



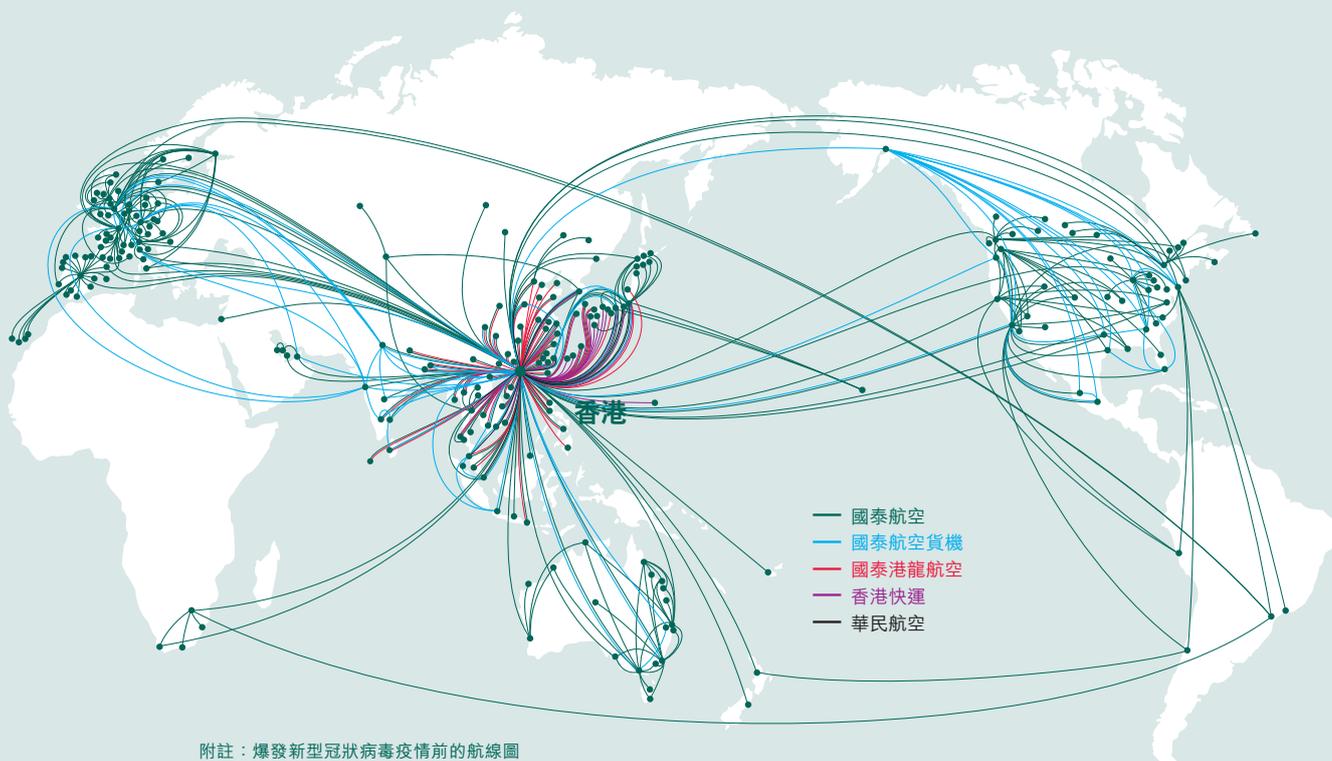
國泰航空公司

二零二零年

中期報告

國泰航空有限公司
股份代號：00293





目錄

- 2 財務及營業撮要
- 3 主席致函
- 6 業務回顧
- 16 財務評述
- 19 審閱報告
- 20 簡明財務報表
- 39 按上市規則所需提供的資料
- 免責聲明

公司資料

國泰航空有限公司是於香港註冊成立的有限公司。

投資者關係

查詢有關國泰航空有限公司的詳情，請聯絡：

國泰航空有限公司

企業事務部

香港國際機場

國泰城中座九樓

電郵：ir@cathaypacific.com

國泰航空的主要國際互聯網絡網址為

www.cathaypacific.com

國泰航空有限公司（「國泰航空」）連同旗下附屬公司**港龍航空有限公司**（「國泰港龍航空」）、**香港快運航空有限公司**（「香港快運」）及**香港華民航空有限公司**（「華民航空」）於2019冠狀病毒病（「新型冠狀病毒」）前營運共二百三十五架飛機，直接聯繫香港至全球三十五個國家共一百一十九個目的地（連同代碼共享協議聯繫五十四個國家共二百五十六個目的地），包括中國內地二十六個目的地。根據國際航空運輸協會二零一九年世界航空運輸業統計報告，國泰航空集團是全球第八大國際客運航空公司及第三大國際貨運航空公司。

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。

國泰航空於二零二零年六月三十日營運一百五十二架客機及貨機。集團的其他投資還包括航空飲食、洗衣、地勤服務及貨運站公司，以及位於香港國際機場的企業總部。

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，於二零二零年六月三十日營運四十八架飛機，提供全面的航空服務。香港快運為國泰航空的全資附屬公司，是一家以香港為基地的廉價航空公司，於二零二零年六月三十日營運二十四架飛機，在亞洲區內提供定期航班。華民航空為國泰航空的全資附屬公司，這家提供速遞服務的全貨運航空公司於二零二零年六月三十日營運十一架飛機，在亞洲提供定期航班。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。

於二零二零年六月三十日，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬三千名員工，其中在香港僱用的員工約二萬七千六百人。國泰航空及其大股東太古股份有限公司（「太古公司」）及國航的股份均於香港聯合交易所有限公司上市。

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」的聯屬成員。

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零二零年	二零一九年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
業績				
收益	港幣百萬元	27,669	53,547	-48.3%
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(9,865)	1,347	-11,212
每股(虧損)/盈利	港仙	(250.8)	34.2	-285.0
每股股息	港元	-	0.18	-100.0%
邊際(虧損)/利潤	%	(35.7)	2.5	-38.2個百分點
財務狀況				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	49,371	62,773	-21.3%
借款淨額*	港幣百萬元	93,033	82,396	+12.9%
每股股東資金	港元	12.6	16.0	-21.3%
債務淨額股份比例*	倍數	1.88	1.31	+0.57倍

營業統計數字 — 國泰航空及國泰港龍航空

		二零二零年	二零一九年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	8,595	16,318	-47.3%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	27,732	80,814	-65.7%
可用貨物噸千米數(「可用貨運噸千米」)	百萬	5,958	8,635	-31.0%
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	5,920	11,950	-50.5%
每可用座位千米客運收益	港仙	37.5	46.3	-19.0%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	18,668	68,078	-72.6%
收入乘客運載人次	千位	4,389	18,261	-76.0%
乘客運載率	%	67.3	84.2	-16.9個百分點
乘客收益率	港仙	55.5	54.9	+1.1%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	1.88	1.19	+58.0%
貨物收入噸千米數(「貨運收入噸千米」)	百萬	4,129	5,477	-24.6%
運載貨物	千噸	667	979	-31.9%
貨物運載率	%	69.3	63.4	+5.9個百分點
貨物收益率	港元	2.71	1.88	+44.1%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.75	3.12	+20.2%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,819	1,870	-2.7%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,253	1,369	-8.5%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.95	2.23	+32.3%
每可用噸千米基本**成本(除燃油)	港元	2.99	2.23	+34.1%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,158	1,805	-35.8%
每員工可用噸千米	千位	325	604	-46.2%
飛機使用量(包括停泊的飛機)	每日時數	5.4	12.0	-55.0%
航班準時表現	%	86.5	74.2	+12.3個百分點
平均機齡	年	10.3	10.2	+0.1年

* 撇除不含資產轉讓元素的租賃後，借款淨額及債務淨額股份比例分別為港幣七百四十億八千九百萬元及一點五倍。詳情載於財務報表附註12。

** 基本成本撇除特殊項目、減值及相關支出，並就滙率變動的影響作出調整。

主席致函

儘管一月份的表現令人鼓舞，客運需求經過二零一九年下半年受社會事件影響後開始回升，但二零二零年首六個月是國泰航空集團逾七十年歷史中最具挑戰性的一段時期。新型冠狀病毒疫情對集團業務以至全球經濟的影響，均屬史無前例。旅遊業被這次全球健康危機癱瘓，前景仍然非常不明朗，大部分分析師均認為需要多年時間方能回復至危機前的水平。

面對如此史無前例的情況，國泰航空於二零二零年六月宣佈一項港幣三百九十億元資本重組計劃，包括發行港幣一百九十五億元優先股（附認股權證）、供股集資港幣一百一十七億元及港幣七十八億元的過渡貸款。是項資本重組計劃於二零二零年八月十二日完成。我謹代表國泰航空集團感謝我們的股東和香港特別行政區政府參與是次資本重組計劃，表現出他們對集團本身和集團在香港航空樞紐的發展中擔當領導角色的能力充滿信心。

國泰航空集團於二零二零年上半年錄得應佔虧損港幣九十八億六千五百萬元（二零一九年上半年：溢利港幣十三億四千七百萬元）。國泰航空及國泰港龍航空於二零二零年上半年錄得除稅後虧損港幣七十三億六千一百萬元（二零一九年上半年：溢利港幣六億七千五百萬元），而應佔附屬及聯屬公司的虧損則為港幣二十五億零四百萬元（二零一九年上半年：溢利港幣六億七千二百萬元）。

二零二零年上半年的虧損已計及所收各地就新型冠狀病毒疫情給予的政府支援港幣十億六千萬元，並包括減值及相關支出港幣二十四億六千五百萬元，該等支出是關於十六架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機，以及為航空公司提供服務的附屬公司的若干資產。

國泰航空及國泰港龍航空業務表現

二零二零年上半年的客運收益減少百分之七十二點二至港幣一百零三億九千六百萬元，以收入乘客千米計算的可載客量減少百分之七十二點六。新型冠狀病毒疫情令世界各地實施廣泛的旅遊限制、邊境管制及檢疫安排，導致客運需求驟降，使收益減少。本年首六個月的客運量合共四百四十萬人次，較二零一九年同期減少百分之七十六。運載率亦大幅下降，由二零一九年上半年的百分之八十四點二降至百分之六十七點三，四月及五月份平均每日運載僅五百位乘客左右。

我們在二零二零年首六個月大幅削減以可用座位千米計算的可載客量，分別於二月減少百分之二十九、三月減少百分之七十三、四月及五月減少百分之九十七。到了六月，

隨著香港的新型冠狀病毒疫情漸趨穩定以及自六月初開始放寬過境客運限制，我們開始增加可載客量。整體而言，二零二零年首六個月的可載客量較二零一九年同期下跌百分之六十五點七。

本年首六個月的貨物收益率增加百分之四十四點一至港幣二點七一元。貨運市場出現供求失衡的情況，令貨運收益較二零一九年上半年為高。二零二零年上半年的貨運收益為港幣一百一十一億七千七百萬元，較二零一九年同期增加百分之八點八。以可用貨運千米計算的可載貨量減少百分之三十一，反映大幅削減客運航班導致可載貨量大減。一般來說，我們約半數貨物是以客機的腹艙運載。因此，整體載貨量減少百分之三十一點九至六十六萬七千噸。運載率則上升五點九個百分點至百分之六十九點三。

我們盡可能增加可載貨量，措施包括增加貨機的使用量、向旗下全貨運附屬公司華民航空包機，以及於三月至六月期間運作二千二百二十八對只載貨的客機航班。我們於四月底開始利用波音777-300ER型飛機的客艙運載貨物，使飛機的可載貨量增加百分之五至百分之九。

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）較二零一九年上半年減少港幣九十億六千九百萬元（或百分之六十二點八），反映平均飛機燃油價格下跌百分之二十二點四及耗油量減少百分之五十一點八。油價大跌帶來的好處有限（因航空公司減少航班運作），且被定量燃油對沖的虧損抵銷。計及燃油對沖後的燃油成本較二零一九年上半年減少港幣七十六億四千萬元（或百分之五十二點六）。每可用噸千米耗油量下跌百分之八點五。

撇除匯率變動及特殊項目（包括減值）的影響後，每可用噸千米的非燃油成本增至港幣二點九九元，增幅為百分之三十四點一，反映在部分固定或半可變成本的情況下，減少可運載量的影響。我們實施了多項措施以保留營運資金，包括大幅削減可運載量、高級管理層減薪、實施兩輪自願性特別休假計劃（分別獲八成及九成員工參與）、暫停多項計劃及非必要開支、向供應商取得減免並推遲付款，以及關閉外站機組人員基地。我們與空中巴士公司達成協議，將旗下空中巴士A350-900型及A350-1000型飛機的付運時間分別由二零二零年及二零二一年延遲至二零二零年至二零二三年，並將空中巴士A321neo型飛機的付運時間由二零二零年至二零二三年延遲至二零二零年至二零二五年。集團亦與波音公司就延遲接收波音777-9型飛機進行深入磋商。延遲付運時間預期可在短期至中期為國泰航空集團節省營運資金。

其他附屬公司及聯屬公司的業務表現

來自附屬公司的貢獻普遍較為疲弱，當中部分原因是雅潔洗衣及國泰航空飲食服務的資產賬面值減值。

香港快運於二零二零年上半年錄得嚴重虧損。該公司於三月中因應新型冠狀病毒疫情及相關的旅遊限制而暫停航班運作，近期只重新開辦部分航班。

華民航空於本年首六個月錄得溢利。如上所述，貨運市場出現供求失衡的情況。華民航空的飛機為集團提供額外的可載貨量。

集團應佔國航（國泰航空集團於二零二零年六月三十日持有其百分之十八點一三權益）業績乃根據其延遲三個月的財務報表結算，因此二零二零年中期業績包括國航截至二零二零年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零二零年四月一日至二零二零年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。有關業績並不反映二零二零年四月一日至二零二零年六月三十日期間新型冠狀病毒疫情對國航的影響。國航於截至二零二零年三月三十一日止六個月的財務業績倒退。

國貨航於二零二零年上半年的溢利高於二零一九年上半年。

前景

根據國際航空運輸協會發表的分析，新型冠狀病毒的危機將令二零二零年全球航空公司的客運收益下跌三千七百一十億美元，較二零一九年減少百分之六十一，並估計航空業的虧損淨額會高達八百四十億美元。亞太區的航空公司將面對最大的虧損（二百九十億美元），客運需求將按年下跌百分之五十四。業內大部分分析師均預料在頗長時間內復甦緩慢，而國際航空運輸協會則預計，國際客運需求最快要到二零二四年方可回復至危機前的水平。不僅如此，由於全球經濟衰退已迫在眉睫，加上地緣政治緊張局勢正在加劇，令貿易處於重大壓力之下，預計會對航空客運及貨運需求構成負面影響。這是國泰航空迄今所見對航空業最大的挑戰。國泰航空預期客運業務在頗長時間內不會有顯著的復甦。我們會密切監察市場需求，視乎情況逐步重推客運航班。

國泰航空的管理團隊將於二零二零年第四季就國泰航空集團未來最合適的營運規模和模式，向董事局提出建議，以應付香港的航空旅遊需求並履行對股東的責任。考慮到現時的市場前景及成本架構與危機發生前已大不相同，我們將無可避免要就原先為未來所計劃的可運載量進行優化。

主席

賀以禮

香港，二零二零年八月十二日

業務回顧

儘管一月份的表現令人鼓舞，客運需求經過二零一九年下半年受社會事件影響後開始回升，但二零二零年首六個月是國泰航空集團逾七十年歷史中最具挑戰性的一段時期。新型冠狀病毒疫情對集團業務以至全球經濟的影響，均屬史無前例。旅遊業被這次全球健康危機癱瘓，前景仍然非常不明朗，大部分分析師均認為需要多年時間方能回復至危機前的水平。

國泰航空的管理團隊以積極靈活的態度應對這個極為嚴峻的經營環境，實施了多項措施以保留營運資金，包括大幅削減可運載量、高級管理層減薪、實施兩輪自願性特別休假計劃（分別獲八成及九成員工參與）、暫停多項計劃及非必要開支、向供應商取得減免並推遲付款，以及關閉外站機組人員基地。我們與空中巴士公司達成協議，將旗下空中巴士A350-900型及A350-1000型飛機的付運時間分別由二零二零年及二零二一年延遲至二零二零年至二零二三年，並將空中巴士A321neo型飛機的付運時間由二零二零年至二零二三年延遲至二零二零年至二零二五年。集團亦與波音公司就延遲接收波音777-9型飛機進行深入磋商。延遲付運時間預期可在短期至中期為國泰航空集團節省營運資金。儘管實行了上述措施，客運收益仍下跌至只有去年水平的百分之一左右，意味著國泰航空因要處理大量客戶退款，在營運層面上錄得每月流失現金港幣二十五億元至港幣三十億元。由於客運服務減至極低水平，每月的現金流失已經減少，預計將維持於每月約港幣十五億元。

客運服務

二零二零年上半年的客運收益為港幣一百零三億九千六百萬元，下跌百分之七十二點二。以收入乘客千米計算的可載客量下跌百分之七十二點六。新型冠狀病毒疫情令世界各地實施廣泛的旅遊限制、邊境管制及檢疫安排，導致客運需求驟降，使收益減少。本年首六個月的客運量合共四百四十萬人次，較二零一九年同期減少百分之七十六。運載率亦由二零一九年上半年的百分之八十四點二大幅下降至百分之六十七點三，四月及五月份平均每日運載僅五百位乘客左右。

我們在二零二零年首六個月大幅削減以可用座位千米計算的可載客量，分別於二月減少百分之二十九、三月減少百分之七十三、四月及五月減少百分之九十七。到了六月，隨著香港的新型冠狀病毒疫情漸趨穩定以及自六月初開始放寬過境客運限制，我們開始增加可載客量。整體而言，二零二零年首六個月的可載客量較二零一九年同期下跌百分之六十五點七。

二零二零年上半年國泰航空及國泰港龍航空的客運服務按地區劃分的可用座位千米數（「可用座位千米」）、運載率及收益率變動如下：

	可用座位千米（百萬）			運載率（%）			收益率
	二零二零年	二零一九年	變幅	二零二零年	二零一九年	變幅	變幅
美洲	7,640	21,493	-64.5%	69.1	85.8	-16.7個百分點	+7.3%
歐洲	5,545	16,767	-66.9%	67.9	86.3	-18.4個百分點	+1.3%
西南太平洋	4,386	9,387	-53.3%	70.7	85.4	-14.7個百分點	+6.1%
北亞	4,214	16,108	-73.8%	65.6	80.4	-14.8個百分點	+1.5%
東南亞	3,668	10,709	-65.7%	62.9	83.3	-20.4個百分點	+8.0%
南亞、中東及非洲	2,279	6,350	-64.1%	63.6	83.4	-19.8個百分點	-1.3%
整體	27,732	80,814	-65.7%	67.3	84.2	-16.9個百分點	+1.1%

嶄新發展

- 為使顧客計劃旅行時獲得更大的保障，我們實施多項新的彈性訂位安排，包括推出國泰信用額，讓顧客把已訂機票按等值轉換成信用額，於稍後日子預訂新旅程。另外，視乎訂位及飛行日期，公司實施無限次免費重新訂位、更改行程或退款安排（須受適用條款及條件限制）。
- 我們於特選市場內推出Whatsapp查詢平台，讓顧客更快和更有效地得到回覆。

獎項

- 於二零二零年一月，國泰航空及國泰港龍航空的服務團隊及個別員工在二零一九年香港「優質顧客服務大獎」中獲獎。
- 於二零二零年二月，國泰港龍航空於二零一九年「空中酒窖大獎」中獲頒「最佳頭等艙葡萄酒」獎，而國泰航空則獲頒「最佳頭等艙酒窖」類別第二名。

首要市場 — 香港及大灣區

- 香港出境旅客於一月首三周有少量增長，主要是由於農曆新年較早開始，假期後出境旅客量大幅下跌。
- 由二月下旬開始，各機場貴賓室對服務作出調整，採取預防性的衛生及安全措施，以個別或分配方式提供餐膳。
- 位於香港國際機場的「逸連堂」、「玲瓏堂」及「玉衡堂」頭等貴賓室於二月十七日起暫停運作，直至另行通知。「玉衡堂」商務貴賓室亦於三月二十六日暫停運作，直至另行通知。

- 截至四月一日，整個網絡的所有機場貴賓室均已暫停運作，直至另行通知，但不包括位於香港國際機場的「寰宇堂」及位於上海浦東國際機場的國泰航空貴賓室。
- 所有航班的機上服務均已作出調整，以加強衛生及安全措施。
- 香港及九龍機鐵站的市區預辦登机手續服務由四月十日開始暫停。

美洲

- 為應付暫時增加的需求，我們在三月十六日至二十八日增加由洛杉磯、西雅圖及三藩市來港航班的可載客量，並恢復兩班由紐約及波士頓來港的航班。
- 國泰航空的洛杉磯及溫哥華航班由四月至六月下旬減至每周兩班，期間其他所有服務美洲的航班暫停運作。
- 國泰航空於六月下旬恢復每周三班前往三藩市及紐約（甘迺迪）的航班，並將前往洛杉磯及溫哥華的航班增至每周五班，其他所有服務美洲的航班仍然暫停運作。

歐洲

- 我們在三月十七日至二十一日恢復九班由倫敦（希斯路）及兩班由曼徹斯特來港的航班，以應付暫時增加的需求。
- 國泰航空的倫敦（希斯路）航班由四月至六月下旬減至每周兩班，期間其他所有服務歐洲的航班暫停運作。
- 國泰航空於六月下旬恢復每周兩班前往阿姆斯特丹的航班，並將前往倫敦（希斯路）的航班增至每周五班，其他所有服務歐洲的航班仍然暫停運作。

西南太平洋

- 國泰航空的悉尼航班由四月至六月中下旬減至每周兩班，期間其他所有服務西南太平洋的航班暫停運作。
- 國泰航空於六月中下旬恢復每周兩班前往墨爾本的航班，並將悉尼航班增至每周四班，其他所有服務西南太平洋的航班繼續暫停運作。

北亞

- 國泰港龍航空於一月二十四日暫時停辦往返武漢的航班，直至另行通知。國泰航空及國泰港龍航空於二月及三月逐步減少約九成往返中國內地的航班可載客量。
- 由四月一日至六月下旬，國泰航空的東京（成田）及台北航班以及國泰港龍航空的北京及上海（浦東）航班減至每周三班，期間其他所有服務北亞的航班暫停運作。
- 國泰航空於六月下旬增加前往台北的航班至每周四班。前往東京（成田）、北京及上海（浦東）的航班維持每周三班，其他所有服務北亞的航班繼續暫停運作。

東南亞

- 由四月至六月下旬，國泰航空的曼谷、雅加達、馬尼拉及新加坡航班以及國泰港龍航空的吉隆坡航班減至每周三班，而國泰航空的胡志明市航班則減至每周兩班（於五月增至每周三班），期間其他所有服務東南亞的航班暫停運作。
- 國泰航空於六月下旬增加前往馬尼拉的航班至每日一班，前往曼谷的航班增至每周五班，前往雅加達、胡志明市、新加坡及吉隆坡的航班則維持每周三班，其他所有服務東南亞的航班繼續暫停運作。

南亞、中東及非洲

- 由四月開始，所有服務南亞、中東及非洲的航班暫停運作，直至另行通知。

飛行常客獎勵計劃

馬可孛羅會

- 馬可孛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。
- 馬可孛羅會會員為國泰航空及國泰港龍航空帶來的收益約佔總收益的四分之一。
- 會員積分乃根據航空公司、客艙級別、票價級別及航程距離計算。
- 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，全球現有超過一千二百萬名會員及超過八百家夥伴機構，包括二十六家航空公司、超過一百五十個酒店品牌、超過四百家餐飲夥伴及零售商舖。
- 二零二零年上半年亞洲萬里通會員兌換國泰航空及國泰港龍航空航班的飛行獎勵較上年度同期減少百分之六十三。
- 馬可孛羅會會員同時為亞洲萬里通會員。

貨運服務

本年首六個月的貨物收益率增加百分之四十四點一至港幣二點七一元。貨運市場出現供求失衡的情況，令貨運收益較二零一九年上半年為高。二零二零年上半年的貨運收益為港幣一百一十一億七千七百萬元，較二零一九年同期增加百分之八點八。以可用貨運千米計算的可載貨量減少百分之三十一，反映大幅削減客運航班導致可載貨量大減。一般來說，我們約半數貨物是以客機的腹艙運載。因此，整體載貨量減少百分之三十一點九至六十六萬七千噸。運載率則上升五點九個百分點至百分之六十九點三。

我們盡可能增加可載貨量，措施包括增加貨機的使用量、向旗下全貨運附屬公司華民航空包機，以及於三月至六月期間運作二千二百二十八對只載貨的客機航班。我們於四月底開始利用波音777-300ER型飛機的客艙運載貨物，使飛機的可載貨量增加百分之五至百分之九。

二零二零年上半年可用貨物噸千米數（「可用貨運噸千米」）、運載率及收益率變動如下：

	可用貨運噸千米（百萬）			運載率（%）			收益率
	二零二零年	二零一九年	變幅	二零二零年	二零一九年	變幅	變幅
國泰航空及國泰港龍航空	5,958	8,635	-31.0%	69.3	63.4	+5.9個百分點	+44.1%

- 一月首三個星期需求強勁，但隨著農曆年假期間中國內地製造業停工，需求大幅下降。製造業延遲復工，嚴重影響香港及中國內地市場，出境貨運需求要到二月中才開始回升。
- 二月份進入中國內地及香港的貨運需求激增，尤其是與藥品相關的訂單，包括口罩及面罩、消毒搓手液及個人防護用品等醫療設備。
- 於三月，隨著製造業復工，香港及中國內地的出口回升，但因全球各地（尤其是印度次大陸）實施封城措施，對其他過境貨運造成負面影響。
- 自三月起，醫療設備及藥品的需求維持於高水平，而衣物及汽車零件等消費品的貨運量則下跌。
- 於四月，隨著客運網絡進一步縮減，整體貨運量較三月下跌三分之一。全球各地實施封城措施，亦影響若干貨物（如鮮貨、海鮮、動物、工業零件及設備）的運送。
- 國泰航空在取得香港民航局特別批准後，於四月二十三日首次在波音777-300ER型客機上的客艙運載貨物，將飛機可運載的重量增加約七噸，使每架飛機的可載貨量增加百分之五至百分之九。
- 我們於五月致力調配可載貨量以優先營運貨運需求最為殷切的航線，其中以美洲、澳洲及歐洲為主。
- 在全球可載貨量減少下，為應付空運需求的增加，我們透過附屬公司華民航空取得更多可載貨量，並增加額外的貨機服務。上半年亦運作了共二千二百四十三對只載貨的客機航班。於二零二零年六月三十日，我們恢復營運定期的只載貨客機航班前往五十一個主要航點。
- 在六月，國泰航空繼續營運所有定期貨機航班，以及向華民航空包機，只是與五月相比，僅載貨的客機航班有所減少。載貨量按月輕微下降，反映醫療物資的需求自五月高峰期後回落，而貨運收益率自五月錄得顯著升幅後亦告下跌。

機隊發展

- 於二零二零年六月三十日，國泰航空運作一百五十二架飛機，國泰港龍航空運作四十八架飛機，香港快運運作二十四架飛機，而華民航空則運作十一架飛機（集團合共運作二百三十五架飛機）。

- 根據目前的情況，經過審慎營運及資產管理的考慮後，我們已決定於未來數月內將約三分之一的客機停泊於香港以外，並持續評估客運航班的可載客量，以便作出變動。

機隊資料*

飛機類型	二零二零年六月三十日各機隊的數目					訂購架數				營業租賃期滿架數**					
	擁有	租賃**		總數	平均機齡	'20	'21	'22及之後	總數	'20	'21	'22	'23	'24	'25及之後
		籌資	營業												
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	17	10	1	28	12.7					1 ^(a)					
A350-900	18	4	2	24	3.1	3	1	2	6						2
A350-1000	9	3		12	1.6	1	2	3	6						
747-400ERF 貨機		6		6	11.5										
747-8F 貨機	3	11		14	7.4										
777-300	17			17	18.7										
777-300ER	22	8	21	51	8.3					6	4	2	3		6
777-9								21	21						
總數	86	42	24	152	8.9	4	3	26	33	1	6	4	2	3	8
由國泰港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		9	14	14.5					3	3	3			
A321-200	2		6	8	17.6					1	2	2	1		
A321-200neo						2	4	10	16						
A330-300	21 ^(b/c)		5	26	15.9					1					4
總數	28		20	48	15.8	2	4	10	16	5	5	5	1		4
由香港快運營運的飛機：															
A320-200			8	8	10.7						3		1	4	
A320-200neo			5	5	3.0	4	1		5 ^(d)						5
A321-200			11	11	2.7										11
A321-200neo								16 ^(e)	16						
總數			24	24	5.4	4	1	16	21	3		1	4		16
由華民航空營運的飛機***：															
A300-600F 貨機			9	9	16.1						5	3			1
A330-243F 貨機			1	1	7.1										1
A330-300P2F 貨機			1	1	24.6						1				
總數			11	11	16.1						6	3			2
總數合計	114	42	79	235	10.3	10	8	52	70	6	14	15	7	7	30

* 於二零二零年六月三十日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

** 之前歸類為營業租賃的租賃以類似籌資租賃的方式入賬。大部分在上表列示的營業租賃均在《香港財務報告準則》第16號的範圍內。

*** 即使此安排並不構成《香港財務報告準則》第16號所指的租賃，九架空中巴士 A300-600F 型、一架空中巴士 A330-243F 型及一架空中巴士 A330-300P2F 型貨機被視為由華民航空營運。

(a) 一架以營業租賃方式持有的空中巴士 A330-300 型飛機於二零二零年七月租約期滿，已交還出租方。

(b) 其中十一架該等飛機為國泰航空所擁有，由國泰港龍航空租用。

(c) 一架空中巴士 A330-300 型飛機於二零二零年八月註銷。

(d) 該等飛機以營業租賃方式持有。

(e) 該等由國泰港龍航空訂購的飛機由香港快運營運。

其他附屬及聯屬公司回顧

香港快運航空有限公司（「香港快運」）

- 香港快運是香港唯一的廉價航空公司，主要提供航班前往休閒旅遊航點。
- 香港快運營運航班前往曼谷、峴港、福岡、名古屋、寧波、大阪、布吉、塞班島、首爾、台中及東京等二十五個目的地。
- 截至二零二零年六月三十日，香港快運營運的二十四架飛機均屬空中巴士窄體飛機，包括八架空中巴士A320-200型飛機、五架空中巴士A320-200neo型飛機及十一架空中巴士A321-200型飛機。機隊相當年輕，平均機齡為五點四年。預計於二零二一年初將再接收五架空中巴士A320-200neo型飛機。
- 國泰港龍航空之前訂購的十六架空中巴士A321-200neo型飛機，將交由香港快運營運。該等飛機將於二零二二年起陸續接收，是同類飛機中最具燃油效益的。這支現代化機隊使香港快運能夠充分利用區內的新機遇，有助加強香港作為亞洲主要國際航空樞紐的地位。
- 新型冠狀病毒大流行導致旅遊需求大幅下跌，並使亞太區各地政府實施旅遊限制，因此香港快運由二零二零年三月二十三日至八月一日暫停航班運作。
- 二零二零年上半年的可載客量為十七億二千六百萬可用座位千米，反映該公司暫停航班運作。期內平均預訂運載率為百分之八十五點七。
- 香港快運於二零二零年首六個月錄得重大的除稅後虧損港幣七億七千九百萬元。

- 期內的附帶收入滲透率佔收益總額的百分率為百分之十七點一，包括出售行李、優先登機、座位分配及行政費所產生的非航班附帶收益，全部與香港快運的低票價業務模式直接相關。
- 二零二零年上半年的航班準時表現（於十五分鐘內起飛）為百分之九十一點五。

	截至二零二零年 六月三十日 止六個月 港幣百萬元
收益	
客運服務*	660
貨運服務	14
其他服務及收回款項*	170
收益總額	<u>844</u>
開支	
員工	(318)
機上服務及乘客開支	(8)
著陸、停泊及航線開支	(182)
燃油（包括對沖虧損）	(236)
飛機維修	(228)
飛機折舊及租金	(440)
其他折舊、攤銷及租金	(12)
其他	(98)
營業開支	<u>(1,522)</u>
財務支出淨額	(140)
營業開支總額	<u>(1,662)</u>
除稅前虧損	(818)
稅項	39
除稅後虧損	<u>(779)</u>

* 為配合集團根據《香港財務報告準則》第15號對收益的處理，用以計算附帶收入滲透率的部分附帶收入乃取自客運服務的收益。

截至六月三十日止
六個月

營業統計數字		
可用座位千米數（「可用座位千米」）	百萬	1,726
每可用座位千米客運收益	港仙	38.2
收入乘客千米數（「收入乘客千米」）	百萬	1,480
收入乘客運載人次	千位	570
乘客運載率	%	85.7
乘客收益率	港仙	44.6
每可用座位千米成本（連燃油）	港仙	92.3
每百萬可用座位千米耗油量	桶	151
每百萬收入乘客千米耗油量	桶	176
每可用座位千米成本（除燃油）	港仙	78.8
每港幣千元員工開支的可用座位千米	單位	5,434
每員工可用座位千米	千位	1,555
飛機使用量	每日時數	3.1
航班準時表現	%	91.5
機隊平均機齡	年	5.4

香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 華民航空主要為敦豪國際速遞（DHL Express）營運貨運速遞服務。
- 於二零二零年六月三十日，華民航空營運九架以乾租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機、一架以乾租方式租用的空中巴士A330-300型客機改裝貨機、一架以乾租方式租用的空中巴士A330-243F型貨機、一架以濕租方式租用的空中巴士A330-300型客機改裝貨機及一架以濕租方式租用的空中巴士A330-243F型貨機。
- 華民航空提供定期航班及包機往來亞洲各大城市，包括曼谷、胡志明市、大阪、檳城、首爾、上海、新加坡、台北、東京、北京、宿霧（經馬尼拉）、名古屋、雅加達及吉隆坡。
- 二零二零年上半年的航班準時表現（於十五分鐘內起飛）為百分之八十八。
- 與二零一九年上半年相比，二零二零年上半年的可載貨量增加百分之二十七點三至四億三千八百萬可用噸千米，運載率上升零點一個百分點至百分之六十七點八，

而收入噸千米則增加百分之二十七點五至二億九千七百萬。

- 華民航空於二零二零年上半年錄得的溢利較二零一九年同期有所增加。

為航空公司提供服務的主要附屬公司

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，於二零二零年上半年平均每日生產二萬二千六百六十五份機餐，服務六十五班航班（受新型冠狀病毒疫情影響，較二零一九年上半年分別減少百分之七十三及百分之六十七）。
- 國泰航空飲食服務於二零二零年上半年的虧損較二零一九年上半年大幅增加，原因是機餐數量大幅減少，以及與廠房有關的減值支出港幣五億二千六百萬元。
- 海外航空飲食設施於二零二零年上半年的溢利較二零一九年上半年大幅減少。

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擁有及營運集團的貨運站。該貨運站每年可處理二百六十萬噸貨物，為國泰航空、國泰港龍航空、華民航空及其他十五家航空公司提供貨物處理服務。
- 國泰航空服務於二零二零年上半年處理六十六萬八千噸貨物（較二零一九年上半年減少百分之二十五點九），其中百分之四十九為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之三十二及百分之十九。
- 二零二零年上半年的財務業績遜於二零一九年上半年，主要原因是處理的貨物噸數下跌。

香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）

- 全資附屬公司香港機場地勤服務在香港國際機場提供停機坪及地勤服務，於二零二零年六月三十日為國泰航空及國泰港龍航空等共二十七家航空公司提供地勤服務。
- 二零二零年上半年，香港機場地勤服務分別佔香港國際機場停機坪及地勤服務市場的百分之四十二及百分之五。停機坪業務及地勤業務所處理的航班數目較去年同期大幅下跌百分之六十。新型冠狀病毒大流行的爆發，加上香港和其他國家採取的措施，導致航空交通出現史無前例的跌幅，客運航空公司只有維持少量客運航班，甚至暫停運作。
- 二零二零年上半年的財務業績受到不利影響，該公司著力減少營運成本、延遲或取消資本開支及尋求相關津貼以保留營運資金，所得的若干經濟援助或支援計劃，減輕了疫情的影響。

雅潔洗衣有限公司（「雅潔洗衣」）

- 全資附屬公司雅潔洗衣專門為企業提供布草、制服及衣物的全面洗衣及乾洗服務。
- 該公司於元朗工業園營運一座商業洗衣廠房，在香港設有十二間服務零售顧客的洗衣店。
- 雅潔洗衣於二零二零年上半年處理的衣物共一千九百萬件，而二零一九年上半年則為五千三百萬件。由於處理的衣物量減少以及與廠房有關的減值支出港幣六億五千八百萬元，二零二零年上半年的財務業績較二零一九年同期倒退。

主要聯屬公司

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。
- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零二零年中期業績包括國航截至二零二零年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零二零年四月一日至二零二零年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。因此其業績包括就國泰航空及其附屬公司確認減值支出而作出的交叉持股調整港幣一億一千七百萬美元。
- 國航截至二零二零年三月三十一日止六個月的財務業績較截至二零一九年三月三十一日止六個月的財務業績有所下跌。

中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）

- 國貨航是中國內地提供航空貨運服務的主要公司，國泰航空持有其股本及經濟權益百分之三十四點七八。在中國內地，國貨航於提供貨運服務方面處於領先地位。該公司的總部設於北京，但以上海浦東為主要營運基地。
- 於二零二零年六月三十日，國貨航機隊共有十五架貨機，提供貨運航班前往十個國內城市及十二個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫逾二百個目的地。
- 儘管新型冠狀病毒大流行導致客機腹艙提供的可載貨量大減，但由於貨機使用量增加、收益率大幅改善及油價下降，國貨航於二零二零年上半年錄得的財務業績遠較去年同期為佳。

反壟斷訴訟

國泰航空面對不同法域的反壟斷訴訟，結果尚未明朗。現階段國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已根據相關事實及情況按《二零一九年報告書》第137頁會計政策第19項作出撥備。

環境

- 國泰航空參與國際民航組織第四工作組的專責小組，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；並參與國際民航組織的燃料專責小組，專門研究採用生物燃油作航空用途。
- 國泰航空跟參與制定有關氣候變化的航空政策的監管機構及團體（國際航空運輸協會可持續發展及環境諮詢議會、可持續航空燃料使用者組織、可持續生物燃料圓桌會議及亞太航空公司協會）進行溝通，目的是加強各界對氣候變化問題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 因應國際航空碳抵銷和減排計劃（CORSIA）的實行，國泰航空集團已完成所有必需的預備工作，而監察、審核及報告計劃已獲當局接納。
- 根據歐盟排放交易計劃的規定，集團旗下歐洲內部航班於二零一九年的排放數據由外聘核數師於二零二零年三月向英國環境部提交排放報告。
- 我們為「飛向更藍天」碳抵銷計劃選取兩個新的碳抵銷項目。兩個項目已經獨立第三方認證，符合全球目標的「Gold Standards 標準」。該計劃自二零零七年推出以來，已抵銷超過二十萬噸二氧化碳。
- 自國泰航空於二零一八年宣佈實行單次使用塑膠策略以來，業務每年移除超過三千二百萬件單次使用的塑膠用品。國泰航空亦於二零一九年宣佈其三年目標，期望在二零二二年底將其單次使用塑膠足跡減半。
- 國泰航空一直與本地非牟利機構樂餉社及惜食堂合作，將剩餘食物提供予香港慈善機構以分配給有需要的人士。我們在四月和五月透過惜食堂捐出約三萬份已烹調餐饌給全港各區長者及有需要人士。我們亦與樂餉社合作，由國泰義工協助分類、包裝及運送應急食物包給有需要人士。於二零二零年上半年捐贈的剩餘食物超過一百七十噸。
- 國泰航空於二零二零年三月參與世界自然基金會一年一度的「地球一小時」活動，關掉國泰城及國泰港龍大廈樓宇內及廣告牌的所有非必要燈光。

回饋社會

- 國泰航空於二零二零年一月宣佈本年共有三位新的國泰領航者獲得嘉許，他們在環境保護、青少年發展及文化共融方面貢獻良多。這些範疇是集團社區參與策略的三個主要領域。國泰航空與國泰領航者並肩，以創造共同的價值觀及為社會帶來正面的改變。
- 國泰航空貨運團隊在二零二零年二月至六月期間運作超過二千二百四十對全貨運航班往返世界各地，運送外科口罩、消毒搓手液、個人防護用品及其他物資到最有需要的地方。
- 在二月初當醫療物資需求非常龐大而航班暫時停止時，我們利用貨運設施協助香港郵政空郵中心加快運作，處理積存的郵件。於短短兩天裏，我們在國泰航空貨運站的指定區域設立了一個臨時郵件處理中心，並派出三十名貨運站同事組成臨時團隊與香港郵政合作，加快運送抗疫物資給有需要人士。在長達一個月的特別行動中，我們成功處理了九萬多件貨物。

- 在世界各地實施旅遊限制下，國泰航空集團協助香港特別行政區政府運作包機，接載受影響的香港市民回港，包括派出三班航班接載滯留東京的一百九十名香港居民回港，以及派出八班航班從武漢及湖北省其他地區接載超過一千零三十名香港居民回港。所有出動的機組人員都是自願出動的。
- 國泰航空於二零二零年三月恢復英國及美國某些航線的部分客運航班及增加其可載客量，以加快接載為數眾多的香港學生和市民回港。
- 我們捐出五百部經過翻新的平板電腦並親身送交香港五間非政府機構，支援有需要的家庭，幫助學生在學校停課期間進行網上學習。除支援分派工作外，國泰義工隊亦教導受惠家庭使用平板電腦，並為有需要的學童提供網上功課輔導。
- 截至二零二零年六月三十日，超過五百名同事已報名參與逾六百五十小時義務工作，在這艱難時期為非政府機構夥伴給予支持，回饋社會。
- 國泰航空透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。該計劃自一九九一年成立以來，已籌得港幣一億九千三百萬元。
- 「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。
- 國泰航空自二零零三年起獲香港社會服務聯會授予「商界展關懷」獎，以表揚公司盡其履行良好企業公民的責任。

- 國泰航空相信每個人於生活中都應享有平等的機會，我們的同志及性小眾員工應受到平等對待，並且於生活中免受偏見和歧視。因此，國泰航空簽署成為「愛·平等」(Equal Love) 運動的支持機構，支持同性關係在香港獲得法律上的承認，並且享有平等的待遇。

對僱員的承擔

- 於二零二零年六月三十日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬三千名員工，其中約二萬七千六百人為在港員工。國泰航空及國泰港龍航空在全球僱用超過二萬六千五百名長期員工，其中約百分之八十為在港員工。
- 國泰航空及國泰港龍航空於二零二零年上半年招聘逾二百六十名員工，包括九十名飛行員。
- 二零二零年上半年，國泰航空的見習機師培訓計劃超過五十名學員畢業。
- 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。

財務評述

國泰航空集團於二零二零年上半年錄得應佔虧損港幣九十八億六千五百萬元（二零一九年上半年：溢利港幣十三億四千七百萬元）。國泰航空及國泰港龍航空於二零二零年上半年錄得除稅後虧損港幣七十三億六千一百萬元（二零一九年上半年：溢利港幣六億七千五百萬元），應佔附屬及聯屬公司虧損為港幣二十五億零四百萬元（二零一九年上半年：溢利港幣六億七千二百萬元）。

二零二零年上半年的虧損已計及減值及相關支出港幣二十四億六千五百萬元，該等支出是關於十六架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機，以及為航空公司提供服務的附屬公司的若干資產。

集團收到各地就新型冠狀病毒疫情給予的政府支援港幣十億六千萬元，當中港幣六億四千萬元確認為來自其他服務的收益及收回款項，港幣四億二千萬元確認為成本減省或豁免記入相關的成本類別。此外，集團亦獲香港特別行政區政府以預售機票方式給予的支持港幣十億零八百萬元，該筆款項已記入合約負債中，有待實際履行相關載運服務。

收益

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	變幅	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	變幅
客運服務	11,056	37,449	-70.5%	10,396	37,449	-72.2%
貨運服務	12,692	11,498	+10.4%	11,177	10,275	+8.8%
其他服務及收回款項	3,921	4,600	-14.8%	3,752	4,126	-9.1%
收益總額	27,669	53,547	-48.3%	25,325	51,850	-51.2%

國泰航空及國泰港龍航空

客運收益減少百分之七十二點二，可載客量則減少百分之七十二點六。貨運收益增加百分之八點八，可載貨量則減少百分之二十四點六。來自其他服務的收益及收回款項減少百分之九點一。

營業開支

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	變幅	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	變幅
員工	8,623	10,133	-14.9%	7,420	9,042	-17.9%
機上服務及乘客開支	949	2,682	-64.6%	941	2,682	-64.9%
著陸、停泊及航線開支	4,242	8,635	-50.9%	3,861	8,451	-54.3%
燃油（包括對沖虧損）	7,318	14,807	-50.6%	6,884	14,524	-52.6%
飛機維修	3,673	4,708	-22.0%	3,193	4,592	-30.5%
飛機折舊及租金	6,163	5,944	+3.7%	5,766	5,945	-3.0%
其他折舊、攤銷及租金	1,415	1,392	+1.7%	985	972	+1.3%
佣金	125	503	-75.1%	125	503	-75.1%
其他	1,431	2,269	-36.9%	1,766	2,991	-41.0%
營業開支	33,939	51,073	-33.5%	30,941	49,702	-37.7%
財務支出淨額	1,652	1,420	+16.3%	1,327	1,241	+6.9%
營業開支總額	35,591	52,493	-32.2%	32,268	50,943	-36.7%

- 集團的營業開支總額減少百分之三十二點二（國泰航空及國泰港龍航空合併計算為減少百分之三十六點七）。
- 國泰航空及國泰港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（連燃油並撇除減值及相關支出）由港幣三點一二元增至港幣三點七五元，增幅為百分之二十點二。
- 國泰航空及國泰港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（除燃油並撇除減值及相關支出）由港幣二點二三元增至港幣二點九五元，增幅為百分之三十二點三。
- 撇除特殊項目、減值及相關支出並就滙率變動的影響作出調整後的每可用噸千米基本成本（除燃油）由港幣二點二三元增至港幣二點九九元，增幅為百分之三十四點一。

營業業績分析

	截至六月三十日止六個月		
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	變幅 港幣百萬元
國泰航空及國泰港龍航空扣除特殊項目、減值及相關支出及稅項前的（虧損）/溢利	(6,903)	966	-7,869
特殊項目*	(40)	(59)	+19
減值及相關支出**	(1,281)	-	-1,281
稅項**	863	(232)	+1,095
國泰航空及國泰港龍航空除稅後（虧損）/溢利	(7,361)	675	-8,036
應佔附屬及聯屬公司（虧損）/溢利**	(2,504)	672	-3,176
國泰航空股東應佔（虧損）/溢利	(9,865)	1,347	-11,212

* 二零二零年的特殊項目包括與關閉外站機組人員基地有關的離職補償開支港幣四千二百萬元及與收購香港快運有關的收益港幣二百萬元（二零一九年：資料保安費用港幣二千萬元及港幣三千九百萬元有關收購香港快運的開支）。

** 股東應佔虧損包括減值及相關支出港幣二十四億六千五百萬元，當中港幣十二億四千二百萬元與十六架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機有關，港幣六億五千八百萬元及港幣五億二千六百萬元分別與旗下洗衣及航空飲食業務的廠房有關，另外港幣三千九百萬元為相關商譽。一項港幣二億零八百萬元的稅項抵免淨額被國航的交叉持股影響的港幣一億一千七百萬元所抵銷。

國泰航空及國泰港龍航空扣除特殊項目，減值及相關支出及稅項前的溢利/（虧損）（扣除滙率變動的影響）的變動分析如下：

	賬目所示 港幣百萬元	滙率變動 港幣百萬元	調整後 港幣百萬元	可用噸千米單位* % 變幅	附註
二零一九年國泰航空及國泰港龍航空扣除特殊項目、減值及相關支出及稅項前的溢利	966		966		
變動：					
- 客運及貨運收益	(26,151)	475	(25,676)	-12.3%	1
- 其他服務及收收款項	(374)	27	(347)	+73.9%	2
- 員工	1,664	(40)	1,624	+55.8%	3
- 機上服務及乘客開支	1,741	(7)	1,734	-32.9%	4
- 著陸、停泊及航線開支	4,590	(58)	4,532	-12.0%	5
- 燃油（包括對沖虧損）	7,640	(58)	7,582	-9.3%	6
- 飛機維修	1,399	(22)	1,377	+32.9%	7
- 擁有資產**	80	(30)	50	+88.7%	8
- 其他項目（包括佣金）	1,542	(217)	1,325	+16.5%	9
二零二零年國泰航空及國泰港龍航空扣除特殊項目、減值及相關支出及稅項前的虧損	(6,903)	70	(6,833)		

* 每可用噸千米單位的百分率變動即每可用噸千米的調整後收益或成本變動。

** 包括飛機及其他折舊、租金及財務支出淨額。

附註：

- 1) 如「業務回顧」所述有關客運及貨運服務的內容。
- 2) 亞洲萬里通收益、處貨服務及客務相關收回款項減少，其影響因政府就新冠狀病毒疫情給予支援的收入而被局部抵銷。
- 3) 實行特別休假計劃令員工成本下降，但不及可用噸千米的顯著跌幅。
- 4) 由於收入乘客千米的減幅較可用噸千米的減幅為多，機上飲食及機上銷售成本減少。
- 5) 因航班運作減少及獲得政府支援而減少。
- 6) 燃油成本減少，原因是平均飛機燃油價格下降百分之二十二點四，但因燃油對沖虧損而被局部抵銷。
- 7) 由於持續進行必要的定期維修工作，每單位成本上升。
- 8) 飛機折舊及財務支出淨額增加，原因是二零一九年下半年接收新飛機，但因利率下降、租用較少飛機及終止與阿特拉斯航空的合約而被局部抵銷。
- 9) 銷售、經銷與推廣成本及亞洲萬里通業務成本減少，惟仍有部分固定間接成本，令每單位成本增加。

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
燃油成本總額	5,719	14,693
燃油對沖虧損	1,599	114
燃油成本	7,318	14,807

燃油成本減少，原因是平均飛機燃油價格下跌百分之二十二點四，以及耗油量減少百分之四十九點四。

財務狀況

- 截至二零二零年六月三十日止六個月物業、廠房及設備增加港幣十五億四千五百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣十三億二千一百萬元、土地及樓宇港幣一億六千八百萬元及其他設備港幣五千六百萬元。
- 借款的主要貨幣包括美元、港幣及日圓，並須於二零三五年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之四十六點五現為定息借款。撇除之前歸類為營業租賃的租賃負債後，借款須於二零三五年或之前全部償還，其中百分之三十六點八為定息借款，以類似的貨幣組合安排。

- 於二零二零年六月三十日可動用的無限制用途流動資金合共港幣一百五十四億三千二百萬元，包括流動資金港幣七十三億五千五百萬元（其中美元佔百分之三十五點九）及已承擔的未動用信貸港幣八十二億二千萬元，並扣除已抵押資金港幣一億四千三百萬元。
- 借款淨額（扣除流動資金）增加百分之十二點九至港幣九百三十億三千三百萬元。撇除採納《香港財務報告準則》第16號的影響後，借款淨額增加百分之十八點七至港幣七百四十億八千九百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之二十一點三至港幣四百九十三億七千一百萬元，原因是期內集團錄得虧損，以及現金流量對沖儲備作出變動以反映按市場價格計算的估值虧損。
- 撇除採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後，債務淨額股份比例由零點九九倍增至一點五倍（而借款契諾為二點零倍）。計及採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後，於二零一九年十二月三十一日及二零二零年六月三十日的債務淨額股份比例分別為一點三一倍及一點八八倍。
- 根據公告所述，港幣三百九十億元資本重組計劃當中的供股集資港幣一百一十七億元，發行優先股集資港幣一百九十五億元，該等款項已分別於二零二零年八月十一日及十二日收悉。假如該等股份發行於二零二零年六月三十日已出現，則未計及計及採納《香港財務報告準則》第16號對借款淨額的影響後的債務淨額股份比例將分別為零點五三及零點七七。
- 集團的財務風險管理與貨幣、息率及燃油價格風險管理政策載於《二零一九年報告書》。

審閱報告

致國泰航空有限公司董事局
(於香港註冊成立的有限公司)



引言

本核數師(以下簡稱「我們」)已審閱列載於第20頁至第38頁國泰航空有限公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)的中期財務報告,此中期財務報告包括於二零二零年六月三十日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的綜合損益及其他全面收益表、綜合股東權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」),上市公司必須符合上市規則中的相關規定和香港會計師公會頒佈的《香港會計準則》第34號「中期財務報告」的規定編製中期財務報告。董事須負責根據《香港會計準則》第34號「中期財務報告」編製及列報中期財務報告。

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

審閱範圍

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

結論

根據我們的審閱工作,我們並沒有注意到任何事項,使我們相信於二零二零年六月三十日的中期財務報告在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號「中期財務報告」的規定編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

二零二零年八月十二日

簡明財務報表

綜合損益及其他全面收益表

截至二零二零年六月三十日止六個月 — 未經審核

	附註	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	二零二零年 美元百萬元	二零一九年 美元百萬元
收益					
客運服務		11,056	37,449	1,417	4,801
貨運服務		12,692	11,498	1,627	1,474
其他服務及收回款項		3,921	4,600	503	590
收益總額		27,669	53,547	3,547	6,865
開支					
員工		(8,623)	(10,133)	(1,106)	(1,299)
機上服務及乘客開支		(949)	(2,682)	(122)	(344)
著陸、停泊及航線開支		(4,242)	(8,635)	(544)	(1,107)
燃油(包括對沖虧損)		(7,318)	(14,807)	(938)	(1,898)
飛機維修		(3,673)	(4,708)	(471)	(604)
飛機折舊及租金		(6,163)	(5,944)	(790)	(762)
其他折舊、攤銷及租金		(1,415)	(1,392)	(181)	(179)
佣金		(125)	(503)	(16)	(64)
其他		(1,431)	(2,269)	(183)	(291)
營業開支		(33,939)	(51,073)	(4,351)	(6,548)
減值及相關支出	22	(2,465)	–	(316)	–
營業(虧損)/溢利	4	(8,735)	2,474	(1,120)	317
財務支出		(1,717)	(1,617)	(220)	(207)
財務收入		65	197	8	25
財務支出淨額	5	(1,652)	(1,420)	(212)	(182)
應佔聯屬公司(虧損)/溢利		(526)	648	(67)	83
除稅前(虧損)/溢利		(10,913)	1,702	(1,399)	218
稅項	6	1,049	(355)	134	(45)
本期(虧損)/溢利		(9,864)	1,347	(1,265)	173
非控股權益		(1)	–	–	–
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利		(9,865)	1,347	(1,265)	173
每股(虧損)/盈利(基本及攤薄)	7	(250.8)仙	34.2仙	(32.2)仙	4.4仙
本期(虧損)/溢利		(9,864)	1,347	(1,265)	173
其他全面收益					
其後可能重新歸類至損益的項目：					
現金流量對沖		(2,884)	671	(369)	86
應佔聯屬公司其他全面收益		(210)	(258)	(27)	(33)
海外業務換算產生的滙兌差額		(443)	(22)	(57)	(3)
其後不會重新歸類至損益的項目：					
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估(不可回撥)		–	25	–	3
本期除稅後其他全面收益	8	(3,537)	416	(453)	53
本期全面收益總額		(13,401)	1,763	(1,718)	226
應佔全面收益總額					
國泰航空股東		(13,402)	1,763	(1,718)	226
非控股權益		1	–	–	–
		(13,401)	1,763	(1,718)	226

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24頁至第38頁附註為此財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零二零年六月三十日結算 — 未經審核

	附註	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元	二零二零年 六月三十日 美元百萬元	二零一九年 十二月三十一日 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
物業、廠房及設備	9	132,936	140,114	17,043	17,963
無形資產	10	15,069	15,151	1,932	1,942
於聯屬公司的投資	11	25,746	27,055	3,301	3,469
其他長期應收款項及投資		3,355	3,823	430	490
遞延稅項資產		1,632	1,089	209	140
		178,738	187,232	22,915	24,004
計息負債	12	(76,479)	(76,508)	(9,805)	(9,809)
其他長期應付款項	13	(5,045)	(4,806)	(647)	(616)
遞延稅項負債		(12,556)	(13,564)	(1,610)	(1,739)
		(94,080)	(94,878)	(12,062)	(12,164)
非流動資產淨值		84,658	92,354	10,853	11,840
流動資產及負債					
存貨		1,829	1,812	234	232
貿易及其他應收款項	14	7,010	10,608	899	1,360
流動資金	15	7,355	14,864	943	1,906
		16,194	27,284	2,076	3,498
計息負債	12	(23,909)	(20,752)	(3,065)	(2,660)
貿易及其他應付款項	16	(16,619)	(18,218)	(2,130)	(2,336)
合約負債		(9,397)	(15,941)	(1,205)	(2,044)
稅項		(1,552)	(1,951)	(199)	(250)
		(51,477)	(56,862)	(6,599)	(7,290)
流動負債淨額		(35,283)	(29,578)	(4,523)	(3,792)
資產總值減流動負債		143,455	157,654	18,392	20,212
資產淨值		49,375	62,776	6,330	8,048
資本及儲備					
股本	17	17,106	17,106	2,193	2,193
儲備		32,265	45,667	4,137	5,855
國泰航空股東應佔資金		49,371	62,773	6,330	8,048
非控股權益		4	3	-	-
股東權益總額		49,375	62,776	6,330	8,048

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24頁至第38頁附註為此財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至二零二零年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元	二零二零年 美元百萬元	二零一九年 美元百萬元
營業業務				
業務帶來的現金	(6,285)	11,425	(806)	1,465
已收利息	50	95	6	12
已付利息	(1,278)	(1,496)	(164)	(192)
已付稅項	(604)	(156)	(77)	(20)
來自營業業務的現金(流出)/流入淨額	(8,117)	9,868	(1,041)	1,265
投資業務				
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少淨額	4,758	223	610	29
出售物業、廠房及設備所得款項	57	23	7	3
其他長期應收款項及投資增加淨額	(10)	(2,252)	(1)	(289)
物業、廠房及設備及無形資產支出	(1,652)	(7,654)	(211)	(981)
已收聯屬公司股息	4	14	-	2
投資業務的現金流入/(流出)淨額	3,157	(9,646)	405	(1,236)
融資業務				
新融資	17,020	6,971	2,182	894
借款及租賃還款	(14,756)	(9,027)	(1,892)	(1,158)
已派股息—國泰航空股東	-	(787)	-	(101)
—非控股權益	-	(1)	-	-
融資業務的現金流入/(流出)淨額	2,264	(2,844)	290	(365)
現金及視同庫存現金減少	(2,696)	(2,622)	(346)	(336)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	8,881	7,653	1,138	981
滙兌差額的影響	(61)	(9)	(7)	(1)
於六月三十日結算的現金及視同庫存現金	6,124	5,022	785	644

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24頁至38頁附註為此財務報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零二零年六月三十日止六個月 — 未經審核

	國泰航空股東應佔部分						非控股 權益	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 (不可回撥) 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		
二零二零年一月一日的結餘	17,106	45,867	(148)	634	(686)	62,773	3	62,776
截至二零二零年六月三十日止 六個月的股東權益變動：								
本期虧損	-	(9,865)	-	-	-	(9,865)	1	(9,864)
其他全面收益	-	-	-	(2,884)	(653)	(3,537)	-	(3,537)
本期全面收益總額	-	(9,865)	-	(2,884)	(653)	(13,402)	1	(13,401)
二零二零年六月三十日的結餘	17,106	36,002	(148)	(2,250)	(1,339)	49,371	4	49,375
二零一八年十二月三十一日的結餘	17,106	46,956	(181)	83	(28)	63,936	3	63,939
首次應用《香港財務報告準則》 第16號的影響	-	(2,346)	-	-	-	(2,346)	-	(2,346)
二零一九年一月一日的調整結餘	17,106	44,610	(181)	83	(28)	61,590	3	61,593
截至二零一九年六月三十日止 六個月的股東權益變動：								
該期溢利	-	1,347	-	-	-	1,347	-	1,347
其他全面收益	-	-	25	671	(280)	416	-	416
該期全面收益總額	-	1,347	25	671	(280)	1,763	-	1,763
二零一八年第二次中期股息	-	(787)	-	-	-	(787)	-	(787)
二零一九年六月三十日的結餘	17,106	45,170	(156)	754	(308)	62,566	3	62,569

第24頁至第38頁附註為此財務報表的一部分。

簡明財務報表附註

1. 編製基準及會計政策

本中期財務報告是根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)適用的披露條文編製，包括遵照由香港會計師公會頒佈的《香港會計準則》第34號「中期財務報告」的規定。本報告獲許可於二零二零年八月十二日發表。

與截至二零一九年十二月三十一日止年度相關且載入本文件中作為比較資料的財務資料並不構成公司於該年度的法定年度綜合財務報表，但摘自該等財務報表。

本文件內的非法定賬目(定義見《公司條例》(第622章)(「該條例」)第436條)並非(在該定義內的)指明財務報表。截至二零一九年十二月三十一日止年度的指明財務報表已根據該條例第664條送交香港公司註冊處處長。核數師已就該等指明財務報表擬備報告，該報告沒有保留意見或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就報告作保留意見的情況下以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜，亦未載有根據該條例第406(2)或407(2)或(3)條作出的陳述。

除下文附註2所述的會計政策變動外，編製本中期財務報表的會計政策、計算方法及陳述方式均與二零一九年度財務報表所載者一致。

就政府支援採納的會計政策如下：

政府支援

在集團獲得合理保證將會收到政府支援及將符合其附帶條件後，有關支援會被確認。

支援收入以來自其他服務的收益及收回款項列示。

成本豁免或成本減省的披露已於相關的成本類別化為淨額，並配對會被補償的成本在所需期間內確認於損益中。

資產成本補償的支援從相關資產的賬面值扣減，然後按資產的可用年期減少折舊開支的方式確認於損益中。

2. 會計政策的變動

香港會計師公會已頒佈下述於集團本會計期的《香港財務報告準則》修訂本。

- 《香港財務報告準則》第3號修訂本「業務的定義」
- 《香港財務報告準則》第16號修訂本「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」(於二零二零年六月一日或之後開始的年度開始生效)

《香港財務報告準則》第3號修訂本對集團業績及財務狀況概無影響。

集團提早採納《香港財務報告準則》第16號修訂本。集團並無提早應用任何其他仍未在本會計期生效的新準則或詮釋。

2. 會計政策的變動 (續)

《香港財務報告準則》第16號修訂本「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」

此修訂提供可行權宜方法允許承租人豁免評估的規定，無需評估直接由2019冠狀病毒病（「新型冠狀病毒」）疫情產生的若干合資格租金優惠（「新型冠狀病毒相關租金優惠」）是否屬租賃修訂，而以並非租賃修訂方法入帳。

集團已選擇提早採納此修訂，且於本中期報告期對集團獲授予的所有合資格新型冠狀病毒相關租金優惠應用這可行權宜方法。因此，租金優惠已於觸發上述付款的事件或條件（見財務報表附註22）發生之期間在損益中確認為負值的可變租賃付款。此舉對二零二零年一月一日的權益期初結餘並無影響。

3. 分部資料

(a) 分部業績

	截至二零二零年六月三十日止六個月					
	國泰航空及 國泰港龍航空 港幣百萬元	香港快運 港幣百萬元	華民航空 港幣百萬元	航空公司 相關服務 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	25,179	844	1,332	314		27,669
分部之間的銷售	146	-	43	1,052		1,241
分部收益	25,325	844	1,375	1,366		28,910
分部（虧損）/ 溢利（未計減值及 相關支出）	(5,616)	(678)	434	(410)		(6,270)
減值及相關支出	(1,281)	-	-	(1,184)		(2,465)
分部（虧損）/ 溢利	(6,897)	(678)	434	(1,594)		(8,735)
財務支出淨額	(1,327)	(140)	-	(185)		(1,652)
	(8,224)	(818)	434	(1,779)		(10,387)
應佔聯屬公司虧損	-	-	-	-	(526)	(526)
除稅前（虧損）/ 溢利	(8,224)	(818)	434	(1,779)	(526)	(10,913)
稅項	863	39	(71)	101	117	1,049
本期（虧損）/ 溢利	(7,361)	(779)	363	(1,678)	(409)	(9,864)
非控股權益	-	-	-	(1)	-	(1)
國泰航空股東應佔（虧損）/ 溢利	(7,361)	(779)	363	(1,679)	(409)	(9,865)

3. 分部資料 (續)

	截至二零一九年六月三十日止六個月					
	國泰航空及 國泰港龍航空 港幣百萬元	香港快運 港幣百萬元	華民航空 港幣百萬元	航空公司 相關服務 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
溢利或虧損						
銷售予外界客戶	51,762	–	1,222	563		53,547
分部之間的銷售	88	–	2	1,753		1,843
分部收益	51,850	–	1,224	2,316		55,390
分部溢利 / (虧損)	2,148	–	398	(72)		2,474
財務支出淨額	(1,241)	–	–	(179)		(1,420)
	907	–	398	(251)		1,054
應佔聯屬公司溢利	–	–	–	–	648	648
除稅前溢利 / (虧損)	907	–	398	(251)	648	1,702
稅項	(232)	–	(65)	2	(60)	(355)
本期溢利 / (虧損)	675	–	333	(249)	588	1,347
非控股權益	–	–	–	–	–	–
國泰航空股東應佔溢利 / (虧損)	675	–	333	(249)	588	1,347

(i) 國泰航空及國泰港龍航空以其品牌提供全面的國際客運及貨運服務。管理層認為並無適合的基礎將營運業績分配至客運及貨運業務，故此在披露時，並不將該等業績分為不同的業務分部。

(ii) 香港快運是一家廉價客運航空公司，在亞洲區內提供定期航班。

(iii) 華民航空提供航空貨運速遞服務，在亞洲區內提供定期航班。

(iv) 航空公司相關服務包括航空飲食、貨運站、地勤服務及商業洗衣等支援航空公司的業務。

在二零一九年七月收購香港快運後，集團可呈報分部的組合於截至二零一九年十二月三十一日止年度作出變動。可呈報分部的內容與集團管理層定期接收的財務資料相符。

因此，之前呈報的截至二零一九年六月三十日止六個月分部業績，已根據《香港財務報告準則》第8號「業務分部」的要求按相類的修訂分部法予以重列。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

集團將《香港財務報告準則》第15號「來自客戶合約的收入」第121段的可行權宜之法應用於其銷售合約，因而若初步預期為期一年或以下的合約包括履約責任，集團不用披露分配至剩餘履約責任的交易價格金額。

3. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
– 香港及中國內地	16,785	26,352
– 日本、韓國及台灣	1,907	5,113
美洲	2,919	7,463
歐洲	1,946	5,317
東南亞	1,939	3,924
西南太平洋	1,072	2,732
南亞、中東及非洲	1,101	2,646
	27,669	53,547

按地域分析的分部業績因《二零一九年報告書》所列舉的理由而不予披露。

4. 營業 (虧損) / 溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
下列各費用 / (收益) 已包括在營業 (虧損) / 溢利中：		
物業、廠房及設備折舊		
– 使用權資產	3,105	2,730
– 擁有	4,080	3,810
無形資產攤銷	284	278
減值		
– 物業、廠房及設備	2,396	–
– 無形資產	39	–
短期租賃的相關支出	8	113
出售物業、廠房及設備的虧損淨額	1	33
出售無形資產的虧損	–	9
已支出的存貨成本	567	1,157
滙兌差額淨額	(245)	2
核數師酬金	9	8
非上市投資的股息收入	(44)	(45)

5. 財務支出淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
– 租賃負債按攤銷成本列賬	591	693
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	434	263
– 毋須於五年內全部清還	345	625
– 其他貸款		
– 須於五年內全部清還	63	50
– 其他借款		
– 毋須於五年內全部清還	89	–
	1,522	1,631
來自流動資金的收入：		
– 專業投資管理資金及按公允值計入損益的其他流動投資	(21)	(100)
– 銀行存款及其他	(44)	(97)
	(65)	(197)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的財務負債虧損	3	7
– 衍生金融工具虧損 / (盈利)	192	(21)
	195	(14)
	1,652	1,420

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按公允值計入損益的虧損淨額港幣一億二千萬元（二零一九年：盈利淨額港幣五百萬元）。

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	71	73
– 海外稅	60	133
– 歷年撥備不足	27	7
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	(1,207)	142
	(1,049)	355

香港利得稅以本期的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零一九年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見財務報表附註20(c)）。

7. 每股（虧損）/ 盈利（基本及攤薄）

每股（虧損）/ 盈利是以國泰航空普通股權益股東應佔虧損港幣九十八億六千五百萬元（二零一九年：溢利港幣十三億四千七百萬元）除以期內已發行每日加權平均普通股股份數目三十九億三千四百萬股普通股（二零一九年：三十九億三千四百萬股）計算。

8. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於期內確認的（虧損）/ 盈利	(4,651)	1,049
– 轉撥至損益的虧損 /（盈利）	1,420	(291)
– 遞延稅項	347	(87)
應佔聯屬公司其他全面收益	(210)	(258)
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於期內確認的虧損	(443)	(22)
被指定按公允值計入其他全面收益的股本投資價值重估（不可回撥）		
– 於期內確認的盈利	-	25
本期其他全面收益	(3,537)	416

9. 物業、廠房及設備

	飛機及有關設備		其他設備		土地及樓宇			總額 港幣百萬元
	擁有 港幣百萬元	使用權資產 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	使用權資產 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	使用權資產 港幣百萬元	興建中 港幣百萬元	
成本								
二零二零年一月一日的結餘	132,364	61,228	5,616	217	15,333	7,566	20	222,344
增購	1,318	3	55	1	37	130	1	1,545
出售	(1,949)	(24)	(61)	(5)	-	(23)	-	(2,062)
轉撥	-	-	-	-	1	-	(1)	-
其他使用權資產調整	-	646	-	35	-	254	-	935
二零二零年六月三十日的結餘	131,733	61,853	5,610	248	15,371	7,927	20	222,762
累積折舊及減值								
二零二零年一月一日的結餘	52,527	17,753	3,625	38	6,474	1,813	-	82,230
本期折舊	3,545	2,534	157	23	378	548	-	7,185
減值	1,055	157	314	-	751	119	-	2,396
出售	(1,883)	(24)	(59)	(1)	-	(18)	-	(1,985)
二零二零年六月三十日的結餘	55,244	20,420	4,037	60	7,603	2,462	-	89,826
賬面淨值								
二零二零年六月三十日的結餘	76,489	41,433	1,573	188	7,768	5,465	20	132,936
二零一九年十二月三十一日的結餘	79,837	43,475	1,991	179	8,859	5,753	20	140,114

9. 物業、廠房及設備 (續)

截至二零二零年六月三十日止的六個月間，若干物業、廠房及設備減值港幣二十三億九千六百萬元至其可收回金額。可收回金額按扣除出售成本的公允值與使用價值兩者之較高者進行估算。

根據管理層的評估，十六架由集團擁有及租賃的飛機預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務，因此已確認一項港幣十二億一千二百萬元的減值支出，以完全撇銷該等飛機資產。

此外集團亦已確認一項港幣十一億八千四百萬元的減值支出，將國泰航空飲食服務(香港)有限公司(「國泰航空飲食服務」)及雅潔洗衣有限公司(「雅潔洗衣」)的資產賬面值減至其各自的使用價值。使用價值是以最新的現金流量預測來釐定，以反映集團客運需求減少從而下降的國泰航空飲食服務和雅潔洗衣的收益。估算國泰航空飲食服務和雅潔洗衣的使用價值所用的除稅前貼現率分別為百分之九及百分之七。

有關新型冠狀病毒疫情對集團的影響，於財務報表附註22詳細披露。

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				
二零二零年一月一日的結餘	11,654	7,376	39	19,069
增購	-	241	-	241
二零二零年六月三十日的結餘	11,654	7,617	39	19,310
累積攤銷及減值				
二零二零年一月一日的結餘	-	3,898	20	3,918
本期攤銷	-	282	2	284
減值	39	-	-	39
二零二零年六月三十日的結餘	39	4,180	22	4,241
賬面淨值				
二零二零年六月三十日的結餘	11,615	3,437	17	15,069
二零一九年十二月三十一日的結餘	11,654	3,478	19	15,151

有關新型冠狀病毒疫情對集團的影響，包括港幣三千九百萬元的商譽減值，於財務報表附註22詳細披露。

11. 於聯屬公司的投資

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
應佔資產淨值		
- 香港上市	18,268	20,090
- 非上市	3,977	3,404
商譽	3,208	3,266
	25,453	26,760
聯屬公司所欠借款	293	295
	25,746	27,055

集團中期業績包括國航截至二零二零年三月三十一日止六個月的業績，以及二零二零年四月一日至二零二零年六月三十日期間任何重大的事故或交易。

12. 計息負債

	二零二零年六月三十日		二零一九年十二月三十一日	
	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元
貸款及其他借款	16,792	45,717	13,634	43,134
租賃負債	7,117	30,762	7,118	33,374
	23,909	76,479	20,752	76,508

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

集團於現有及上一會計期的債務淨額股份比例搬述如下：

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
非流動負債：		
貸款及其他借款	45,717	43,134
租賃負債	30,762	33,374
	76,479	76,508
流動負債：		
貸款及其他借款	16,792	13,634
租賃負債	7,117	7,118
	23,909	20,752
借款總額	100,388	97,260
流動資金減銀行透支	(7,355)	(14,864)
借款淨額	93,033	82,396
減不含資產轉讓元素的租賃負債	(18,944)	(19,967)
經調整借款淨額（撇除不含資產轉讓元素的租賃）	74,089	62,429
國泰航空股東應佔資金	49,371	62,773
債務淨額股份比例	1.88	1.31
經調整債務淨額股份比例（撇除不含資產轉讓元素的租賃）	1.50	0.99

13. 其他長期應付款項

其他長期應付款項包括就回復飛機至若干維修狀態以交還出租人而作出維修撥備、衍生財務負債的長期部分及其他遞延負債。

14. 貿易及其他應收款項

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
扣除虧損撥備的貿易應收賬項	2,441	5,559
衍生財務資產 – 當期部分	337	431
其他應收及預繳款項	4,223	4,567
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	9	51
	7,010	10,608

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除虧損撥備)按賬單日分析如下：		
一個月內	2,093	4,374
一至三個月	104	713
三個月以上	244	472
	2,441	5,559

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

15. 流動資金

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
短期存款及銀行結存	6,124	8,881
存放時超過三個月期滿的短期存款	235	719
專業投資管理資金		
– 海外上市債務證券	846	5,079
– 銀行存款	7	43
其他流動投資		
– 海外上市債務證券	5	5
– 銀行存款	138	137
流動資金	7,355	14,864

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一億三千八百萬元(二零一九年十二月三十一日：港幣一億三千七百萬元)及債務證券港幣五百萬元(二零一九年十二月三十一日：港幣五百萬元)。此等安排規定必須在融資期內將該等存款及債務證券維持於指定水平。

集團可動用的無限定用途資金如下：

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
流動資金	7,355	14,864
減抵押作部分長期融資的金額		
– 海外上市債務證券	(5)	(5)
– 銀行存款	(138)	(137)
未動用的已承擔信貸	8,220	5,289
集團可動用的無限定用途流動資金	15,432	20,011

已承擔的未動用融資可隨時動用，貨幣可為港幣或美元。

16. 貿易及其他應付款項

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	5,270	8,448
衍生財務負債 — 當期部分	2,814	523
其他應付款項	7,414	8,968
應付聯屬公司賬項	428	125
應付其他關連公司賬項	693	154
	16,619	18,218

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項按賬單日分析如下：		
一個月內	3,859	8,018
一至三個月	650	403
三個月以上	761	27
	5,270	8,448

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

17. 股本

	二零二零年六月三十日		二零一九年十二月三十一日	
	股份數目	港幣百萬元	股份數目	港幣百萬元
已發行及繳足股款的普通股				
六月三十日 / 十二月三十一日的結餘	3,933,844,572	17,106	3,933,844,572	17,106

於期內，公司或其任何附屬公司並無購買、出售或贖回其任何普通股股份（二零一九年：零）。於二零二零年六月三十日，已發行普通股股份為3,933,844,572股（二零一九年十二月三十一日：3,933,844,572股普通股股份）。

18. 股息

(a) 本中期內應付予普通股權益股東的股息。

	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
建議不派發中期後第一次中期股息（二零一九年：每股普通股港幣零點一八元）	-	708

董事局決定不派發截至二零二零年十二月三十一日止年度第一次中期股息（二零一九年：每股普通股港幣零點一八元）。比較期宣派的中期股息並未於比較期末確認為負債。

(b) 於中期內批准及派付上一財政年度應付予普通股權益股東的股息。

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
於截至二零二零年六月三十日止六個月內並無批准及派付上一財政年度的第二次中期股息 （截至二零一九年六月三十日止六個月間已派付：每股普通股港幣零點二元）	-	787

19. 關連交易

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

	截至二零二零年 六月三十日止六個月		截至二零一九年 六月三十日止六個月	
	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元
收益	56	8	249	13
飛機維修	504	1,027	653	1,313
其他營業開支	176	152	389	153
股息收入	132	44	375	45
財務收入	4	-	6	-
購買物業、廠房及設備	4	-	61	-
租賃付款	-	57	-	47

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。

20. 資本承擔及或有事項

(a) 於期終時已批准但未在財務報表中撥備的尚餘資本承擔如下：

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	63,235	62,524
已批准但未訂約	1,221	3,189
	64,456	65,713

(b) 於期終時為租賃責任、銀行借款及其他負債所提供的擔保尚餘欠款如下：

	二零二零年 六月三十日 港幣百萬元	二零一九年 十二月三十一日 港幣百萬元
聯屬公司	1,346	1,430

(c) 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。

(d) 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《二零一九年報告書》第一百三十七頁會計政策第19項作出撥備。

20. 資本承擔及或有事項 (續)

歐洲委員會於二零一零年十一月就其貨物空運調查結果發出裁決，其中指出公司及多家國際貨運航空公司就貨運附加費水平達成協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。歐洲委員會向公司徵收罰款五千七百一十二萬歐羅。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，向公司徵收五千七百一十二萬歐羅的罰款，公司已於二零一七年六月支付該罰款。公司就此項新裁決提出上訴，歐洲委員會對此提交抗辯書，公司於二零一七年十二月回覆該抗辯書。歐洲委員會於二零一八年三月九日回應公司的回覆，普通法院於二零一九年七月五日進行上訴聆訊，普通法院暫時未有發出裁決的確切日期。

公司於多個國家，包括德國、荷蘭及挪威多宗民事索償（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物空運業務觸犯當地的競爭法。公司已委聘律師，目前正就該等訴訟作出抗辯。

21. 財務風險管理

(a) 非按公允值列賬的財務資產及負債的公允值

集團按成本或攤銷成本列賬的金融工具賬面值與其於二零二零年六月三十日及二零一九年十二月三十一日的公允值沒有重大分別，但下列金融工具除外，該等金融工具的賬面值及公允值如下：

	二零二零年六月三十日		二零一九年十二月三十一日	
	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元
貸款及其他借款	(62,509)	(65,193)	(56,768)	(58,721)

此等金融工具的公允值是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。

(b) 按公允值列賬的金融工具

下表根據《香港財務報告準則》第13號「公允值計量」，列示按公允值計量的金融工具於二零二零年六月三十日的賬面值。該準則界定三個公允價值級別，而每種金融工具則完全基於對計量其公允價值具有重大意義的最低級別輸入值來分類。第一級所包括的金融工具，其公允值僅以相同資產或負債在活躍市場中的未經調整報價計量。第二級所包括的金融工具，其公允值是按對資產或負債直接或間接可觀察的輸入值計量。採用的輸入值並非於第一級內的報價。公允值是根據莊家的報價或以可觀察的市場數據為所有重要輸入值的現金流量貼現估值方法釐定。最重要的輸入值為市場息率、匯率及燃油價格。第三級所包括的金融工具，其公允值按照現金流量貼現估值方法計量，此方法所使用的重要輸入值並非基於可觀察的市場數據。

21. 財務風險管理 (續)

	二零二零年六月三十日				二零一九年十二月三十一日			
	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	總額 港幣百萬元	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
經常性公允值計量								
資產								
按公允值列帳的非上市股本投資	-	-	779	779	-	-	886	886
流動資金								
- 專業投資管理資金	-	846	-	846	-	5,079	-	5,079
- 其他流動投資	-	5	-	5	-	5	-	5
衍生財務資產	-	1,655	-	1,655	-	2,010	-	2,010
	-	2,506	779	3,285	-	7,094	886	7,980
負債								
被指定按公允值計入損益的財務負債	-	(1,354)	-	(1,354)	-	(1,415)	-	(1,415)
衍生財務負債	-	(3,972)	-	(3,972)	-	(917)	-	(917)
	-	(5,326)	-	(5,326)	-	(2,332)	-	(2,332)

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。

第三級的非上市股本投資以現金流量貼現估值方法釐定公允值。貼現率是用於計量公允值的重要不可觀察輸入值。於二零二零年六月三十日及二零一九年十二月三十一日，有關使用重要不可觀察輸入值（第三級）計量公允值的資料如下：

重要不可觀察輸入值	不可觀察輸入值的範圍	不可觀察輸入值與公允值的關係	可能出現的合理變幅	對公允值的（負面）/正面影響（港幣百萬元）
非上市股本投資				
- 貼現率	2020: 7.0-8.5% (2019: 7.0-8.5%)	貼現率越高，公允值越低	2020: +/-0.5% (2019: +/-0.5%)	2020: (26)/28 (2019: (28)/30)

截至二零二零年六月三十日止六個月間第三級公允值計量的結餘變動如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 港幣百萬元	二零一九年 港幣百萬元
按公允值計算的非上市股本投資		
於一月一日的結餘	886	765
期內計入其他全面收益的未變現收益淨額	-	25
期內計入損益的公允值虧損	(107)	-
於六月三十日的結餘	779	790

22. 新型冠狀病毒的影響

新型冠狀病毒於二零二零年初爆發，為集團的營運環境帶來額外的不確定性，並影響集團的業務運作和財務狀況。

為應對這個嚴峻的局面，集團實施了多項措施以保留營運資金，包括大幅削減可運載量、高級管理層減薪、實施兩輪自願性特別休假計劃（分別獲八成及九成員工參與）、暫停多項計劃及非必要開支、向供應商取得減免並推遲付款，以及關閉外站機組人員基地。集團與空中巴士公司達成協議，將旗下空中巴士 A350-900型及 A350-1000型飛機的付運時間分別由二零二零年及二零二一年延遲至二零二零年至二零二三年，並將空中巴士 A321neo 型飛機的付運時間由二零二零年至二零二三年延遲至二零二零年至二零二五年。集團亦與波音公司就延遲接收波音 777-9 型飛機進行深入磋商。延遲付運時間預期可在短期至中期為集團節省營運資金。儘管實行了上述措施，客運收益仍下跌至只有去年水平的百分之一左右，意味著集團於二月至四月間在營運層面每月基本現金流失港幣二十五億元至港幣三十億元，流失是由於向大量客戶退還款項。由於客運服務維持至極低水平，每月的現金流失已由五月開始減至每月約港幣十五億元。

流動性及持續營運問題

集團於二零二零年六月九日宣佈一項資本重組計劃，集資總額在未計開支前約為港幣三百九十億元。計劃包括三部分：

- (a) 優先股及認股權證發行，即由公司向 Aviation 2020 Limited（根據《財政司司長法團條例》（香港法例第1015章）設立並由財政司司長法團全資擁有）發行的：(a) 優先股，總認購金額為港幣一百九十五億元；及 (b) 可認購公司普通股的認股權證，總行使價為約港幣十九億五千萬元（可予調整）；
- (b) 供股，即建議以供股記錄日期每持有十一股現有普通股股份獲發七股供股股份的基準按供股認購價港幣四點六八元進行 2,503,355,631 股供股股份的供股，集資總金額約港幣一百一十七億元；及
- (c) 過渡貸款，即由 Aviation 2020 Limited 向公司提供港幣七十八億元的已承擔過渡貸款融資。

公司於二零二零年六月九日獲得過渡貸款融資，供股股份於二零二零年八月十一日開始進行買賣，優先股及認股權證發行須於二零二零年八月十二日完成（見下述附註 23「報告期後事項」）。

考慮到上述交易所獲收益淨額及集團現有的財政資源，包括內部從業務運作產生的資金及可動用的財務信貸，董事局認為由本中期財務報告發表之日起計，集團的營運資金足以應付現行需要至少十二個月。

22. 新型冠狀病毒的影響 (續)

資產賬面值

集團營運環境出現重大變動後，管理層已檢討其現金產生單位、飛機資產及投資的可收回金額。

減值及相關支出港幣二十四億六千五百萬元(除稅前)按以下方式確認：

- (a) 將十六架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機的資產價值減低(港幣十二億一千二百萬元，財務報表附註9)，以及為當中的租賃飛機符合交還狀況而作出額外撥備(港幣三千萬元)。
- (b) 商譽減值(合共港幣三千九百萬元，財務報表附註10)以及國泰航空飲食服務及雅潔洗衣的資產減值(合共港幣十一億八千四百萬元，財務報表附註9)，以減低資產賬面值至其預計可收回金額，即扣除出售成本的公允值與使用價值兩者之較高者。

上述各項不包括國航交叉持股的影響。

基於新型冠狀病毒疫情帶來的不確定性，將於本年底重新評估情況。

政府支援及其他援助

集團已確認各地給予的政府支援港幣十億六千萬元，大部分與新型冠狀病毒疫情有關，當中與支援收入有關的港幣六億四千萬元列示為來自其他服務的收益及收回款項，與成本減省或豁免有關的港幣四億二千萬元於相關的成本類別化為淨額。

二零一九冠狀病毒有關的租金優惠

截至二零二零年六月三十日止六個月，集團直接因新型冠狀病毒疫情而以固定付款折扣方式獲得租金優惠。

集團提早採納《香港財務報告準則》第16號修訂本「二零一九冠狀病毒相關的租金優惠」，且對集團於期內獲授予的所有合資格新租金優惠應用這可行權宜方法。

所收港幣一億二千三百萬元的租金優惠以負可變租賃付款計入損益。此金額包括期內收自政府供應商的減免港幣一億零七百萬元，如上文所披露計入政府支援及其他援助中。

23. 報告期後事項

資本重組計劃下的供股股份已獲全數認購。供股所得款項港幣一百一十七億一千六百萬元已經收悉，而供股股份在二零二零年八月十一日，即財務報表獲授權發表前，已開始進行買賣。

供股將使已發行普通股股份數目增加2,503,355,631股，由二零二零年六月三十日的3,933,844,572股增至總計6,437,200,203股普通股股份。

優先股及認股權證發行須於二零二零年八月十二日完成。優先股預計為集團帶來港幣一百九十五億元，將於綜合財務狀況表中列作權益。

供股及優先股將列作集團權益增加港幣三百一十二億一千六百萬元(未計開支)。

按上市規則所需提供的資料

企業管治

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

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

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

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

公司的審核委員會及外聘核數師已審閱二零二零年的中期業績。

董事資料

董事資料出現下述變動：

1. 陳智思獲選為亞洲保險有限公司主席。
2. 夏理遜不再擔任BW Group Limited 獨立非執行董事及BW LPG Limited 副主席。
3. 宋志勇獲委任為中國航空集團有限公司董事及總經理。
4. 董立均獲委任為建峰管理有限公司董事。
5. 趙曉航獲委任為中國航空集團有限公司副總裁。

董事權益

於二零二零年六月三十日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，一名董事在國泰航空有限公司及其相聯法團（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	股份數目	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。

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二零二零年六月三十日顯示，公司獲通知由大股東及其他人士持有的公司股份權益如下：

好倉	股份數目	佔有投票權股份百分率(%)	權益類別(註)
1. 中國國際航空股份有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益(a)
2. 中國航空集團有限公司	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	392,991,000	9.99	實益(d)
6. 財政司司長法團	416,666,666	10.59	受控制法團權益(e)

註：於二零二零年六月三十日：

- (a) 根據《證券及期貨條例》第317條，國航、中航興業有限公司（「中航興業」）及太古公司均為公司二零二零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) 由於英國太古集團有限公司（「太古」）集團擁有太古公司股本百分之五十五點二的權益及控制太古公司股份附有的百分之六十四點二八投票權，太古及其全資附屬公司香港太古集團有限公司被視為共擁有2,949,997,987股本公司股份的權益。
- (d) 卡塔爾航空公司乃持有合共392,991,000股本公司股份的實益擁有人。
- (e) (i) Aviation 2020 Limited 是財政司司長法團全資擁有的有限公司，並不持有公司任何普通股股份；(ii) 根據公司與 Aviation 2020 Limited 於二零二零年六月九日就發行優先股及認股權證簽訂的認購協議，公司於二零二零年八月十二日向 Aviation 2020 Limited 發行416,666,666份認股權證，使 Aviation 2020 Limited 有權認購最多416,666,666股公司的普通股股份；(iii) Aviation 2020 Limited 倘選擇行使所有認股權證，將透過認股權證股份持有公司經擴大後的普通股股份的百分之六點零八。

免責聲明

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

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

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



