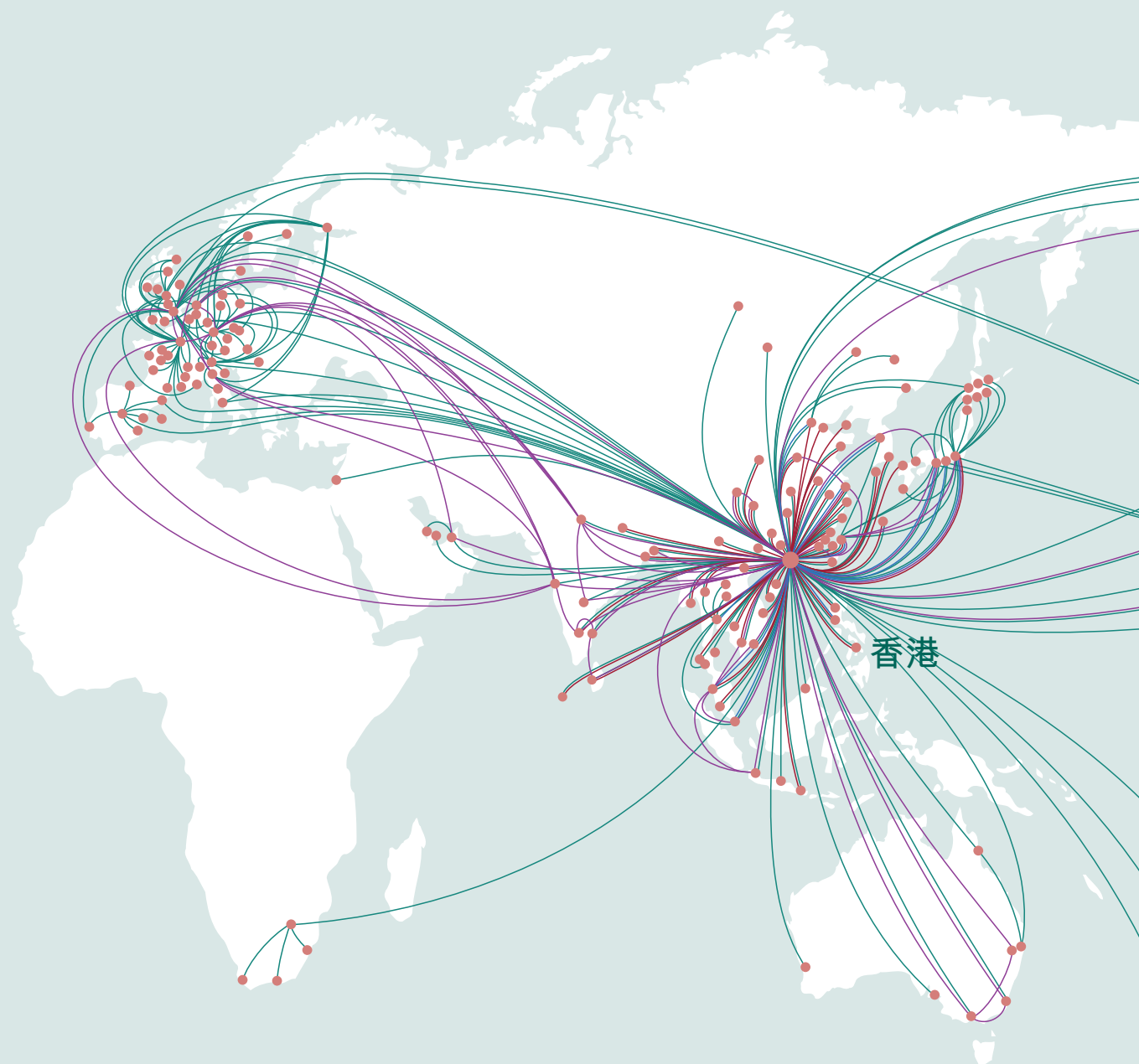
二零一七年報告書

股份代號：293



目錄

管理層討論與分析	6	財務及營業撮要
	8	主席致函
	10	二零一七年回顧
	18	業務回顧
	23	財務評述
	29	二零一七年可持續發展回顧
企業管治	34	董事及要員
	36	董事局報告
	44	企業管治報告
財務報表	57	獨立核數師報告
	62	綜合損益及其他全面收益表
	63	綜合財務狀況表
	64	綜合現金流量表
	65	綜合股東權益變動表
	66	財務報表附註
	103	主要附屬公司及聯屬公司
	105	主要會計政策
	110	業務統計數字
	115	詞彙
	116	公司及股東資料



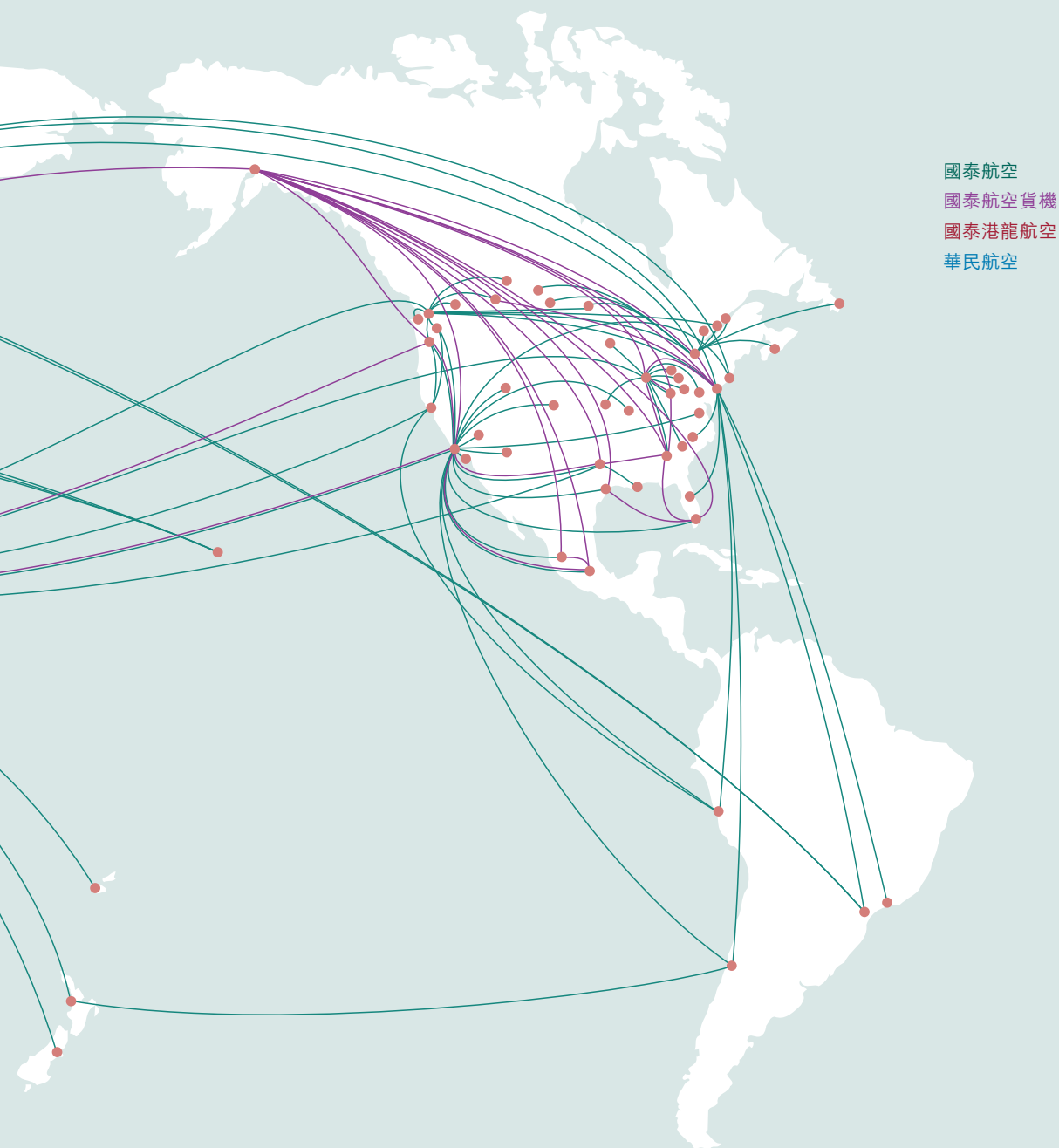
國泰航空公司是一家在香港註冊及以香港為基地的國際航空公司，提供定期客運及貨運服務往來五十二個國家及地區共二百零三個目的地。

國泰航空於一九四六年在香港成立。過去七十年間，國泰航空一直以港為家，至今仍致力貢獻香港，不斷進行龐大投資，務求令香港發展為一個主要國際航空樞紐。

國泰航空集團於二零一七年十二月三十一日營運二百零八架飛機。於當日國泰航空營運一百四十九架飛機，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。於二零一七年十二月三十一日，已訂購七十九架新飛機，陸續於二零二四年底前接收。

港龍航空有限公司（「國泰港龍航空」）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，營運四十七架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共五十一個目的地。國泰航空持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之十八點一三股權。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三萬二千七百名員工，其中在香港僱用的員工約二萬五千六百人。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。國泰港龍航空是「寰宇一家」的同盟航空公司。

本年報的英文譯本於本公司的股份登記處備索。



精益求精

我們環保且高效益的機隊，有助擴大航線網絡及加強航班接駁能力，為乘客提供更多旅遊選擇。



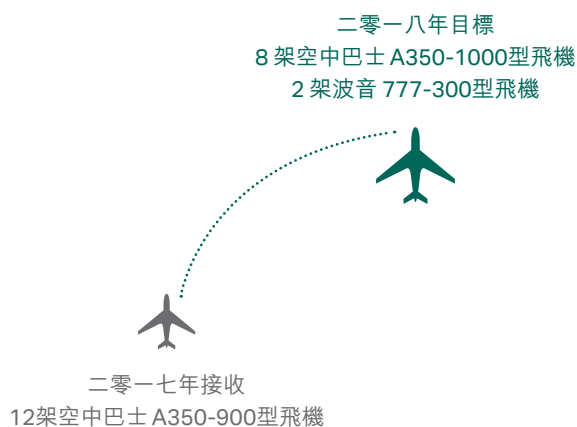
集團財務統計數字

		2017	2016	變幅
業績				
收益	港幣百萬元	97,284	92,751	+4.9%
國泰航空股東應佔虧損	港幣百萬元	(1,259)	(575)	-119.0%
每股虧損	港仙	(32.0)	(14.6)	-119.2%
每股股息	港元	0.05	0.05	-
邊際虧損	%	(1.3)	(0.6)	-0.7個百分點
財務狀況				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	61,101	55,365	+10.4%
借款淨額	港幣百萬元	59,300	49,879	+18.9%
每股股東資金	港元	15.5	14.1	+9.9%
債務淨額股份比例	倍數	0.97	0.90	+0.07倍

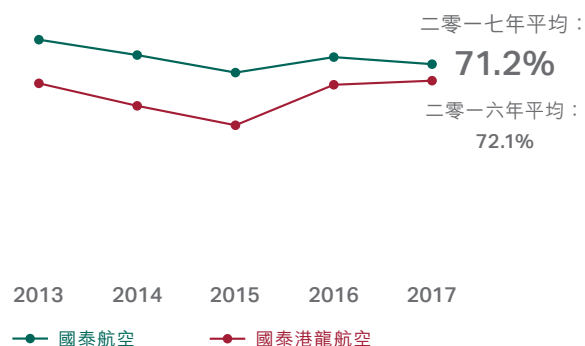
營業統計數字 — 國泰航空及國泰港龍航空

		2017	2016	變幅
可用噸千米數（「可用噸千米」）	百萬	31,439	30,462	+3.2%
可用座位千米數（「可用座位千米」）	百萬	150,138	146,086	+2.8%
可用貨物及郵件噸千米數（「可用貨運噸千米」）	百萬	17,163	16,572	+3.6%
每可用座位千米客運收益	港仙	44.2	45.8	-3.5%
收入乘客運載人次	千位	34,820	34,323	+1.4%
乘客運載率	%	84.4	84.5	-0.1個百分點
乘客收益率	港仙	52.3	54.1	-3.3%
每可用貨運噸千米貨物及郵件收益	港元	1.20	1.03	+16.5%
運載貨物及郵件	千噸	2,056	1,854	+10.9%
貨物及郵件運載率	%	67.8	64.4	+3.4個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.77	1.59	+11.3%
每可用噸千米成本（連燃油）	港元	3.12	3.02	+3.3%
每可用噸千米成本（除燃油）	港元	2.14	2.12	+0.9%
每可用噸千米基本成本（除燃油及未計特殊項目）	港元	2.12	2.12	-
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,775	1,730	+2.6%
飛機使用量	每日時數	12.3	12.2	+0.8%
航班準時表現	%	71.2	72.1	-0.9個百分點
機隊平均機齡	年	9.3	9.1	+2.2%
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	17.7	17.2	+2.9%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	564	565	-0.2%
工傷引致損失工時比率	每一百名等效全職僱員的 工傷數目	3.53	3.12	+13.1%

機隊



航班準時表現



網絡



機場貴賓室



馬可孖羅會提升禮遇



提升會籍積分分制

機上娛樂



乘客可使用 PressReader
閱讀數碼報章及雜誌

綜述

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

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

營運環境

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

附屬及聯屬公司的貢獻令人滿意。

二零一七年的業績受到數項一次性的因素所影響。歐洲委員會發出裁決，指多家國際貨運航空公司（包括國泰航空）於二零零七年前就貨運附加費水平達成的協議觸犯歐洲競爭法，並在三月向國泰航空徵收罰款五千七百一十二萬歐羅（約相等於港幣四億九千八百萬元）。國泰航空已申請撤

銷該項裁決。同月，國航完成發行A股股份，因而令國泰航空的持股量攤薄，港幣二億四千四百萬元已確認為視作出售部分股份的盈利。國泰航空於四月出售所持的中國民航信息網絡股份有限公司股權，因而獲得港幣五億八千六百萬元溢利。

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

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

業務表現

二零一七年的客運收益為港幣六百六十四億零八百萬元，較二零一六年減少百分之零點八。可載客量增加百分之二點八，反映新航線的推出及其他航線的班次增加。運載率下降零點一個百分點至百分之八十四點四。雖然下半年的收益率較上半年提升百分之三點一，但在全年大部分時間仍然受壓，下降百分之三點三至港幣五十二點三仙。

集團的貨運業務於二零一七年受惠於強勁的需求，貨運收益增至港幣二百三十九億零三百萬元，增幅為百分之十九點一。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之三點六，運載率上升三點四個百分點至百分之六十七點八。載貨噸數增加百分之十點九。由於自四月起恢復在香港徵收燃油附加費，加上需求殷切，收益率上升百分之十一點三至港幣一點七元。

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

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

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

香港國際機場的擠塞問題及大中華區的航空管制繼續為集團帶來開支，集團正積極採取更多措施以提升運作的可靠性。

前景

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

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

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

主席

史樂山

香港，二零一八年三月十四日

航空業的根本性結構轉變於二零一七年繼續令旗下航空業務面對充滿挑戰的營運環境。影響表現的因素大致與二零一六年相同，客運市場的可運載量過剩導致我們與其他航空公司之間競爭激烈，並使大部分主要航線的收益率持續受壓。油價上漲，但燃油對沖虧損減少。撇除本年度的一次性特殊項目後，每可用噸千米非燃油成本維持穩定。

二零一七年上半年

根據中期財務報表披露，國泰航空集團於二零一七年上半年錄得虧損港幣二十億五千一百萬元（二零一六年錄得溢利港幣三億五千三百萬元）。二零一七年上半年的可載客量較二零一六年上半年增加百分之一點一，運載率則增加零點二個百分點至百分之八十四點七。客運收益下跌至港幣三百二十一億零五百萬元，跌幅為百分之三點九；收益率下跌至港幣五十一點五仙，跌幅為百分之五點二。貨運業務表現強勁，貨運收益增加百分之十一點七至港幣一百零五億一千五百萬元。國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之二點三，運載率增加四個百分點至百分之六十六點二，而收益率亦增加百分之四點四至港幣一點六六元。

國泰航空展開為期三年的企業轉型計劃，以應付現時航空業所面對的根本性競爭挑戰。該計劃旨在令旗下航空公司更關注並適切回應消費者的訴求，藉此增加收益及控制成本。國泰航空在二零一七年確立了良好的基礎、策略和架構，包括重組總部團隊架構，致力控制成本和提升效益，並委任了新的管理及領導團隊。

二零一七年下半年

國泰航空集團於下半年錄得應佔溢利港幣七億九千二百萬元（二零一六年錄得虧損港幣九億二千八百萬元）。業績反映企業轉型計劃的初步成果、貨運業務表現強勁、美元轉弱以及頭等及商務客艙客運需求有所改善。下半年表現較上半年有所改善，乘客收益率按年下降的速度較上年度顯著放緩。客運收益為港幣三百四十三億零三百萬元，較二零一七年上半年及二零一六年下半年分別上升百分之六點八及百分之二點四。可載客量增加百分之四點四（相對於二零一七年上半年及二零一六年下半年），運載率分別下跌零點七及零點六個百分點（至百分之八十四），而收益率則較二零一七年上半年及二零一六年下半年分別增加百分之三點一及減少百分之一點五（至港幣五十三點一仙）。貨運業務轉趨強勁，貨運收益為港幣一百三十三億八千八百萬

元，較二零一七年上半年及二零一六年下半年分別上升百分之二十七點三及百分之二十五點七。與二零一七年上半年及二零一六年下半年相比，可載貨量分別增加百分之九點一及百分之四點七，運載率分別上升三及二點七個百分點（至百分之六十九點二），收益率分別上升百分之十二及百分之十六點三（至港幣一點八六元）。二零一七年下半年的每可用噸千米基本成本（除燃油及未計特殊項目）與二零一七年上半年及二零一六年下半年比較均告下降。

嶄新發展

- 二零一七年共接收十二架空中巴士 A350-900 型飛機。該型號飛機配備最新的客艙、座椅及娛樂系統，並提供機上網絡接駁服務。我們將於二零一八年開始接收空中巴士 A350-1000 型飛機。
- 位於新加坡機場全新四號客運大樓的國泰航空貴賓室已經啟用。
- 位於香港國際機場的「玲瓏堂」（前稱 G16 貴賓室）在進行翻新工程後將於二零一八年第一季稍後時間重開。
- 波音 777-300ER 型飛機於二零一七年八月開始進行頭等客艙翻新工程。
- 國泰航空及國泰港龍航空的機上娛樂系統已推出更多影音內容。
- 國泰港龍航空在其空中巴士 A320 型飛機上推出新的商務及經濟客艙座椅以及設置無線機上娛樂的計劃於二零一七年五月完成。
- 國泰航空及國泰港龍航空的波音 777 型飛機及空中巴士 A330 型飛機將於二零一八年中開始裝設無線網絡。
- 自助行李託運設施已於布里斯班、倫敦蓋特威克、巴黎、新加坡及多倫多推出；再有十個機場推出行李標籤設施，使提供自助標籤設施的機場增至二十二個。

- 台北航線於十月推出熱食午餐及晚餐。
- 國泰航空網站的網上訂位系統已更新使用界面並提供更多功能。
- 全新網上辦理登機手續服務於二零一七年五月推出。
- 亞洲萬里通流動電話應用程式已作更新，反應更快，應用更方便。

屢獲殊榮

- 國泰航空於二零一七年一月舉行的DesignAir 2016 Awards中，獲頒「最佳新機場貴賓室」獎（獲獎為玉衡堂商務貴賓室）、「最佳航空公司品牌」獎及「最佳特選經濟客艙設計」獎（獲獎為國泰航空A350型特選經濟客艙座位）。
- 二零一七年二月，國泰航空於《Fortune》雜誌全球最具吸引力公司選舉中獲航空公司組別第三名。
- 二零一七年二月，國泰航空於二零一六年空中酒窖大獎中獲頒「最佳頭等艙葡萄酒」及「最佳頭等艙酒單」獎。
- 二零一七年九月，國泰航空於二零一七年TTG旅遊大獎中獲頒「最佳航空公司—商務艙」獎。
- 國泰航空的「玉衡堂」商務貴賓室於二零一七年十月舉行的Surface Travel Awards中獲頒航空類別獎。
- 二零一七年十一月，國泰航空獲網站AirlineRatings.com評為「二零一八年全球十大最佳航空公司」。
- 二零一七年十一月，國泰港龍航空榮獲Business Traveller China《商旅》雜誌大獎的「最佳航空公司經濟艙」獎。
- 二零一八年一月，國泰航空及國泰港龍航空的服務團隊及個別員工在香港優質顧客服務協會舉辦的「二零一七年優質顧客服務大獎」中獲獎。
- 每周四班往返特拉維夫的客運航班於三月開辦，該條以空中巴士A350-900型飛機運作的航線廣受歡迎。該航線於二零一七年九月至十一月間加開航班，以應付季節性的需求。二零一八年將繼續進行季節性加開班次的安排，於二零一八年十月開始的旺季期間每日提供一班航班。
- 我們推出季節性客運航班往返巴塞羅那（二零一七年七月至十月）及基督城（二零一七年十二月至二零一八年二月），該等航線以空中巴士A350-900型飛機運作。巴塞羅那航線將於二零一八年四月擴展為全年航班。
- 我們將於二零一八年三月開辦布魯塞爾航線，於二零一八年六月開辦都柏林航線及於二零一八年九月開辦華盛頓航線。哥本哈根航線及開普敦航線將分別於二零一八年五月至十月間及二零一八年十一月至二零一九年二月間推出季節性航班。
- 我們於二零一七年六月加開班次往返倫敦蓋特威克（由每周四班增至每日一班）及曼徹斯特（由每周四班增至五班）。曼徹斯特航線以空中巴士A350-900型飛機運作，自二零一七年十二月起增至每日一班。
- 由二零一七年十月開始，馬德里航線的班次由每周四班增至五班。
- 巴黎航線的班次於二零一七年十二月開始由每周十班增至十一班，並將於二零一八年夏季作出季節性安排，使每周航班增至十二班。
- 我們由二零一七年三月開始加開航班往返波士頓（由每周四班增至每日一班）及溫哥華（由每周十四班增至十七班）。
- 為應付季節性的需求，多倫多航線於二零一七年六月底至九月初每周加開四班航班（增至每日兩班）。
- 由二零一七年十月開始，三藩市航線的班次將增至每日三班（每周加開四班），而洛杉磯航線則由每日四班減至三班。
- 我們由二零一七年七月開始加開航班往返河內（由每周十班增至十二班）及胡志明市（由每周十八班增至十九班）。
- 由二零一七年七月開始，阿德萊德航線於每年七月至翌年三月增至每周提供五班航班。

發展空運樞紐

- 二零一七年國泰航空及國泰港龍航空的可載客量較二零一六年增加百分之二點八，反映特拉維夫、巴塞羅那及基督城航線的推出及部分現有航線的班次增加。國泰航空的可載客量增加百分之一點六，而國泰港龍航空的可載客量亦增加百分之十二。

- 每周四班經開恩茲前往布里斯班的航班於二零一七年十月至二零一八年三月間，改由前往該兩個城市的直航航班取代。布里斯班航線轉為每周提供十一班航班，而開恩茲航線則轉為每周提供三班航班。
- 馬累航線於二零一七年十二月至二零一八年二月間加開班次，由每周四班增至五班，以應付季節性的需求。
- 每日一班往返布里斯班的直航航班於二零一七年三月以空中巴士A350-900型飛機運作，以增加該航線的可載客量。
- 墨爾本航線於二零一七年三月增加可載客量，把原本以空中巴士A330-300型飛機運作的每日三班航班中的兩班開始以較大型的飛機運作，其中一班以波音777-300ER型飛機運作，另一班以空中巴士A350-900型飛機運作。於二零一七／八年冬季期間，第三班往返墨爾本的每日航班以空中巴士A350-900型飛機取代空中巴士A330-300型飛機運作。
- 自二零一七年十月起，三藩市航線其中一班每日航班開始以空中巴士A350-900型飛機取代波音777-300ER型飛機運作，珀斯航線的每日航班及墨爾本航線其餘一班由空中巴士A330-300型飛機運作的每日航班開始以空中巴士A350-900型飛機運作，而悉尼航線亦再有一班每日航班開始以波音777-300ER型飛機取代空中巴士A330-300型飛機運作。
- 孟買航線於二零一七年十月增加可載客量，該航線的每日航班開始以波音777-300ER型飛機取代空中巴士A330-300型飛機運作。
- 德里貨運航線的班次於二零一七年三月由每周四班增至五班。
- 真奈貨運航線的班次於二零一七年六月由每周四班增至六班。
- 二零一七年九月，河內航線的貨運航班由每周六班增至七班，而俄勒岡州波特蘭貨運航線亦由每周兩班增至三班。俄勒岡州波特蘭航線於二零一六年十一月開辦。
- 我們於二零一七年六月以濕租方式向阿特拉斯航空全球控股公司租用兩架波音747-8F型貨機，藉此增加前往美洲及印度的貨運班次。
- 利雅得航線於二零一七年三月停辦。

- 於二零一七年十月，往來台北及福岡的航線停辦，而往來台北及東京成田機場的航線則加開每日第二班航班。
- 國泰港龍航空於二零一八年一月開辦往返南寧的航班。
- 國泰港龍航空於二零一八年三月開辦每周四班往返濟南的航班。
- 國泰港龍航空現時每日提供四班前往吉隆坡的航班，此航線過往由國泰航空營運。
- 國泰港龍航空往返東京羽田機場的航班於二零一七年十月暫時停辦，於二零一八年三月復航。

機隊發展

- 於二零一七年十二月三十一日，國泰航空運作一百四十九架飛機，國泰港龍航空運作四十七架飛機，而華民航空則運作十二架飛機（集團合共運作二百零八架飛機）。集團已訂購七十九架新飛機，由現時至二零二四年間陸續接收。
- 我們於二零一七年接收十二架空中巴士A350-900型飛機。
- 我們將於二零一八年開始接收空中巴士A350-1000型飛機（比空中巴士A350-900型飛機具有較長的航程和較大的可運載量），預計於二零二一年底前共有二十架該型號飛機投入服務。
- 旗下最後四架空中巴士A340-300型飛機及兩架波音747-400BCF型改裝貨機於二零一七年退役。
- 國泰航空四架空中巴士A330-300型飛機於二零一七年租予國泰港龍航空。

合作夥伴

- 國泰航空與加拿大航空於二零一七年一月簽訂代號共享及飛行常客計劃協議，國泰航空的「CX」代號已附加於加拿大航空若干加拿大國內航班，而加拿大航空的「AC」代號則已附加於國泰航空及國泰港龍航空前往東南亞的若干航班。
- 國泰航空於二零一七年四月與德國漢莎航空集團簽訂代號共享及飛行常客計劃協議。根據協議，國泰航空將其代號共享網絡伸延至更多歐洲大陸航點。

- 國泰航空於二零一七年五月與「寰宇一家」夥伴成員西班牙國家航空公司簽訂代號共享協議，協議涵蓋西班牙國家航空往來馬德里至阿利坎特、巴塞羅那、畢爾包、帕爾馬、華倫西亞及里斯本的航班。
- 國泰航空於二零一七年七月與蒙古航空簽訂代號共享協議。根據協議，國泰航空的「CX」代號已附加於蒙古航空往來香港及烏蘭巴托的航班，而蒙古航空的「OM」代號亦已附加於國泰航空往來香港至布里斯班、墨爾本、珀斯、新加坡及悉尼的若干航班。
- 柏林航空於二零一七年十月退出「寰宇一家」。
- 國泰航空與斐濟航空於二零一七年十二月進一步擴展代號共享協議。根據協議，國泰航空的「CX」代號已附加於斐濟航空往來奧克蘭及楠迪的航班，而斐濟航空的「FJ」代號亦已附加於國泰航空往來香港至曼谷及新加坡的若干航班。
- 國泰港龍航空與深圳航空於二零一七年七月進一步擴展代號共享協議。深圳航空的「ZH」代號已附加於國泰港龍航空往來香港至南京及西安的航班。深圳航空亦與亞洲萬里通訂立飛行常客計劃協議，該協議涵蓋中國內地的國內航班及往來中國內地至香港、澳門及台灣的航班。
- 國泰航空與德國漢莎貨運訂立的商務合作協議中有關香港往歐洲的貨運航線於二零一七年二月生效，而有關歐洲往香港的航線將於二零一八年第三季生效。

機隊資料*

飛機類型	於二零一七年十二月三十一日各機隊的數目				已確實訂購架數			營業租賃期滿架數							'24及之後
	租賃			總數	'18	'19	'20及之後	總數	'18	'19	'20	'21	'22	'23	
	擁有	籌資	營業												
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	20	11	6	37					3 ^(a)	1	2				
A350-900	16	4	2	22		2	4	6 ^(b)							2
A350-1000					8	4	8	20 ^(b)							
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機	3	11		14											
777-200	5			5											
777-300	12			12	2	3		5 ^(c)							
777-300ER	19	11	23	53					1	2		5	4	2	9
777-9X							21	21							
總數	75	43	31	149	10	9	33	52	4	3	2	5	4	2	11
由國泰港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		10	15						1	3	3	3		
A321-200	2		6	8							1	2	2	1	
A321-200neo							32	32 ^(b)							
A330-300	10		14 ^(d)	24					2	3	2	2	4		1
總數	17		30	47			32	32	2	4	6	7	9	1	1
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機	2	1	7	10					7						
747-400BCF 貨機			2 ^(d)	2					2						
總數	2	1	9	12					9						
總數合計	94	44	70 ^(d)	208	10	9	65	84	15	7	8	12	13	3	12

* 二零一七年十二月三十一日後的飛機變動並不反映於機隊資料內。

(a) 一架空中巴士 A330-300 型飛機的營業租賃期於二零一八年一月屆滿，該飛機於二零一八年二月撤出機隊。

(b) 我們於二零一七年九月與空中巴士公司達成協議，同意購買三十二架新空中巴士 A321-200neo 型飛機（於二零二零年後接收），以及由現時訂購六架空中巴士 A350-1000 型飛機改為訂購六架較小型的空中巴士 A350-900 型飛機（於二零一九年及二零二零年接收），並將五架空中巴士 A350-1000 型飛機的接收時間從二零二零年推延至二零二一年。

(c) 五架波音 777-300 型二手飛機將於二零一八年開始陸續接收。

(d) 在七十架以營業租賃方式持有的飛機中，六十二架是向第三方租用，其餘八架該等飛機（一架波音 747-400BCF 型貨機及七架空中巴士 A330-300 型飛機）為集團內部租用。

其他附屬及聯屬公司回顧

二零一七年應佔其他附屬及聯屬公司溢利由港幣二十七億八千八百萬元增加至港幣三十億四千四百萬元，增幅為百分之九點二，主要反映聯屬公司中國國際貨運航空公司表現強勁，其業績因貨運需求殷切而受惠。附屬及聯屬公司的表現及業務回顧如下：

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。
- 華民航空營運三架公司擁有的空中巴士A300-600F型貨機、七架以乾租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機及兩架以乾租方式向國泰航空租用的波音747-400BCF型改裝貨機，並營運一架以濕租方式租用的波音767-300型貨機。
- 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）為百分之八十五。
- 以可用噸千米計算的可載貨量較二零一六年減少百分之二至七億六千二百萬，運載率上升一點六個百分點至百分之六十六點九，收入噸千米增加百分之零點四至五億一千萬。
- 華民航空於二零一七年錄得的溢利高於二零一六年。
- 華民航空於十一月同意與DHL International就八架空中巴士A300-600F型貨機及相關設備訂立售後回租交易，其中五項交易於二零一七年完成，三項將於二零一八年

完成。國泰航空與DHL International訂立了一份協議，根據協議，國泰航空將於二零一八年底向DHL International購入尚未持有的華民航空四成股份，使華民航空成為國泰航空的全資附屬公司。華民航空將根據與DHL International新訂的包板協議（自二零一九年一月一日起的初始期限為十五年），繼續為DHL International營運約定貨運航線網絡前往亞洲航點。

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。現有會員超過一千萬人。
- 因營業額增加，亞洲萬里通於二零一七年的溢利較二零一六年為高。

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五十家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零一七年生產三千零三十萬份機餐及處理七萬四千班航班（即平均每日八萬三千份機餐及二百零三班航班，較二零一六年分別上升百分之零點三及百分之一點五）。
- 可提供百分之四十額外容量的擴建設施，於二零一七年五月投入運作。
- 收益因營業額增加而提升，惟因員工成本上升及與擴建設施相關的額外折舊，導致國泰航空飲食服務於二零一七年的除稅後溢利下跌。
- 海外航空飲食設施的溢利較上年度為高。

國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）

- 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。
- 國泰航空服務於二零一七年底為十七家航空公司提供貨物處理服務。二零一七年增添三家航空公司客戶。
- 國泰航空服務於二零一七年共處理二百一十萬噸貨物，其中百分之四十七點八為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之三十四點四及百分之十七點八。
- 由於現有客戶營業額增加、客戶數目增加及有效管理營業成本，二零一七年的財務業績較二零一六年為佳。

香港機場地勤服務有限公司（「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，現時為國泰航空及國泰港龍航空等共二十一家航空公司提供地勤服務。
- 二零一七年，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四十一及百分之二十。
- 二零一七年使用地勤服務的航班增加百分之二點八，而使用停機坪服務的航班數目變化不大。
- 二零一七年的營運表現及財務業績有所改善。

中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空於二零一七年十二月三十一日持有其百分之十八點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。二零一七年三月，國泰航空於國航所持的百分之二十點一三股權因國航發行A股新股而被攤薄。

- 於二零一七年十二月三十一日，國航營運三百零三條國內航線及一百一十七條國際（包括區內）航線，前往四十個國家及地區，包括六十六個海外城市、三個區內城市及一百一十六個國內城市。
- 我們委派代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理應佔國航的業績。
- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一七年度的集團業績包括國航截至二零一七年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一七年十月一日至二零一七年十二月三十一日期間的任何已知會重大事項或交易作出調整。
- 截至二零一七年九月三十日止十二個月，國航的基本業績較截至二零一六年九月三十日止十二個月有所提升。

中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）

- 國貨航是中國內地提供貨運服務的主要公司，國泰航空持有其股本及經濟權益。該公司的總部設於北京，但以上海浦東為主要營運基地。
- 於二零一七年十二月三十一日，國貨航營運十五架貨機，提供貨運航班前往十個國內城市及十二個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫逾一百九十個目的地。
- 由於貨運市場情況顯著改善，國貨航於二零一七年的財務業績遠勝二零一六年。貨運收益率大幅上升，加上美元借款錄得未變現滙兌盈利，將營業成本增加（反映油價上升）的影響抵銷有餘。



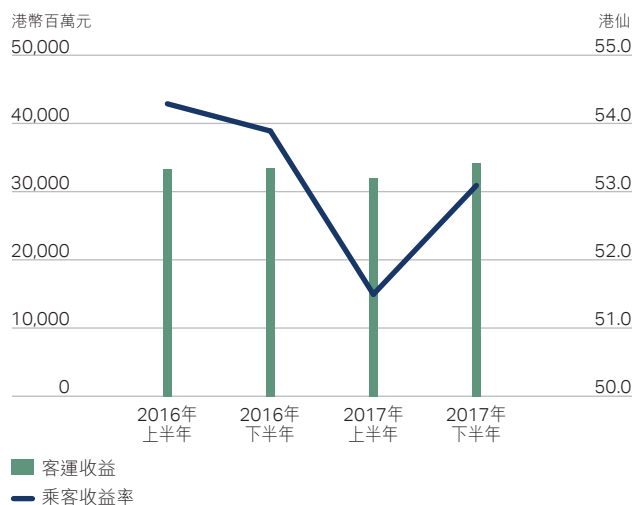


以客為尊

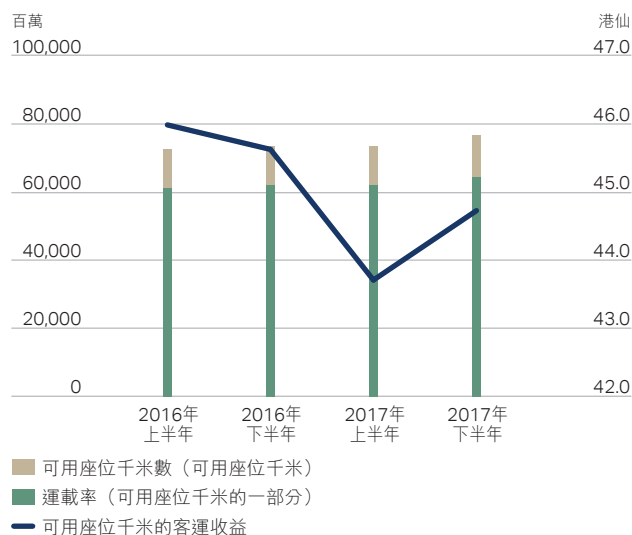
我們著重聆聽乘客的意見，並且不斷提升地勤及航機上的產品和服務質素，讓乘客享受翱翔人生。

國泰航空及國泰港龍航空於二零一七年合共載客三千四百八十萬人次，較二零一六年度增加百分之一點四。收益減少百分之零點八至港幣六百六十四億零八百萬元，運載率下跌零點一個百分點至百分之八十四點四。可載客量增加百分之二點八，反映新航線（特拉維夫、巴塞羅那及基督城）的推出及其他航線的班次增加。收益率下跌百分之三點三至港幣五十二點三仙。客運業務於二零一七年繼續面對嚴峻的經營環境，業績表現受到多種因素的不利影響，其中最重要的因素是與其他航空公司之間的競爭激烈。其他航空公司增加可載客量，往來中國內地及國際航點之間的直航航班增加，而廉價航空公司帶來的競爭亦告加劇。北美、西南太平洋及韓國航線表現疲弱。頭等及商務客艙需求殷切，抵銷了經濟客艙收益率的部分降幅。下半年的整體收益率較上半年上升百分之三點一。油價上升，儘管燃油對沖虧損（大部分是在油價遠高於二零一七年水平時進行對沖而產生）已告減少。

客運收益及收益率趨勢



可載客量、運載率及效益



二零一七年國泰航空及國泰港龍航空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
	2017	2016	變幅	2017	2016	變幅	變幅
印度、中東及斯里蘭卡	8,454	9,172	-7.8%	82.8	79.3	+3.5個百分點	-1.4%
西南太平洋及南非	20,502	19,702	+4.1%	84.8	87.8	-3.0個百分點	-3.2%
東南亞	21,054	21,151	-0.5%	84.0	84.2	-0.2個百分點	-2.9%
歐洲	28,957	25,958	+11.6%	87.5	86.6	+0.9個百分點	-2.7%
北亞	30,764	30,802	-0.1%	81.0	79.5	+1.5個百分點	-2.8%
北美	40,407	39,301	+2.8%	85.0	86.8	-1.8個百分點	-5.0%
整體	150,138	146,086	+2.8%	84.4	84.5	-0.1個百分點	-3.3%

首要市場 — 香港及珠江三角洲

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

印度、中東及斯里蘭卡

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

西南太平洋及南非

- 西南太平洋航線的表現遜於預期，需求疲弱。中國內地、香港和澳洲的航空公司提供的可載客量增加，對收益率及過境旅客人次構成壓力。
- 往返基督城的季節性客運航班於二零一七年十二月開辦（至二零一八年二月）。
- 開普敦航線將於二零一八年十一月至二零一九年二月間推出每周三班季節性航班。
- 由二零一七年七月開始，阿德萊德航線於每年七月至翌年三月增至每周提供五班航班。

- 每周四班經開恩茲前往布里斯班的航班於二零一七年十月至二零一八年三月間，改由前往該兩個城市的直航航班取代。布里斯班航線轉為每周提供十一班航班，開恩茲航線轉為每周提供三班航班。
- 每日一班前往布里斯班的直航航班於二零一七年三月以空中巴士 A350-900 型飛機運作，以增加該航線的可載客量。
- 墨爾本航線於二零一七年三月增加可載客量，把原本以空中巴士 A330-300 型飛機運作的每日三班航班中的兩班開始以較大型的飛機運作，其中一班以波音 777-300ER 型飛機運作，另一班以空中巴士 A350-900 型飛機運作。於二零一七／八年冬季期間，第三班往返墨爾本的每日航班以空中巴士 A350-900 型飛機取代空中巴士 A330-300 型飛機運作。

東南亞

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

歐洲

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

北亞

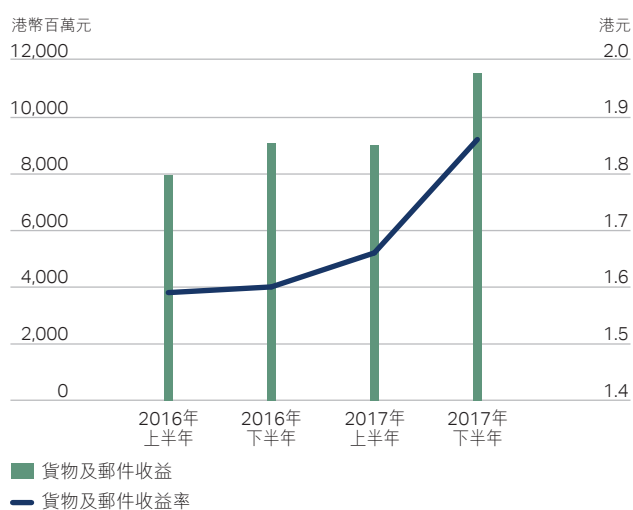
- 二零一七年下半年往返中國內地及台灣的客運量增加，使中國內地及台灣航線的表現有所改善。
- 二零一七年初前往東北亞的旅遊需求殷切，但中國內地與南韓之間的政治局勢在第二季及第三季轉趨緊張，影響前往南韓的機位需求。
- 二零一七年十月，往來台北及福岡的航線停辦，而往來台北及東京成田機場的航線則加開每日第二班航班。
- 國泰港龍航空於二零一八年一月開辦每周四班往返南寧的航班。
- 國泰港龍航空於二零一八年三月開辦每周四班往返濟南的航班。
- 國泰港龍航空往返東京羽田機場的航班於二零一七年十月暫時停辦，於二零一八年三月復航。

北美

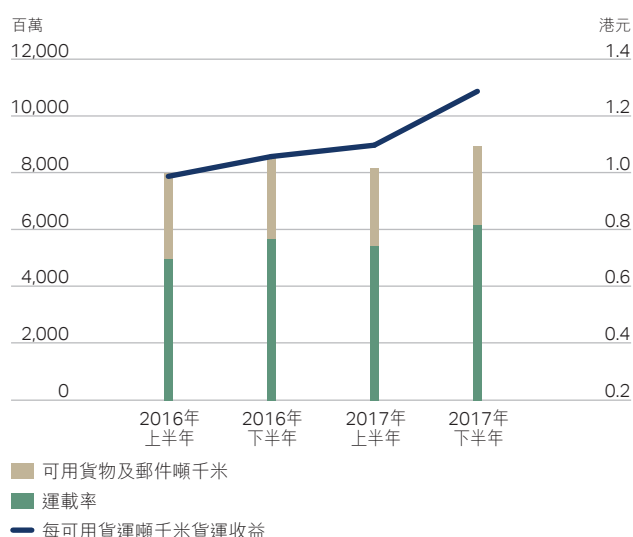
- 前往美國的經濟客艙需求疲弱，但頭等及商務客艙需求回升。
- 前往加拿大的航線競爭加劇，對收益率構成壓力，尤以表現較弱的季節為甚，溫哥華航線所受的影響較多倫多航線為甚。
- 我們自二零一七年三月開始加開班次往返波士頓（由每周四班增至每日一班）及溫哥華（由每周十四班增至十七班）。
- 為應付季節性的需求，多倫多航線於二零一七年六月底至九月初每周加開四班航班（增至每日兩班）。
- 每周四班往返華盛頓的航班將於二零一八年九月開辦。
- 由二零一七年十月開始，三藩市航線的班次增至每日三班（每周加開四班），而洛杉磯航線則由每日四班減至三班。為應付季節性的需求，洛杉磯航線於二零一七年十二月至二零一八年一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

國泰航空及國泰港龍航空於二零一七年合共運載二百一十萬噸貨物及郵件，較二零一六年增加百分之十點九。國泰航空及國泰港龍航空的貨運收益為港幣二百零五億五千三百萬元，較上年度增加百分之二十點七，反映需求增加及開始在香港重新徵收燃油附加費。收益率上升百分之十一點三至港幣一點七七元。市場全年暢旺。來自中國內地的出口貨運需求強勁，南亞、中東、非洲及亞洲區內航線的貨運量亦有所增長。

貨運收益及收益率趨勢



可載貨量、運載率及效益



二零一七年國泰航空及國泰港龍航空貨運服務的可用貨物及郵件噸千米數（「可用貨運噸千米」）、運載率及收益率如下：

	可用貨運噸千米 (百萬)			運載率 (%)			收益率
	2017	2016	變幅	2017	2016	變幅	變幅
國泰航空及國泰港龍航空	17,163	16,572	+3.6%	67.8	64.4	+3.4個百分點	+11.3%

- 二零一七年全年貨運需求強勁，載貨噸數的增長較可載貨量的增長為快。由於在香港恢復徵收燃油附加費（自四月起），加上中國內地的出口需求強勁，令收益率受惠。
- 國泰航空與德國漢莎貨運訂立的商務合作協議中有關香港往歐洲的貨運航線於二零一七年二月生效，而有關歐洲往香港的航線將於二零一八年第三季生效。
- 我們於二零一七年六月以濕租方式向阿特拉斯航空全球控股公司租用兩架波音747-8F型貨機，藉此增加前往美洲及印度的貨運班次。
- 二零一七年下半年中國內地的出口貨運表現非常強勁，尤以泛太平洋航線為甚。
- 運往中國內地的易變壞物品貨運需求有所增加。

- 往來印度次大陸的貨運需求殷切。
- 二零一七年亞洲區內的貨運需求較二零一六年顯著強勁，尤其是新鮮貨品、郵件及電子商貿物品。
- 聯運安排使往來南美的貨運量大幅增長。
- 歐洲航線表現有所改善，藥品的貨運量增加，令收益率受惠。
- 德里貨運航線的班次於二零一七年三月由每周四班增至五班。
- 真奈貨運航線的班次於二零一七年六月由每周四班增至六班。
- 二零一七年九月，河內航線的貨運航班由每周六班增至七班，而俄勒岡州波特蘭貨運航線亦由每周兩班增至三班。俄勒岡州波特蘭航線於二零一六年十一月開辦。
- 我們於二零一七年四月開始重新在香港徵收燃油附加費。
- 兩架波音747-400BCF型改裝貨機於二零一七年退役。
- 國泰航空服務的貨運站於二零一七年處理二百一十萬噸貨物，增幅為百分之十六點七。該貨運站為國泰航空、國泰港龍航空、華民航空及其他十四家航空公司處理貨物。
- 國泰航空服務及香港機場地勤服務於二零一七年十月取得獨立醫藥物流驗證中心認證。

飛行常客獎勵計劃

馬可孖羅會

- 馬可孖羅會為國泰航空及國泰港龍航空的飛行常客提供各種會員優惠及服務。
- 馬可孖羅會會員為國泰航空及國泰港龍航空帶來的收益佔總收益近四分之一。
- 會員積分乃根據客艙級別、票價級別及航程距離計算。由二零一七年十二月開始，搭乘某些票價級別的機位可賺取更多積分。
- 銀卡（及以上級別）會員乘搭國泰航空或國泰港龍航空時可無限次使用機場貴賓室，而所有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，全球現有逾一千萬名會員及逾七百家夥伴機構，包括二十七家航空公司、逾一百五十個酒店品牌及不同的食肆和零售商舖。
- 二零一七年，亞洲萬里通會員兌換國泰航空及國泰港龍航空機位的數量增加百分之十。
- 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第一百零九頁會計政策第20項作出撥備。

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

航空業的根本性結構轉變於二零一七年繼續令旗下航空業務面對充滿挑戰的營運環境。影響表現的因素大致與二零一六年相同，客運市場的可運載量過剩導致我們與其他航空公司之間競爭激烈，並使大部分主要航線的收益率持續受壓。油價上漲，但燃油對沖虧損減少。企業轉型計劃的正面成果於年內後期開始顯現，集團業務亦受惠於貨運業務表現強勁、美元轉弱以及頭等及商務客艙需求改善。二零一七年下半年錄得的航空公司虧損較二零一七年上半年及二零一六年下半年為低。

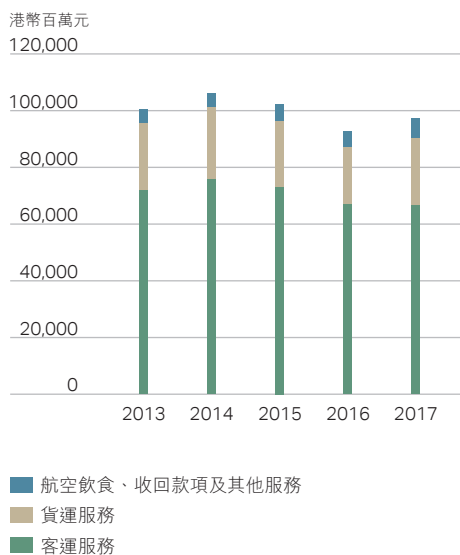
來自集團附屬及聯屬公司的貢獻令人滿意。

收益

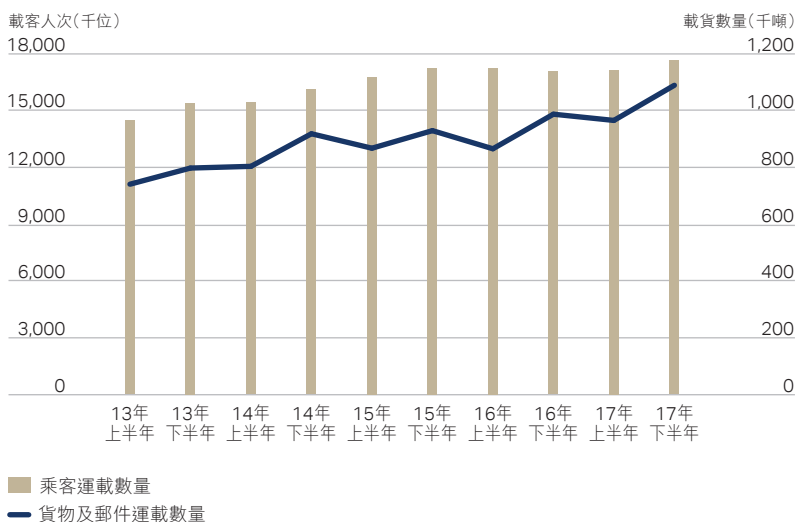
	集團		國泰航空及國泰港龍航空	
	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
客運服務	66,408	66,926	66,408	66,926
貨運服務	23,903	20,063	20,553	17,024
航空飲食、收回款項及其他服務	6,973	5,762	6,050	5,067
收益總額	97,284	92,751	93,011	89,017

- 集團於二零一七年的收益較二零一六年增加百分之四點九。

收益



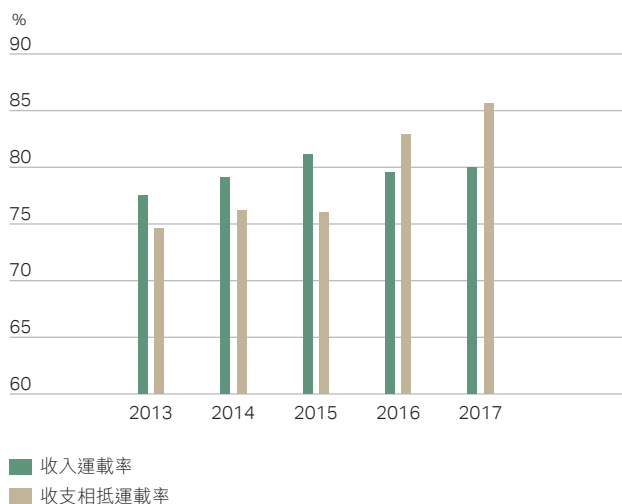
國泰航空及國泰港龍航空：乘客及貨物運載數量



國泰航空及國泰港龍航空

- 客運收益減少百分之零點八至港幣六百六十四億零八百萬元。收入乘客運載人次增加百分之一點四至三千四百八十萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之二點六。
- 乘客運載率下降零點一個百分點至百分之八十四點四，而可用座位千米數則增加百分之二點八。
- 乘客收益率下降百分之三點三至港幣五十二點三仙。
- 頭等及商務客艙收益增加百分之三，而運載率則由百分之七十三點二上升至百分之七十四點九。
- 特選經濟客艙及經濟客艙收益減少百分之二點六，而運載率則由百分之八十六點五下降至百分之八十六。
- 貨運收益增加百分之二十點七至港幣二百零五億五千三百萬元，可載貨量增加百分之三點六。
- 貨物運載率上升三點四個百分點，貨物收益率上升百分之十一點三至港幣一點七元。
- 收入運載率上升零點五個百分點至百分之八十，而收支相抵運載率則為百分之八十五點六。

國泰航空及國泰港龍航空： 收入及收支相抵運載率



- 收益率及運載率轉變對全年收益的影響如下：

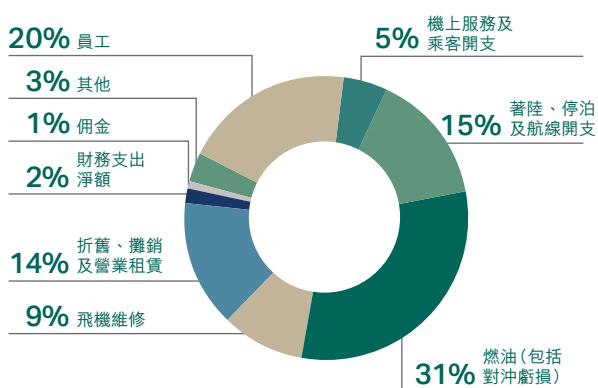
	港幣百萬元
假設乘客運載率增加一個百分點	785
假設貨物及郵件運載率增加一個百分點	303
假設乘客收益率增加港幣一仙	1,267
假設貨物及郵件收益率增加港幣一仙	116

營業開支

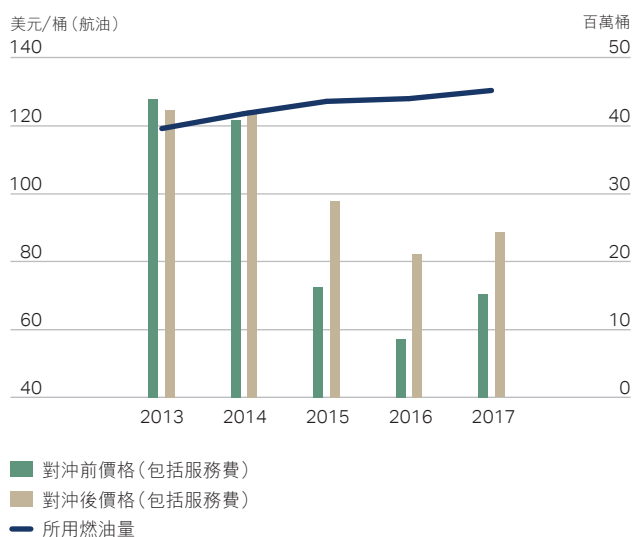
	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	變幅	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	變幅
員工	19,962	19,770	+1.0%	17,708	17,607	+0.6%
機上服務及乘客開支	4,996	4,734	+5.5%	4,996	4,734	+5.5%
著陸、停泊及航線開支	15,225	14,985	+1.6%	14,830	14,704	+0.9%
燃油（包括對沖虧損）	31,112	27,953	+11.3%	30,619	27,551	+11.1%
飛機維修	9,607	8,856	+8.5%	9,221	8,453	+9.1%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

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

集團營業開支總額



集團燃油價格及耗用量



國泰航空及國泰港龍航空營業業績分析

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

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

航空公司的除稅前虧損(包括特殊項目)變動分析如下：

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

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

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

- 二零一七年的耗油量為四千五百一十萬桶（二零一六年：四千三百九十萬桶），增幅為百分之二點七，而可運載量的增幅則為百分之三點二。
- 於二零一七年十二月三十一日，集團的燃油對沖風險列於下圖：

燃油對沖風險



- 集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的油價風險。集團使用在經濟學上相等於期貨合約的燃油衍生工具以達致所想的對沖持倉。上圖顯示在某些布蘭特行使價位時對沖交易所覆蓋的預期按年耗油量的預測百分比。
- 集團並不是對油價進行投機炒賣，但利用對沖管理油價上漲的風險，從而控制燃油成本。對沖本身並非毫無風險，而策略是不作百分之百的對沖。二零一八年的對沖持倉量及二零一九年部分持倉量反映在進行對沖時的若干假設，但二零一五年油價急劇下滑，令這些假設不再成立，因而產生所錄得並已公開披露的燃油對沖虧損。集團不作對沖的燃油需求部分會因油價下跌而受惠，但受惠程度不及其他沒有進行對沖或對沖規模較小的航空公司。

稅項

- 稅項支出減少港幣一億八千九百萬元，為港幣三億零八百萬元，主要是由於未來稅項抵免增加使遞延稅項資產增加。

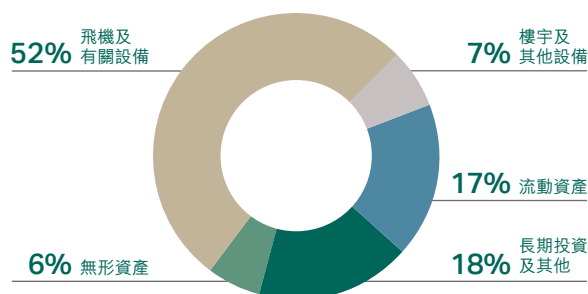
股息

- 建議派發中期股息港幣一億九千七百萬元，負股息倍數為六點四倍。
- 二零一七年的每股股息為港幣零點零五元（二零一六年：港幣零點零五元）。

資產

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

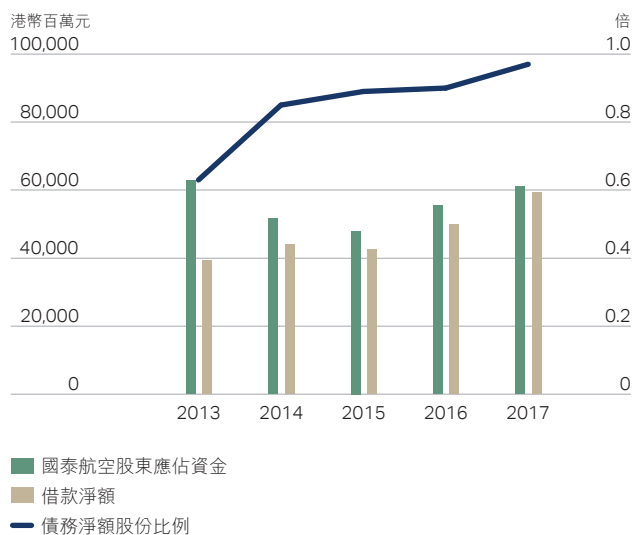
資產總值



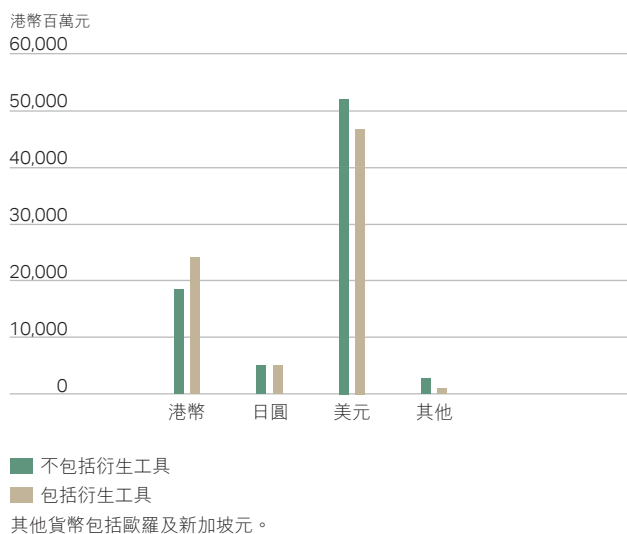
借款及資本

- 借款由二零一六年底的港幣七百零一億六千九百萬元增加百分之十一點七至二零一七年底的港幣七百八十三億九千四百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，並須於二零二九年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之四十六點六現為定息借款。
- 流動資金減少百分之五點九至港幣一百九十億九千四百萬元，其中百分之七十點二以美元計算。
- 借款淨額（扣除流動資金）增加百分之十八點九至港幣五百九十三億元。
- 國泰航空股東應佔資金增加百分之十點四至港幣六百一十一億零一百萬元，原因是本年度主要來自營運業務（從現金流量對沖儲備作出的虧損前撥回）、附屬公司及聯屬公司的正貢獻。海外業務兌換貨幣的滙兌盈利被年內確認的現金流量對沖虧損局部抵銷。
- 債務淨額股份比例由零點九倍增至零點九七倍。

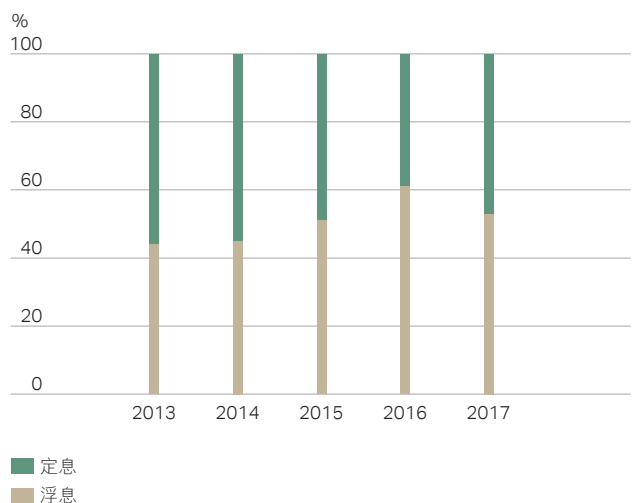
債務淨額及股本



包括衍生工具前後的借款額



借款額的利息安排比例（包括衍生工具）



可持續發展

集團秉持可持續發展的原則，在作出商業決策時會考慮到環境及社會方面的因素。我們遵守有關環境及社會的條例，以及在環境及社會事宜上向僱員灌輸有關知識、吸引其他人士參與其中及設定相關目標，這是集團一貫的政策。集團鼓勵員工緩解或減低其決策對環境及社會帶來的影響。

集團運作的環境管理系統獲ISO14001認證，該系統每年進行外部審核一次、內部審核兩次，藉此尋求改進的機會。

集團致力關懷業務所在的社區，並讓僱員參與其中。

僱員是集團其中一項最大資產。集團對僱員的卓越服務深感自豪，致力為僱員提供最理想的工作及職業發展環境，以便吸引、培訓及保留最優秀的人才。

表現資料

		2017	2016	變幅
環境				
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	17.7	17.2	+2.9%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	564	565	-0.2%
耗電量	兆瓦時	40,923	42,001	-2.6%
紙張耗用量（辦公室）	噸	181	196	-7.7%
紙張回收量（辦公室及機上）	噸	1,804	1,931	-6.6%
金屬回收量（辦公室及機上）	千克	39,634	42,326	-6.4%
塑料回收量（辦公室及機上）	千克	37,124	44,800	-17.1%
僱員				
僱員總數	人數	26,029	26,674	-2.4%
按地域劃分				
香港	%	73.8	72.9	+0.9個百分點
外站	%	26.2	27.1	-0.9個百分點
按僱用類別劃分				
機組人員	%	15.1	14.6	+0.5個百分點
機艙服務員	%	47.3	45.8	+1.5個百分點
地勤人員	%	37.6	39.6	-2.0個百分點
按性別劃分				
女性	%	61.3	61.3	-
男性	%	38.7	38.7	-

國泰航空及國泰港龍航空的數據均已呈列。詳細資料將載於二零一七年《國泰航空可持續發展報告》（網址：www.cathaypacific.com/sdreport）。

二零一七年的獎項及肯定

- 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」氣候變化意見調查作出回應。
- 國泰航空於二零一七年五月獲「香港環境卓越大獎」交通及物流業界別金獎。

二零一七年摘要

環境

- 國泰航空參與國際民航組織的專責小組，該小組引領航空業界就達成公平、公正和有效的全球排放協議制定相關建議。
- 國泰航空跟參與制定氣候變化及航空政策的監管機構及團體（國際航空運輸協會環境委員會、可持續航空燃料使用者組織、可持續生物燃料圓桌會議及亞太航空公司協會）保持溝通，目的是加強各界對氣候變化問題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 集團根據歐盟排放交易計劃的規定，由外聘核數師於二零一八年一月滙報旗下歐洲內部航班於二零一七年的排放數據，並於二零一八年二月向英國環境部提交排放報告。
- 二零一七年集團所有空中巴士A350-900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。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司一直與本地非牟利機構樂餉社及惜食堂合作，提供食物予香港慈善機構以分配給有需要的人士。樂餉社收集國泰航空來港航機上未開啟的食物，而惜食堂則收集國泰航空飲食服務廚房內未用及剩餘的食物。於二零一七年捐贈的剩餘食物超過二百六十噸。
- 國泰航空於二零一七年三月參與世界自然基金會一年一度的「地球一小時」活動，關掉轄下樓宇及置於國泰城外的廣告牌的所有非必要燈光。
- 已退役的空中巴士A340型飛機現以PAMELA（空中巴士公司處理報廢飛機的先進管理流程）程序處理，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。
- 國泰航空於二零一七年十一月獲香港管理專業協會頒發「2016/17香港可持續發展獎—卓越獎」。
- 我們特別安排在員工電影放映晚會播放紀錄片《A Plastic Ocean》，以提升公司內部對單次使用塑料的意識。
- 二零一七年可持續發展報告將於二零一八年七月發佈，登載於www.cathaypacific.com/sdreport。

回饋社會

- 香港特別行政區財政司司長陳茂波於二零一七年五月為國泰航空舉辦的社區飛行活動擔任主禮嘉賓，該活動特別招待二百三十名來自香港基層家庭的市民乘坐波音777-300型客機作九十分鐘的飛行旅程。參加者大部分從來沒有乘搭飛機的經驗。
- 我們於二零一七年十月舉辦二十四小時的「Hackathon」，足證國泰航空致力推動創新，以新的行動改善乘客服務及提升營運效益。
- 國泰航空透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。乘客於二零一六年捐出港幣一千三百二十萬元幫助世界各地的弱勢兒童改善生活。該計劃自一九九一年成立以來已籌得逾港幣一億七千六百萬元。

- 「零錢布施」計劃的部分善款撥捐「國泰愛心兒童輪椅庫」，其善款為患有神經肌肉病變的兒童提供經特別改裝的輪椅。輪椅庫自成立以來已籌得逾港幣一千六百八十萬元，約五百四十名兒童受惠。
- 十名國泰航空員工於二零一七年二月前赴印度，另外十名國泰航空員工於二零一七年六月前赴緬甸，視察「零錢布施」善款的運用情況。
- 由約一千六百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會話水平。國泰航空義工隊於二零一七年奉獻逾六百二十小時的義務工作以支持本地社群。
- 我們安排各界參觀位於香港國際機場的總部，二零一七年接待了近一萬三千八百四十名訪客。
- 國泰港龍航空於二零一七年四月為一百七十名青年舉辦有關航空業的職業工作坊。
- 「國泰港龍航空飛行證書計劃」由國泰港龍航空與香港航空青年團及香港童軍總會合辦，參加者可獲得有關香港航空業的第一手知識，並由國泰港龍航空的飛行員給予個人指導。二零一七年，國泰港龍飛行員在九個月內為二十八名參加者提供個人指導。至今修畢該計劃的參加者逾二百七十人，其中約四成畢業學員已投身航空相關行業。
- 二零一七年，國泰航空的見習機師培訓計劃共有六十名學員畢業，國泰港龍航空的見習機師培訓計劃則有十二名學員畢業。
- 國泰航空在二零一七年五月重組總部團隊架構及委任新的管理團隊，作為為期三年的企業轉型計劃的部分措施。所有被裁減的員工可獲得離職補償，包括最多十二個月的薪金和延長的員工醫療福利。
- 國泰航空已推出一項見習生計劃，供修讀資訊科技的非應屆畢業大學生參與。
- 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。

對僱員的承擔

- 於二零一七年十二月三十一日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬二千七百名員工，其中約二萬五千六百人為在港員工。國泰航空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。
- 國泰航空於二零一七年招聘約八百七十名員工，包括近五百二十名機艙服務員及逾一百五十名飛行員；國泰港龍航空於二零一七年招聘一百六十名機艙服務員及逾五十名飛行員。



專注提升生產力 及價值

我們精簡工作程序，令決策更見靈活，
專注為乘客提供稱心的服務。



常務董事

史樂山[#]，現年六十一歲，自二零零七年七月起擔任公司董事，二零一四年三月起出任公司主席。他於二零零七年七月獲委任為公司常務總裁，二零一一年三月獲委任為行政總裁，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司、太古地產有限公司及香港飛機工程有限公司主席，並為香港上海滙豐銀行有限公司、中國國際航空股份有限公司及PureCircle Limited董事。他於一九八零年加入太古集團，曾於該集團的香港、美國及泰國辦事處工作。

何杲[#]，現年五十六歲，自二零一四年三月起出任公司董事，二零零八年九月獲委任為貨運董事，二零一零年八月出任營業及市務董事，二零一四年三月出任常務總裁，二零一七年五月出任行政總裁。他於一九八六年加入太古集團，曾於該集團的香港、東南亞、澳洲及英國辦事處工作，現亦擔任香港太古集團有限公司董事及港龍航空有限公司主席。

韓兆傑[#]，現年五十六歲，自二零一七年六月起出任公司董事以及營運及航空服務總裁，之前曾任香港飛機工程有限公司董事以及集團部件及發動機服務董事。他於一九八七年加入太古集團，曾於該集團的香港、韓國、印尼、日本及澳洲辦事處工作。

盧家培，現年四十九歲，自二零一七年六月起出任公司董事以及顧客及商務總裁。他於二零一五年八月獲委任為企業發展董事，其職責於二零一六年六月伸延至包括資訊科技事務。他於一九九一年加入公司，曾於公司的香港、中國內地、日本、中東、菲律賓及台灣辦事處工作。

馬天偉[#]，現年五十一歲，自二零一一年十一月起出任公司財務總裁（前稱財務董事），現亦擔任港龍航空有限公司董事，之前任職太古股份有限公司副財務董事。他於一九九五年加入太古集團，曾於該集團的香港、美國、新加坡及澳洲辦事處工作。

非常務董事

蔡劍江，現年五十四歲，自二零零九年十一月起出任公司董事，二零一四年三月起出任副主席。現為中國航空集團有限公司及中國國際航空股份有限公司董事長。

朱國樑[#]，現年五十六歲，自二零一一年三月起出任公司董事。他於二零一一年三月至二零一四年三月擔任常務總裁，並於二零一四年三月至二零一七年四月出任行政總裁，現亦擔任香港太古集團有限公司及太古股份有限公司董事，以及英國太古（中國）有限公司主席。他於一九八四年加入太古集團，曾於該集團的香港、中國內地、台灣、泰國及澳洲辦事處工作。

劉美璇[#]，現年五十七歲，自二零一七年十月起出任公司董事，現亦擔任太古股份有限公司財務董事，以及香港太古集團有限公司及太古地產有限公司董事。她於一九八七年加入太古集團。

宋志勇，現年五十二歲，自二零一四年三月起出任公司董事，現為中國國際航空股份有限公司副董事長及總裁。

施銘倫[#]，現年四十四歲，自二零一零年六月起出任公司董事，現亦擔任英國太古集團有限公司副主席、行政總裁及股東，以及太古股份有限公司、太古地產有限公司及香港飛機工程有限公司董事。他於一九九七年加入太古集團，曾於該集團的香港、澳洲、中國內地及倫敦辦事處工作。他是公司非常務董事施維新的胞兄。

施維新^{#+}，現年三十八歲，自二零一五年一月起出任公司董事，現亦擔任英國太古集團有限公司董事及股東，以及太古股份有限公司董事。他於二零零三年加入太古集團，曾於該集團的香港、新加坡、中國內地、斯里蘭卡及倫敦辦事處工作。他是公司非常務董事施銘倫的胞弟。

肖烽^{*}，現時四十九歲，自二零一七年一月起出任公司董事。現為中國國際航空股份有限公司總會計師。

趙曉航，現年五十六歲，自二零一一年六月起出任公司董事，現為中國國際航空股份有限公司副總裁、大連航空有限責任公司董事長，以及中國航空（集團）有限公司及中航興業有限公司董事。

獨立非常務董事

夏理遜*，現年六十一歲，自二零一五年五月起出任公司董事，現為友邦保險控股有限公司、Grosvenor Asia Pacific Limited及BW Group Limited 獨立非執行董事，以及BW LPG Limited 副主席，二零零三年至二零零九年擔任畢馬威中國及香港主席及行政總裁及畢馬威亞太區主席，自二零零八年起擔任畢馬威國際副主席，直至二零一零年九月退任畢馬威的職務為止。

利蘊蓮**，現年六十四歲，自二零一零年一月起出任公司董事，現為希慎興業有限公司主席、中電控股有限公司、滙豐控股有限公司、香港上海滙豐銀行有限公司及恒生銀行有限公司獨立非執行董事，曾於二零零一年三月至二零一零年三月擔任澳洲政府併購委員會(Australian Government Takeovers Panel)成員。

董立均⁺，現年五十三歲，自二零一五年五月起出任公司董事，現為東方海外（國際）有限公司執行董事及東方海外貨櫃航運有限公司董事及行政總裁，並擔任渣打銀行（香港）有限公司獨立非執行董事。

王冬勝*，現年六十六歲，自二零零九年五月起出任公司董事。現為香港上海滙豐銀行有限公司副主席及行政總裁、滙豐控股有限公司集團常務總監及集團管理委員會成員、恒生銀行有限公司非執行董事及交通銀行股份有限公司副董事長及非執行董事。現亦擔任香港銀行公會主席及香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員。

公司秘書

傅溢鴻[#]，現年五十四歲，自二零零六年一月起出任公司秘書。他於一九八八年加入太古集團，現為香港證券及期貨事務監察委員會轄下的收購及合併委員會及收購上訴委員會委員，並為公司法改革常務委員會委員及香港特許秘書公會會長。

[#] 英國太古集團有限公司集團僱員

⁺ 薪酬委員會成員

* 審核委員會成員

董事局謹向全體股東提呈截至二零一七年十二月三十一日止年度的報告書及經審核財務報表。經審核財務報表詳列於第六十二頁至第一百零九頁。

主要業務

國泰航空有限公司（「公司」或「國泰航空」）的管理及控制均在香港進行。除經營定期航空業務外，公司及其附屬公司（統稱「集團」）並經營其他有關業務，包括航空飲食、航機處理、飛機工程及營運貨運站。航空業務主要以香港為起終點，集團其他業務亦主要於香港經營。

主要附屬公司、其主要業務與發行資本及主要聯屬公司的詳情列於第一百零三頁至第一百零四頁。

綜合財務報表

綜合財務報表包含公司及其附屬公司的財務報表與集團於合資及聯屬公司的權益。集團截至二零一七年十二月三十一日止年度的財務表現及集團與公司於該日的財務狀況均載於第六十二頁至第一百零九頁的財務報表內。合資及聯屬公司的詳情載於財務報表附註11。

股息

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

暫停辦理股東登記

股東登記將於二零一八年四月六日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保符合獲派中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一八年四月四日（星期三）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

為使二零一八年五月九日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零一八年五月四日至二零一八年五月九日（包括首尾兩天）暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保有權出席股東周年大會並於會上投票，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一八年五月三日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

業務審視及表現

集團業務的中肯審視、對集團面對的主要風險及不明朗因素的描述、在本財政年度終結後發生並對集團有影響的重大事件的詳情，以及集團業務未來相當可能作出的發展的揭示（在每種情況下對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，須包含關鍵表現指標），載於本報告書題為「主席致函」、「二零一七年回顧」、「業務回顧」及「財務評述」的章節以及財務報表附註內。在對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，有關集團的環境政策及表現，以及集團與其僱員、顧客及供應商的重要關係的說明以及集團與對集團有重大影響且集團的興盛繫於其上的其他人士的重要關係的說明，載於本年度報告書題為「二零一七年回顧」的章節內。在對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，有關集團遵守對集團有重大影響的有關法律及規例的情況，載於本報告書題為「二零一七年回顧」、「企業管治報告」及「董事局報告」的章節內。

儲備

集團及公司本年度的儲備變動分別刊載於第六十五頁的股東權益變動表及財務報表附註22。

會計政策

主要會計政策列於第一百零五頁至第一百零九頁。

環境、社會及管治

公司在年度報告書所涵蓋的年度已經及將會遵守上市規則附錄二十七「環境、社會及管治報告指引」的所有適用條文。

慈善捐贈

本年度期間，公司及其附屬公司的慈善捐贈包括直接捐款港幣九百萬元，以及提供折扣飛機票港幣九百萬元。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備的變動載於財務報表附註9，而飛機購置詳情則載於第十三頁。

銀行及其他借款

集團的銀行借款淨額及其他借款（包括籌資租賃責任）詳列於財務報表附註13。

股本

年內，公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何股份，集團亦無採納任何股份認購權計劃。

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

資本承擔及或有事項

集團於二零一七年十二月三十一日的資本承擔及或有負債詳情載於財務報表附註28。

服務協議

公司與香港太古集團有限公司（「香港太古集團」）訂有服務協議，詳情載於有關持續關連交易的章節內。

史樂山、朱國樑、何杲、韓兆傑、劉美璇、馬天偉、施銘倫及施維新為英國太古集團有限公司（「太古」）集團董事及／或僱員，在香港太古集團服務協議（如下文所界定者）中存在利益關係。施銘倫及施維新亦因身為太古的股東而存在此利益關係。郭鵬在其辭任日期（二零一七年十月一日生效）前，因身為太古集團董事及僱員而存在此利益關係。

截至二零一七年十二月三十一日止年度已付的服務費及開支償付詳情列於下文及財務報表附註27。

重大合約

集團與香港飛機工程有限公司（「港機」）及其附屬公司廈門太古飛機工程有限公司（「廈門太古」）簽訂多項關於飛機及有關設備的維修及大修合約，其總值約佔集團二零一七年度營業開支百分之三點四。港機為太古公司的附屬公司；此等合約全部均是在雙方的一般業務運作中，按正常商業條款簽訂。

主要交易

公司旗下全資附屬公司Cathay Pacific Aircraft Services Limited就購買三十二架空中巴士A321-200neo型飛機與空中巴士公司於二零一七年九月十三日訂立協議。根據上市規則，交易構成一項主要交易，就此，公司已刊發二零一七年九月十三日的有關公告，並已將二零一七年十月二十四日的有關通函發送各股東。

關連交易

根據公司、DHL International GmbH（前稱DHL International Limited）（該公司本身或連同其附屬公司（視乎文義所需）簡稱「DHL」）及其各自的附屬公司於二零零二年十月九日（其後經修訂及補充）就香港華民航空有限公司（「華民航空」）訂立的合營協議（「華民航空合營協議」）以及華民航空與DHL於二零零二年十月十七日（其後經修訂）訂立的包板協議（「舊包板協議」）的現行合約安排，公司及DHL分別間接持有華民航空的六成及四成股權，並按照合營協議管理華民航空的事務，而華民航空則向DHL出售約定夜間貨運航線網路的貨機艙位。合營協議及舊包板協議將按其各自條款於二零一八年十二月三十一日期滿。

於二零一七年七月七日，公司及DHL就華民航空訂立無約束力的諒解備忘錄，擬作出以下安排：

- (a) 華民航空將向DHL出售八架空中巴士A300-600F型貨機及相關設備（「貨機資產」），現金代價相等於貨機資產的賬面淨值，預計合共港幣二十一億九千九百萬元（可予調整）（「貨機出售交易」），並向DHL回租貨機資產（連同貨機出售交易合稱「售後回租交易」）；
- (b) 公司將向DHL的全資附屬公司Deutsche Post International B.V.購買華民航空的四成股本權益（即華民航空36,268,000股B類普通股股份），代價為港幣三千六百二十六萬八千元（相等於因《公司條例》（香港法例第622章）於二零一四年三月三日生效而廢除面值制度前股份的總面值）及股份的應佔保留盈利（如有）（「股權交易」）；及
- (c) 華民航空與DHL將訂立包板協議，根據該協議，華民航空將向DHL出售約定夜間貨運航線網絡的貨機艙位，自二零一九年一月一日起的初始期限為十五年。

華民航空與DHL於二零一七年十一月十三日訂立售後回租交易，其中有關五架空中巴士A300-600F型貨機的交易於二零一七年十二月十五日完成，有關其餘三架空中巴士A300-600F型貨機（及相關設備）的交易預計於二零一八年十二月三十一日或之前完成。

公司與DHL於二零一七年十一月十四日訂立股權交易。股權交易在二零一八年十二月三十一日或之前完成後，DHL將不再持有華民航空任何權益，華民航空將成為公司旗下的一家全資附屬公司。

由於DHL乃華民航空的主要股東，而華民航空乃公司的附屬公司，根據上市規則，DHL乃公司於附屬公司層面的關連人士。因此根據上市規則，貨機出售交易及股權交易構成公司的關連交易。就此，公司已分別刊發二零一七年十一月十三日及二零一七年十一月十四日的有關公告。

持續關連交易

截至二零一七年十二月三十一日止年度內，集團曾進行下述持續關連交易，詳情羅列如下：

- (a) 根據與香港太古集團於二零零四年十二月一日簽訂及於二零零八年九月十八日修訂及重訂的協議（「香港太古集團服務協議」），香港太古集團向公司及其附屬公司提供服務，服務包括由太古集團董事及高級行政人員給予意見及專業知識，包括（但不限於）協助與規管機構及其他政府或官方機構進行洽商、太古集團員工提供全職或兼職服務、其他行政管理及相類服務，以及不時由雙方協定的其他服務，以及為公司及其附屬公司、合資公司及聯屬公司取得由太古集團擁有的有關商標的使用權。就取得商標使用權的責任或使用該等商標無須支付任何費用。

香港太古集團就該等服務收取年度服務費，其金額乃按集團扣除稅項及非控股權益前的綜合溢利的百分之二點五計算，並經若干調整。每年的服務費以現金分兩期支付，中期付款於十月底支付，末期付款因應中期付款作出調整後於翌年四月底支付。集團亦須按成本價償付太古集團因提供服務所引致的一切開支。

香港太古集團服務協議的本期期限由二零一七年一月一日至二零一九年十二月三十一日，此後每三年續期一次，除非協議任何一方給予另一方不少於三個月通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

太古乃太古公司的控股公司，而太古公司擁有本公司約百分之四十五的已發行股份數目，因此根據上市規則，作為太古全資附屬公司的香港太古集團，乃本公司的關連人士。根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已分別刊發二零零四年十二月一日、二零零七年十月一日、二零一零年十月一日、二零一三年十一月十四日及二零一六年八月十九日的有關公告。

截至二零一七年十二月三十一日止年度，集團根據香港太古集團服務協議不須向香港太古集團支付服務費，但按成本價償付港幣一億六千九百萬元的支出。

(b) 根據與港機及港機工程航材技術管理有限公司（「港機航材技術管理」）於二零一三年十一月十三日簽訂的框架協議（「港機框架協議」），由港機及其附屬公司（「港機集團」）向集團互相提供以及由港機航材技術管理向港機集團互相提供服務（即就飛機、飛機引擎及飛機備件及部件的維修及相關服務，並包括航材技術管理服務及僱員借調）。有關費用於收到發票後三十天內以現金付款。港機框架協議為期十年，至二零二二年十二月三十一日止。

由於港機及港機航材技術管理乃太古公司的附屬公司，而太古公司為公司主要股東之一，因此港機及港機航材技術管理為公司的關連人士。根據港機框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零一三年十一月十三日的有關公告，並已將二零一三年十二月三日的有關通函發送各股東，公司已於二零一三年十二月三十一日舉行特別股東大會。

截至二零一七年十二月三十一日止年度，集團根據港機框架協議應付予港機集團的費用合共港幣三十三億六千七百萬元；而港機集團應付予集團的費用則合共港幣二千七百萬元。

(c) 公司於二零零八年六月二十六日與中國國際航空股份有限公司（「國航」）就集團（作為一方）與國航及其附屬公司（「國航集團」）（作為另一方）之間的交易簽訂框架協議（「國航框架協議」），交易包括營運航空客運的聯營安排、代號共享安排、聯運安排、飛機租賃、飛行常客計劃、提供航空膳食、地勤支援及工程服務，以及其他按國航框架協議約定提供的服務和其他約定進行的交易。

國航框架協議現時為期三年，至二零一九年十二月三十一日屆滿，此後每三年續期一次，除非協議任何一方給予另一方不少於三個月通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

國航持有國泰航空百分之二十九點九九股權，為國泰航空的主要股東，因此根據上市規則，國航為國泰航空的關連人士。根據國航框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零零八年六月二十六日、二零一零年九月十日、二零一三年九月二十六日及二零一六年八月三十日的有關公告。

截至二零一七年十二月三十一日止年度，根據國航框架協議，集團應付予國航集團的金額合共港幣二億六千萬港元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣三億四千九百萬元。

在集團任何關連交易中概無存在利益關係的獨立非常務董事已審核上述集團所訂立的持續關連交易，並確認該等交易乃：

- (a) 在集團的一般日常商業運作中訂立；
- (b) 按正常商業條款或更佳條款訂立；及
- (c) 根據有關交易的協議，按公平合理並符合公司股東整體利益的條款訂立。

公司已聘用其核數師，遵照香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號（經修訂）「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參照《實務說明》第740號「關於香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，就集團的持續關連交易作出匯報。核數師已根據《上市規則》第14A條發出載有其就集團所披露的持續關連交易的審驗結果的無保留意見函件，當中指出以下各點：

- (a) 其並無發現任何事項，致使其認為此等已披露的持續關連交易未獲公司董事局批准；
- (b) 其並無發現任何事項，致使其認為，如交易涉及由集團提供貨物或服務，此等交易在任何重大方面未有按集團的計價政策計價；
- (c) 其並無發現任何事項，致使其認為此等交易在任何重大方面未有按該等交易的有關協議訂立；及
- (d) 其並無發現任何事項，致使其認為此等已披露的持續關連交易超過有關年度上限。

公司已向聯交所提供核數師函件的副本。

主要顧客及供應商

在本年度內，集團的五大顧客及供應商佔銷售額及採購額分別為百分之八及百分之三十。集團的最大顧客佔銷售額百分之二，而集團的最大供應商則佔採購額百分之九。

概無任何董事、其任何緊密聯繫人士或任何據董事所知擁有公司已發行股份數目百分之五以上的股東於集團五大供應商中擁有權益。

董事

韓兆傑及盧家培獲委任為董事，於二零一七年六月一日生效。劉美璇獲委任為董事，於二零一七年十月一日生效。公司其他所有現任董事全年任職，其名單見於本報告書題為「董事及要員」的章節中。丘應樺及郭鵬辭任董事職務，分別於二零一七年六月一日及二零一七年十月一日生效。

公司已收到所有獨立非常務董事根據上市規則第3.13條作出對其獨立性的確認，並認為他們全部確屬獨立人士。

公司已獲聯交所豁免嚴格遵守上市規則第3.10A條的規定，該條文要求發行人所委任的獨立非常務董事必須佔董事局成員至少三分之一。

公司章程第93條規定，所有董事在通過普通決議案獲選後，均須於第三屆股東周年大會上退任。根據上述規定，馬天偉、施維新及趙曉航今年退任，但因合乎資格，願候選連任。根據第91條規定，於上屆股東周年大會後獲委任為公司董事的韓兆傑、盧家培及劉美璇亦告退任，但因合乎資格而願意候選。

每位董事均已與公司簽訂聘書，該聘書構成一份服務合約，為期長達三年，直至該董事根據公司章程第91或93條退任為止，屆時將通過選舉或重選按次續約三年。各董事均無與公司訂有不可由僱主於一年內終止而免付賠償金（法定的賠償金除外）的服務合約。

年內發給獨立非常務董事的董事酬金合共港幣三百一十萬元；該等董事並無自集團收取其他薪酬。

董事權益

於二零一七年十二月三十一日，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及其相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）中國國際航空股份有限公司的股份中持有以下權益：

	持有身份	股數	佔有投票權股份 百分率(%)
國泰航空有限公司			
劉美璇	個人	1,000	0.00003
中國國際航空股份有限公司			
劉美璇	個人	40,000	0.00028

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部的含義）的股份或相關股份（包括期權）及債權證的權益或淡倉。

在回顧的年度或之前，公司任何董事或任何董事的配偶或其未成年子女，均無獲授權或行使任何權利認購公司股份、認股權證或債權證。

除本報告所述外，在本年度內或於年底時，並不存在集團為其中一方並有董事或與董事有關連的實體仍然或曾經直接或間接擁有重大權益的任何重要交易、安排或合約。

董事於競爭性業務的利益

按上市規則第8.10條規定，史樂山、蔡劍江及宋志勇披露其於本年度內為國航董事。由於國航經營的若干航點與公司相同，因此直接或間接與公司業務構成競爭或可能構成競爭。

附屬公司的董事

於截至二零一七年十二月三十一日止年度內，或由二零一八年一月一日至本報告的日期期間，所有任職公司旗下附屬公司董事局的董事名字登載於公司網站 www.cathaypacific.com。

獲准許的彌償

在不抵觸《公司條例》(香港法例第622章)的情況下，根據公司章程每名董事均有權就執行或履行其職務、及／或行使其權力、及／或與其職責、權力或職務有關或相關的其他事宜而可能承受或產生的所有支出、費用、開支、損失及法律責任，自公司的資產中獲得彌償。在該條例許可的範圍內，公司已就集團旗下公司各董事或須面對任何訴訟而作出抗辯所產生的相關法律責任及支出投保。

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二零一七年十二月三十一日顯示，公司獲通知由大股東及其他人士持有的公司股份權益如下：

好倉	股數	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. 中國航空集團有限公司	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)
5. 卡塔爾航空公司	391,166,000	9.94	實益(d)

註：於二零一七年十二月三十一日：

- (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) 中國航空集團有限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) 由於太古集團擁有太古公司股本百分之五十五點零六的權益及控制太古公司股份附有的百分之六十三點八八投票權，太古及其全資附屬公司香港太古集團被視為共擁有2,949,997,987股本公司股份的權益。
- (d) 卡塔爾航空公司乃持有合共391,166,000股本公司股份的實益擁有人。

公眾持股量

從公司公開獲得的資料及就董事所知，於本報告的日期，公司已發行股份總數中至少百分之二十五由公眾持有。

核數師

畢馬威會計師事務所循例引退，惟願獲得續聘。公司於即將舉行的股東周年大會上將動議通過續聘畢馬威會計師事務所為公司核數師的決議案。

承董事局命

主席

史樂山

香港，二零一八年三月十四日





高績效文化

我們的團隊均經過嚴格訓練，以服務為本，務求以充足的知識和技巧讓乘客享受每個旅遊細節。

管治文化

國泰航空致力確保以崇高的商業道德標準營運業務，反映公司堅信如要達到長遠的業務目標，必須以誠信、透明和負責的態度行事。國泰航空相信這樣長遠可為股東取得最大的回報，而僱員、業務夥伴及公司營運業務的社區亦可受惠。

企業管治是董事局指導集團管理層如何營運業務以達成業務目標的過程。董事局致力維持及建立完善的企業管治常規，以確保：

- 為股東帶來滿意及可持續的回報
- 保障業務夥伴的利益
- 了解並適當地管理整體業務風險
- 提供令顧客滿意的高質素產品與服務及
- 維持崇高的商業道德標準

企業管治承諾

香港聯合交易所有限公司刊發的《企業管治守則》列明良好企業管治的原則，並提供兩個層面的建議：

- 守則條文 — 有關方面期望發行人予以遵守，發行人如不遵守，須提供經過深思熟慮得出的理由
- 建議最佳常規 — 有關方面鼓勵發行人予以遵守，但僅作指引之用

公司支持《企業管治守則》以原則為基礎的取態，以及賦予企業靈活地採納切合各公司特質的企業政策及程序。國泰航空已採納一套自行制定的企業管治守則，有關守則登載於其網站 www.cathaypacific.com。企業管治並非是因循不變的，而是隨著業務發展及營商環境的改變而不斷演化。公司時刻樂意學習及採納最佳的常規。

公司在年度報告書所涵蓋的整個年度內，均有遵守香港聯合交易所有限公司《證券上市規則》（「上市規則」）附錄十四《企業管治守則》的所有守則條文，但下述條文除外，公司相信此等條文不能為股東帶來裨益：

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

董事局

董事局的職責

公司由一個董事局管理，董事局負責集團的策略領導及監控工作，為股東取得最大的回報，而同時適當考慮集團業務夥伴及其他各方的利益。

實現公司業務目標及日常業務的運作由管理層負責。董事局則行使多項保留權力，包括：

- 維持及推動公司文化
- 制定長期策略

- 核准各項公告，包括財務報表
- 承擔各項主要的收購、分拆出售及資本項目
- 授權重大的資本架構變動及重要的借款
- 根據有關的一般性授權發行或購回股本證券
- 核准庫務政策
- 制定股息政策
- 核准董事局的委任
- 審核董事局成員多元化政策，藉此使董事局成員能在與公司業務相關的技能、經驗及多元化範疇上取得平衡
- 確保有適當的管理層發展及接任計劃
- 制定集團薪酬政策
- 核准年度預算及預測
- 檢討業務營運及財政表現
- 檢討集團風險管理及內部監控制度的有效程度
- 確保公司在會計、內部審核及財務匯報職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及預算足夠

董事局已成立董事局安全審核委員會、執行委員會、財務委員會、薪酬委員會及審核委員會，協助履行董事局的職責。薪酬委員會、審核委員會及董事局安全審核委員會均有獨立非常務董事參與。

主席及行政總裁

《企業管治守則》規定主席與行政總裁的角色應有區分，不應由一人兼任，以確保管理董事局的人士與營運業務的行政人員的職責清楚區分。

主席史樂山負責：

- 領導董事局
- 擬定董事局會議議程及考慮其他董事建議納入議程的事項
- 促使所有董事作出有效的貢獻及與其溝通，並使董事彼此建立建設性的關係
- 確保所有董事對董事局會議上的事項獲適當的簡介，並獲得準確、及時而清楚的資料
- 獲取各董事間的共識
- 透過董事局確保公司遵循良好的企業管治常規及程序

行政總裁何杲負責實施董事局所制定的政策及策略，確保集團業務的日常管理工作得以順利進行。

年內主席與行政總裁的職責已清楚區分。

董事局的組合

董事局的架構確保其具有出眾的才能，並對各主要範疇的技能和知識取得平衡，使其有效地以團隊方式運作，個別人士或小組不可獨攬決策。

董事局包括主席、其他四名常務董事及十二名非常務董事。各董事的個人資料載於本報告書題為「董事及要員」的章節內，並登載於公司網站。

史樂山、朱國樑、何杲、韓兆傑、劉美璇及馬天偉為太古集團的董事及／或僱員。郭鵬曾為太古集團董事及僱員。施銘倫及施維新為太古股東、董事及僱員。

非常務董事提供獨立顧問意見和判斷，並透過提出建設性的質詢對行政人員進行監督，以及就業務表現及風險事宜進行檢討。董事局的審核委員會及薪酬委員會成員只包括非常務董事。

董事局認為，十二名非常務董事的其中四位為身份及判斷獨立的董事，符合上市規則第3.13條所載的獨立指引。公司接獲所有獨立非常務董事就其按照上市規則第3.13條的獨立性作出確認。

獨立非常務董事：

- 向管理層及其他董事局成員提出公開而客觀的質詢
- 提出明智的問題，及以具建設性和有力的方式提出質詢
- 提供與集團所營運的業務及市場有關的外來知識，向管理層提出明達的見解及回應

公司已獲聯交所豁免嚴格遵守上市規則第3.10A條的規定，該條文要求發行人所委任的獨立非常務董事必須佔董事局成員至少三分之一。

委任及重選

如物色到個別人士具備合適資格擔任董事，可提呈董事局考慮委任。由董事局委任的董事，須於獲委任後第一次股東周年大會經股東投票選舉，而所有常務董事及非常務董事每隔三年須經股東重選。

獲推薦為新董事者，應具備董事局認為能對董事局的表現帶來正面貢獻的技能和經驗。

有關年內及直至本報告書日期董事局變動的詳細資料，刊載於本報告書題為「董事局報告」的章節內。

董事局成員多元化政策

董事局設有董事局成員多元化政策，該政策載於公司網站內。

為達致董事局成員多元化的目標，公司的政策是在決定聘用及續聘董事局成員時，考慮多個不同因素，包括性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識、服務任期及公司主要股東的合法權益。

董事責任

各董事於委任時獲發有關集團的資料，包括：

- 董事局的職責及由董事局負責的事項
- 董事委員會的角色及職權
- 集團的企業管治常規及程序
- 管理層獲授予的權力及
- 最新的財務資料

各董事透過參與董事局及其委員會的會議，以及與管理層定期會面，不斷提升其技能、知識及對集團的熟悉程度。公司秘書定期讓董事知悉有關其作為上市公司董事的法律責任及其他職責的最新資料。

董事可透過公司秘書獲得適當的專業培訓及意見。

各董事確保能付出足夠時間及精神關顧集團的事務。所有董事於首次獲委任時，須向董事局申報於其他公司或機構的董事身份或其他利益，有關利益申報定期更新。

有關各董事其他委任的詳情，載述於本報告書題為「董事及要員」的章節中。

董事局程序

各董事委員會的運作程序與董事局相同。

二零一六年已定下二零一七年各董事局會議的舉行日期，所有日期改動均已在定期會議舉行日期最少十四天前通知各董事。公司備有適當安排，讓董事提出商討事項納入董事局定期會議議程中。

董事局於二零一七年內開會共五次。有關個別董事出席各董事局會議及董事委員會會議的出席情況列述於第四十八頁的列表。董事局會議的平均出席率為百分之八十四。年內全體董事均親身或採用電子通訊方式出席董事局會議。

議程連同董事局文件在會議舉行前傳閱，讓各董事有足夠時間作準備。

主席須以身作則，確保董事局以符合公司最佳利益的方式行事，並確保與股東保持有效的溝通，以及向董事局傳達股東的整體意見。

董事局作出決定，須於董事局會議上投票表決，於休會期間則傳閱書面決議。

董事局會議紀錄由公司秘書負責撰寫，該等會議紀錄連同任何有關文件，均向所有董事提供。會議紀錄記下董事局所考慮的事項、所達成的決定及董事所提出的問題或異議。會議紀錄的初稿及最後定稿均發送全體董事，初稿供董事審閱，最後定稿作其紀錄之用。

董事局會議以有助鼓勵董事在會議上公開討論、坦誠辯論及積極參與的形式舉行。

董事局會議的程序通常包括：

- 審閱行政總裁就上次會議以來的業績所作的報告，以及就業務環境的改變及有關改變如何影響預算和較長遠計劃所作的解釋
- 提出新措施及意見
- 提呈文件以支持須獲得董事局核准的決定
- 提供有關法律及合規事宜的最新資料供各董事考慮
- 任何利益申報

集團的行政管理層向董事局提供充分的資料和解釋，使各董事可就提呈董事局的財務及其他資料，作出有根據的評審。若有董事提出問題，均盡快作出全面的回應。

在需要時，獨立非常務董事會私下舉行會議，討論與其本身職責有關的事項。

主席每年最少與非常務董事舉行一次沒有常務董事出席的會議。

	出席次數 / 會議舉行次數						持續專業發展
	董事局	審核委員會	薪酬委員會	財務委員會	董事局 安全審核委員會	二零一七年 股東周年大會	培訓類別 (附註)
常務董事							
史樂山 — 主席	5/5					√	a
何杲	5/5			11/12	2/2	√	a
韓兆傑 (於二零一七年 六月一日獲委任)	2/2			7/7	1/1	不適用	a
盧家培 (於二零一七年 六月一日獲委任)	2/2			6/7	1/1	不適用	a
馬天偉	5/5			12/12		√	a
丘應樺 (於二零一七年 五月三十一日辭任)	3/3				2/2	√	a
非常務董事							
蔡劍江	2/5				0/2	X	a
朱國樑 (於二零一七年 五月一日轉任)	5/5			4/4	2/2	√	a
郭鵬 (於二零一七年 九月三十日辭任)	4/4	2/2		5/9	1/1	√	a
劉美璇 (於二零一七年 十月一日獲委任)	1/1	1/1		2/3	1/1	不適用	a
宋志勇	2/5				0/2	X	a
施銘倫	5/5				2/2	√	a
施維新	4/5		2/2		2/2	√	a
肖烽	4/5	1/3		6/12	0/2	X	a
趙曉航	3/5			5/12	0/2	X	a
獨立非常務董事							
夏理遜	5/5	3/3			2/2	√	a
利蘊蓮	5/5	3/3	2/2		2/2	√	a
董立均	4/5		2/2		2/2	√	a
王冬勝	3/5	1/3			0/2	X	a
平均出席率	84%	73%	100%	74%	71%	69%	

附註：

a: 全體董事均接獲培訓資料，包括由公司外聘法律顧問提供與其董事職責有關事宜的資料，並以各種形式不時了解與其董事職責有關的事宜，如出席研討會及會議、閱覽有關財務、商業、經濟、法律、監管及商務的資料。

持續專業發展

上述所有董事已接受上文提述的培訓，並獲發一份由公司註冊處發出的《董事責任指引》及由香港董事學會發出的《董事指引》及《獨立非執行董事指南》。公司向所有董事提供持續專業發展機會，以發展並更新其知識及技能，有關費用由公司負責。

董事及要員的投保安排

公司已就其董事及要員可能面對的法律行動作出適當的投保安排。

利益衝突

若有董事在董事局將予考慮的交易或建議中存在重大利益衝突，涉及的董事須申報利益及放棄投票。有關事項須經董事局會議考慮，經由交易中不存在重大利益的董事投票表決。

董事局權力的轉授

行政總裁負責實施董事局所制定的公司業務策略並達成有關目標，以及日常的管理責任。行政總裁對其權限已獲得清晰的指引及指示，特別對於他代表公司作出任何承諾前應先向董事局匯報及取得董事局批准的情況。

董事局根據財務及非財務措施所取得的成績，監控管理層的表現，受監控的主要項目包括：

- 詳細的每月管理賬目，包括損益表、財務狀況表及現金流量表並與預算作對比，以及有關的預測
- 內部及外聘核數師報告
- 客戶、集團其他業務夥伴、業界組織及服務供應商等外界人士的意見

證券交易

公司已採納一套董事及要員進行證券交易的守則（「證券守則」），其條款的嚴格程度不下於上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》。這些規定載於公司網站。

公司已向每名董事發出一份證券守則，並將每年兩次，分別緊接兩個財政期結束前，連同一份提示一併發出，該提示提醒董事不得在集團發表中期及年度業績前的禁售期內買賣公司證券及衍生工具，並且其所有交易必須按證券守則進行。

根據證券守則的規定，公司董事及高級行政人員須在通知主席並接獲註明日期的確認書後，方可買賣公司證券及衍生工具；而主席若擬買賣公司證券及衍生工具，必須在交易前先通知審核委員會主席並接獲註明日期的確認書。

在作出特定查詢後，公司所有董事確認已遵守證券守則規定的標準。

於二零一七年十二月三十一日，各董事於公司及其相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）的股份中所持權益載於本報告書題為「董事局報告」的章節中。

董事局安全審核委員會

董事局安全審核委員會負責審核及向董事局匯報有關安全的事宜。年內委員會共開會兩次，成員包括主席(Dr. David King)及公司所有非常務董事及獨立非常務董事。四名常務董事亦有列席旁聽。

執行委員會

執行委員會成員包括行政總裁(何杲)(委員會主席)、其他三名常務董事(韓兆傑、盧家培及馬天偉)，以及五名非常務董事(蔡劍江、劉美璇、宋志勇、肖烽及趙曉航)。委員會就監察及釐定公司策略方針向董事局負責。

管理委員會

管理委員會按月召開會議，就監察公司日常運作向董事局負責。委員會成員包括行政總裁(何杲)(委員會主席)、營運及航空服務總裁(韓兆傑)、顧客及商務總裁(盧家培)、財務總裁(馬天偉)、工務董事(簡禮賢)、航空顧客董事(羅世民)、航務董事(唐安娜)、人事董事(歐永棠)、航空服務董事(丘應樺)及商務及貨運董事(林紹波)。

財務委員會

財務委員會按月召開會議，以檢討公司的財政狀況，並負責制定財務風險管理政策。委員會由行政總裁擔任主席，成員包括另外三名常務董事(韓兆傑、盧家培及馬天偉)、三名非常務董事(劉美璇、肖烽及趙曉航)、財務部主管(靳禮信)、庫務部經理(吳素珊)及一名來自財經界的獨立代表。委員會的決定及建議報告須於董事局會議上提呈。

薪酬委員會

有關董事薪酬的詳情，列述於財務報表附註25。

薪酬委員會的成員包括三名非常務董事(利蘊蓮、施維新及董立均)。兩名委員會成員為獨立非常務董事，其中由利蘊蓮擔任主席。所有成員於二零一七年全年任職。

薪酬委員會因應董事局所訂企業方針及目標而檢討及批准管理層的薪酬建議。

薪酬委員會行使董事局的權力，釐定個別常務董事的薪酬待遇(包括薪金、花紅、非金錢利益，及參與任何公積金或其他退休福利計劃的條款)，當中會考慮同類公司支付的薪酬、須付出的時間及其職責以及集團內其他職位的僱用條件。

薪酬委員會的職權範圍已參照《企業管治守則》予以檢討，並登載於公司網站。

公司與英國太古集團有限公司(太古集團的母公司)的全資附屬公司香港太古集團訂有一份服務協議。此協議經公司獨立非常務董事詳細研究及批准。根據協議條款，太古集團借調不同級別的僱員(包括常務董事)至公司工作，有關僱員須向公司董事局負責並接受董事局的指示行事，但身份仍為太古集團僱員。

為吸引及保留具有合適才幹的人才，太古集團提供具競爭力的薪酬待遇，一般包括薪金、房屋、退休福利、度假旅費及教育津貼，並在服務滿三年後，發放與太古公司集團整體溢利掛鉤的花紅。提供住所，是為方便集團因應業務需要及為配合讓管理人員在太古集團各項業務取得實際經驗的培訓過程而調派僱員在香港或其他地方工作，而以整個集團為發放花紅基準的做法，可讓集團調派員工至盈利能力不同的集團公司工作。花紅的計算方法是參照太古公司整體的溢利釐定，在頗大程度上受公司業績影響。

由於航空業務變化頗大，雖然該等行政人員的薪酬並非完全與公司溢利掛鉤，但卻能令公司維持一個穩定、進取及優質的管理班子。此外，由於太古持有公司重大的股本權益，太古亦會確保借調及保留高質素的行政人員於本公司，以維護其最佳利益。

公司亦以相類條件直接僱用多名具有專業知識的董事及高級職員。

薪酬委員會於二零一七年十月的會議上審核給予常務董事的薪酬架構及水平。會上委員會審視了一份由獨立顧問公司 Mercer Limited 編製的報告，該報告確認，公司常務董事的薪酬（於財務報表附註25披露）與同業公司給予同等行政人員的薪酬比較大致相若。

所有董事均沒有參與有關其本身薪酬的討論。

董事局已批准以下的酬金水平：

	2017 港幣	2018 港幣
董事酬金	575,000	575,000
審核委員會主席酬金	260,000	268,000
審核委員會成員酬金	180,000	186,000
薪酬委員會主席酬金	80,000	83,000
薪酬委員會成員酬金	58,000	60,000

問責及核數

財務報告

董事局承認有責任：

- 使公司事務獲得適當的管理，確保財務資訊的完整性
- 按照《香港財務報告準則》及香港《公司條例》編製年度及中期財務報表及其他相關資料，真實和公正地反映集團的事務及有關會計期內的業績和現金流量
- 採用適當的會計政策，並確保貫徹應用該等政策
- 作出審慎而合理的判斷和估計；及
- 確保適當應用持續經營的假設

風險管理及內部監控

董事局承認有責任設立、維持及檢討集團的風險管理及內部監控制度的有效程度。如第五十二頁及第五十三頁所述，此責任主要由審核委員會代董事局履行。

健全的風險管理及內部監控制度，建基於機構的商業道德與文化、職員的質素與能力、董事局的方向，以及管理層的效能。

由於溢利在某程度上是業務成功地承受風險所得的回報，因此風險管理及內部監控制度旨在管理而非消除未能達成業務目標的風險，而且只能就不會有重大的失實陳述或損失作出合理而非絕對的保證。

集團監控架構的主要組成部分如下：

文化：董事局相信良好的管治反映一家機構的文化，這比任何書面程序還要重要。

公司時刻致力以合乎商業道德標準及誠信的方式行事，並由董事局以身作則，為所有僱員樹立良好的榜樣。公司已制定行為守則，並登載於公司的內聯網。

公司致力制定和維持高度的專業及道德標準，這一點可在所有僱員的嚴謹遴選過程及事業發展計劃反映出來。公司作為長期僱主，會在僱員加入集團後，逐漸向僱員灌輸並使其深入了解公司的思維及行事方式。

公司確立溝通渠道，讓僱員將意見向上傳達，而較高級的職員亦願意聆聽。僱員明白一旦發生意料之外的事故，除了關注事件本身外，亦要留意事件的成因。

公司透過其行為守則，鼓勵僱員（及指示其如何）向有權採取所需行動的人士，匯報監控失效或懷疑監控不當的情況。

風險評估：董事局及管理層各有責任確定及分析達成業務目標的潛在風險，並決定應如何管理及減低該等風險。

管理架構：集團設有明確的組織架構，按所需程度分配有關制定、編寫和實施程序及監控風險的日常職責。僱員明白在此過程中所負的責任。

監控自評程序要求管理層利用詳細的問卷，就財務報告是否可靠、營運是否有效及富效率以及有否遵守有關法規方面，評估風險管理及內部監控工作的充足程度及有效程度，其過程及結果由內部核數師加以檢討，並構成審核委員會就監控工作有效程度所作的年度評估的部分內容。

監控及檢討：監控環境所包含的政策及程序，旨在確保有關管理指示得以執行，以及處理風險的所需行動得以進行。這可能包括批准及查證、檢討、保障資產及職責分權。監控工作可分為營運、財務報告與合規三方面，不過這些工作有時或會重疊。集團公司的監控工作通常包括：

- 分析檢討：例如把實際表現對比預算、預測、前期表現及競爭對手的表現以進行檢討
- 直接職能或工作管理：由負責有關職能或工作的管理人員審閱表現報告
- 資訊處理：為查核交易的授權及其報告（如例外情況報告）的準確性和完整性而進行的監控工作
- 實物監控：確保設備、存貨、證券及其他資產得到保護並定期接受檢查

- 表現指標：分析各組營運及財務數據，研究彼此之間的關係，並在需要時採取補救行動

- 職責分權：劃分不同人員之間的職責，以加強制衡作用和盡量減少出錯及濫權的風險

公司已制定有效的程序及制度，確保在員工能夠履行職責的形式及時間內，識別、紀錄及匯報有關營運、財務及合規方面的資料。

內部審核：內部審核部就主要風險範疇定期進行檢討，並監控集團會計、財務及營運程序的合規程度。內部審核部的職責詳述於第五十四頁。

審核委員會

審核委員會的成員包括五名非常務董事（利蘊蓮、劉美璇、夏理遜、王冬勝及肖烽），負責協助董事局履行企業管治及財務報告職務。委員會其中三名成員為獨立非常務董事，其中利蘊蓮擔任委員會主席。劉美璇接替郭鵬擔任審核委員會成員，於二零一七年十月一日生效。其他所有成員於二零一七年全年任職。

審核委員會的職權範圍遵照香港會計師公會的指引訂定，並符合《企業管治守則》的規定。有關職權範圍載於公司網站。

審核委員會於二零一七年間共開會三次。財務總裁、內部審核部主管及外聘核數師恆常出席審核委員會的會議。審核委員會每年與外聘核數師舉行至少兩次會議，而管理層不會列席會議。每次會議均省覽外聘核數師及內部審核部的書面報告。

委員會於二零一七年間的工作，包括檢討下列事宜：

- 有關集團業績表現的正式公告（包括二零一六年報告書及二零一七年年中期報告及公告）的完整性、準確性及整全性，並建議董事局通過
- 集團對監管及法定規則的遵守
- 集團的風險管理及內部監控制度
- 集團的風險管理政策及程序
- 通過二零一八年度內部審核計劃，及檢討二零一七年度計劃進度
- 內部審核部的定期報告，及解決當中所識別任何事項的進展
- 重大的會計及審核事項
- 公司對於關連交易的政策及該等交易的性質
- 與外聘核數師的關係，詳情載述於第五十四頁
- 公司對《企業管治守則》的遵守
- 公司的燃油對沖政策及滙兌風險政策。

委員會已在二零一八年審核二零一七年度的財務報表，並向董事局建議通過。

評估風險管理及內部監控制度的有效程度

審核委員會代表董事局每年就集團對處理風險與財務會計及報告的風險管理及內部監控制度是否持續有效、營運是否有效及富效率、有否遵守有關法規和風險管理職能等方面進行檢討。

評估工作會考慮：

- 管理層持續監察風險以及風險管理及內部監控制度的工作範疇及質素、內部審核部的工作及有效程度，以及財務總裁所提供的保證
- 自上次檢討後，重大風險的性質及嚴重程度的轉變，以及集團應付其業務及外在環境轉變的能力
- 監控結果獲得傳達的程度及頻密度，以便委員會就集團的監控狀況及風險管理的有效程度進行累積評估
- 期內任何時候發現的重大監控失誤或監控弱項次數，及因此導致未能預見的後果或緊急情況的嚴重程度，而這些後果或情況對公司的財務表現或狀況已經產生、或已產生或將會產生重大的影響
- 公司有關財務報告及合規程序的有效程度
- 管理層識別的風險範圍
- 內部審核部滙報的重大風險
- 內部審核部及外聘核數師建議的工作計劃
- 由內部及外聘核數師報告所引出的重大事項
- 管理層的監控自評工作結果

根據上述檢討的結果，董事局確定而管理層亦已向董事局確定集團的風險管理及內部監控制度為有效及足夠，且全年及直至本報告書日期止，均有遵守《企業管治守則》的風險管理及內部監控條文。

開支控制委員會

開支控制委員會按月召開會議，以評估及審批非常規開支。委員會由一名常務董事（盧家培）擔任主席，成員包括另外兩名常務董事（馬天偉及韓兆傑）及人事董事（歐永棠）。

公司秘書

公司秘書是公司的僱員，由董事局委任。公司秘書負責安排董事局的程序，促進董事局成員之間及與股東和與管理層之間的溝通。公司秘書承諾每年接受至少十五小時相關的專業培訓，以更新其技能及知識。

內部審核部

內部審核部負責協助審核委員會對集團的風險管理及內部監控制度是否足夠及其有效程度進行分析及獨立評估。審核計劃乃以風險評估方法制定並每年經審核委員會商討及議定。除議定的年度工作外，該部門亦按需要進行其他專項審核工作。內部審核部主管可直接聯絡審核委員會。審核報告須送交行政總裁、財務總裁、外聘核數師及被審核部門的相關管理層。主要審核結果及為解決嚴重內部監控缺失提出建議的摘要須每季呈報董事局，並由審核委員會審閱。為評估集團的風險管理及內部監控制度是否足夠及其有效程度，董事局及審核委員會積極監察內部審核部呈交的調查結果的數目和嚴重性，以及有關部門所採取的糾正行動。

該部門須與審核委員會檢討及議定年度內部審核工作計劃和資源運用。

有關處理及發放可影響股價的公司資料的詳細監控指引現已制定，供公司所有僱員索閱。

有關識別、監控及報告重大風險（包括業務、安全、法律、財務、環境及商譽風險）的制度及程序已經制定。董事局在各委員會及高級管理人員的協助下監控該等風險程度。

外聘核數師

審核委員會是與外聘核數師（「核數師」）獨立於管理層的接觸點。核數師可直接與審核委員會主席聯絡，審核委員會主席定期與核數師會面，而管理層不會列席。

審核委員會有關核數師的職責包括：

- 向董事局建議委任核數師，以供股東通過
- 通過核數師的聘用條件
- 審視就中期及年度財務報表向核數師發出的聲明函件
- 審閱核數師的報告及其他特設文件
- 每年評定核數師的質素及效能
- 評估核數師的獨立性和客觀性，包括監察所提供的非核數服務，以確保其獨立性和客觀性不受損害及不會被視為受損害
- 通過核數及非核數費用

核數師獨立性

核數師的獨立性對審核委員會、董事局及股東非常重要。核數師每年致函審核委員會委員，確認其符合香港會計師公會《專業會計師道德守則》第290章對獨立會計師的釋義，且其並不知悉任何足以被合理地視為會影響其獨立性的事宜。審核委員會在審核委員會會議上逐一審視及討論該等函件（並考慮到就核數及非核數工作支付核數師的酬金以及非核數工作的性質），以評估核數師的獨立性。

提供非核數服務

在決定核數師應否提供非核數服務之時，會考慮以下的主要原則：

- 核數師不應審核所屬公司的工作
- 核數師不應作出管理決定
- 核數師的獨立性不應受到損害
- 服務質素

此外，不論所涉及的數額多少，任何有可能被視為與核數師的職責相抵觸的工作，必須先向審核委員會提呈並取得批准，方可進行。

二零一七年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣二千一百萬元，包括港幣一千五百萬元的審核服務費用、港幣五百萬元的稅務顧問服務費用及港幣一百萬元的其他專業服務費用。

內幕消息

有關處理及發佈內幕消息的程序及內部監控，公司：

- 須根據《證券及期貨條例》及《上市規則》在合理可行的情況下披露內幕消息

- 嚴格遵循證券及期貨事務監察委員會刊發的《內幕消息披露指引》處理事務
- 在其《企業行為守則》內納入嚴格禁止在未經許可下使用機密資料或內幕消息的規定
- 透過公司的內部報告程序並經高級管理人員考慮有關的結果，確保適當處理及發佈內幕消息。

聯席航空安全審核委員會

聯席航空安全審核委員會按月召開會議，檢討公司的營運風險程度。委員會須審核八個有關航務、工程、機艙、停機坪營運、保安、疲勞、飛行數據及職安健的安全行動小組的工作。委員會由集團安全及營運風險管理總經理擔任主席，成員包括所有營運部門的董事、總經理及高級管理人員。董事局安全審核委員會主席 Dr. David King 亦每年出席聯席航空安全審核委員會四次。

股東

與股東及投資者溝通

董事局及高級管理人員確認其有責任代表所有股東的利益，並盡量提高股東的回報。與股東溝通及向股東負責是公司優先處理的事務。

與股東溝通的渠道包括：

- 財務總裁可於中期及年度業績公佈後兩個月內及年內其他若干時間，與主要股東、投資者及分析員會面。此外，財務總裁於年內定期出席與香港分析員及投資者的會面、分析員簡報會、投資者集體簡報會、海外路演及投資者會議。

- 透過公司網站，包括電子版本財務報告、中期及年度業績公佈期間提供有關業績分析的網上錄音廣播、於投資者會議提供投影片，以及有關集團業務的最新消息、公告及一般資訊
- 透過公佈中期及年度報告
- 透過下述股東周年大會

股東可以郵寄方式或電郵至 ir@cathaypacific.com，將其查詢或疑問傳達予董事局。有關的聯絡資料載於本報告書題為「公司及股東資料」的章節中。

股東周年大會

股東周年大會是一個讓股東參與的重要討論平台。最近期的股東周年大會於二零一七年五月十七日舉行。會議公開讓所有股東及傳媒參與。出席大會的董事詳列於第四十八頁的列表。

於股東周年大會上，每項事宜均以決議案個別提出，以投票方式進行表決。大會於投票表決前解釋有關進行投票表決的詳細程序。會議議程為：

- 省覽董事局報告及截至二零一六年十二月三十一日止年度經審核財務報表
- 重選董事
- 續聘核數師及授權董事局釐定其酬金
- 給予董事局一般性授權在場內回購股份
- 給予董事局一般性授權配發及發行不超過決議案通過當日已發行股份數目百分之二十的股份，但可全數收取現金配發的股份總數不得超過決議案通過當日已發行股份數目的百分之五

會議紀錄連同投票結果載於公司網站。

股東參與

根據公司章程第95條，倘有股東擬推薦在行將退任董事以外的其他人士在股東大會上參選董事，該股東應於該會議的通告寄發之日起（包括當天）七天內，將提名通知書送達公司的註冊辦事處。提名候選人於股東大會上參選董事的程序，載於公司網站的「企業管治」網頁內。

倘股東就其他事項擬把有關決議案提呈股東大會審議，須遵照公司網站的「企業管治」網頁開列的要求及程序進行。

股東所持股權若不少於全體股東投票權總數的百分之五，有權要求董事局召開股東大會。有關要求必須註明會議的目的，並送達公司的註冊辦事處。詳細的要求及程序列於公司網站的「企業管治」網頁內。

其他股東資料

與股東有關的二零一八年主要日期載於本報告書題為「公司及股東資料」的章節中。

年內公司章程並無作出任何修訂。



致國泰航空有限公司成員
(於香港註冊成立的有限公司)

綜合財務報表審計報告

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第六十二至一百零九頁的國泰航空有限公司及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表,此財務報表包括於二零一七年十二月三十一日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表,以及綜合財務報表附註,包括主要會計政策概要。

我們認為,該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於二零一七年十二月三十一日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量,並已遵照香港《公司條例》妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合財務報表承擔的責任」部份中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」),我們獨立於貴集團,並已履行守則中的其他專業道德責任。我們相信,我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷,認為對本期綜合財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

收益確認

請參閱會計政策第16項及綜合財務報表附註1

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
客運及貨運的銷售於提供相關運輸服務時確認為收益。於報告期末尚未提供相關運輸服務的銷售價值，皆於綜合財務狀況表作為未獲運輸收益記賬。 貴集團的「亞洲萬里通」常客獎勵計劃，其獎勵的公允值亦作遞延處理，並計入未獲運輸收益中。當會員乘搭貴集團航班而累積「亞洲萬里通」里數，或當貴集團向參與計劃的夥伴出售「亞洲萬里通」里數，便會產生此遞延收益。當會員以「亞洲萬里通」里數進行兌換並獲提供有關貨物或服務時，遞延收益會確認為收入。管理層負責估算「亞洲萬里通」的單位公允值。 貴集團備有精密的資訊科技系統，供追蹤每項銷售的服務提供點，以及追蹤發出「亞洲萬里通」里數及其後兌換及使用里數的情況。 我們把收益確認列為關鍵審計事項，因為收益是貴集團的關鍵績效指標之一，而當中涉及複雜的資訊科技系統及公允值估算，兩者皆會因收益記入錯誤的會計期，或為符合目標或預算而遭到操控而產生固有風險。	我們用來評估收益確認的審計程序包括以下各項： • 評估管理層對貴集團負責規管收益確認的資訊科技系統的一般資訊科技控制和主要應用控制在設計、實施和營運上的成效，包括接入控制、對程式變動的控制、不同系統之間的界面及對收益確認的主要手工內部控制； • 對客貨運收益進行分析程序，包括利用獨立的輸入值和由貴集團資訊科技系統得到的信息進行預測，並將預算收益與已記錄的收益互相比較； • 檢查了符合特定風險條件的分錄的相關文檔記錄； • 參照向第三方銷售「亞洲萬里通」里數的價格，檢視相關估算，以及評估管理層意見是否有偏頗的跡象，去評估貴集團就「亞洲萬里通」里數所估算之單位公允值； • 查閱與「亞洲萬里通」主要合作夥伴訂立的主要合約條款和條件，以評估是否有任何條款和條件可能會影響「亞洲萬里通」的會計處理方法。

對沖會計處理

請參閱會計政策第10項及綜合財務報表附註12、14、17、20和29

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
貴集團簽訂衍生金融工具合約，以管理在日常業務運作中產生的燃油價格風險、外匯風險及息率風險。於二零一七年十二月三十一日，該等合約產生港幣十八億一千三百萬元的衍生財務資產及港幣三十五億八千九百萬元的衍生財務負債。這些安排大部分根據《香港財務報告準則》進行對沖會計處理。 我們把對沖會計處理（包括對沖工具估值）列為關鍵審計事項，因為對沖會計可以相當複雜，而貴集團已訂立大量對沖合約，因此必須備有精密的系統以記錄及追蹤每份合約，並於每個財務報告日計算相關估值。另一個原因是對沖工具的估值及對沖有效性的評估既複雜，且涉及重大的管理層判斷，容易因為固有風險而出錯。	我們用來評估對沖會計處理的審計程序包括以下各項： • 評估管理層對衍生金融工具及相關對沖會計處理的內部控制在設計、實施和營運上的成效； • 抽樣要求訂約方就於報告日持有的衍生金融工具提供書面函證； • 抽查管理層的對沖文件及合約，以評估相關的會計處理是否符合當前的會計準則要求； • 抽樣重新計算對沖的有效性； • 委聘內部金融工具估值專家，抽樣重新計算衍生金融工具的年終估值，並將相關估值與貴集團的記錄金額互相比較。

對稅項、訴訟及索償撥備的評估

請參閱會計政策第20項及綜合財務報表附註5、20和28

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
貴集團在不同法域經營業務，在日常業務過程中接獲不同稅務機關的查詢，並存在糾紛。貴集團還於若干法域涉及反壟斷的法律訴訟，詳情載於綜合財務報表附註28(e)。 就稅項、訴訟及索償作出撥備為管理層對解決該等事宜所需支付金額的最佳估算。於二零一七年十二月三十一日已記錄的相關金額合共港幣二十億六千八百萬元，其中港幣十三億七千二百萬元已作為稅項計入綜合財務狀況表，而其餘的港幣六億九千六百萬元則計入綜合財務報表附註20的其他應付款項結餘中。 我們把對稅項、訴訟及索償撥備的評估列為關鍵審計事項，因為在估算該等撥備涉及管理層的重大判斷，包括詮釋不同條例、規例和慣例及考慮不同法域的先例，而且在釐定撥備水平時可能存在管理層意見偏頗的情況。	我們用來評估稅項、訴訟及索償撥備的審計程序包括以下各項： • 委聘香港及有關海外法域的內部稅務專家，藉由與管理層討論，以了解有關糾紛及審閱貴集團與相關稅務機關之間的通訊以了解相關風險，從而評估貴集團就每一重大稅務糾紛所作的撥備； • 與貴集團的內部法律顧問討論重大訴訟及索償的狀況及潛在風險，並從貴集團外聘法律顧問取得有關訴訟及索償進展的函件，獲得他們對每項訴訟或索償的可能結果及潛在風險的意見； • 對管理層就可能影響其對所需撥備的估算而作出的假設及關鍵判斷提出質詢、考慮有關法域的稅務機關以往所作的判決及第三方顧問提出的相關意見，並評估管理層的意見是否有偏頗的跡象； • 追溯覆核稅項、訴訟及索償，以評估管理層在以往年度估計撥備時作出的判斷和決定是否顯示其意見可能偏頗。

對飛機及有關設備賬面值的評估

請參閱會計政策第5項及綜合財務報表附註9

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
於二零一七年十二月三十一日，貴集團的飛機及有關設備賬面值為港幣九百八十八億三千一百萬元，而截至二零一七年十二月三十一日止年度的相關折舊開支則為港幣七十七億一千九百萬元。 貴集團每年檢討飛機及有關設備的估計可用年期、剩餘價值及賬面值，考慮因素包括機隊組合變動、目前及預測市值及影響資產可用年期的技術性因素，因此可能對本年度的減值開支或折舊費用構成重大影響。 我們把對飛機及有關設備賬面值的評估列為關鍵審計事項，因為其在綜合財務報表具重要性，亦因在應用貴集團的會計政策時，管理層需要針對上述因素出現變動的性質、時間及可能性作出重大判斷，有關判斷可能影響貴集團的飛機及有關設備賬面值以及在本年度及未來年度的折舊費用及減值開支。	我們用來評估飛機及有關設備賬面值的審計程序包括以下各項： • 參照貴集團過往的經驗及未來的營運計劃，包括未來購置飛機及安排飛機退役、其他可資比較的航空公司的政策，以及我們對航空業的認識，評估飛機及有關設備的估計可用年期及剩餘價值； • 考慮外部信息，例如第三方的報價、貴集團類似飛機或實際銷售協議的近期銷售數據，而可能對餘下可用年期或剩餘價值作出調整，然後對飛機的估計可用年期和剩餘價值作出的變動提出質詢； • 與貴集團管理團隊討論飛機及有關設備可能出現減值的跡象。倘確定該等跡象出現，便會評估管理層是否已根據當前的會計準則要求進行減值測試； • 考慮由第三方專家發出的飛機估值報告，並對比管理層本年度及過往作出的估算及計劃，同時考慮航空業的近期發展及未來市場情況，對管理層在進行減值評估時使用的假設及重大判斷提出質詢。

對飛機維修撥備的評估

請參閱會計政策第6項及綜合財務報表附註14及20

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
於二零一七年十二月三十一日，貴集團對外以營業租賃持有六十二架飛機。根據營業租賃協議的條款，貴集團承諾按與出租人訂立租賃時協定的狀況交還飛機。 管理層於每個報告期完結時估算維修成本及與歸還具有有限使用期部件有關的成本，並在租賃期內累計該等成本。計算該等成本時，涉及多項可變因素及假設，包括飛機的預計使用情況、預期維修成本及具有有限使用期部件的預計使用期。 於二零一七年十二月三十一日，貴集團就飛機維修成本作出的維修撥備合共港幣三十二億一千七百萬元，已計入綜合財務狀況表的其他長期應付款項及貿易及其他應付款項內。 由於飛機維修撥備具其內在複雜性，管理層在量化該等撥備金額時，須運用主觀判斷評估各項可變因素及假設，因此我們把對飛機維修撥備的評估列為關鍵審計事項。	我們評估飛機維修撥備的審計程序包括以下各項： • 評估管理層對營業租賃飛機維修撥備的主要內部控制在設計、實施及營運上的成效； • 通過審閱營業租賃條款，並將假設與合約條款及貴集團過往的維修成本作比較，來評估管理層在估算撥備時採用的模式、方法及主要假設和當中的任何變動； • 從與負責飛機工程的人員取得有關飛機的使用模式及具有有限使用期部件的預計可用年期的信息，並審視有關撥備與工程部門對飛機狀態所作的評估是否一致； • 追溯覆核飛機維修撥備，以評估管理層在以往年度估計撥備時作出的判斷和決定是否顯示其意見可能偏頗。

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

董事須對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。

我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合財務報表或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們須要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

董事就綜合財務報表須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》擬備真實而中肯的綜合財務報表，並對其認為為使綜合財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所須的內部控制負責。

在擬備綜合財務報表時，董事負責評估貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審計委員會協助董事履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是按照香港《公司條例》第405條的規定，僅向整體成員報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或滙總起來可能影響綜合財務報表使用者依賴財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部控制之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。
- 了解與審計相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對貴集團內部控制的有效性發表意見。
- 評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存有重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。

- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審計委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部控制的任何重大缺陷。

我們還向審計委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，相關的防範措施。

從與審計委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項是對本期綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是梁思傑。

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

二零一八年三月十四日

62 綜合損益及其他全面收益表

截至二零一七年十二月三十一日止年度

	附註	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2017 美元百萬元	2016 美元百萬元
收益					
客運服務		66,408	66,926	8,514	8,580
貨運服務		23,903	20,063	3,064	2,572
航空飲食、收回款項及其他服務		6,973	5,762	894	739
收益總額		97,284	92,751	12,472	11,891
開支					
員工		(19,962)	(19,770)	(2,559)	(2,534)
機上服務及乘客開支		(4,996)	(4,734)	(640)	(607)
著陸、停泊及航線開支		(15,225)	(14,985)	(1,952)	(1,921)
燃油（包括對沖虧損）		(31,112)	(27,953)	(3,989)	(3,584)
飛機維修		(9,607)	(8,856)	(1,232)	(1,135)
飛機折舊及營業租賃		(11,845)	(10,551)	(1,519)	(1,353)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(2,795)	(2,457)	(358)	(315)
佣金		(681)	(700)	(87)	(90)
其他		(3,340)	(3,270)	(428)	(419)
營業開支		(99,563)	(93,276)	(12,764)	(11,958)
未計非經常性項目的營業虧損		(2,279)	(525)	(292)	(67)
出售一項長期投資的盈利		586	–	75	–
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利	2	244	–	31	–
營業虧損	3	(1,449)	(525)	(186)	(67)
財務支出		(2,223)	(1,561)	(285)	(200)
財務收入		462	260	59	33
財務支出淨額		(1,761)	(1,301)	(226)	(167)
應佔聯屬公司溢利		2,630	2,049	337	263
除稅前（虧損）/ 溢利		(580)	223	(75)	29
稅項	5	(308)	(497)	(39)	(64)
本年度虧損		(888)	(274)	(114)	(35)
非控股權益		(371)	(301)	(47)	(39)
國泰航空股東應佔虧損		(1,259)	(575)	(161)	(74)
本年度虧損		(888)	(274)	(114)	(35)
其他全面收益					
不會重新歸類至損益的項目：					
界定福利計劃		702	606	90	78
其後可能重新歸類至損益的項目：					
現金流量對沖		4,352	9,690	558	1,242
可供出售財務資產的價值重估		(403)	178	(51)	23
應佔聯屬公司其他全面收益		470	334	60	43
海外業務換算產生的滙兌差額		1,874	(1,536)	240	(197)
本年度除稅後其他全面收益	6	6,995	9,272	897	1,189
本年度全面收益總額		6,107	8,998	783	1,154
應佔全面收益總額					
國泰航空股東		5,736	8,697	736	1,115
非控股權益		371	301	47	39
		6,107	8,998	783	1,154
每股虧損（基本及攤薄）	7	(32.0) 仙	(14.6) 仙	(4.1) 仙	(1.9) 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。

第六十六頁至第一百零四頁的附註及第一百零五頁至第一百零九頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零一七年十二月三十一日結算

63

	附註	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2017 美元百萬元	2016 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	9	111,182	106,456	14,254	13,648
無形資產	10	11,221	10,934	1,438	1,402
於聯屬公司的投資	11	28,144	23,298	3,608	2,987
其他長期應收款項及投資	12	4,068	4,604	522	590
遞延稅項資產	16	928	737	119	94
		155,543	146,029	19,941	18,721
長期負債	13	(69,506)	(58,906)	(8,911)	(7,552)
其他長期應付款項	14	(3,502)	(7,517)	(449)	(964)
遞延稅項負債	16	(12,820)	(11,380)	(1,644)	(1,458)
		(85,828)	(77,803)	(11,004)	(9,974)
非流動資產淨值		69,715	68,226	8,937	8,747
流動資產及負債					
存貨		1,515	1,514	194	194
貿易、其他應收款項及其他資產	17	11,361	9,557	1,457	1,225
待出售資產	18	865	31	111	4
流動資金	19	19,094	20,290	2,448	2,602
		32,835	31,392	4,210	4,025
長期負債的流動部分	13	(8,888)	(11,263)	(1,139)	(1,444)
貿易及其他應付款項	20	(17,057)	(19,104)	(2,187)	(2,449)
未獲運輸收益		(13,961)	(12,926)	(1,790)	(1,657)
稅項		(1,372)	(707)	(176)	(91)
應付予非控股權益的股息		—	(92)	—	(12)
		(41,278)	(44,092)	(5,292)	(5,653)
流動負債淨額		(8,443)	(12,700)	(1,082)	(1,628)
資產總值減流動負債		147,100	133,329	18,859	17,093
資產淨值		61,272	55,526	7,855	7,119
資本及儲備					
股本	21	17,106	17,106	2,193	2,193
其他儲備	22	43,995	38,259	5,640	4,905
國泰航空股東應佔資金		61,101	55,365	7,833	7,098
非控股權益		171	161	22	21
股東權益總額		61,272	55,526	7,855	7,119

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。

第六十六頁至第一百零四頁的附註及第一百零五頁至第一百零九頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

董事

史樂山

香港，二零一八年三月十四日

董事

利蘊蓮

64 綜合現金流量表

截至二零一七年十二月三十一日止年度

	附註	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2017 美元百萬元	2016 美元百萬元
營業業務					
業務帶來的現金	23	6,415	7,701	822	987
已收利息		237	189	30	24
已付利息		(1,546)	(1,032)	(198)	(132)
已付稅項		(783)	(750)	(100)	(96)
來自營業業務的現金流入淨額		4,323	6,108	554	783
投資業務					
除現金及視同庫存現金外的流動資金（增加）／減少淨額		(1,557)	3,013	(200)	386
出售物業、廠房及設備所得款項		1,371	23	176	3
出售待出售資產所得款項		8	1,769	1	227
出售一項長期投資所得款項		635	62	81	8
其他長期應收款項及投資減少／（增加）淨額		460	(105)	59	(14)
物業、廠房及設備及無形資產支出		(16,926)	(14,886)	(2,170)	(1,908)
已收聯屬公司股息		371	422	48	54
出售一家聯屬公司所得款項		2	—	—	—
償還聯屬公司借款淨額		—	7	—	1
投資業務的現金流出淨額		(15,636)	(9,695)	(2,005)	(1,243)
融資業務					
新融資	13	19,277	20,146	2,471	2,582
融資安排的現金利益淨額	16	1,619	894	208	115
償還借款及籌資租賃責任	13	(12,152)	(13,346)	(1,558)	(1,711)
存放抵押存款		—	(23)	—	(3)
已派股息－國泰航空股東		—	(1,259)	—	(161)
－非控股權益		(453)	(188)	(58)	(24)
融資業務的現金流入淨額		8,291	6,224	1,063	798
現金及視同庫存現金（減少）／增加		(3,022)	2,637	(388)	338
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		9,778	7,207	1,254	924
滙兌差額的影響		158	(66)	20	(8)
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	24	6,914	9,778	886	1,254

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。

第六十六頁至第一百零四頁的附註及第一百零五頁至第一百零九頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零一七年十二月三十一日止年度

65

	國泰航空股東應佔部分						非控股 權益	股東權益 總額
	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	其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元		
二零一七年一月一日的結餘	17,106	44,672	908	(5,855)	(1,466)	55,365	161	55,526
本年度(虧損)/溢利	-	(1,259)	-	-	-	(1,259)	371	(888)
其他全面收益	-	702	(403)	4,352	2,344	6,995	-	6,995
本年度全面收益總額	-	(557)	(403)	4,352	2,344	5,736	371	6,107
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	(361)	(361)
	-	(557)	(403)	4,352	2,344	5,736	10	5,746
二零一七年十二月三十一日 的結餘	17,106	44,115	505	(1,503)	878	61,101	171	61,272
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
該年度(虧損)/溢利	-	(575)	-	-	-	(575)	301	(274)
其他全面收益	-	606	178	9,690	(1,202)	9,272	-	9,272
該年度全面收益總額	-	31	178	9,690	(1,202)	8,697	301	8,998
二零一五年第二次中期股息	-	(1,062)	-	-	-	(1,062)	-	(1,062)
二零一六年第一次中期股息	-	(197)	-	-	-	(197)	-	(197)
支付/應付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	(280)	(280)
	-	(1,228)	178	9,690	(1,202)	7,438	21	7,459
二零一六年十二月三十一日 的結餘	17,106	44,672	908	(5,855)	(1,466)	55,365	161	55,526

第六十六頁至第一百零四頁的附註及第一百零五頁至第一百零九頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

1. 分部資料

(a) 分部業績

	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
溢利或虧損								
銷售予外界客戶	95,939	91,478	1,345	1,273			97,284	92,751
分部之間的銷售	9	9	3,703	3,598			3,712	3,607
分部收益	95,948	91,487	5,048	4,871			100,996	96,358
分部(虧損)/溢利	(1,507)	(986)	58	461			(1,449)	(525)
財務支出淨額	(1,571)	(1,160)	(190)	(141)			(1,761)	(1,301)
	(3,078)	(2,146)	(132)	320			(3,210)	(1,826)
應佔聯屬公司溢利					2,630	2,049	2,630	2,049
除稅前(虧損)/溢利							(580)	223
稅項	(296)	(464)	(12)	(33)			(308)	(497)
本年度虧損							(888)	(274)
其他分部資料								
折舊及攤銷	8,722	8,101	632	449			9,354	8,550
購買物業、廠房及設備 及無形資產	16,094	13,805	762	1,330			16,856	15,135

集團兩個可呈報的分部是按業務性質分類。航空業務分部包括集團的客運及貨運業務（包括國泰航空、國泰港龍航空及華民航空），非航空業務分部主要包括航空飲食、地勤、停機坪服務及貨運站業務。未分配業績指集團應佔聯屬公司溢利。

賺取收益的主要資產為同時供客運及貨運服務使用的機隊。管理層認為並無適合的基礎將該等資產及相關的營業成本分配至該兩個分部，故此在披露時，並不將客運及貨運服務分為不同的業務分部。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

1. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

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

按地域分部所作的資產淨值分析如下：

賺取收益的主要資產為於香港註冊並運用於集團整個環球航線網絡的機隊。管理層認為並無適合的基礎將該等資產及有關負債撥入各地域分部。因此，分部資產、分部負債及其他分部資料不予披露。

2. 視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利

中國國際航空股份有限公司（「國航」）於二零一七年三月十日完成發行1,440,064,181股A股股份，因而令公司所持的國航股權由百分之二十點一三攤薄至百分之十八點一三。這項視作出售部分股份錄得港幣二億四千四百萬元盈利，主要反映在緊接發行股份之前及之後集團應佔國航資產淨值的變動。

3. 營業虧損

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

4. 財務支出淨額

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

在上列數字中，因配對安排而帶來的財務收入及支出已化為淨額。

衍生金融工具的公允值變動包括來自被界定為持有作買賣用途的衍生工具的盈利淨額港幣二億元（二零一六年：虧損淨額港幣三千六百萬元）。

5. 稅項

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	419	165
– 海外稅	201	195
– 歷年撥備不足	114	272
遞延稅項記賬		
– 暫時差異的產生及逆轉（附註16）	(426)	(135)
	308	497

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零一六年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見財務報表附註28(d)）。

5. 稅項 (續)

稅項支出與按適用稅率和除稅前（虧損）／溢利所計算的金額間的差異可分析如下：

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

有關遞延稅項的詳細資料載於財務報表附註16。

6. 其他全面收益

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
界定福利計劃		
– 於年內確認的重新計量盈利	796	687
– 遞延稅項（附註16）	(94)	(81)
現金流量對沖		
– 於年內確認的（虧損）／盈利	(1,200)	3,571
– 轉撥至損益的虧損（附註22）	6,160	7,404
– 遞延稅項（附註16）	(608)	(1,285)
可供出售財務資產的價值重估		
– 於年內確認的盈利	172	178
– 出售時重新歸類至損益	(575)	–
應佔聯屬公司其他全面收益		
– 於年內確認	363	334
– 視作出售部分股份時重新歸類至損益	107	–
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於年內確認的盈利／（虧損）	1,898	(1,536)
– 視作出售一家聯屬公司部分股份時重新歸類至損益	(24)	–
本年度其他全面收益	6,995	9,272

7. 每股虧損（基本及攤薄）

每股虧損是以國泰航空股東應佔虧損港幣十二億五千九百萬元（二零一六年：虧損港幣五億七千五百萬元）除以全年已發行每日加權平均股份數目三十九億三千四百萬股（二零一六年：三十九億三千四百萬股）。由於年內並無潛在攤薄已發行股份，故每股攤薄虧損與每股基本虧損相同。

8. 股息

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

9. 物業、廠房及設備

	飛機及有關設備		其他設備		樓宇		總額
	擁有 港幣百萬元	租賃 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	租賃 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	興建中 港幣百萬元	
集團							
成本							
二零一七年一月一日的結餘	100,598	45,153	4,777	–	12,502	2,431	165,461
滙兌差額	–	–	1	–	–	–	1
增購	13,995	915	437	–	443	130	15,920
出售	(5,195)	–	(89)	–	–	–	(5,284)
重新歸類為待出售資產	(994)	(460)	(32)	–	–	–	(1,486)
調撥	1,897	(1,897)	330	–	2,196	(2,526)	–
二零一七年十二月三十一日的結餘	110,301	43,711	5,424	–	15,141	35	174,612
二零一六年一月一日的結餘	93,177	45,998	4,125	478	12,123	1,456	157,357
增購	9,446	2,681	588	–	499	1,036	14,250
出售	(2,567)	–	(414)	–	(181)	–	(3,162)
重新歸類為待出售資產	(2,984)	–	–	–	–	–	(2,984)
調撥	3,526	(3,526)	478	(478)	61	(61)	–
二零一六年十二月三十一日的結餘	100,598	45,153	4,777	–	12,502	2,431	165,461
累積折舊及減值							
二零一七年一月一日的結餘	40,575	11,189	2,881	–	4,360	–	59,005
本年度折舊	5,704	2,015	381	–	724	–	8,824
出售	(3,693)	–	(85)	–	–	–	(3,778)
重新歸類為待出售資產	(437)	(172)	(12)	–	–	–	(621)
調撥	795	(795)	–	–	–	–	–
二零一七年十二月三十一日的結餘	42,944	12,237	3,165	–	5,084	–	63,430
二零一六年一月一日的結餘	38,124	11,752	2,523	420	3,986	–	56,805
該年度折舊	5,176	2,003	319	–	537	–	8,035
出售	(2,338)	–	(381)	–	(163)	–	(2,882)
重新歸類為待出售資產	(2,953)	–	–	–	–	–	(2,953)
調撥	2,566	(2,566)	420	(420)	–	–	–
二零一六年十二月三十一日的結餘	40,575	11,189	2,881	–	4,360	–	59,005
賬面淨值							
二零一七年十二月三十一日的結餘	67,357	31,474	2,259	–	10,057	35	111,182
二零一六年十二月三十一日的結餘	60,023	33,964	1,896	–	8,142	2,431	106,456

9. 物業、廠房及設備 (續)

(a) 籌資租賃資產

若干飛機以籌資租賃方式持有，於各租約期滿時可行使選擇權購買該等飛機。餘下租約期限由一至十年不等。部分租金以浮動方式計算，一般與市場息率掛鈎。所有租賃均容許有分租權，但須獲得原出租人同意。部分租約如於指定期滿日前終止，須支付提前還款罰款。

(b) 營業租賃資產

若干飛機、樓宇及其他設備以營業租賃方式持有。

根據有關飛機的營業租賃協議，租金部分為固定形式，部分為浮動形式，不得分租。於二零一七年十二月三十一日，十三架空中巴士 A330-300 型飛機（二零一六年：十三架）、一架波音 747-400BCF 型貨機（二零一六年：一架）、二十三架波音 777-300ER 型飛機（二零一六年：二十三架）、十架空中巴士 A320-200 型飛機（二零一六年：十架）、六架空中巴士 A321-200 型飛機（二零一六年：六架）、兩架空中巴士 A350-900 型飛機（二零一六年：兩架）及七架空中巴士 A300-600F 型貨機（二零一六年：兩架）以營業租賃方式持有，大部分均有購買權及全部未資本化。此等租賃的估計資本化價值，即未來總租款的現值，為港幣一百六十四億九千四百萬元（二零一六年：港幣一百八十六億六千五百萬元）。

有關樓宇及其他設備的營業租賃一般以固定租金方式租用，並有選擇權在期滿後以新條款續租。

於二零一七年十二月三十一日，已承擔的營業租賃於以下各期的未來應付最低租款如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
飛機及有關設備：		
– 一年內	3,441	3,639
– 一年至兩年	3,170	3,242
– 兩年至五年	7,013	7,939
– 五年以上	4,403	5,655
	18,027	20,475
樓宇及其他設備：		
– 一年內	806	795
– 一年至兩年	534	640
– 兩年至五年	448	644
– 五年以上	490	465
	2,278	2,544
	20,305	23,019

- (c) 集團及公司向將於未來數年交付的飛機及有關設備製造商預付款項。於年結日，在擁有的飛機及有關設備賬項內，包括集團已支付的預付款項港幣三十一億四千七百萬元（二零一六年：港幣三十五億六千萬元）。此等預付款項不作折舊準備。
- (d) 提供貸款的租賃公司或其他提供信貸的機構已獲抵押，抵押品包括有關資產及有關保險單。詳情載於財務報表附註 13。

9. 物業、廠房及設備 (續)

- (e) 截至二零一七年十二月三十一日止年度未有確認任何減值虧損(二零一六年：零)。年內，數項資產已轉撥至待出售資產。用以計算可收回金額的公允值歸類為第二級計量。

10. 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				
二零一七年一月一日的結餘	7,666	5,304	253	13,223
增購	—	936	—	936
出售	—	(13)	—	(13)
二零一七年十二月三十一日的結餘	7,666	6,227	253	14,146
二零一六年一月一日的結餘	7,666	4,498	253	12,417
增購	—	885	—	885
出售	—	(79)	—	(79)
二零一六年十二月三十一日的結餘	7,666	5,304	253	13,223
累積攤銷				
二零一七年一月一日的結餘	—	2,280	9	2,289
本年度攤銷	—	526	4	530
出售	—	(13)	—	(13)
減值	—	—	119	119
二零一七年十二月三十一日的結餘	—	2,793	132	2,925
二零一六年一月一日的結餘	—	1,806	5	1,811
該年度攤銷	—	511	4	515
出售	—	(37)	—	(37)
二零一六年十二月三十一日的結餘	—	2,280	9	2,289
賬面淨值				
二零一七年十二月三十一日的結餘	7,666	3,434	121	11,221
二零一六年十二月三十一日的結餘	7,666	3,024	244	10,934

集團已就碳排放額度確認港幣一億一千九百萬元的減值虧損，其減值是以減低賬面值至估計可收回金額考慮，估計可收回金額指使用價值與公允值減出售成本兩者之較高者；而可收回金額是以公允值減出售成本(參考其於二零一七年十二月三十一日的市價)釐定。用以計算可收回金額的公允值歸類為第一級計量。

分配予航空業務的商譽賬面值為港幣七十六億二千七百萬元(二零一六年：港幣七十六億二千七百萬元)。根據《香港會計準則》第36號「資產減值」，集團透過比較各現金產生單位於報告日的可收回總金額與總賬面值，完成對分配予集團各現金產生單位的商譽進行的每年減值測試。現金產生單位的可收回金額按使用價值計算而釐定。該等計算使用根據管理層已批准的三年財務預算得出的現金流量預測，以及參照過去的表現與預期市場發展而進行。超過三年的現金流量乃按照估計的一般年度增長率百分之一至百分之三(二零一六年：百分之一至百分之三)推斷而來。該增長率不超過現金產生單位運作的業務的長期平均增長率。所採用約百分之七點九(二零一六年：百分之七點九)的折現率並未計及稅項，並反映相關分部的特定風險。管理層相信以上任何主要假設出現的任何合理可預見的改變，不會導致商譽的賬面值超逾可收回金額。

11. 於聯屬公司的投資

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	20,151	16,141
– 非上市	2,999	2,139
商譽	3,519	3,629
	26,669	21,909
聯屬公司所欠借款	1,475	1,389
	28,144	23,298

於二零一七年十二月三十一日結算，香港上市股份的市值為港幣二百四十九億六千八百萬元（二零一六年：港幣一百三十億三千七百萬元）。

於二零一七年十二月三十一日結算，聯屬公司所欠借款包括一項無抵押、免息（二零一六年：免息）及須於二零一九年三月二十三日前償還的港幣十一億七千七百萬元（二零一六年：港幣十億九千四百萬元）借款。借款條件須每年予以檢討。

國航被視為對集團具重大意義，集團應佔其資產及負債與業績撮述如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
聯屬公司下述賬項總額		
– 流動資產	34,824	23,869
– 非流動資產	252,235	231,516
– 流動負債	(81,206)	(75,267)
– 非流動負債	(92,613)	(97,149)
收益	147,380	119,795
來自持續營運的溢利	11,126	9,402
其他全面收益	1,247	(689)
全面收益總額	12,373	8,713
已收聯屬公司股息	321	334
調節至集團於聯屬公司的權益		
– 聯屬公司資產淨值總額	113,240	82,969
– 按實際權益計算集團應佔聯屬公司資產淨值 （二零一七年：百分之十八點一三；二零一六年：百分之二十點一三）	20,530	16,702
– 相互持股的影響及其他	(379)	(561)
– 商譽	3,519	3,629
	23,670	19,770

國航是集團的策略夥伴，亦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。

集團二零一七年的業績包括國航截至二零一七年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一七年十月一日至二零一七年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。國航最新提供的賬目乃計算至二零一七年九月三十日（二零一六年：二零一六年九月三十日）。

11. 於聯屬公司的投資 (續)

個別不具重大意義的聯屬公司的總體資料

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
個別不具重大意義的聯屬公司的賬面總值	4,474	3,528
集團應佔該等聯屬公司總額		
– 來自持續營運的溢利	728	105
– 其他全面收益	268	(196)
– 全面收益總額	996	(91)

主要聯屬公司詳列於第一百零四頁。

12. 其他長期應收款項及投資

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
股本投資按公允值		
– 香港上市	–	553
– 非上市	722	631
官批租地租款預繳金額	1,215	1,258
借款及其他應收款項	246	843
衍生財務資產 — 長期部分	1,781	1,319
退休福利資產 (附註15)	104	–
	4,068	4,604

官批租地是在香港以中期租約持有的土地，其未攤銷總值為港幣十二億五千八百萬元（二零一六年：港幣十三億零一百萬元）。除納入貿易、其他應收款項及其他資產的港幣四千三百萬元（二零一六年：港幣四千三百萬元）外，餘額已包括在上述賬項內。

於二零一七年十二月三十一日，集團不合作對沖會計處理的衍生財務資產總值為港幣十四億五千五百萬元（二零一六年：港幣十一億六千萬元）。除納入貿易、其他應收款項及其他資產的港幣一千二百萬元（二零一六年：港幣五百萬元）外，餘額已包括在上述賬項內。

13. 長期負債

	附註	2017		2016	
		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	(a)	4,823	49,071	7,217	36,125
籌資租賃責任	(b)	4,065	20,435	4,046	22,781
		8,888	69,506	11,263	58,906

(a) 長期借款

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
銀行借款		
– 有抵押	32,195	25,227
– 無抵押	17,697	13,094
其他借款		
– 無抵押	4,002	5,021
	53,894	43,342
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(4,823)	(7,217)
	49,071	36,125
償還如下：		
銀行借款		
– 一年內	4,131	5,378
– 一年至兩年	7,938	3,116
– 兩年至五年	25,613	19,831
– 五年以上	12,210	9,996
	49,892	38,321
其他借款		
– 一年內	692	1,839
– 一年至兩年	1,498	866
– 兩年至五年	1,812	1,802
– 五年以上	–	514
	4,002	5,021
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(4,823)	(7,217)
	49,071	36,125

於二零一七年十二月三十一日，港幣四百六十九億六千一百萬元（二零一六年：港幣三百六十八億二千三百萬元）的飛機及有關設備為有抵押銀行借款作抵押。

銀行借款以外的借款有不同償還日期，最遲為二零二二年，而銀行借款最遲須於二零二九年償還。

集團毋須於五年內全部償還的長期借款為港幣三百零八億四千六百萬元（二零一六年：港幣二百四十二億一千一百萬元）。

於二零一七年十二月三十一日，集團有以資金及其他投資作配對的長期借款總額為港幣四百零四億八千二百萬元（二零一六年：港幣三百五十七億六千五百萬元）。因此，此等負債及有關資金與有關支出和收入已於財務報表內作配對。

13. 長期負債 (續)

(b) 籌資租賃責任

集團須履行若干飛機及有關設備的籌資租賃合約，此等合約於二零一八年至二零二七年到期。此等籌資租約將來的應付租款與其賬面值間的差異分析如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
將來的應付款額	27,065	29,668
將來各期的利息支出	(2,565)	(2,841)
將來應付款額的現值	24,500	26,827
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(4,065)	(4,046)
	20,435	22,781

將來應付款額的現值應支付如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
一年內	4,065	4,046
一年至兩年	3,781	3,922
兩年至五年	9,081	9,143
五年以上	7,573	9,716
	24,500	26,827

將來的租賃付款分析於財務報表附註29披露。

於二零一七年十二月三十一日，集團指定為按公允值計入損益的財務負債為港幣二十億零一百萬元（二零一六年：港幣二十二億二千七百萬元）。

(c) 長期負債的對賬

	長期借款 港幣百萬元	籌資租賃責任 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
二零一七年一月一日的結餘	43,342	26,827	70,169
來自融資現金流量的變動			
– 新融資	18,098	1,179	19,277
– 償還借款及籌資租賃責任	(8,059)	(4,093)	(12,152)
非現金變動			
– 滙兌虧損	226	148	374
– 公平值變動	–	202	202
– 其他變動	287	237	524
二零一七年十二月三十一日的結餘	53,894	24,500	78,394

14. 其他長期應付款項

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
遞延負債	2,971	2,805
衍生財務負債		
– 長期部分	531	4,169
退休福利負債(附註15)	–	543
	3,502	7,517

於二零一七年十二月三十一日，集團已就回復營業租賃飛機至若干維修狀態而作出維修撥備港幣三十二億一千七百萬元（二零一六年：港幣二十二億零四百萬元）。

	港幣百萬元
維修撥備變動如下：	
二零一七年一月一日的結餘	2,204
額外撥備	1,019
已用撥備	(6)
二零一七年十二月三十一日的結餘	3,217
減：記入貿易及其他應付款項的金額	619
	2,598

於二零一七年十二月三十一日，集團不合作對沖會計處理的衍生財務負債總額為港幣一千一百萬元（二零一六年：港幣三千二百萬元）。除納入貿易及其他應付款項的港幣六百萬元（二零一六年：港幣二百萬元）外，餘額已包括在上述賬項內。

15. 退休福利

集團為其香港及若干海外地方的僱員提供多項界定福利及界定供款退休計劃。各計劃的資產由獨立的信託管理基金持有。香港的退休金計劃是根據《職業退休計劃條例》及《強制性公積金計劃條例》（「強積金條例」）註冊，並符合該等條例的規定。大部分在本地聘請的僱員，其退休福利按當地情況而作出適當安排。

集團提供以下各主要計劃：

(a) 界定福利退休計劃

界定福利計劃是釐定僱員在退休時可收取福利的退休計劃，有關福利通常視乎年齡、服務年資及補償等一個或多個因素而定。集團有責任為參與僱員提供該等福利。

太古集團退休福利計劃在香港提供辭職及退休福利予離職的員工，包括於一九九六年九月前加入公司的機艙服務員及於一九九七年六月前加入的其他本地聘用僱員。公司、國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）及雅潔洗衣有限公司（「雅潔」）為該計劃的參與僱主。僱員毋須就該計劃供款，全部福利所需款項由公司、國泰航空飲食服務及雅潔支付。

公司在香港以外僱員條件於一九九三年四月前僱用的職員則有資格參加另一項計劃，即國泰航空有限公司退休計劃（「國泰航空退休計劃」）。此項計劃，職員及公司均須供款。

集團大部分計劃是保證按最終薪金一筆過的界定福利計劃。

15. 退休福利 (續)

界定福利退休計劃的供款按認可的獨立精算師所建議的供款率作出，目的是確保該等計劃能於負債到期時清償負債。供款率每年均作檢討，並在考慮計劃資產市值與過往服務累計負債現值間的差額後，持續參考精算估值方式釐定。香港的主要計劃根據香港《職業退休計劃條例》的規定，每年由認可精算公司估值作融資用途。

截至二零一七年十二月三十一日止年度，披露資料以美世（香港）有限公司於二零一五年十二月三十一日製備並經集團界定福利計劃的主要管理經理 Cannon Trustees Limited 於二零一七年十二月三十一日更新的估值為基準。截至二零一六年十二月三十一日止年度，披露資料以美世（香港）有限公司於二零一五年十二月三十一日製備並經 Cannon Trustees Limited 於二零一六年十二月三十一日更新的估值為基準。

集團因推行其界定福利退休計劃而面對多項風險，其中最大的風險為市場風險。

市場風險可能引致虧損及盈利，並包括價格風險、息率風險及貨幣風險，以及僅影響個別投資或其發行人的因素或僅限於某個市場的風險。市場風險主要透過委託投資經理進行分散投資予以管理。投資經理受協議管轄，該等協議規定了投資的表現目標，有關目標是參考認可基準及接近此基準的預期模擬誤差而釐定。整體的市場風險狀況由投資委員會每季進行監察。

於二零一七年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之一百零一點三（二零一六年：百分之九十三點五）。

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
於集團損益確認的支出淨額：		
當期服務費用	326	315
利息（收入）／費用淨額	(1)	42
計入員工成本的總額	325	357
計劃資產實際回報	1,069	341
	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
於財務狀況表確認的負債淨額：		
已提撥責任現值	7,937	8,301
計劃資產公允值	(8,041)	(7,758)
退休福利（資產）／負債（附註12及14）	(104)	543

15. 退休福利 (續)

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：		
一月一日的結餘	8,301	8,912
重新計量：		
– 財務假設的變動產生的精算虧損 / (盈利)	345	(218)
– 經驗盈利	(344)	(345)
本年度變動		
– 當期服務費用	326	315
– 利息支出	271	259
– 僱員供款	2	3
– 已付福利	(950)	(613)
– 調撥	(14)	(12)
十二月三十一日的結餘	7,937	8,301

界定福利責任的加權平均期限為五年（二零一六年：七年）。

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：		
一月一日的結餘	7,758	7,879
本年度變動		
– 不包括利息收入的計劃資產回報	797	124
– 利息收入	272	217
– 僱員供款	2	3
– 僱主供款	176	160
– 已付福利	(950)	(613)
– 調撥	(14)	(12)
十二月三十一日的結餘	8,041	7,758

年內計劃並無任何修訂、縮減及結算。

15. 退休福利 (續)

	2017 港幣百萬元	%	2016 港幣百萬元	%
計劃資產公允值如下：				
股本證券				
– 亞太區	1,009	13	845	11
– 歐洲	524	7	471	6
– 北美	998	12	980	12
– 其他地區	1,026	13	993	13
債券				
– 環球	2,079	26	1,838	24
– 新興市場	108	1	81	1
絕對回報基金	1,562	19	1,618	21
現金	735	9	932	12
	8,041	100	7,758	100

於二零一七年十二月三十一日，百分之九十六的股本證券及百分之五十四的債券於活躍市場報價（二零一六年十二月三十一日：分別為百分之九十六及百分之四十五），其餘部分並不在活躍市場報價。

計劃資產投資於太古集團單位信託基金（「信託基金」）。信託基金共有三個子基金，資產按照個別各自的投資政策及目標投資於子基金。信託基金及子基金由一個投資委員會監察，該會每年開會四次。

信託基金的組成根據每一計劃的資產分配而定。每一計劃的資產分配以股本證券、債券及絕對回報基金組合為目標。

子基金內資產的管理任務由投資委員會委託予多位具信譽的投資經理人。

供款是根據精算估值提出的建議計算。集團預期在二零一八年向該等計劃供款港幣一億八千三百萬元。

	2017		2016	
	太古集團 退休福利計劃	國泰航空 退休計劃	太古集團 退休福利計劃	國泰航空 退休計劃
重大精算假設如下：				
貼現率	2.84%	2.84%	3.64%	3.64%
預期未來薪酬增加比率	5.00%	3.04%	5.00%	3.04%

界定福利責任對精算假設變動的敏感度列述如下，顯示精算假設出現百分之零點五的變動時，於二零一七年十二月三十一日結算的界定福利責任會（增加）/ 減少的幅度：

	增加0.5%		減少0.5%	
	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
貼現率	218	251	(225)	(260)
預期未來薪酬增加比率	(215)	(249)	211	242

15. 退休福利 (續)

上述敏感度分析基於一項假設的變動，而其他假設維持不變。實際上，此情況極難發生，而某些假設的變動可能彼此相關。在計算界定福利責任對重大精算假設的敏感度時，已採納於財務狀況表內確認的退休福利負債的計算方法。

(b) 界定供款退休計劃

界定供款計劃是一項退休計劃，集團根據計劃向一個獨立實體作固定供款，集團並無法定或推定責任作進一步供款。

公司以海外僱員條件在香港聘請的職員均合資格參加另一項界定供款式退休計劃，即國泰一九九三公積金計劃。所有在香港聘請的職員均有資格參加國泰公積金計劃。

按照該等計劃的條款，除公司的供款外，僱員可選擇按其月薪的零至百分之十供款。年內並無按該等計劃規定沒收任何福利（二零一六年：零），並已撥入公司須付的供款內。

強制性公積金（「強積金」）計劃是根據強積金條例於二零零零年十二月設立的。如員工選擇加入強積金計劃，公司及員工均須以僱員有關入息（以港幣三萬元為上限）的百分之五供款。員工可選擇高於最低供款額的自願供款。

就各界定供款退休計劃記入集團損益的供款為港幣十二億一千六百萬元（二零一六年：港幣十二億零二百萬元）。

16. 遞延稅項

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
遞延稅項資產：		
– 撥備	(76)	(136)
– 稅項虧損	(2,919)	(2,141)
– 現金流量對沖	(211)	(819)
– 退休福利	7	(70)
遞延稅項負債：		
– 稅項折舊大於會計折舊	4,536	4,366
– 於聯屬公司的投資	1,021	882
就若干租賃安排撥備	9,534	8,561
	11,892	10,643

下列金額經適當對銷後釐定，於財務狀況表中分項列述：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
於財務狀況表確認的遞延稅項資產淨額	(928)	(737)
於財務狀況表確認的遞延稅項負債淨額	12,820	11,380
	11,892	10,643

16. 遞延稅項 (續)

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：		
一月一日的結餘	10,643	8,781
本年度變動		
– 於損益（記賬）／支銷		
– 遞延稅項記賬（附註5）	(426)	(135)
– 營業開支	68	60
– 於其他全面收益支銷		
– 轉撥至現金流量對沖儲備（附註6）	608	1,285
– 轉撥至保留溢利（附註6）	94	81
– 租賃安排的首期現金利益	1,619	894
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥備的當期部分	(714)	(323)
十二月三十一日的結餘	11,892	10,643

有關承前稅項虧損的遞延稅項資產，只會在相關稅項利益有可能透過未來應課稅溢利變現時才會確認。集團有港幣一百三十六億八千三百萬元的未確認稅項虧損（二零一六年：港幣一百三十一億九千七百萬元）可結轉抵銷未來應課稅收入。此等數額分析如下：

	集團	
	未確認稅項虧損	
	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
無到期日	3,019	2,841
二零二一年後到期	10,664	10,356
	13,683	13,197

就若干租賃安排撥出的準備預計於二零一八年至二零二八年（二零一六年：二零一七年至二零二七年）如以下期間支付：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
一年至五年	3,447	2,705
五年至十年	4,802	5,147
十年以上	1,285	709
	9,534	8,561

17. 貿易、其他應收款項及其他資產

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

17. 貿易、其他應收款項及其他資產 (續)

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除壞賬撥備)按賬單日分析如下：		
一個月內	4,880	4,370
一至三個月	573	705
三個月以上	678	520
	6,131	5,595

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除壞賬撥備)賬齡分析如下：		
當期	5,643	5,074
逾期少於三個月	303	395
逾期三個月以上	185	126
	6,131	5,595

已逾期的貿易應收賬項並未減值，而與該等應收賬項有關的個別客戶均無近期拖欠紀錄。

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

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

18. 待出售資產

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
待出售資產	865	31

截至二零一七年十二月三十一日止年度已確認的減值虧損為港幣一百萬元(二零一六年：港幣二千四百萬元)。待出售資產的減值以減低賬面值至公允值減出售成本，方法是參考於二零一七年及二零一六年十二月三十一日的估計出售價值並使用市場比較法釐定。用以計算可收回金額的公允值歸類為第二級計量。

19. 流動資金

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
短期存款及銀行結存（附註24）	6,914	9,778
存放時超過三個月期滿的短期存款	7,128	5,556
專業投資管理資金		
– 海外上市債券	4,815	4,749
– 銀行存款	75	33
其他流動投資		
– 海外上市債券	4	4
– 銀行存款	158	170
	19,094	20,290

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一億五千八百萬元（二零一六年：港幣一億七千萬）及債券港幣四百萬元（二零一六年：港幣四百萬元）。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。

20. 貿易及其他應付款項

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

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

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

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

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

21. 股本

	2017		2016	
	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				
一月一日及十二月三十一日的結餘	3,933,844,572	17,106	3,933,844,572	17,106

年內，公司或其附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何股份。於二零一七年十二月三十一日，已發行股份為3,933,844,572股（二零一六年十二月三十一日：3,933,844,572股）。

22. 儲備

	2017		2016	
	港幣百萬元		港幣百萬元	
保留溢利	44,115		44,672	
投資重估儲備	505		908	
現金流量對沖儲備	(1,503)		(5,855)	
其他	878		(1,466)	
	43,995		38,259	

	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	其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
公司					
二零一七年一月一日的結餘	36,184	404	(5,832)	(1)	30,755
本年度虧損	(1,848)	—	—	—	(1,848)
其他全面收益	668	101	4,345	—	5,114
本年度全面收益總額	(1,180)	101	4,345	—	3,266
二零一七年十二月三十一日的結餘	35,004	505	(1,487)	(1)	34,021
二零一六年一月一日的結餘	38,295	346	(15,566)	(1)	23,074
該年度虧損	(1,426)	—	—	—	(1,426)
其他全面收益	574	58	9,734	—	10,366
該年度全面收益總額	(852)	58	9,734	—	8,940
二零一五年第二次中期股息	(1,062)	—	—	—	(1,062)
二零一六年第一次中期股息	(197)	—	—	—	(197)
	(2,111)	58	9,734	—	7,681
二零一六年十二月三十一日的結餘	36,184	404	(5,832)	(1)	30,755

22. 儲備 (續)

根據香港《公司條例》(第622章)第6部的條文計算，公司於二零一七年十二月三十一日的可派發儲備為港幣三百五十億零四百萬元(二零一六年：港幣三百六十一億八千四百萬元)。

投資重估儲備包括長期投資公允值的轉變。

集團的其他儲備包括由重估海外投資所帶來的滙兌盈利港幣十五億四千萬元(二零一六年：負儲備港幣三億三千四百萬元)及應佔聯屬公司其他負儲備港幣六億六千二百萬元(二零一六年：港幣十一億三千二百萬元)。

現金流量對沖儲備包括對沖工具公允值累積變動淨額的有效部分和使預期的營業現金流量足以償還以外幣安排的借款及租賃責任的滙兌差額。

由集團現金流量對沖儲備轉撥至損益賬項的虧損列述如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
收益	430	1,294
燃油	(6,322)	(8,423)
財務支出淨額	(268)	(275)
轉撥至損益的虧損淨額(附註6)	(6,160)	(7,404)

集團現金流量對沖儲備預計將於下列年度當對沖交易影響溢利或虧損時或確認相關資產時在營業溢利內扣除 / 記入或轉撥至相關資產。

	總額 港幣百萬元
2018	2,534
2019	104
2020	(190)
2021	(250)
2022	(336)
2022以後	(359)
	1,503

最終確認於營業溢利或轉撥至相關資產的實際金額，將根據對沖交易影響損益時或確認相關資產時對沖工具的公允值而釐定。

23. 營業虧損調整至業務帶來的現金

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
營業虧損	(1,449)	(525)
物業、廠房及設備折舊	8,824	8,035
無形資產攤銷	530	515
待出售資產減值撥備	1	24
出售待出售資產的盈利	–	(232)
出售物業、廠房及設備的虧損淨額	175	272
無形資產減值	119	–
出售無形資產的虧損	–	42
出售一項長期投資的盈利	(586)	(3)
出售聯屬公司的盈利	(246)	–
自現金流量對沖儲備撥出的虧損及其他與現金流量無關的項目	6,308	7,427
存貨增加	(1)	(148)
貿易應收賬項、其他應收款項及其他資產及衍生財務資產(增加)/減少	(2,270)	408
欠關連及聯屬公司賬項淨額減少	(1)	(93)
貿易應付賬項、其他應付款項、衍生財務負債及遞延負債減少	(5,514)	(11,595)
未獲運輸收益增加/(減少)	1,035	(86)
非營業性的應收及應付賬項變動	(510)	3,660
業務帶來的現金	6,415	7,701

24. 現金及視同庫存現金分析

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
短期存款及銀行結餘(附註19)	6,914	9,778

25. 董事及行政要員薪酬

(a) 根據香港《公司條例》第383(1)條及《公司（披露董事利益資料）規例》第2部披露的董事薪酬如下：

	現金			非現金				2017 總額 港幣千元	2016 總額 港幣千元
	基本薪金 / 酬金 (附註i)	花紅 (附註ii)	津貼及 福利	退休計劃 供款	計入 退休計劃 的花紅	其他福利	房屋福利		
	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元		
常務董事									
史樂山	877	—	14	258	—	—	714	1,863	845
何果	3,185	—	573	937	—	—	4,482	9,177	12,014
朱國樑（至二零一七年四月止）	1,440	—	765	522	—	—	—	2,727	10,507
包偉霆（至二零一五年九月止）	—	—	—	—	—	—	—	—	2,155
韓兆傑（自二零一七年六月起）	1,435	—	499	422	—	100	1,743	4,199	—
盧家培（自二零一七年六月起）	1,330	—	570	218	—	—	—	2,118	—
馬天偉	2,618	—	680	771	—	100	3,197	7,366	10,732
丘應樺（至二零一七年五月止）	831	996	300	124	—	—	—	2,251	4,184
非常務董事									
蔡劍江	575	—	—	—	—	—	—	575	575
朱國樑（自二零一七年五月起）	—	—	—	—	—	—	—	—	—
郭鵬（至二零一七年九月止）	—	—	—	—	—	—	—	—	—
樊澄（至二零一六年十二月止）	—	—	—	—	—	—	—	—	755
劉美璇（自二零一七年十月起）	—	—	—	—	—	—	—	—	—
邵世昌（至二零一六年十二月止）	—	—	—	—	—	—	—	—	—
宋志勇	575	—	—	—	—	—	—	575	575
施銘倫	—	—	—	—	—	—	—	—	—
施維新	—	—	—	—	—	—	—	—	—
肖烽（自二零一七年一月起）	755	—	—	—	—	—	—	755	—
趙曉航	575	—	—	—	—	—	—	575	575
獨立非常務董事									
夏理遜	755	—	—	—	—	—	—	755	755
利蘊蓮	915	—	—	—	—	—	—	915	915
董立均	633	—	—	—	—	—	—	633	633
王冬勝	755	—	—	—	—	—	—	755	755
二零一七年總額	17,254	996	3,401	3,252	—	200	10,136	35,239	
二零一六年總額	16,335	11,907	3,633	2,872	2,989	138	8,101		45,975

(i) 獨立非常務董事以董事局及其委員會成員的身份收取酬金。常務董事收取薪金。由太古集團僱用的董事，上表所披露的薪酬為記入公司賬目的金額。

(ii) 花紅與二零一六年的服務有關，並於二零一七年支付。其他酌情發放的花紅於二零一六年或二零一七年支付。

(iii) 常務董事的酬金總額根據處理集團事務的時間計入集團開支中。

25. 董事及行政要員薪酬 (續)

(b) 截至二零一七年及二零一六年十二月三十一日，集團五名最高薪職員資料如下：

	2017	2016
職員數目：		
常務董事	2	3
行政要員	3	2
	5	5

薪酬詳情如下：

	現金			非現金				2017 總額 港幣千元	2016 總額 港幣千元
	基本薪金 港幣千元	花紅 港幣千元	津貼及 福利 港幣千元	退休計劃 供款 港幣千元	計入 退休計劃 的花紅 港幣千元	其他福利 港幣千元	房屋福利 港幣千元		
2017總額	12,767	2,794	4,688	3,200	2,116	512	9,667	35,744	
2016 總額	12,888	12,399	6,995	3,470	2,950	221	7,891		46,814

上述披露的花紅與上年度的服務有關。

上述常務董事及行政要員的薪酬總額範圍如下：

港幣千元	2017	2016
6,001 – 6,500	1	1
6,501 – 7,000	2	–
7,001 – 7,500	1	1
9,001 – 9,500	1	–
10,501 – 11,000	–	2
12,001 – 12,500	–	1
	5	5

26. 僱員資料 — 國泰航空及國泰港龍航空

下表載列各職系的人數（包括年內已退休或辭職的員工）及其本年度的薪酬總額範圍：

港幣千元	2017			2016		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000	12	13,584	10,470	13	13,513	10,883
1,001 – 1,500	–	832	370	–	785	338
1,501 – 2,000	1	716	149	–	589	147
2,001 – 2,500	2	532	71	1	540	89
2,501 – 3,000	1	599	26	–	542	22
3,001 – 3,500	–	360	12	–	389	9
3,501 – 4,000	–	215	3	–	225	5
4,001 – 4,500	1	79	3	1	95	3
4,501 – 5,000	–	13	1	–	29	1
5,001 – 5,500	–	1	1	–	5	1
5,501 – 6,000	–	–	1	–	–	3
6,001 – 6,500	–	–	1	–	–	1
6,501 – 7,000	–	–	2	–	–	–
7,001 – 7,500	1	–	–	–	–	1
9,001 – 9,500	1	–	–	–	–	–
10,501 – 11,000	–	–	–	2	–	–
12,001 – 12,500	–	–	–	1	–	–
	19*	16,931	11,110	18*	16,712	11,503

*附註：於二零一七年十二月三十一日的董事總人數為十七人（二零一六年十二月三十一日：十七人）。

27. 關連交易

(a) 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：

	2017		2016	
	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	358	11	280	24
飛機維修成本	1,070	2,278	989	2,297
營業成本	643	—	732	—
股息收入	371	26	422	1
財務收入	7	—	17	—
購買物業、廠房及設備	—	31	—	6

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。

- (i) 根據與港機及港機航材技術管理訂立的港機框架協議，集團就飛機維修及相關服務向港機集團支付及收取費用。截至二零一七年十二月三十一日止年度，應付港機集團的金額合共港幣三十三億六千七百萬元（二零一六年：港幣三十二億八千八百萬元），而截至二零一七年十二月三十一日止年度，應收港機集團的金額則合共港幣二千七百萬元（二零一六年：港幣三千四百萬元）。

根據港機框架協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露及股東批准規定。有關各辭彙的釋義，請參閱本報告書題為「董事局報告」的章節。

- (ii) 根據於二零零八年六月二十六日與國航訂立的國航框架協議，就集團（作為一方）與國航集團（作為另一方）之間進行的交易，包括營運航空客運的聯營安排、代號共享安排、聯運安排、飛機租賃、飛行常客計劃、提供航空膳食、地勤支援及工程服務，以及其他按國航框架協議約定提供的服務和其他約定進行的交易，集團向國航集團支付及收取費用。截至二零一七年十二月三十一日止年度，應付國航集團的金額合共港幣二億六千萬元（二零一六年：港幣三億四千六百萬元），而截至二零一七年十二月三十一日止年度，應收國航集團的金額則合共港幣三億四千九百萬元（二零一六年：港幣二億六千九百萬元）。

根據國航框架協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露規定。有關各辭彙的釋義，請參閱本報告書題為「董事局報告」的章節。

27. 關連交易 (續)

- (b) 公司與香港太古集團訂有服務協議（「香港太古集團服務協議」）。根據香港太古集團服務協議，集團向香港太古集團支付服務費及成本，以獲得提供服務。服務費將每年支付，以集團未計稅項、聯屬公司業績、非控股權益及出售物業、廠房及設備的損益前的溢利的百分之二點五計算。截至二零一七年十二月三十一日止年度，應支付的服務費為零（二零一六年：零），但按成本價償付港幣一億六千九百萬元（二零一六年：港幣一億六千一百萬元）的支出。

史樂山、朱國樑、何杲、韓兆傑、劉美璇、馬天偉、施銘倫及施維新為太古集團董事及／或僱員，在香港太古集團服務協議中存在利益關係。施銘倫及施維新亦因身為太古的股東而存在此利益關係。郭鵬在其辭任日期（二零一七年十月一日生效）前，因身為太古集團董事及僱員而存在此利益關係。

根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露規定。有關各辭彙的釋義，請參閱本報告書題為「董事局報告」的章節。

- (c) 於二零一七年十二月三十一日結算的應收及應付聯屬公司及其他關連公司的款項，載於財務報表附註17及20。該等結餘來自正常業務途徑，並不附帶利息及沒有固定償還條款。
- (d) 公司為一家聯屬公司在二零一七年十二月三十一日的銀行借款融資所提供的擔保於財務報表附註28(b)披露。
- (e) 除關乎股權的交易（如「董事局報告」及「企業管治報告」所披露）外，與董事並無重大交易。董事的薪酬於財務報表附註25披露。

28. 資本承擔及或有事項

(a) 於本年底已批准但未在財務報表中撥備的資本承擔尚餘付款如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
已批准並已訂約	83,535	84,645
已批准但未訂約	7,338	6,842
	90,873	91,487

營業租賃承擔載於財務報表附註9(b)。

(b) 截至年底就租賃責任、銀行借款及其他負債所提供的擔保尚餘欠款如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
聯屬公司	3,176	4,031

(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。對於可能實現結果並可作出可靠估計的糾紛，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) 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。

該等訴訟程序及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第一百零九頁會計政策20作出撥備。

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。然而，普通法院於二零一五年十二月撤銷歐洲委員會對公司的裁決及罰款，公司已於二零一六年二月獲退回五千七百一十二萬歐羅的罰款。歐洲委員會於二零一七年三月對公司及涉案的其他航空公司發出新的裁決，向公司徵收另一筆五千七百一十二萬歐羅的罰款，公司已支付該罰款並於二零一七年六月在損益中支銷。公司已就此項新裁決提出上訴，歐洲委員會對此提交抗辯書，公司已於二零一七年十二月回覆該抗辯書。歐洲委員會還有一次機會回應公司的回覆，就是於法院將回覆正式送達後一個月內作出答辯。公司不肯定一個月的期限是否已經開始計算，暫時未有確切的上訴聆訊日期。

公司於多個國家，包括英國、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。公司已委聘律師，目前正就該等訴訟作出抗辯。

29. 財務風險管理

在一般業務運作中，集團須承受滙率、息率及航油價格變動所帶來的風險。這些風險由國泰航空庫務部按董事局批准的政策管理，有時須使用衍生金融工具。

衍生金融工具僅用於財務風險管理用途，集團並不持有或發行衍生金融工具作自營買賣用途。帶有對沖性質的衍生金融工具不會使集團承受市場風險，因其任何市值上的變動，將會被對沖項目的補償性市值變動所抵銷。我們定期檢討滙率、息率及航油價格變動帶來的風險，並按內部指引及限制修訂持倉量。

(a) 信貸風險

管理層已制定一套信貸政策，並持續監察所承受的信貸風險。集團通常給予顧客三十天信貸期，或依循當地同業準則在若干情況下以銀行擔保或其他財務抵押品保障部分債項。

貿易應收賬項主要為代理所欠的客運及貨運銷售額以及航空公司就機票互通服務所欠的金額。大部分代理均加入了國際航空運輸協會運作的結算系統，國際航空運輸協會負責查核這些代理的信貸能力，以及按照當地同業準則收納銀行擔保或其他財務抵押。在大部分情況下，航空公司所欠款項均透過國際航空運輸協會的結算所以淨額結算。有關個別代理及航空公司的信貸風險相對較低。

為管理信貸風險，公司只會與享有高信貸評級的金融機構進行衍生財務、存款及基金交易，而對所有此等金融機構均預設買賣限額，並對限額進行定期檢討。公司參照市值定期監察所承受的風險程度。

公司於報告日並無重大的信貸集中風險。最大的信貸風險為財務狀況表中各項財務資產（包括衍生金融工具）的賬面值及財務報表附註28中所披露的擔保額。於二零一七年十二月三十一日結算，就所授信貸條款所收的抵押品及擔保的總值合共港幣十四億一千三百萬元（二零一六年：港幣十三億三千一百萬元）。

年內就貿易應收賬項作出壞賬撥備的變動於財務報表附註17列述。

29. 財務風險管理 (續)

(b) 流動資金風險

集團的政策是要監控流動資金及遵守借貸契諾，確保有充足的流動資金及由金融機構提供融資額度，以應付短期及長期的流動資金需要。有關分析按二零一六年的相同基準進行。未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2017				
	一年內 港幣百萬元	一年後 至兩年 港幣百萬元	兩年後 至五年 港幣百萬元	五年後 港幣百萬元	總計 港幣百萬元
集團					
銀行及其他借款	(6,308)	(10,939)	(30,286)	(13,188)	(60,721)
籌資租賃責任	(4,589)	(4,278)	(10,073)	(8,125)	(27,065)
其他長期應付款項	–	(845)	(1,453)	(673)	(2,971)
貿易及其他應付款項	(13,999)	–	–	–	(13,999)
衍生財務負債淨額	(3,130)	(468)	(10)	–	(3,608)
總計	(28,026)	(16,530)	(41,822)	(21,986)	(108,364)

	2016				
	一年內 港幣百萬元	一年後 至兩年 港幣百萬元	兩年後 至五年 港幣百萬元	五年後 港幣百萬元	總計 港幣百萬元
集團					
銀行及其他借款	(8,232)	(5,024)	(24,094)	(11,411)	(48,761)
籌資租賃責任	(4,512)	(4,424)	(10,303)	(10,429)	(29,668)
其他長期應付款項	–	(857)	(1,073)	(875)	(2,805)
貿易及其他應付款項	(13,424)	–	–	–	(13,424)
衍生財務負債淨額	(5,813)	(4,035)	(28)	3	(9,873)
總計	(31,981)	(14,340)	(35,498)	(22,712)	(104,531)

29. 財務風險管理 (續)

(c) 市場風險

(i) 外匯風險

集團的收益以多種外幣為單位，因而承受滙率變動風險。為妥善管理這項風險，集團資產在可能情況下以預計有營業盈餘淨額的外幣安排融資，從而進行自然對沖。此外，集團亦利用貨幣衍生工具來減少預計的外幣盈餘。使用外幣借款及貨幣衍生工具對沖未來營業收益，是財務風險管理的主要部分，因為用以支付財務承擔的外幣收入的價值轉變有效地對銷支付該等財務承擔時的已變現滙兌差額。

二零一七年於集團財務報表引致滙兌風險的外幣主要為美元、歐羅、澳元、新加坡元、人民幣及日圓（二零一六年：美元、歐羅、澳元、新加坡元、人民幣及日圓）。

於報告日該等貨幣的風險如下：

	2017					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
集團						
聯屬公司所欠借款	293	—	—	—	1,177	—
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項	7,492	453	185	31	1,070	246
流動資金	13,400	42	28	19	419	33
長期借款	(33,583)	—	—	(992)	—	(1,539)
籌資租賃責任	(18,451)	(1,802)	—	—	—	(3,508)
貿易應付賬項及其他應付款項	(6,784)	(225)	(99)	(59)	(371)	(190)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	20,658	98	(2,026)	(353)	(5,339)	(645)
風險淨額	(16,975)	(1,434)	(1,912)	(1,354)	(3,044)	(5,603)

	2016					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
集團						
聯屬公司所欠借款	290	—	—	—	1,094	—
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項	5,954	349	138	37	1,024	185
流動資金	11,797	111	58	977	955	96
長期借款	(24,192)	—	—	(1,341)	—	(1,717)
籌資租賃責任	(20,903)	(1,710)	—	—	—	(3,379)
貿易應付賬項及其他應付款項	(13,639)	(253)	(109)	(70)	(566)	(244)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	13,509	343	(1,717)	(56)	(6,328)	(502)
風險淨額	(27,184)	(1,160)	(1,630)	(453)	(3,821)	(5,561)

除上述風險外，集團的未來淨營業現金流量亦承受貨幣風險，涉及的外幣主要為美元、人民幣、澳元、新台幣、歐羅、英鎊、印度盧比、日圓及印尼盾。

29. 財務風險管理 (續)

對外匯風險的敏感度分析

假如港幣兌下列貨幣於二零一七年十二月三十一日升值百分之五，將使損益及其他股東權益部分出現下述變動，這代表於報告日財務資產及負債的換算及貨幣衍生工具的公允值變動。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是息率）均維持不變。有關分析按二零一六年的相同基準進行。

	2017	
	損益的 增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元	其他股東權益部分的 增加淨額 港幣百萬元
美元	1,704	(706)
歐羅	(2)	60
澳元	(5)	88
新加坡元	-	65
人民幣	(104)	229
日圓	(5)	282
增加淨額	1,588	18

	2016	
	損益的 增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元	其他股東權益部分的 增加淨額 港幣百萬元
美元	1,614	(187)
歐羅	-	43
澳元	(4)	75
新加坡元	(47)	69
人民幣	(117)	267
日圓	(2)	279
增加淨額	1,444	546

(ii) 息率風險

集團現金流量承受的息率風險主要來自以浮動利率計算的長期借款。為管理帶息財務負債的息率組合，我們使用不同貨幣的息率掉期將固定利率與浮動利率負債的比率維持在適當的水平。我們對可變利率工具進行敏感度分析，來衡量息率風險。

29. 財務風險管理 (續)

於報告日，帶息金融工具的息率組合如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
固定利率工具		
一家聯屬公司所欠借款	1,177	—
應收借款	—	469
長期借款	(2,490)	(3,217)
籌資租賃責任	(5,929)	(6,674)
息率及貨幣掉期	(28,788)	(18,004)
風險淨額	(36,030)	(27,426)
	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
可變利率工具		
一家聯屬公司所欠借款	293	1,384
流動資金	19,094	20,290
長期借款	(51,404)	(40,125)
籌資租賃責任	(18,571)	(20,153)
息率及貨幣掉期	30,232	19,140
風險淨額	(20,356)	(19,464)

對息率風險的敏感度分析

假如息率於報告日上升二十五個基點，將使本年度損益減少及其他股東權益部分增加下述金額，這些金額代表於報告日息率掉期及被指定為按公允值計入損益的財務負債的公允值變動，以及財務支出淨額的增加。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是滙率）均維持不變。有關分析按二零一六年的相同基準進行。

	2017		2016	
	損益 港幣百萬元	其他股東 權益部分 港幣百萬元	損益 港幣百萬元	其他股東 權益部分 港幣百萬元
可變利率工具	(132)	157	(101)	106

(iii) 燃油價格風險

燃油佔集團營業開支總額百分之三十點七（二零一六年：百分之二十九點六）。我們以燃油衍生工具管理燃油價格變動帶來的風險。此等燃油衍生工具產生的損益視乎有關合約的組合而定，這些合約在油價到達某個範圍時會產生回報。

對航油價格衍生工具的敏感度分析

假如航油價格於報告日增加／（減少）百分之五，將對本年度損益及其他股東權益部分造成下表所示的影響。這些金額代表於報告日燃油衍生工具公允值的變動。

	2017		2016	
	損益的增加／ （減少）淨額 港幣百萬元	其他股東權益 部分的增加／ （減少）淨額 港幣百萬元	損益的增加／ （減少）淨額 港幣百萬元	其他股東權益 部分的增加／ （減少）淨額 港幣百萬元
航油價格增加百分之五	(41)	670	(11)	943
航油價格減少百分之五	21	(649)	9	(939)

29. 財務風險管理 (續)

(d) 對沖會計

於二零一七年十二月三十一日被指定作為現金流量對沖的財務資產／(負債)的賬面值如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
外匯風險		
– 長期負債(自然對沖)	(6,500)	(6,827)
– 外幣期貨合約	(500)	883
息率風險		
– 息率掉期	108	(75)
燃油價格風險		
– 燃油衍生工具	(2,828)	(9,610)

(e) 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：

	2017		2016	
	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	–	–	469	494
長期借款	(53,894)	(56,149)	(43,342)	(45,291)
籌資租賃責任	(24,500)	(25,292)	(26,827)	(27,639)

此等金融工具是使用相類資產或負債在活躍市場中的報價計量，或使用可觀察的市場數據為所有重要輸入值的估值方法計量。最重要的輸入值是市場息率。

其他財務資產及負債的賬面值被視為其公允值的合理估算。

(f) 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二零一七年十二月三十一日的賬面值。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。

29. 財務風險管理 (續)

	2017				2016			
	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	–	–	–	–	553	–	–	553
– 非上市	–	–	722	722	–	–	631	631
流動資金								
– 專業投資管理資金	–	4,815	–	4,815	–	4,749	–	4,749
– 其他流動投資	–	4	–	4	–	4	–	4
衍生財務資產	–	1,813	–	1,813	–	2,176	–	2,176
	–	6,632	722	7,354	553	6,929	631	8,113
負債								
按公允值計入損益的								
籌資租賃責任	–	(2,001)	–	(2,001)	–	(2,227)	–	(2,227)
衍生財務負債	–	(3,589)	–	(3,589)	–	(9,849)	–	(9,849)
	–	(5,590)	–	(5,590)	–	(12,076)	–	(12,076)

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。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疇	不可觀察輸入值與公允值的關係	可能出現的 合理變動	對估值的 正面 / (負面) 影響 (港幣百萬元)
非上市投資				
貼現率	2017: 9.0% (2016: 8.5-9.0%)	貼現率越高，公允值越低	2017: +/- 0.5% (2016: +/- 0.5%)	2017: (19)/21 (2016: (17)/18)

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
投資按公允值 — 非上市		
一月一日的結餘	631	584
增購	6	–
出售	–	(11)
年內於其他全面收益確認的未變現盈利淨額	101	58
減值	(16)	–
十二月三十一日的結餘	722	631

29. 財務風險管理 (續)

(g) 抵銷財務資產及財務負債

	2017		
	於財務狀況表 呈列的財務 資產 / (負債) 金額 港幣百萬元	未於財務狀況表 對銷的金融工具 港幣百萬元	淨額 港幣百萬元
集團			
衍生財務資產	1,813	(267)	1,546
衍生財務負債	(3,589)	267	(3,322)
	(1,776)	—	(1,776)

	2016		
	於財務狀況表 呈列的財務 資產 / (負債) 金額 港幣百萬元	未於財務狀況表 對銷的金融工具 港幣百萬元	淨額 港幣百萬元
集團			
衍生財務資產	2,176	(1,235)	941
衍生財務負債	(9,849)	1,235	(8,614)
	(7,673)	—	(7,673)

集團根據國際掉期及衍生工具協會 (ISDA) 總協議簽訂衍生交易，規定可在出現違約情況時作對銷處理。ISDA 協議不符合財務狀況表中的對銷要求，原因是現時集團沒有法定可強制執行的權力就已確認金額進行對銷，因為只有在出現如銀行借款違約或其他信貸事故等未來事故時，才可強制執行對銷的權力。

30. 資本風險管理

集團於管理資本的目標，是維持充足的流動資金及設立最佳的資本架構，盡量提升股東價值。

集團認為債務淨額股份比例乃衡量資本風險管理的主要基準。債務淨額股份比例的釋義載於年度報告書第一百一十五頁，以往十年的數據則載於第一百一十頁及第一百一十一頁。

31. 公司層面的財務狀況表

	附註	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元	2017 美元百萬元	2016 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		92,747	84,813	11,891	10,873
無形資產		3,551	3,257	455	418
於附屬公司的投資		36,797	36,090	4,718	4,627
於聯屬公司的投資		10,798	10,796	1,384	1,384
其他長期應收款項及投資		2,947	2,792	378	358
		146,840	137,748	18,826	17,660
長期負債		(69,197)	(58,033)	(8,871)	(7,440)
其他長期應付款項		(2,407)	(6,516)	(309)	(835)
遞延稅項負債		(11,393)	(9,898)	(1,461)	(1,269)
		(82,997)	(74,447)	(10,641)	(9,544)
非流動資產淨值		63,843	63,301	8,185	8,116
流動資產及負債					
存貨		1,320	1,247	169	160
貿易、其他應收款項及其他資產		9,977	8,823	1,279	1,131
待出售資產		–	31	–	4
流動資金		12,844	14,260	1,647	1,828
		24,141	24,361	3,095	3,123
長期負債的流動部分		(8,489)	(10,354)	(1,088)	(1,327)
貿易及其他應付款項		(13,899)	(16,386)	(1,782)	(2,102)
未獲運輸收益		(13,644)	(12,567)	(1,749)	(1,611)
稅項		(825)	(494)	(106)	(63)
		(36,857)	(39,801)	(4,725)	(5,103)
流動負債淨額		(12,716)	(15,440)	(1,630)	(1,980)
資產總值減流動負債		134,124	122,308	17,196	15,680
資產淨值		51,127	47,861	6,555	6,136
資本及儲備					
股本	21	17,106	17,106	2,193	2,193
其他儲備	22	34,021	30,755	4,362	3,943
股東權益總額		51,127	47,861	6,555	6,136

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。

董事

史樂山

香港，二零一八年三月十四日

董事

利蘊蓮

32. 其他新訂會計準則的影響

香港會計師公會已頒佈於二零一八年一月一日或之後開始的會計期生效的修訂本及新準則，惟並未在本財務報表中採納。集團已評估《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第15號，並正在評估《香港財務報告準則》第16號，審視此等新準則在首次應用期間產生的影響。至今集團識別新訂準則的若干方面可能對綜合財務報表構成重大影響。該等預期影響的詳情於下文闡述。由於集團尚未完成對《香港財務報告準則》第16號的評估，因此可能在過程中識別進一步的影響，並將在決定是否採納該等新規定以及應採取何種過渡安排（若新訂準則容許其他安排）之時，把該等影響納入考慮範圍。

《香港財務報告準則》第9號「金融工具」與集團有關，並於二零一八年一月一日或之後開始的會計期生效。《香港財務報告準則》第9號包含三個計量財務資產的主要類別：(a) 按攤銷成本，(b) 按公允值計入損益及(c) 按公允值計入其他全面收益。如股本證券被界定為按公允值計入其他全面收益，則只有該證券的股息收入會被確認於損益中，而該證券的盈利、虧損及減值則會確認於其他全面收益中而不會重新計入損益。集團現時歸類為「可供出售」的財務資產為股本證券投資，為過渡至符合《香港財務報告準則》第9號，該等投資現時設定為按公允值計入損益的方式歸類，除非有不可撤回的選擇權按公允值計入其他全面收益（不會重新計入損益）。集團已決定不可撤回地將其視為長期策略投資的投資按公允值計入其他全面收益歸類。此準則及不可撤回的選擇權令會計政策改變，因為現時用於可供出售股本投資的會計政策，是在其他全面收益中確認公允值的變動，直至該等投資被售出或減值時，將所得的盈利或虧損重新計入損益中。此項政策變動對集團的資產淨值及全面收益總額並無影響，但會影響報告所示的表現數據，如溢利及每股盈利，然而集團並不預期會有重大影響。

《香港財務報告準則》第15號「來自客戶合約的收入」與集團有關，並由二零一八年一月一日開始的會計期生效。該準則確立一個框架，以便向財務報表使用者報告有關實體與客戶訂立合約產生的收益及現金流量的性質、金額、時間及不明朗因素。集團已評估新準則的影響，並預期在採納《香港財務報告準則》第15號後，需就棄用機票收入的確認時間而對期初儲備作重大的貸記調整。集團現時採納較《香港財務報告準則》第15號更為審慎的政策，根據其認為有關收入極不可能令未來確認的累積收益出現重大逆轉的評估而確認每班航班的棄用機票收入。此評估乃根據過往棄用機票的慣常模式作出。預計《香港財務報告準則》第15號亦會影響附帶收入、更改機票收費及貨物聯運交易的分類、呈列及披露。集團將採納追溯調整的過渡方法。

《香港財務報告準則》第16號「租賃」與集團有關，並於二零一九年一月一日或之後開始的會計期生效，該準則推出單一租賃會計模式，取代規定承租人把租賃區分為營業租賃或籌資租賃的處理方法。若採用單一租賃會計模式，承租人須為所有租賃期超過十二個月的租賃確認為資產及負債（除非相關資產價值甚低），並在損益表中分開列出租賃資產的折舊與租賃負債的利息。《香港財務報告準則》第16號將影響集團的會計方法，因為集團是租用飛機及有關設備及樓宇及其他設備（現時歸類為營業租賃）的承租人。應用新的會計模式，預計會令資產及負債大幅增加，以及影響租賃期間在損益表確認開支的時間。集團已就採納此準則的影響完成初步評估，但須作進一步的分析，以確定採納《香港財務報告準則》第16號後營業租賃承擔所帶來的新資產及負債金額。

二零一七年十二月三十一日結算

附屬公司

	公司註冊 / 成立及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率	已發行及繳足股本 及債券
香港華民航空有限公司	香港	貨運航空公司	60*	54,402,000 股 A 股及 36,268,000 股 B 股
Airline Property Limited	香港	物業投資	100	2 股
Airline Stores Property Limited	香港	物業投資	100	2 股
Airline Training Property Limited	香港	物業投資	100	2 股
亞洲萬里通有限公司	香港	旅遊獎勵計劃	100	2 股
國泰假期有限公司	香港	經營旅行團	100	40,000 股
Cathay Pacific Aero Limited	香港	財務服務	100	1 股
Cathay Pacific Aircraft Lease Finance Limited	香港	飛機租賃服務	100	1 股
Cathay Pacific Aircraft Services Limited	馬恩島	飛機收購服務	100	10,000 股，每股 1 美元
國泰航空飲食服務（香港）有限公司	香港	航空飲食服務	100	600 股
Cathay Pacific MTN Financing Limited	開曼群島	財務服務	100	1 股，每股 1 美元
國泰航空服務有限公司	香港	貨運站	100	1 股
臻美食品有限公司	香港	食物加工及餐膳	100	20 股
傳訊香港有限公司	香港	空運貨物相關資料互換電腦 網絡	95	100 股
廣州國泰信息處理有限公司	中華人民 共和國	信息處理	100*	註冊資本港幣 8,000,000 元 （外商獨資企業）
香港機場地勤服務有限公司	香港	飛機停機坪服務	100	100 股
Hong Kong Aviation and Airport Services Limited	香港	物業投資	100*	2 股
港龍航空有限公司	香港	航空公司	100	500,000,000 股
Troon Limited	百慕達	財務服務	100	12,000 股，每股 1 美元
雅潔洗衣有限公司	香港	洗衣及乾洗服務	100	3,700 股

主要附屬公司及聯屬公司指對集團業績或資產有重大影響的公司。

除另有註明外，所有股份為普通股。

* 股份由附屬公司持有。

聯屬公司

	公司註冊／成立 及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率
中國國際貨運航空有限公司	中華人民共和國	貨運服務	25**
中國國際航空股份有限公司	中華人民共和國	航空公司	18
Cebu Pacific Catering Services Inc.	菲律賓	航空飲食服務	40*
地勤設備工程有限公司	香港	機場地勤工程支援及設備維修	50*
港機工程航材技術管理有限公司 [^]	香港	航材技術管理服務	30
德國漢莎航空膳食服務（香港）有限公司 [^]	香港	航空飲食服務	32*
上海國際機場地面服務有限公司	中華人民共和國	地勤服務	25*

* 股份由附屬公司持有。

** 百分之二十五股權透過附屬公司持有，另外百分之二十四股權透過經濟權益持有，總持股量為百分之四十九。

[^] 此為譯名。

1. 會計基準

各財務報表已按照香港會計師公會頒佈所有適用的香港財務報告準則（「財務報告準則」）（包括所有適用的《香港會計準則》及《香港財務報告準則及釋義》）、香港公認會計原則及香港《公司條例》的規定編製。此等財務報表亦符合香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）《證券上市規則》（「上市規則」）中適用的披露規定。

除若干財務資產及負債使用公允值入賬外（見下述會計政策第8、9、10及12項），各賬目以歷史成本為計量基準。

按照財務報告準則編製各財務報表，管理層須作若干預算及假設，該等預算及假設會影響財務報表內的物業、廠房及設備、無形資產、長期投資、退休福利責任及稅項的數額。我們按管理層對未來事故所作的合理預期，持續評估該等預算及假設。

香港會計師公會已頒佈多項財務報告準則修訂本，該等修訂本於集團及公司本會計期首次生效。採納該等修訂對集團的業績及財務狀況並無重大影響。

集團未有應用尚未在本會計期生效的新修訂。

2. 綜合賬基準

集團的綜合財務報表包括公司及其附屬公司結算至十二月三十一日止的財務報表，以及集團在其聯屬公司的應佔業績及資產淨值。附屬公司是由集團控制的實體。集團對實體具有控制權，是指集團因參與該實體的營運而獲得或有權享有其可變回報，並能運用其對該實體的權力影響該等回報。

各附屬公司的業績均包括在綜合損益及其他全面收益表內。至於在年內收購或出售的權益，僅與控制期間有關的業績方包括在財務報表內。

商譽即附屬及聯屬公司的認購成本超過在收購當天集團應佔資產淨值的公允值的餘額。商譽按成本減累積減值虧損確認。收購附屬公司產生的商譽分配予各現金產生單位，並每年進行減值測試。

當出售附屬或聯屬公司時，盈利或虧損的計算會包括商譽。

在綜合財務狀況表的非控股權益包括外間股東在附屬公司資產淨值中所佔的比例，並列作股東權益的一部分。在綜合損益及其他全面收益表中，非控股權益被披露作本年度溢利或虧損及全面收益總額分配。來自非控股權益持有人的借款根據會計政策第9項於綜合財務狀況表呈列為財務負債。

在公司的財務狀況表中，於附屬公司的投資以成本值減任何已確認的減值虧損列賬。公司按已收及應收股息為附屬公司業績入賬。

3. 聯屬公司

聯屬公司即集團在其股本中持有重大長期權益並可對其作出重要影響的非附屬公司。

綜合損益及其他全面收益表包括集團在聯屬公司的應佔業績，此乃根據各公司結算日期不早於十二月三十一日前三個月的財務報表作準。在綜合財務狀況表中，於聯屬公司的投資指集團所佔的資產淨值、收購聯屬公司所產生的商譽（減任何減值）及予該等公司的借款。

在公司的財務狀況表中，於聯屬公司的投資以成本值減任何已確認的減值虧損及予該等公司的借款列賬。

4. 外幣

於年內成交的外幣交易按有關交易日的市場滙率伸算為港元，而下列項目則按報告日的滙率伸算：

- (a) 以外幣為單位的財務資產及負債。
- (b) 海外附屬及聯屬公司的資產及負債。

除下述者外，外幣伸算為港元所產生的滙兌差額，均反映於損益中：

- (a) 如下述會計政策第8、9及10項所述，以外幣結算的財務資產及負債的未變現滙兌差額，如根據《香港會計準則》第39號「金融工具：確認及計量」界定為有效的現金流量對沖工具，則透過股東權益變動表直接計入股東權益。該等滙兌差額將在對沖項目影響損益時包括在同期的損益中，作為對沖項目的調整。
- (b) 於海外附屬及聯屬公司的投資淨值（包括集團內部的權益性結餘）及相關長期負債的未變現滙兌差額皆直接計入股東權益。

5. 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按成本減累積折舊及減值列賬。

一個物業、廠房及設備項目的成本包括其購買價及任何使資產達致可使用狀態作原定用途所產生的直接應佔成本。一架添置（擁有及籌資租賃）的飛機，反映飛機在具備全面服務潛力時的所有部分，但不包括其起落架、機身及引擎的維修狀況。有關維修元素的成本在添置時確定為獨立部分，並折舊至其下一次進行大型維修事故為止。飛機進行機身大修、引擎大修及起落架大修的開支均按成本價化作資本，並按主要大修之間的平均預計使用期（估計四至十年）折舊。包修（每小時收取固定費用）協議所涵蓋的引擎大修費用開支是按飛行小時支出。其他維修及整修的開支計入損益。

物業、廠房及設備的折舊乃以直線法為基準，按預期可用期減低成本至估計剩餘價值如下：

客機	按二十年折舊至成本的百分之十或預期可變現價值兩者中較低的剩餘價值。
貨機	按二十至二十七折舊至成本的百分之十至百分之二十之間的剩餘價值，由客機改裝而成的貨機則按十年折舊至無剩餘價值。
飛機產品	按五至十年折舊至無剩餘價值。
其他設備	按三至二十五年折舊至無剩餘價值。
樓宇	按官批租地的租賃期折舊至無剩餘價值。

飛機的主要改裝及重新設計成本經資本化為飛機成本的一部分，按最高達十年的年期折舊。

折舊政策及物業、廠房及設備的賬面值每年進行檢討，考慮因素有機隊組合變動、目前及預測市值及影響資產可用年期的技術性因素。任何價值減損會以減低賬面值至估計可收回金額記賬，估計可收回金額指使用價值（即未來現金流量的現值）與公允值減出售成本兩者之較高者。

6. 租賃資產

物業、廠房及設備如按租賃協議持有，且租賃使與資產所有權有關的所有風險和報酬實質上轉移至本集團，均視作已以公允市值直接購入，而租賃人須承擔的相應負債則在扣除利息支出後以籌資租賃責任列入賬目。如租賃不會使與資產所有權有關的所有風險和報酬實質上轉移至本集團，則劃歸為營業租賃。

籌資租賃的應付款項，乃根據租約內含的利率，分攤於利息支出及債務償還款項。

營業租賃費用及收入按有關租賃資產的租用期以直線法在損益中支銷及記入。

對於營業租賃協議，如集團交還的飛機須符合若干維修狀況，則在租賃期內作出撥備。此撥備是按為符合維修及非維修交還狀況而產生的預期未來成本的現值計算，並已考慮現有機隊計劃及長期維修時間表。

7. 無形資產

無形資產包括綜合所產生的商譽、購置電腦軟件牌照及其他。有關商譽的會計政策於第一百零五頁會計政策第2項概述。

電腦軟件牌照及其他產生經濟效益的開支經資本化為無形資產的一部分，並按直線法攤銷。電腦軟件牌照及其他開支的可用年期已由不超過四至十年改為四至十五年。此項會計估算變動自二零一七年一月一日起予以應用，對集團的業績及財務狀況並無重大影響。

8. 財務資產

其他長期應收款項、銀行及抵押存款、貿易及其他短期應收款項歸入借款及應收款項並按攤銷成本減去減值虧損入賬。

如集團持有的長期投資被界定為可供出售財務資產，這些投資按公允值列賬。公允值是根據報告期結束時未扣除交易成本前的市場報價計算。非上市股本投資的公允值是使用適當的估值模式進行估值。公允值的任何變動，均確認於投資重估儲備內。在出售投資或有證據顯示投資出現減值時，該投資的累積盈利或虧損便由投資重估儲備重新歸類至損益賬。

現金及視同庫存現金包括銀行存款及現金、於銀行及其他金融機構的活期存款，以及短期及流動性極高的投資項目。這些項目可以在沒有重大價值轉變的風險下輕易換算為已知的現金數額，並在購入後三個月內到期。

按公允值基準管理及評估的專業投資管理資金及其他流動投資，被指定為按公允值計入損益賬。

當有客戶出現財政困難或債項存在糾紛而令債項的可收回程度成疑，便會確認減值。

有關衍生財務資產的會計政策於會計政策第10項概述。

集團於買賣財務資產當日確認或撤銷確認該財務資產。

9. 財務負債

長期借款、籌資租賃責任與貿易及其他應付款項按攤銷成本列賬，或被指定為按公允值計入損益中。

凡以資金及其他投資作配對的長期負債，有關的負債及存款（及其所產生的收入及支出）已化作淨額，以反映此等安排在整體上的商業效果。此淨額計算的安排乃基於有可依法強制執行的權利對銷負債及存款，且集團亦有意以淨額清償或同時變現存款及償付負債。

衍生財務負債的會計政策於會計政策第10項概述。

財務負債於已訂約的財務承擔產生時確認或消失時撤銷確認。

於財務負債項下產生的利息支出採用實際息率法計算及確認。

10. 衍生金融工具

根據集團的風險管理政策，衍生金融工具僅用於管理滙率、息率及航油價格波動帶來的風險，集團並不持有或發行衍生金融工具作自營買賣用途。

所有衍生金融工具以公允值在財務狀況表內確認。衍生金融工具若根據《香港會計準則》第39號「金融工具：確認及計量」界定為有效對沖工具，用以對沖滙率、息率或航油價格波動帶來的風險，其公允值的變動按下述方式列賬：

- (a) 確定為有效現金流量對沖的公允值變動部分，透過股東權益變動表直接確認於股東權益內，並在對沖交易影響損益時，包括在同期的損益中，作為收益、財務支出淨額或燃油開支的調整。
- (b) 公允值變動被界定為失效的部分即時於損益中確認。

衍生工具若根據《香港會計準則》第39號「金融工具：確認及計量」被界定為不符合作為對沖工具者，則按持有作買賣用途的金融工具計賬，其公允值變動即時於損益中確認。

11. 公允值的計量

財務資產及財務負債的公允值是參照開列的市值或採用類似工具的市場息率折現未來現金流量而釐定。

12. 退休福利

界定福利計劃的退休福利成本採用預計單位貸記法估值。根據此方法，提供退休福利的成本記入損益及其他全面收益表中，從而將經常成本在僱員的服務年期分攤。

在財務狀況表中確認的資產或負債，是以提供此等福利（界定福利責任）成本的現值減報告期末的計劃資產公允值計算。界定福利責任每三年由獨立精算師計算，根據優質公司債券的息率對預計未來現金流量貼現來釐定。計劃資產按現行買盤價估值。

因應經驗作出調整的精算盈利及虧損、精算假設的變動及撇除利息收入的計劃資產回報在其產生期內，於損益及其他全面收益表中的其他全面收益支銷或記入。過往服務成本即時在損益及其他全面收益表中確認。

對於界定供款計劃，集團的供款記入該供款相關財政期的損益及其他全面收益表中。

13. 遞延稅項

遞延稅項以負債法就資產及負債的評稅基準與其於財務報表內的賬面值兩者間的暫時差異，作出全數撥備。然而，如遞延所得稅乃來自進行交易時初始確認的資產或負債（如屬業務合併則除外）而在確認時並不影響應課稅或會計溢利或虧損，則不會予以確認。

有關未用稅務虧損及可扣減暫時差異的遞延稅項資產，只會在未來應課稅溢利有可能用作抵銷此等未用稅務虧損及可扣減暫時差異時才會確認。

此外，就若干租賃協議收取的期初現金利益，亦已就承擔支付未來稅務的責任撥備。

14. 存貨

持有作消耗用途的存貨以成本或加權平均成本減任何陳舊備抵列賬，而待清理的存貨則以成本與可變現淨值的較低者入賬。可變現淨值即估計再售價格。

15. 待出售資產

非流動資產的賬面值將主要透過銷售交易收回，而銷售機會極高時，則歸入待出售資產列賬。待出售資產按賬面值與公允值減銷售成本兩者之較低者入賬。

16. 收益認算

客運及貨運的銷售於提供運輸服務時確認為收益。未提供服務的客運及貨運銷售價值皆作為未獲運輸收益記賬。來自航空飲食及其他服務的收入，於提供服務時認算。利息收入於產生時確認，而股息收入則於確定收取股息的權利時確認。

17. 保養及大修成本

飛機保養及大修的零件更換及勞工成本分別於使用及產生時記入損益中，除非根據會計政策第5項將該等成本化作資本。

18. 常客計劃

公司經營一項常客獎勵計劃，名為「亞洲萬里通」(「獎勵計劃」)。當會員乘搭國泰航空或國泰港龍航空航班而累積里數，或當公司向參與計劃的夥伴出售里數，來自初始銷售的收益按獎勵的公允值作遞延確認為負債，直至有關里數獲兌換，而如以選乘集團航班的方式兌換，則直至乘客獲運載為止。棄用里數，即預期過期的積分比例，於賬目確認以減低公允值。棄用里數是根據多項假設而釐定，包括過往的經驗、未來的兌換模式及計劃的設計。

向參與計劃的夥伴售出里數的相關市場推廣收益乃按所收代價與遞延收益之間的差額計算，並於提供服務時確認。

19. 關連人士

關連人士是指有能力直接或間接控制另一方或可在財務及營運決策上對另一方行使重大影響力的個人、公司或集團，包括附屬公司、同系附屬公司、共同控制公司及聯屬公司及主要管理人員(包括其直系親屬)。

20. 撥備及或有負債

如集團或公司因過往事件而須承擔法定或推定責任，以致可能須付出經濟代價以清償責任，則在能可靠地估計涉及的金額時，為該項責任撥備。若承擔有關責任可能毋須付出經濟代價，或無法可靠地估計涉及的金額，則有關責任以或有負債的形式披露，除非付出經濟代價的可能性極低。

	2017	2016	
綜合損益賬摘要	港幣百萬元		
客運服務	66,408	66,926	
貨運服務	23,903	20,063	
航空飲食、收回款項及其他服務	6,973	5,762	
收益	97,284	92,751	
營業開支	(99,563)	(93,276)	
營業（虧損）／溢利	(2,279)	(525)	
出售投資溢利	586	—	
視作出售一家聯屬公司的盈利	244	—	
財務支出淨額	(1,761)	(1,301)	
應佔聯屬公司溢利／（虧損）	2,630	2,049	
除稅前（虧損）／溢利	(580)	223	
稅項	(308)	(497)	
本年度（虧損）／溢利	(888)	(274)	
非控股權益應佔溢利	(371)	(301)	
國泰航空股東應佔（虧損）／溢利	(1,259)	(575)	
已派股息	—	(1,259)	
本年度保留溢利	(1,259)	(1,834)	
綜合財務狀況表摘要	港幣百萬元		
物業、廠房及設備及無形資產	122,403	117,390	
長期應收款項及投資	32,212	27,902	
借款	(78,394)	(70,169)	
流動資金減銀行透支	19,094	20,290	
借款淨額	(59,300)	(49,879)	
流動負債淨額（不包括流動資金、銀行透支及借款的流動部分）	(18,649)	(21,727)	
其他長期應付款項	(3,502)	(7,517)	
遞延稅項	(11,892)	(10,643)	
資產淨值	61,272	55,526	
資金來源：			
國泰航空股東應佔資金	61,101	55,365	
非控股權益	171	161	
股東權益總額	61,272	55,526	
每股			
股東資金	港元	15.53	14.07
EBITDA	港元	2.68	2.56
（虧損）／盈利	港仙	(32.0)	(14.6)
股息	港元	0.05	0.05
比率			
邊際（虧損）／利潤	%	(1.3)	(0.6)
已動用資本回報	%	0.8	1.0
股息倍數	倍數	(6.4)	(2.9)
現金利息倍數	倍數	4.9	9.1
債務總額股份比例	倍數	1.28	1.27
債務淨額股份比例	倍數	0.97	0.90

2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
73,047	75,734	71,826	70,133	67,778	59,354	45,920	57,964
23,122	25,400	23,663	24,555	25,980	25,901	17,255	24,623
6,173	4,857	4,995	4,688	4,648	4,269	3,803	3,976
102,342	105,991	100,484	99,376	98,406	89,524	66,978	86,563
(95,678)	(101,556)	(96,724)	(97,763)	(93,125)	(78,672)	(62,583)	(94,911)
6,664	4,435	3,760	1,613	5,281	10,852	4,395	(8,348)
–	–	–	–	–	2,165	1,254	–
–	–	–	–	–	868	–	–
(1,164)	(1,158)	(1,019)	(884)	(744)	(978)	(847)	(1,012)
1,965	772	838	754	1,708	2,577	264	(764)
7,465	4,049	3,579	1,483	6,245	15,484	5,066	(10,124)
(1,157)	(599)	(675)	(409)	(779)	(1,441)	(275)	1,366
6,308	3,450	2,904	1,074	5,466	14,043	4,791	(8,758)
(308)	(300)	(284)	(212)	(169)	(185)	(170)	(224)
6,000	3,150	2,620	862	5,297	13,858	4,621	(8,982)
(2,046)	(1,022)	(551)	(1,338)	(3,777)	(1,691)	–	(2,438)
3,954	2,128	2,069	(476)	1,520	12,167	4,621	(11,420)
111,158	108,789	104,737	93,703	82,099	74,116	73,345	73,821
27,947	29,290	27,449	24,776	23,393	17,512	14,321	14,504
(63,105)	(65,096)	(67,052)	(59,546)	(43,335)	(39,629)	(42,642)	(40,280)
20,647	21,098	27,736	24,182	19,597	24,194	16,511	15,082
(42,458)	(43,998)	(39,316)	(35,364)	(23,738)	(15,435)	(26,131)	(25,198)
(23,961)	(22,478)	(19,110)	(15,711)	(16,685)	(14,022)	(12,864)	(16,887)
(15,838)	(10,487)	(1,318)	(3,205)	(3,650)	(1,700)	(1,086)	(5,509)
(8,781)	(9,263)	(9,429)	(8,061)	(6,651)	(5,842)	(5,255)	(4,737)
48,067	51,853	63,013	56,138	54,768	54,629	42,330	35,994
47,927	51,722	62,888	56,021	54,633	54,476	42,182	35,878
140	131	125	117	135	153	148	116
48,067	51,853	63,013	56,138	54,768	54,629	42,330	35,994
12.18	13.15	15.99	14.24	13.89	13.85	10.72	9.12
4.45	3.44	3.04	2.31	3.34	5.80	2.95	(1.00)
152.5	80.1	66.6	21.9	134.7	352.3	117.5	(228.3)
0.53	0.36	0.22	0.08	0.52	1.11	0.10	0.03
5.9	3.0	2.6	0.9	5.4	15.5	6.9	(10.4)
8.0	4.7	4.0	2.3	8.4	21.7	8.7	(12.3)
2.9	2.2	3.0	2.7	2.6	3.2	11.8	(76.1)
25.5	20.7	23.8	20.9	41.7	35.2	5.1	3.7
1.32	1.26	1.07	1.06	0.79	0.73	1.01	1.12
0.89	0.85	0.63	0.63	0.43	0.28	0.62	0.70

		2017	2016
國泰航空及國泰港龍航空業務概要			
可用噸千米數	百萬位	31,439	30,462
收入噸千米數	百萬位	23,679	22,418
可用座位千米數	百萬位	150,138	146,086
收入乘客運載人次	千位	34,820	34,323
收入乘客千米數	百萬位	126,663	123,478
收入運載率	%	80.0	79.5
乘客運載率	%	84.4	84.5
運載貨物及郵件	千噸	2,056	1,854
貨物及郵件收入噸千米數	百萬位	11,633	10,675
貨物及郵件運載率	%	67.8	64.4
運載超額行李	噸	2,449	2,471
飛行千米數	百萬位	596	579
飛行小時數	千小時	857	826
啟航次數	千位	175	172
定期航班航線網長度	百萬米	653	636
年底目的地數目	目的地	200	182
年底職員數目	數目	26,029	26,674
每職員的可用噸千米數	千位	1,208	1,142
航班準時表現			
起飛（十五分鐘內）	%	71.2	72.1
飛機平均使用量			
	每日時數		
A320-200		9.3	9.3
A321-200		9.4	9.4
A330-300		10.7	11.4
A340-300		3.8	8.3
A340-600		—	—
A350-900		14.1	12.7
747-400		—	5.2
747-200F/300SF 貨機		12.7	—
747-400F/BCF/8F 貨機		4.6	11.7
777-200/300		8.8	9.4
777-300ER		16.0	16.0
機隊平均使用量		12.3	12.2
機隊資料			
由國泰航空營運的飛機：			
A330-300		37	41
A340-300		—	4
A350-900		22	10
747-400		—	—
747-200F 貨機		—	—
747-400F 貨機		—	—
747-400BCF 貨機		—	1
747-400ERF 貨機		6	6
747-8F 貨機		14	14
777-200		5	5
777-300		12	12
777-300ER		53	53
總數		149	146
由國泰港龍航空營運的飛機：			
A320-200		15	15
A321-200		8	8
A330-300		24	20
747-200F 貨機		—	—
747-400BCF 貨機		—	—
總數		47	43

2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
30,048	28,440	26,259	26,250	26,383	24,461	22,249	24,410
22,220	20,722	18,696	18,819	19,309	19,373	16,775	17,499
142,680	134,711	127,215	129,595	126,340	115,748	111,167	115,478
34,065	31,570	29,920	28,961	27,581	26,796	24,558	24,959
122,330	112,257	104,571	103,837	101,536	96,588	89,440	90,975
81.1	79.1	77.5	76.2	77.0	81.1	77.7	75.1
85.7	83.3	82.2	80.1	80.4	83.4	80.5	78.8
1,798	1,723	1,539	1,563	1,649	1,804	1,528	1,645
10,586	10,044	8,750	8,942	9,648	10,175	8,256	8,842
64.2	64.3	61.8	64.2	67.2	75.7	70.8	65.9
2,596	2,699	2,599	2,711	3,103	4,053	3,883	2,963
576	550	512	502	494	464	431	460
823	789	735	715	695	652	605	649
173	167	160	154	146	138	130	138
620	586	576	602	568	535	481	453
179	210	190	179	167	146	122	124
26,833	25,755	24,572	23,844	23,015	21,592	20,907	21,309
1,120	1,104	1,069	1,101	1,146	1,133	1,064	1,146
64.7	70.1	75.5	77.4	82.0	80.9	86.8	81.4
9.4	9.2	9.1	8.8	8.9	8.2	8.0	8.4
9.8	9.9	8.8	8.9	8.4	8.6	7.8	8.4
12.1	12.4	12.0	12.3	12.1	11.6	10.8	10.9
8.5	11.6	13.3	12.7	13.0	13.8	12.2	14.7
—	—	—	—	—	—	—	11.4
—	—	—	—	—	—	—	—
5.7	8.2	10.9	12.7	13.7	13.2	12.9	14.1
—	—	—	—	—	—	5.4	7.5
11.9	11.8	10.9	11.4	13.8	14.4	13.2	13.1
8.6	8.8	8.3	8.4	8.2	8.0	8.1	8.7
15.9	16.1	15.8	15.7	15.7	15.3	15.8	14.3
12.2	12.2	11.8	12.0	12.3	12.0	11.2	11.5
42	40	35	37	33	32	32	32
7	11	11	11	13	15	15	15
—	—	—	—	—	—	—	—
3	7	13	18	21	22	23	23
—	—	—	—	—	—	—	5
4	5	6	6	6	6	6	6
1	1	1	6	8	12	13	10
6	6	6	6	6	6	6	2
13	13	13	8	4	—	—	—
5	5	5	5	5	5	5	5
12	12	12	12	12	12	12	12
53	47	38	29	24	18	14	9
146	147	140	138	132	128	126	119
15	15	15	15	11	11	9	10
8	8	6	6	6	6	6	6
19	18	20	17	15	14	14	16
—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	2
42	41	41	38	32	31	29	35

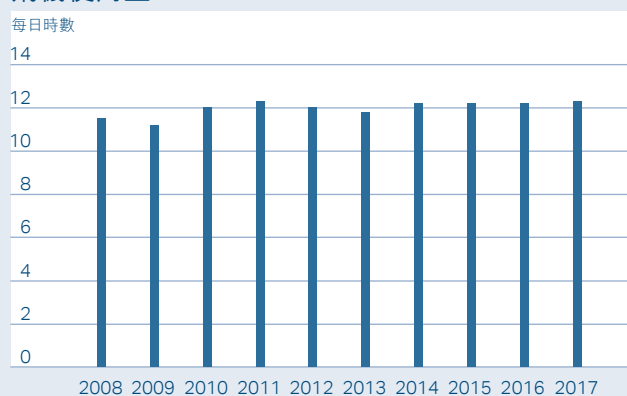
每可用噸千米成本（連燃油）



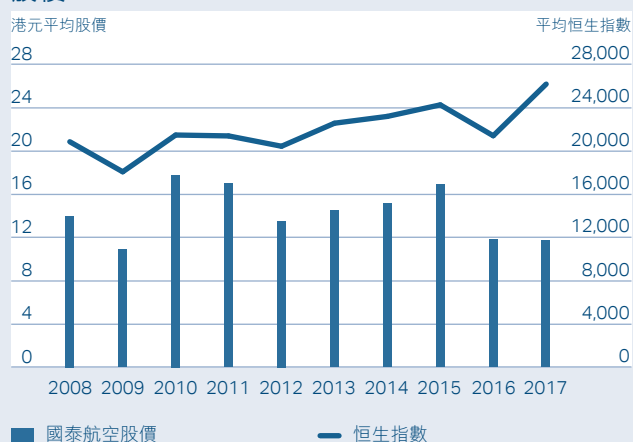
每港幣千元員工開支的可用噸千米



飛機使用量



股價



		2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
生產力											
每可用噸千米成本 （連燃油）	港元	3.12	3.02	3.14	3.50	3.58	3.65	3.46	3.16	2.76	3.81
每港幣千元員工開支的 可用噸千米	單位	1,775	1,730	1,764	1,750	1,720	1,785	1,936	1,905	1,919	2,106
飛機使用量	每日時數	12.3	12.2	12.2	12.2	11.8	12.0	12.3	12.0	11.2	11.5
股價											
	港元										
最高		13.4	14.0	20.6	17.7	16.8	15.9	23.1	24.1	14.7	20.3
最低		10.4	10.1	12.7	13.7	12.2	11.9	11.9	12.8	7.0	7.1
年底		12.1	10.2	13.4	16.9	16.4	14.2	13.3	21.5	14.5	8.8
股價比率（附註）											
	倍數										
市盈率		(37.8)	(69.8)	8.8	21.1	24.6	64.9	9.9	6.1	12.3	(3.9)
資本市值／國泰航空 股東應佔資金		0.8	0.7	1.1	1.3	1.0	1.0	1.0	1.6	1.4	1.0
股價／現金流量		7.4	5.2	3.1	5.4	4.6	6.1	3.4	4.5	12.7	8.9

附註：在適用情況下，根據年底的股價計算。

專門術語

借款 總借款（貸款及租賃責任）減抵押存款、票據及零息債券。

借款淨額 借款及銀行透支減流動資金。

可用噸千米數（「可用噸千米」） 以每航線的航程乘該航線可運載乘客、超額行李、貨物及郵件的整體運載量（以噸計）。

可用貨物及郵件噸千米數（「可用貨運噸千米」） 以每航線的航程乘該航線可運載貨物及郵件的運載量（以噸計）。

可用座位千米數（「可用座位千米」） 以每航線的航程乘該航線可運載乘客的乘客座位運載量（以座位數目計算）。

收入乘客千米數（「收入乘客千米」） 以每航線的航程乘該航線的載客數目。

收入噸千米數（「收入噸千米」） 以每航線的航程乘該航線的運輸量（以運載乘客、超額行李、貨物及郵件的收入噸數計算）。

航班準時表現 在原定啟航時間十五分鐘內起飛。

EBITDA 扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利。

收回款項 由偶發業務收回的成本。

比率

$$\text{每股盈利 / (虧損)} = \frac{\text{國泰航空股東應佔溢利 / (虧損)}}{\text{本年度已發行加權平均股數 (按日計算)}}$$

$$\text{邊際利潤 / (虧損)} = \frac{\text{國泰航空股東應佔溢利 / (虧損)}}{\text{收益}}$$

$$\text{每股股東資金} = \frac{\text{國泰航空股東應佔資金}}{\text{年底已發行及已繳足股款的股份總數}}$$

$$\text{已動用資本回報} = \frac{\text{營業溢利及應佔聯屬公司溢利減稅項}}{\text{股東權益總額及借款淨額的平均數}}$$

$$\text{股息倍數} = \frac{\text{國泰航空股東應佔溢利 / (虧損)}}{\text{股息}}$$

$$\text{現金利息倍數} = \frac{\text{業務帶來的現金}}{\text{已付利息淨額}}$$

$$\text{債務總額股份比例} = \frac{\text{借款}}{\text{國泰航空股東應佔資金}}$$

$$\text{債務淨額股份比例} = \frac{\text{借款淨額}}{\text{國泰航空股東應佔資金}}$$

$$\text{乘客 / 貨物及郵件運載率} = \frac{\text{收入乘客千米數 / 貨物及郵件收入噸千米數}}{\text{可用座位千米數 / 可用貨物及郵件噸千米數}}$$

$$\text{收入運載率} = \frac{\text{乘客、貨物及郵件運載收入總額}}{\text{以現有收益率及可運載量計算可達到的最高收入}}$$

$$\text{收支相抵運載率} = \text{能達到收支平衡的收入運載率}$$

$$\text{乘客 / 貨物及郵件收益率} = \frac{\text{客運收益 / 貨物及郵件收益}}{\text{收入乘客千米數 / 貨物及郵件收入噸千米數}}$$

$$\text{每可用噸千米成本} = \frac{\text{國泰航空及國泰港龍航空營業開支總額}}{\text{國泰航空及國泰港龍航空的可用噸千米}}$$

國泰航空有限公司是在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

企業事務部

香港國際機場

國泰城中座四樓

電郵：ir@cathaypacific.com

電話：(852) 2747 5210

傳真：(852) 2810 6563

國泰航空的主要國際互聯網絡網址為 www.cathaypacific.com

註冊辦事處

香港金鐘道八十八號

太古廣場一座三十三樓

股票托管處

The Bank of New York Mellon

BNY Mellon Shareowner Services

P.O. Box 505000

Louisville, KY 40233-5000

U.S.A.

美國境內免費電話熱線：1(888) BNY ADRS

國際電話熱線：1(201) 680 6825

電郵：shrrelations@cpushareownerservices.com

網址：www.mybnymdr.com

股份代號

香港聯合交易所 293

ADR CPCAY

股份登記處

香港中央證券登記有限公司

香港皇后大道東一八三號

合和中心十八樓一八零六至一八零七室

核數師

畢馬威會計師事務所

香港中環遮打道十號太子大廈八樓

財務動態

截至二零一七年十二月三十一日止年度

年度報告書供股東閱覽 二零一八年四月六日

股東周年大會 二零一八年五月九日

截至二零一八年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零一八年八月

派發中期股息 二零一八年十月

設計：FORMAT LIMITED
www.format.com.hk
印刷：香港



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



www.cathaypacific.com