

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

國泰航空有限公司

(在香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

公告

二零一八年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2018	2017	變幅
收益	港幣百萬元	111,060	97,284	+14.2%
國泰航空股東應佔溢利/(虧損)	港幣百萬元	2,345	(1,259)	+3,604
每股盈利/(虧損)	港仙	59.6	(32.0)	+91.6
每股股息	港元	0.30	0.05	+0.25
邊際利潤/(虧損)	%	2.1	(1.3)	+3.4 個百分點

財務狀況

國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	63,936	61,101	+4.6%
借款淨額	港幣百萬元	58,581	59,300	-1.2%
每股股東資金	港元	16.3	15.5	+5.2%
債務淨額股份比例	倍數	0.92	0.97	-0.05 倍

營業統計數字 – 國泰航空及國泰港龍航空

		2018	2017	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	32,387	31,439	+3.0%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	155,362	150,138	+3.5%
可用貨物及郵件噸千米數(「可用貨運噸千米」)	百萬	17,616	17,163	+2.6%
收入噸千米數(「收入噸千米」)	百萬	24,543	23,679	+3.6%
每可用座位千米客運收益	港仙	47.1	44.2	+6.6%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	130,630	126,663	+3.1%
收入乘客運載人次	千位	35,468	34,820	+1.9%
乘客運載率	%	84.1	84.4	-0.3 個百分點
乘客收益率	港仙	55.8	52.3	+6.7%
每可用貨運噸千米貨物及郵件收益	港元	1.40	1.20	+16.7%
貨物及郵件收入噸千米(「貨運收入噸千米」)	百萬	12,122	11,633	+4.2%
運載貨物及郵件	千噸	2,152	2,056	+4.7%
貨物及郵件運載率	%	68.8	67.8	+1.0 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.03	1.77	+14.7%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.27	3.12	+4.8%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,830	1,866	-1.9%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,387	1,405	-1.3%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.25	2.14	+5.1%
每可用噸千米基本*成本(除燃油)	港元	2.16	2.12	+1.9%
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,801	1,775	+1.5%
每員工可用噸千米	百萬	1,217	1,208	+0.7%
飛機使用量	每日時數	12.3	12.3	-
航班準時表現	%	72.7	71.2	+1.5 個百分點
機隊平均機齡	年	9.9	9.3	+6.5%
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	18.0	17.7	+1.7%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	556	564	-1.4%
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	4.55	3.54	+28.5%

* 基本成本撇除特殊項目，並就滙率變動及採納《香港財務報告準則》第 15 號的影響作出調整。

主席致函

綜述

儘管經濟情況普遍良好，但集團旗下航空公司於二零一八年的營運環境仍舊困難，面對著競爭激烈、油價上漲和美元走強的挑戰。然而，企業轉型計劃依然如期進行，並已產生正面的影響。集團積極開拓新的收入來源、擴充航線網絡及加強香港的樞紐地位，為顧客帶來更大的價值，並提高生產力和效益。

國泰航空集團於二零一八年錄得應佔溢利港幣二十三億四千五百萬元，而二零一七年則錄得應佔虧損港幣十二億五千九百萬元。二零一八年的每股溢利為港幣五十九點六仙，而二零一七年則錄得每股虧損港幣三十二仙。國泰航空集團於二零一八年下半年錄得應佔溢利港幣二十六億八百萬元，而二零一八年上半年及二零一七年下半年則分別錄得應佔虧損港幣二億六千三百萬元及應佔溢利港幣七億九千二百萬元。國泰航空及國泰港龍航空於二零一八年下半年錄得應佔溢利港幣十一億四千五百萬元，而二零一八年上半年及二零一七年下半年則分別錄得港幣九億四百萬元及港幣十五億三千八百萬元的應佔虧損。

客運市場的可載客量過剩導致我們與其他航空公司（尤其是中國內地的航空公司）之間競爭激烈，使主要航線的市場收益率受壓，情況尤以下半年為甚。然而，客運業務受惠於可載客量的增長、對顧客服務的專注和最佳的收益管理。運載率得以維持，收益率在競爭壓力下仍見提升。貨運業務表現強勁，可載貨量、收益率及運載率均見上升。

油價連續上漲十個月後，於二零一八年最後兩個月略為下降，而下半年美元走強對收入淨額造成不利影響。

集團在二零一七年為企業轉型計劃奠下基礎，繼而在二零一八年進行了多項工作，包括重組海外業務架構、透過連串措施提高生產力、提升集團數碼化能力，專注發展全球業務服務組。我們亦改善了機上餐膳、乘客舒適度、乘客聯繫方式及旅遊獎勵計劃，並擴大航線網絡和改善服務培訓。

儘管人民幣弱勢帶來不利影響，附屬及聯屬公司的貢獻仍然令人滿意。

國泰航空於二零一八年底向 DHL International 購入尚未持有的華民航空四成股份，使華民航空成為其全資附屬公司，而華民航空與 DHL International 新訂為期十五年的包板協議亦同時開始生效。

業務表現

二零一八年的客運收益為港幣七百三十一億一千九百萬元，較二零一七年增加百分之十點一。可載客量增加百分之三點五，反映新航線的推出及現有航線的班次增加。運載率下降零點三個百分點至百分之八十四點一。收益率提升百分之六點七至港幣五十五點八仙，反映頭等及商務客艙的客運需求、燃油附加費及收益管理措施有所改善。

我們於二零一八年開辦客運航班前往十個航點：南寧、濟南、布魯塞爾、哥本哈根（季節性）、都柏林、華盛頓、達沃市、棉蘭、開普敦（季節性）及德島（季節性），於二零一九年三月開辦前往西雅圖的客運航班，並將於二零一九年四月開辦前往小松的航班。我們因應需求加開前往其他航點的班次，另外已停辦亞庇及杜塞爾多夫航線。

貨運業務於二零一八年受惠於強勁的需求，集團收益增加百分之十八點五至港幣二百八十三億一千六百萬元，國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之二點六，運載率上升一個百分點至百分之六十八點八，載貨噸數增加百分之四點七。收益率上升百分之十四點七至港幣二點零三元，反映高價值特殊貨物的貨運量增加及燃油附加費上升。

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）較二零一七年增加港幣七十五億四千五百萬元（或百分之三十一點一）。油價上升，同時航班亦增加。然而，單位耗油率下跌百分之一點三，反映集團持續投資於更多具燃油效益的飛機。燃油對沖虧損亦告減少，計及該等虧損後，燃油成本較二零一七年增加港幣二十七億五千七百萬元（或百分之八點九）。燃油成本淨額是集團最大的成本，佔二零一八年營業成本的百分之三十點九（二零一七年為百分之三十點七）。

每可用噸千米基本成本（除燃油）僅略為上升，反映我們專注提升生產力和效益的成果。

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

我們於二零一八年接收首八架空中巴士A350-1000型客機，到二零二一年底，該型號飛機將增至二十架。本年度退役的飛機共有六架，包括三架空中巴士A330-300型客機、一架波音747-400BCF型貨機、一架波音777-200型客機及一架波音777-300ER型客機。

資料安全事件

我們在十月公佈發現部分國泰航空及國泰港龍航空乘客的資料曾被未經授權取覽。發現事件後，我們已即時採取行動阻止事件發展及展開全面的調查，至今並沒有證據顯示任何個人資料曾被不當使用。受影響的資訊系統與航班運作系統為完全獨立的系統，是次事件不會對航班安全構成影響。我們已聯絡受影響的乘客，並已知會香港警方及有關當局。

前景

集團預料於二零一九年的營商環境仍然充滿挑戰，預期美元走強，加上地緣政治紛爭及環球貿易局勢緊張帶來不明朗因素均不利客貨運需求。競爭依然激烈，尤以長途航線的經濟客艙為甚；營運上的限制將帶來額外成本。這些因素將使客運及貨運業務受到影響。

集團深信企業轉型計劃定能取得持續而長遠的表現。我們將於二零一九年繼續重組九個核心業務流程，受惠於相關的基本架構措施，以及建立持續進步的企業文化。為提升競爭地位，集團將擴大航線網絡至更多現時香港未有航班到達的航點，加開最受歡迎航線的班次，以及運作更多具燃油效益的飛機。集團將繼續專注投資於顧客服務及生產力。

過去一年充滿挑戰，期間我們的專業團隊展現了極大的毅力和承擔，我謹向各位服務專業和工作盡心的員工致以衷心感謝。我們將採取所需行動，務求令國泰航空及國泰港龍航空業務更加鞏固，成為更卓越的航空公司。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，並繼續投放大量資源，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，二零一九年三月十三日

業務回顧

可運載量、運載率及收益率變動 – 國泰航空及國泰港龍航空

	可運載量			運載率(%)			收益率**	
	可用座位千米/ 可用貨運噸千米(百萬)*							
	2018	2017	變幅	2018	2017	變幅	變幅	
客運服務								
美洲	40,308	40,407	-0.2%	86.5	85.0	+1.5 個百分點	+3.4%	
歐洲	32,090	28,957	+10.8%	86.2	87.5	-1.3 個百分點	+6.8%	
北亞	31,533	30,764	+2.5%	80.7	81.0	-0.3 個百分點	+7.8%	
東南亞	20,919	20,344	+2.8%	83.2	84.4	-1.2 個百分點	+6.5%	
西南太平洋	18,494	17,863	+3.5%	83.2	84.7	-1.5 個百分點	+0.8%	
南亞、中東及非洲	12,018	11,803	+1.8%	82.3	82.6	-0.3 個百分點	+9.5%	
整體	155,362	150,138	+3.5%	84.1	84.4	-0.3 個百分點	+5.7%	
貨運服務	17,616	17,163	+2.6%	68.8	67.8	+1.0 個百分點	+14.7%	

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

** 未採納《香港財務報告準則》第 15 號前的數字，以供比較。

客運服務

首要市場 — 香港及珠江三角洲

- 我們每周在香港推出 fanfares 票價優惠，履行為香港市場提供超值價格機票的承諾。
- 二零一八年農曆新年期間的需求殷切，尤以短途航線為甚。
- 我們以優惠票價售賣頭等及商務客艙機票給休閒旅客。
- 國泰航空於二零一八年二月與渡輪公司金光飛航簽訂代號共享協議，將「CX」代號附加於金光飛航往來香港國際機場和澳門氹仔客運碼頭的渡輪航班，將服務伸延至大灣區。
- 國泰航空亦於二零一八年十一月與珠江客運有限公司（「珠江客運」）簽訂代號共享協議，將「CX」代號附加於珠江客運往來香港國際機場及大灣區七個港口的高速船服務。

美洲

- 自北美出發的航班的銷售需求強勁。北美航線的頭等及商務客艙需求殷切。
- 國泰航空於二零一八年九月開辦每周四班前往華盛頓的航班，初期以空中巴士 A350-1000 型飛機運作，其後改以較小型的空中巴士 A350-900 型飛機運作。
- 國泰航空於二零一九年三月開辦每周四班前往西雅圖的班航，該航線將於二零一九年七月改為每日一班。

歐洲

- 我們開辦往返歐洲的新航線，並加開往返特拉維夫的航班。
- 歐洲航線頭等及商務客艙的需求殷切。
- 國泰航空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，於二零一八年五月開辦每周三班往返哥本哈根的季節性航班。
- 國泰航空往返巴塞羅那的季節性航班於二零一八年四月擴展為全年航班。
- 國泰航空於二零一八年十月將往返馬德里的冬季航班班次由每周五班減至四班。

- 國泰航空於二零一八年十月將往返巴黎的冬季航班班次由每周十一班減至十班。
- 國泰航空的阿姆斯特丹、馬德里、曼徹斯特及特拉維夫航線由二零一八年冬季開始以空中巴士 A350-1000 型飛機運作。
- 國泰航空的杜塞爾多夫航線於二零一八年三月停辦。
- 國泰航空於二零一八年七月與布魯塞爾航空訂立代號共享協議，將「CX」代號附加於布魯塞爾航空前往柏林（柏林-泰格爾機場）、漢堡、里昂（里昂-聖艾修伯里機場）、馬賽、圖盧茲、奧斯陸及布拉格的航班。

北亞

- 中國內地航線客運量的增長較可載客量的（溫和）增長為快。
- 北亞航線於二零一八年需求強勁，尤以日本的航線為甚。
- 國泰港龍航空於二零一八年一月開辦每周四班前往南寧的航班。
- 國泰港龍航空於二零一八年三月開辦每周四班前往濟南的航班。
- 國泰港龍航空往返東京羽田的航班於二零一七年十月暫時停辦，並於二零一八年三月復航。
- 國泰港龍航空於二零一八年十二月開辦每周兩班前往日本德島的季節性航班。
- 國泰航空將於二零一九年四月開辦每周兩班前往日本小松的航班。
- 國泰港龍航空於二零一八年三月加開前往福岡的客運航班，在夏季期間由每周十一班增至每日兩班。
- 東京成田航線於二零一八年十月每日加開一班直航航班。
- 國泰航空與阿斯塔納航空於二零一八年三月簽訂代號共享協議，將「CX」代號附加於阿斯塔納航空往來香港及阿拉木圖的航班以及阿斯塔納航空往來阿拉木圖及阿斯塔納的接駁航班。「CX」代號亦附加於阿斯塔納航空往來曼谷及阿拉木圖的航班以及往來首爾及阿拉木圖的航班，並將阿斯塔納航空的「KC」代號附加於國泰航空前往墨爾本、珀斯、新加坡及悉尼的部分航班。

東南亞

- 由於對團體客量的依賴減少，我們更專注地照顧個人旅客的需要，並改善收益管理，以達至良好的收益率增長。
- 國泰港龍航空於二零一八年十月開辦前往菲律賓達沃市和印尼棉蘭的客運航班。
- 國泰港龍航空的峴港航線於二零一八年二月推出商務客艙服務。
- 國泰港龍航空前往亞庇的航班於二零一八年一月停辦。

西南太平洋

- 西南太平洋航線競爭激烈，反映其他航空公司可載客量增加。由於對過境旅客的依賴減少，收益率有所改善。
- 國泰航空於二零一七年首次開辦每周三班往返基督城的季節性航班，該航線於二零一八年十一月再度推出。
- 前往阿德萊德的客運班次於二零一八年冬季由每周五班增至六班，以空中巴士 A330-300 型飛機運作。
- 國泰航空於二零一八年十月與澳洲航空簽訂代號共享協議，將「CX」代號附加於澳洲航空國內航線網絡的十三條航線。澳洲航空已將其代號附加於國泰航空及國泰港龍航空往來香港至位於印度、緬甸、斯里蘭卡和越南的十個城市的航班，以及國泰航空往來香港至珀斯及開恩茲的航班。

南亞、中東及非洲

- 中東航線需求殷切，反映源自中國內地及日本的訂票情況理想。
- 國泰航空於二零一八年十一月開辦每周三班前往開普敦的季節性航班，以空中巴士 A350-900 型飛機運作。
- 由二零一八年冬季開始增加真奈、德里及孟買航線的可載客量，部分航班以波音 777-300ER 型飛機取代空中巴士 A330-300 型飛機運作。

貨運服務

- 二零一八年貨運需求強勁，載貨噸數的增長較可載貨量的增長為快。自印度次大陸、歐洲、日本及東南亞轉運貨物的業務表現強勁。
- 自亞洲出口的電子商貿產品貨運表現強勁，自歐洲及美洲出口至亞洲的機器及食品貨運量增加。隨著歐洲客運網絡擴大，我們運載貨物往來歐洲更多地區。
- 我們已簽立更多有關租用恆溫集裝箱的協議，以提升運送須控制溫度的高價值藥物的能力。
- 所有地區的收益率均告上升，部分反映燃油附加費上升。美元逐漸走強，對下半年的表現造成不利影響。
- 運載率受惠於時令食品、藥物、飛機引擎及汽車零件的貨運量。
- 二零一八年下半年增長放緩，但於年底的旺季月份則呈現強勁的增長。
- 北美航線於下半年增加可載貨量，以應付季節性的需求。
- 真奈航線每周加開一班航班，使南亞航線由每周十六班增至十七班航班。
- 每周提供兩班航班的卡爾加里航線於二零一八年夏季停辦。

機隊資料*

飛機類型	於二零一八年十二月三十一日各機隊的數目			總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數						
	租賃				'19	'20	'21及之後		'19	'20	'21	'22	'23	'24	'25及之後
	擁有	籌資	營業												
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	20	10	3	33					1	2					
A350-900	16	4	2	22	2	4		6						2	
A350-1000	6	2		8	4 ^(a)	3	5	12							
747-400BCF 貨機	1			1											
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機	3	11		14											
777-200	4			4											
777-300	14			14	3			3 ^(b)							
777-300ER	20	10	22	52					1	6	4	2	3	6	
777-9X							21	21							
總數	84	43	27	154	9	7	26	42	2	2	6	4	2	3	8
由國泰港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		10	15					4	3	3				
A321-200	2		6	8					1	2	2	1			
A321-200neo					9	23		32							
A330-300	18 ^(c)		7	25					3	1	2			1	
總數	25		23	48	9	23		32	3	6	7	5	1	1	
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機			10	10					1	1	5	3			
總數			10	10					1	1	5	3			
總數合計	109	43	60	212	9	16	49	74	6	9	13	14	6	3	9

* 包括一架停用的波音 777-200 型飛機，二零一八年十二月三十一日後的飛機變動並不反映於機隊資料內。已停用的波音 777-200 型飛機其後於二零一九年三月註銷。

- (a) 第一架飛機已於二零一九年二月接收，第二架已於二零一九年三月接收。
- (b) 三架二手的波音 777-300 型飛機將於二零一九年接收。
- (c) 八架該等飛機為國泰航空所擁有，由國泰港龍航空租用。

財務評述

收益

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	2018	2017	變幅	2018	2017	變幅
	港幣百萬元	港幣百萬元		港幣百萬元	港幣百萬元	
客運服務	73,119	66,408	+10.1%	73,119	66,408	+10.1%
貨運服務	28,316	23,903	+18.5%	24,663	20,553	+20.0%
航空飲食、收回款項及其他服務	9,625	6,973	+38.0%	8,730	6,050	+44.3%
收益總額	111,060	97,284	+14.2%	106,512	93,011	+14.5%

- 在採納《香港財務報告準則》第15號前，集團客運服務的收益增加百分之九，而可載客量則增加百分之三點五；集團貨運服務的收益增加百分之十八點一，而可載貨量則增加百分之二點三（國泰航空與國泰港龍航空合併計算的貨運服務收益及可載貨量增幅分別為百分之十九點六及百分之二點六）；集團航空飲食、收回款項及其他服務收益增加百分之二十一點九（國泰航空與國泰港龍航空合併計算的航空飲食、收回款項及其他服務收益增幅為百分之二十五點三）。

營業開支

	集團			國泰航空及國泰港龍航空		
	2018	2017	變幅	2018	2017	變幅
	港幣百萬元	港幣百萬元		港幣百萬元	港幣百萬元	
員工	20,211	19,962	+1.2%	17,987	17,708	+1.6%
機上服務及乘客開支	5,292	4,996	+5.9%	5,292	4,996	+5.9%
著陸、停泊及航線開支	17,486	15,225	+14.9%	17,115	14,830	+15.4%
燃油(包括對沖虧損)	33,869	31,112	+8.9%	33,232	30,619	+8.5%
飛機維修	9,401	9,607	-2.1%	8,965	9,221	-2.8%
飛機折舊及營業租賃	12,743	11,845	+7.6%	12,414	11,596	+7.1%
其他折舊、攤銷及營業租賃	2,851	2,795	+2.0%	2,091	1,986	+5.3%
佣金	862	681	+26.6%	862	681	+26.6%
其他	4,750	3,340	+42.2%	6,164	4,877	+26.4%
營業開支	107,465	99,563	+7.9%	104,122	96,514	+7.9%
財務支出淨額	2,114	1,761	+20.0%	1,853	1,527	+21.4%
營業開支總額	109,579	101,324	+8.1%	105,975	98,041	+8.1%

- 在採納《香港財務報告準則》第15號前，集團的營業開支總額增加百分之六點三（國泰航空及國泰港龍航空合併計算的營業開支增加百分之六點二）。
- 國泰航空及國泰港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點一二元增至港幣三點二七元。
- 國泰航空及國泰港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（除燃油）由港幣二點一四元增至港幣二點二五元。
- 撇除特殊項目並就滙率變動及採納《香港財務報告準則》第15號的影響作出調整後的每可用噸千米基本成本（除燃油）由港幣二點一二元增至港幣二點一六元，增幅為百分之一點九。撇除與拓展亞洲萬里通計劃、發展附帶貨運服務、推廣新航點相關的額外成本及額外的員工開支（主要為酌情發放的花紅）後，二零一八年的每可用噸千米成本下跌。

營業業績分析

	2018年 上半年	2018年 下半年	2018年 全年	2017年 上半年	2017年 下半年	2017年 全年
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
航空公司未計特殊項目前溢利/(虧損)	(844)	1,539	695	(3,033)	(1,156)	(4,189)
特殊項目*	101	(259)	(158)	108	(119)	(11)
稅項	(161)	(135)	(296)	160	(263)	(103)
航空公司除稅後溢利/(虧損)	(904)	1,145	241	(2,765)	(1,538)	(4,303)
應佔附屬及聯屬公司溢利	641	1,463	2,104	714	2,330	3,044
國泰航空股東應佔溢利/(虧損)	(263)	2,608	2,345	(2,051)	792	(1,259)

* 二零一八年的特殊項目包括出售碳排放額度的盈利港幣一億一百萬元，重組外站團隊架構產生的離職補償港幣二億一百萬元及資料保安費用港幣五千八百萬元。二零一七年的特殊項目包括歐洲委員會就貨運附加費徵收的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）、重組總部團隊架構產生的離職補償港幣二億二千四百萬元、按市值計算碳排放額度減值港幣一億一千九百萬元、出售中國民航信息網絡股份有限公司所得盈利（港幣五億八千六百萬元）及視作出售國航部分股份所得盈利（港幣二億四千四百萬元）。

航空公司扣除特殊項目及稅項前的溢利／虧損（撇除《香港財務報告準則》第 15 號的呈列影響及扣除滙率變動的影響）的變動分析如下：

	採納《香港財務報告準則》				可用噸千米 單位*	附註
	賬目所示 港幣百萬元	第 15 號 港幣百萬元	滙率變動 港幣百萬元	調整後 港幣百萬元		
二零一七年航空公司除稅前虧損	(4,189)			(4,189)		
變動：						
- 客運及貨運收益	10,821	(785)	(1,309)	8,727	+6.8%	1
- 其他收益	2,680	(1,150)	(14)	1,516	+21.4%	2
- 員工	(302)	-	(3)	(305)	-1.2%	3
- 機上服務及乘客開支	(296)	(23)	7	(312)	+3.1%	4
- 著陸、停泊及航線開支	(2,285)	1,591	54	(640)	+1.3%	5
- 燃油 (包括對沖虧損)	(2,613)	-	145	(2,468)	+4.9%	6
- 飛機維修	256	-	8	264	-5.7%	7
- 擁有資產**	(1,249)	-	35	(1,214)	+5.3%	8
- 其他項目 (包括佣金)	(2,128)	358	452	(1,318)	+17.0%	9
小計	695	(9)	(625)	61		
- 採納《香港財務報告準則》第 15 號的影響淨額				9		
- 滙率變動的影響淨額				625		
二零一八年航空公司除稅前溢利				695		

* 可用噸千米單位的百分率變幅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及營業租賃支出，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) 增長主要反映阿特拉斯航空(5Y)業務下的貨運量及售後租回收入，以及亞洲萬里通業務的增長。相關的成本分別於擁有資產及其他項目入賬。客運及貨運業務的附帶收益增長令人滿意。
- 3) 二零一七年重組總部團隊架構及二零一八年展開重組外站團隊架構工作後，員工單位成本下降。員工單位成本的下降已包括二零一八年向全體員工支付一個月酌情發放的花紅。
- 4) 投放於顧客服務（貴賓室、商務客艙餐膳、機上娛樂及長途航班的無線網絡服務）的開支增加。
- 5) 導航、飛越空域、著陸及停泊開支因長途航班比例上升及通脹壓力而增加。
- 6) 燃油成本增加，原因是平均飛機燃油價格上升百分之二十八點三及耗油量增加百分之一點六，增幅因燃油對沖虧損減少百分之七十七點三而被局部抵銷。
- 7) 受惠於重整機隊及投資於新飛機。
- 8) 息率上升、添置飛機及阿特拉斯航空業務的租賃（見附註2）導致折舊及財務支出增加。然而，每收入噸千米耗油量減少百分之一點九，反映新飛機更具燃油效益。
- 9) 除亞洲萬里通業務的增長（見附註2）外，數碼化工作及推廣新航點的開支增加。銷售佣金亦增加，反映收益率上升，部分反映燃油附加費增加。

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
燃油成本總額	32,424	24,735
燃油對沖虧損	1,445	6,377
燃油成本	33,869	31,112

二零一八年的耗油量為四千五百八十萬桶（二零一七年：四千五百一十萬桶），增幅為百分之一點六，而可運載量的增幅則為百分之三。

- 於二零一八年十二月三十一日，集團的燃油對沖比率列於右圖：
- 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。右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。



資產

- 於二零一八年十二月三十一日的資產總值為港幣一千九百零二億九千四百萬元。
- 年內物業、廠房及設備增加港幣一百五十三億九千萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣一百五十億七千二百萬元、樓宇價值港幣一億六千一百萬元，以及其他設備價值港幣一億五千七百萬元。

借款及資本

- 借款減少百分之五點八至港幣七百三十八億七千七百萬元。主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，並須於二零三零年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之五十二點一現為定息借款。
- 流動資金減少百分之十九點八至港幣一百五十三億一千五百萬元，其中百分之七十五點四以美元計算。
- 借款淨額（扣除流動資金及銀行透支）減少百分之一點二至港幣五百八十五億八千一百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金增加百分之四點六至港幣六百三十九億三千六百萬元，原因是首次應用《香港財務報告準則》第15號後保留溢利增加港幣六億三千一百萬元（如附註第1(b)項所述），集團本年度溢利貢獻、集團應佔聯屬公司其他全面收益、反映按市價估值收益的現金流量對沖儲備變化，部分為海外業務兌換產生的滙兌虧損所抵銷。
- 債務淨額股份比例由零點九七倍減至零點九二倍。

附屬及聯屬公司回顧

- 香港華民航空有限公司於二零一八年錄得的溢利高於二零一七年。以可用噸千米數計算的可載貨量較二零一七年減少百分之四點二至七億三千萬，運載率下降零點八個百分點至百分之六十六點一，收入噸千米減少百分之五點三至四億八千三百萬。華民航空於二零一七年與 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，其餘交易於二零一八年完成。國泰航空與 DHL International 於二零一七年訂立一份協議，由國泰航空向 DHL International 購入尚未持有的華民航空四成股份。此協議於二零一八年底完成，因此華民航空現已成為國泰航空的全資附屬公司。華民航空根據與 DHL International 新訂的包板協議（自二零一九年一月一日起為期十五年），繼續為 DHL International 營運約定貨運航線網絡往來亞洲航點。
- 因營業額增加，亞洲萬里通有限公司的溢利較二零一七年為高。二零一八年，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七。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）於二零一八年生產三千萬份機餐及處理七萬三千五百班航班（即平均每日八萬二千份機餐及二百零一班航班，較二零一七年分別下跌百分之一點二及百分之一）。二零一八年溢利下跌。收益因營業額減少而下跌，材料成本上升，與國泰航空飲食服務擴建設施相關的費用和折舊增加。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」）於二零一八年底為十七家航空公司提供貨物處理服務。二零一八年，該公司增添一家航空公司客戶，但同時流失一家航空公司客戶。該公司於二零一八年共處理二百一十萬噸貨物，其中百分之五十三為轉運貨物。出口及進口貨物分別佔總貨運量的百分之三十及百分之十七。二零一八年的財務業績遜於二零一七年。處理貨物噸數下跌，而當中溢利較低的轉運貨物所佔的比重較高。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零一八年的財務業績遜於二零一七年，反映失去了國泰港龍航空的地勤業務。
- 中國國際航空股份有限公司（「國航」）是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空於二零一八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。集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一八年度的業績包括國航截至二零一八年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一八年十月一日至二零一八年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。截至二零一八年九月三十日止十二個月，國航的財務業績較截至二零一七年九月三十日止十二個月的財務業績有所倒退。
- 中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）是中國內地提供貨運服務的主要公司，國泰航空持有其共百分之四十九的股本及經濟權益。國貨航於二零一八年的財務業績較二零一七年有所倒退。

企業責任

- 國泰航空二零一八年可持續發展報告將於二零一九年六月發佈，並將登載於 https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/environment/our-publications.html。
- 全新的可持續發展網站現已上線，網址為 sustainability.cathaypacific.com/zh-hant/。
- 國泰航空參與國際民航組織的專責小組，該小組引領航空業界就達成公平、公正和有效的全球排放協議制定相關建議。
- 國泰航空跟參與制定氣候變化及航空政策的監管機構及團體（國際航空運輸協會環境委員會、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，由外聘核數師於二零一九年一月滙報旗下歐洲內部航班於二零一八年的排放數據，並於二零一九年二月向英國環境部提交排放報告。
- 國泰航空透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。乘客於二零一七年捐出港幣一千一百七十萬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一億九千萬元。
- 於二零一八年十二月三十一日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬二千四百名員工，其中約二萬六千二百人為在港員工。國泰航空及國泰港龍航空在全球僱用逾二萬六千六百名長期員工，當中約百分之七十八為在港員工。
- 國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

綜合損益及其他全面收益表
 截至二零一八年十二月三十一日止年度

	附註	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
收益			
客運服務		73,119	66,408
貨運服務		28,316	23,903
航空飲食、收回款項及其他服務		9,625	6,973
收益總額		111,060	97,284
開支			
員工		(20,211)	(19,962)
機上服務及乘客開支		(5,292)	(4,996)
著陸、停泊及航線開支		(17,486)	(15,225)
燃油 (包括對沖虧損)		(33,869)	(31,112)
飛機維修		(9,401)	(9,607)
飛機折舊及營業租賃		(12,743)	(11,845)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(2,851)	(2,795)
佣金		(862)	(681)
其他		(4,750)	(3,340)
營業開支		(107,465)	(99,563)
未計非經常性項目的營業溢利/(虧損)		3,595	(2,279)
出售一項長期投資的盈利		-	586
視作出售一家聯屬公司部分股份的盈利		-	244
營業溢利/(虧損)	3	3,595	(1,449)
財務支出		(2,457)	(2,223)
財務收入		343	462
財務支出淨額	4	(2,114)	(1,761)
應佔聯屬公司溢利		1,762	2,630
除稅前溢利/(虧損)		3,243	(580)
稅項	5	(466)	(308)
本年度溢利/(虧損)		2,777	(888)
非控股權益		(432)	(371)
國泰航空股東應佔溢利/(虧損)		2,345	(1,259)
每股盈利/(虧損) (基本及攤薄)	6	59.6 仙	(32.0) 仙
本年度溢利/(虧損)		2,777	(888)
其他全面收益			
不會重新歸類至損益的項目：			
界定福利計劃		(270)	702
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		1,586	4,352
可供出售財務資產的價值重估		-	(403)
應佔聯屬公司其他全面收益		628	470
海外業務換算產生的滙兌差額		(1,495)	1,874
本年度除稅後其他全面收益	7	449	6,995
本年度全面收益總額		3,226	6,107
應佔全面收益總額			
國泰航空股東		2,794	5,736
非控股權益		432	371
		3,226	6,107

綜合財務狀況表
 二零一八年十二月三十一日結算

		2018	2017
	<i>附註</i>	港幣百萬元	港幣百萬元
資產及負債			
非流動資產及負債			
物業、廠房及設備		117,124	111,182
無形資產		11,174	11,221
於聯屬公司的投資		27,570	28,144
其他長期應收款項及投資		4,015	4,068
遞延稅項資產		793	928
		160,676	155,543
長期負債		(60,183)	(69,506)
其他長期應付款項		(4,649)	(3,502)
遞延稅項負債		(13,178)	(12,820)
		(78,010)	(85,828)
非流動資產淨值		82,666	69,715
流動資產及負債			
存貨		1,828	1,515
貿易、其他應收款項及其他資產	8	12,475	11,361
待出售資產		-	865
流動資金		15,315	19,094
		29,618	32,835
長期負債的流動部分		(13,694)	(8,888)
貿易及其他應付款項	9	(19,408)	(17,057)
未獲運輸收益		(14,030)	(13,961)
無抵押銀行透支		(19)	-
稅項		(1,193)	(1,372)
應付予非控股權益的股息		(1)	-
		(48,345)	(41,278)
流動負債淨額		(18,727)	(8,443)
資產總值減流動負債		141,949	147,100
資產淨值		63,939	61,272
資本及儲備			
股本	10	17,106	17,106
其他儲備		46,830	43,995
國泰航空股東應佔資金		63,936	61,101
非控股權益		3	171
股東權益總額		63,939	61,272

綜合現金流量表

截至二零一八年十二月三十一日止年度

	2018	2017
	港幣百萬元	港幣百萬元
營業業務		
業務帶來的現金	17,737	6,415
已收利息	248	237
已付利息	(1,956)	(1,546)
已付稅項	(1,504)	(783)
來自營業業務的現金流入淨額	14,525	4,323
投資業務		
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少/(增加)淨額	4,639	(1,557)
出售物業、廠房及設備所得款項	71	1,371
出售無形資產所得款項	196	-
出售待出售資產所得款項	865	8
出售一項長期投資所得款項	-	635
其他長期應收款項及投資減少淨額	-	460
物業、廠房及設備及無形資產支出	(15,991)	(16,926)
已收聯屬公司股息	467	371
出售一家聯屬公司所得款項	-	2
償還聯屬公司借款淨額	1,121	-
投資業務的現金流出淨額	(8,632)	(15,636)
融資業務		
購入非控股權益	(36)	-
新融資	11,237	19,277
融資安排的現金利益淨額	1,029	1,619
償還借款及籌資租賃責任	(16,198)	(12,152)
已派股息- 國泰航空股東	(590)	-
- 非控股權益	(564)	(453)
融資業務的現金(流出)/流入淨額	(5,122)	8,291
現金及視同庫存現金增加/(減少)	771	(3,022)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	6,914	9,778
滙兌差額的影響	(32)	158
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	7,653	6,914

附註：

1. 會計基準

本公告所所述的年度業績乃摘錄自集團截至二零一八年十二月三十一日止年度的法定財務報表。

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。

本文件所載有關截至二零一七年及二零一八年十二月三十一日止年度的財務資料並不構成公司於該等年度的法定年度綜合財務報表，惟摘錄自該等財務報表。

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。截至二零一七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。截至二零一八年十二月三十一日止年度的指明財務報表尚未但將根據該條例第 664 條送交香港公司註冊處處長。核數師已就截至二零一七年及二零一八年十二月三十一日止年度的指明財務報表擬備核數師報告，該等報告並無保留意見或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就該等報告作保留意見的情況下，以強調方式促請有關人士注意的任何事項，亦未載有根據該條例第 406(2) 條或 407(2) 或 (3) 條作出的陳述。

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

- 《香港財務報告準則》第 9 號「金融工具」
- 《香港財務報告準則》第 15 號「來自客戶合約的收益」

集團並無應用任何仍未在本會計期生效的新準則或詮釋。

集團在財務資產的分類方面受《香港財務報告準則》第 9 號影響，在收益確認的時間及收益呈報總額／淨額方面受《香港財務報告準則》第 15 號影響。該等會計政策變動的詳情，分別於附註 1(a)（《香港財務報告準則》第 9 號）及附註 1(b)（《香港財務報告準則》第 15 號）闡釋。

根據所選的過渡方法，集團調整於二零一八年一月一日的期初權益結餘，以確認首次應用《香港財務報告準則》第 9 號及《香港財務報告準則》第 15 號的累計影響。比較信息不予重述。下表撮述受《香港財務報告準則》第 9 號及／或《香港財務報告準則》第 15 號影響而在綜合財務狀況表所確認的每一賬項期初結餘調整。

1. 會計基準 (續)

	二零一七年 十二月三十一日 港幣百萬元	首次應用《香港財 務報告準則》第 9 號的影響(附註 1a) 港幣百萬元	首次應用《香港財 務報告準則》第 15 號的影響(附註 1b) 港幣百萬元	二零一八年 一月一日 港幣百萬元
於聯屬公司的投資	28,144	-	116	28,260
遞延稅項資產	928	-	(6)	922
遞延稅項負債	(12,820)	-	(65)	(12,885)
未獲運輸收益	(13,961)	-	586	(13,375)
保留溢利	(44,115)	(725)	(631)	(45,471)
投資重估儲備(可回撥)	(505)	505	-	-
投資重估儲備(不可回撥)	-	181	-	181
其他儲備	(878)	39	-	(839)

該等變動詳情於附註 1(a)及 1(b)列述。

(a) 《香港財務報告準則》第 9 號「金融工具」

《香港財務報告準則》第 9 號取代《香港會計準則》第 39 號「金融工具：確認及計量」。該準則列述財務資產、財務負債及購買或出售非金融項目的若干合約在確認及計量上的要求。

集團已根據過渡要求，對二零一八年一月一日已存在的項目追溯應用《香港財務報告準則》第 9 號。集團已將首次應用的累計影響確認為於二零一八年一月一日的期初權益結餘調整賬，因此繼續根據《香港會計準則》第 39 號呈報比較信息。

下表撮述過渡至《香港財務報告準則》第 9 號對二零一八年一月一日的保留溢利及儲備的影響。

	港幣百萬元
保留溢利	
現按公允值計入損益的股本投資自投資重估儲備(可回撥)撥入	505
現按公允值計入其他全面收益的股本投資過往減值轉撥至投資重估儲備(不可回撥)	181
應佔聯屬公司《香港財務報告準則》第 9 號的影響自其他儲備撥入	39
二零一八年一月一日的保留溢利增加	725
投資重估儲備(可回撥)	
現按公允值計入損益的股本投資轉撥至保留溢利及二零一八年一月一日的投資重估儲備(可回撥)減少	(505)
投資重估儲備(不可回撥)	
現按公允值計入其他全面收益的股本投資過往減值自保留溢利撥入及二零一八年一月一日的投資重估儲備(不可回撥)減少	(181)
其他儲備	
應佔聯屬公司《香港財務報告準則》第 9 號的影響轉撥至保留溢利及二零一八年一月一日的其他儲備減少	(39)

1. 會計基準（續）

有關會計政策變動的性質及影響及過渡方法詳情列述如下：

(i) 財務資產及財務負債的歸類

《香港財務報告準則》第 9 號將財務資產分為三個主要類別：按攤銷成本、按公允值計入其他全面收益及按公允值計入損益。這個分類取代《香港會計準則》第 39 號的分類：持有至到期投資、借款及應收款項、可供出售財務資產及按公允值計入損益的財務資產。《香港財務報告準則》第 9 號以管理財務資產的業務模式及其合約現金流量特徵為財務資產的分類基準。

下表顯示集團每個類別的財務資產按《香港會計準則》第 39 號劃分的原有計量類別，以及該等財務資產按《香港會計準則》第 39 號計算的賬面值調整至按《香港財務報告準則》第 9 號計算的賬面值的對賬。

	於二零一七年 十二月三十一日 按《香港會計 準則》第 39 號 計算的賬面值 港幣百萬元	重新歸類 港幣百萬元	於二零一八年 一月一日 按《香港財務報告 準則》第 9 號 計算的賬面值 港幣百萬元
按公允值計入其他全面收益的財務資產(不可回撥)			
股本投資	-	23	23
按公允值計入損益的財務資產			
股本投資	-	699	699
按《香港會計準則》第 39 號歸類為可供出售的財務資產			
股本投資	722	(722)	-

根據《香港會計準則》第 39 號，非持作買賣用途的股本投資歸類為可供出售財務資產。根據《香港財務報告準則》第 9 號，該等股本投資按公允值計入損益，除非該等投資符合及被集團指定按公允值計入其他全面收益。

集團根據《二零一八年報告書》會計政策第 8 項，按《香港財務報告準則》第 9 號的要求歸類及計量財務資產及確認盈利及虧損。

所有財務負債的計量類別維持不變。於二零一八年一月一日的所有財務負債的賬面值沒有受首次應用《香港財務報告準則》第 9 號的影響。

(ii) 信貸虧損

《香港財務報告準則》第 9 號以預期信貸虧損模式取代《香港會計準則》第 39 號的「已產生虧損」模式。預期信貸虧損模式要求持續計量一項財務資產的相關信貸風險，因此較《香港會計準則》第 39 號的「已產生虧損」會計模式更早確認預期信貸虧損。

集團根據《二零一八年報告書》會計政策第 8 項，按《香港財務報告準則》第 9 號的要求計量及確認信貸虧損。

採納《香港財務報告準則》第 9 號的預期信貸虧損模式對集團並無重大影響。

1. 會計基準（續）

(iii) 對沖會計

集團選擇採納《香港財務報告準則》第 9 號的新一般對沖會計模式。視乎對沖的複雜程度，新會計模式容許以較《香港會計準則》第 39 號更著重質量的方法評估對沖的效用，而評估一般是前瞻性的。在此方面，採納《香港財務報告準則》第 9 號對集團的財務報表並無重大影響。

集團的對沖會計政策載於《二零一八年報告書》會計政策第 10 項。

(iv) 過渡

因採納《香港財務報告準則》第 9 號而帶來的會計政策變動已追溯應用，但下面所述者除外：

- 有關比較期的信息並未重述。因採納《香港財務報告準則》第 9 號而令財務資產賬面值出現差額，該差額確認於二零一八年一月一日的保留溢利及儲備。因此，所呈列的二零一七年信息繼續按《香港會計準則》第 39 號呈報，因而可能不能與當期的信息對比。
- 下述評估是根據於二零一八年一月一日（集團首次應用《香港財務報告準則》第 9 號之日）存在的事實及情況進行：
 - 確定持有財務資產的業務模式；及
 - 指定若干非持有作買賣用途的股本投資按公允值計入其他全面收益（不可回撥）。
- 倘在首次應用之日，評估信貸風險在首次確認後是否顯著增加將要花費過多的成本或勞力，則為該金融工具確認全期預期信貸虧損。
- 所有於二零一七年十二月三十一日按《香港會計準則》第 39 號界定的對沖關係均符合於二零一八年一月一日《香港財務報告準則》第 9 號對對沖會計的要求，因此被視為持續對沖關係。有關對沖會計政策的變動已追溯應用。

(b) 《香港財務報告準則》第 15 號「來自客戶合約的收益」

《香港財務報告準則》第 15 號確立一個全面的框架，以確認來自客戶合約的收益及若干成本。《香港財務報告準則》第 15 號取代《香港會計準則》第 18 號「收益」，後者涵蓋因出售貨品及提供服務而產生的收益。

《香港財務報告準則》第 15 號亦推出額外的定性及定量披露規定，目的是令財務報表使用者了解來自客戶合約的收益及現金流量的性質、金額、時間及不明朗因素。

集團選擇使用累積影響過渡方法，並將首次應用的累積影響確認為二零一八年一月一日股本權益期初結餘的一項調整。因此，比較信息不予重述，繼續按《香港會計準則》第 18 號呈報。

1. 會計基準（續）

下表撮述過渡至《香港財務報告準則》第 15 號對二零一八年一月一日的保留溢利及相關稅項影響：

	港幣百萬元
保留溢利	
提早確認航空公司的棄用機票收益	586
提早確認國航的棄用機票收益	116
相關稅項	(71)
二零一八年一月一日的保留溢利增加淨額	631

有關會計政策變動的性質及影響詳情列述如下：

(i) 確認收益的時間

過往因棄用機票帶來的收益是在顧客行使其餘下權利的可能性甚微時確認，因此其確認時間遲於採納《香港財務報告準則》第 15 號「來自客戶合約的收益」的規定。棄用機票涉及集團預期於合約責任內不會行使的部分合約權利。

根據《香港財務報告準則》第 15 號，棄用機票收益會按飛行點所反映的客戶行使權利模式提早確認，使收益確認的時間與實際履行旅遊責任的時間相符。這是根據過往棄用機票的慣常模式作出的預期。此項評估是基於預計確認收益不會導致未來累計收益出現重大轉回。

由於這項會計政策的變動，集團已對二零一八年一月一日的期初結餘作出調整，使保留溢利增加港幣六億三千一百萬元（旗下航空公司港幣五億八千六百萬元，集團應佔中國國際航空股份有限公司（「國航」）業績港幣一億一千六百萬元及抵銷稅項影響港幣七千一百萬元）。此外，年內對旗下航空公司溢利的正面影響為港幣九百萬元。

(ii) 收益的呈列

客運收益

截至二零一八年十二月三十一日止年度與航班相關的客運附帶收入（如更改機票收費、加長空間及座位選擇收入）為港幣七億二千七百萬元，該收入因屬不可分割的收入而不被視作可與旅行部分明確區分，因此重新歸類至客運收益，使票務相關收益的從屬元素與機票的基本履約義務相一致。該等收入於截至二零一七年十二月三十一日止年度被歸類為其他收益。

貨運收益

截至二零一八年十二月三十一日止年度與貨運相關的貨運附帶收入（如文件處理費）為港幣八千一百萬元，該收入因屬不可分割而不被視作可與貨運部分明確區分，因此歸類為貨運收益，使貨運相關收益的從屬元素與貨運的基本履約義務相一致。該等收入於截至二零一七年十二月三十一日止年度被歸類為其他收益。

1. 會計基準（續）

根據《香港財務報告準則》第 15 號，對於集團被視作提供該等服務的委託人而非代理人並由另一家貨運公司運送的貨物的貨運收益港幣三億三千三百萬元，還原計入集團截至二零一八年十二月三十一日止年度的其他收益（國泰航空及國泰港龍航空的金額為港幣三億五千八百萬元，包括華民航空的航段港幣二千五百萬元）。

根據《香港財務報告準則》第 15 號，對於集團被視作提供該等服務的委託人而非代理人的貨物處理收益港幣十五億九千一百萬元，還原計入集團截至二零一八年十二月三十一日止年度的其他收益。

- (iii) 在二零一八年一月一日採納《香港財務報告準則》第15號對截至二零一八年十二月三十一日止年度所報金額的估計影響的披露。

下表撮述採納《香港財務報告準則》第15號對截至二零一八年十二月三十一日止年度集團綜合財務報表的估計影響，包括比較根據《香港財務報告準則》第15號在該等綜合財務報表所報金額，與假設二零一八年繼續應用已被取代的準則《香港會計準則》第18號而非《香港財務報告準則》第15號所確認的金額。表中所示僅為受採納《香港財務報告準則》第15號影響的項目。

	根據《香港財務報告準則》第 15 號 所報金額 港幣百萬元	根據《香港會計準則》第 18 號的假設 金額 港幣百萬元	差異：採納《香港財務報告準則》第 15 號的影響 港幣百萬元
收益			
客運服務	73,119	72,415	704
貨運服務	28,316	28,235	81
航空飲食、收回款項及其他服務	9,625	8,500	1,125
開支			
機上服務及乘客開支	(5,292)	(5,315)	23
著陸、停泊及航線開支	(17,486)	(15,895)	(1,591)
其他	(4,750)	(4,417)	(333)

2. 分部資料

(a) 分部業績

	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	2018	2017*	2018	2017*	2018	2017	2018	2017*
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
溢利或虧損								
按確認收益時間								
劃分：								
- 單一時點	109,834	95,926	1,209	1,342			111,043	97,268
- 一段期間內	13	13	4	3			17	16
銷售予外界客戶	109,847	95,939	1,213	1,345			111,060	97,284
分部之間的銷售	10	9	3,651	3,703			3,661	3,712
分部收益	109,857	95,948	4,864	5,048			114,721	100,996
分部溢利/(虧損)	3,680	(1,507)	(85)	58			3,595	(1,449)
財務支出淨額	(1,860)	(1,571)	(254)	(190)			(2,114)	(1,761)
	1,820	(3,078)	(339)	(132)			1,481	(3,210)
應佔聯屬公司溢利					1,762	2,630	1,762	2,630
除稅前溢利/(虧損)							3,243	(580)
稅項	(501)	(296)	35	(12)			(466)	(308)
本年度溢利/(虧損)							2,777	(888)
其他分部資料								
折舊及攤銷	9,209	8,722	593	632			9,802	9,354
購買物業、廠房及設備及無形資產	15,862	16,094	129	762			15,991	16,856

*集團已採用累積效應法首次應用《香港財務報告準則》第 15 號。根據該方法，比較信息不予重列，並根據《香港會計準則》第 18 號編製。

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。

集團將《香港財務報告準則》第 15 號第 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。

2. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港及中國內地	56,994	49,946
- 日本、韓國及台灣	10,882	9,748
美洲	14,167	11,926
歐洲	10,592	8,450
東南亞	8,072	7,595
西南太平洋	5,455	5,429
南亞、中東及非洲	4,898	4,190
	111,060	97,284

地域分部業績及分部資產淨值因《二零一八年報告書》列舉的理由而不予披露。

3. 營業溢利/(虧損)

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業溢利/(虧損)中：		
物業、廠房及設備折舊		
- 租賃	2,015	2,015
- 擁有	7,234	6,809
無形資產攤銷	553	530
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	1,107	1,090
- 飛機及有關設備	4,579	4,126
- 其他	106	70
待出售資產減值撥備	-	1
出售物業、廠房及設備虧損淨額	82	175
無形資產減值	-	119
出售無形資產的盈利	(101)	-
出售一項長期投資的盈利	-	(586)
已支出的存貨成本	1,859	2,293
滙兌差額淨額	438	57
核數師酬金	15	15
非上市股本投資股息收入	(42)	(29)

4. 財務支出淨額

	2018	2017
	港幣百萬元	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	656	539
- 銀行借款及透支		
- 須於五年內全部清還	585	372
- 毋須於五年內全部清還	948	697
- 其他借款		
- 須於五年內全部清還	119	133
- 其他長期應收款項	-	(5)
	2,308	1,736
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	(101)	(79)
- 銀行存款及其他	(242)	(180)
	(343)	(259)
公允值變動：		
- 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任(盈利)/虧損	(75)	216
- 衍生金融工具虧損	224	68
	149	284
	2,114	1,761

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虧損淨額港幣七千一百萬元（二零一七年：盈利淨額港幣二億元）。

5. 稅項

	2018	2017
	港幣百萬元	港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	350	419
- 海外稅	225	201
- 歷年撥備不足	28	114
遞延稅項記賬		
- 暫時差異的產生及逆轉	(137)	(426)
	466	308

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（二零一七年：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《二零一八年報告書》財務報表附註 27(c)）。

5. 稅項 (續)

稅項支出與按適用稅率和除稅前溢利/(虧損)所計算的金額間的差異可分析如下：

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
除稅前溢利/(虧損)	3,243	(580)
按香港利得稅率百分之十六點五 (二零一七年：百分之十六點五) 計算的稅額	(535)	96
不可扣稅的支出	(198)	(318)
毋須課稅的收入	36	126
有效稅率變動及不同法域差異的影響	395	(25)
歷年稅項撥備不足	(28)	(114)
未確認稅項虧損	(136)	(73)
稅項支出	(466)	(308)

有關遞延稅項的詳細資料載於《二零一八年報告書》財務報表附註 14。

6. 每股盈利/(虧損)(基本及攤薄)

每股盈利/虧損是以國泰航空股東應佔溢利港幣二十三億四千五百萬元 (二零一七年：虧損港幣十二億五千九百萬元) 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 (二零一七年：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，故每股攤薄盈利與每股基本盈利相同。

7. 其他全面收益

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
界定福利計劃		
- 於年內確認的重新計量(虧損)/盈利	(311)	796
- 遞延稅項	41	(94)
現金流量對沖		
- 於年內確認的盈利/(虧損)	428	(1,200)
- 轉撥至損益的虧損	1,366	6,160
- 遞延稅項	(208)	(608)
可供出售財務資產的價值重估(可回撥)		
- 於年內確認的盈利	-	172
- 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	628	363
- 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(虧損)/盈利	(1,495)	1,898
- 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	449	6,995

8. 貿易、其他應收款項及其他資產

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
扣除虧損撥備的貿易應收賬項	6,559	6,131
衍生財務資產 – 當期部分	499	32
其他應收及預繳款項	5,343	5,139
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	74	59
	12,475	11,361

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除虧損撥備)按賬單日分析如下：		
一個月內	5,009	4,880
一至三個月	1,166	573
三個月以上	384	678
	6,559	6,131

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除虧損撥備)賬齡分析如下：		
當期	5,519	5,643
逾期少於三個月	816	303
逾期三個月以上	224	185
	6,559	6,131

在二零一八年一月一日前，僅在有客觀證據顯示減值時確認減值虧損。於二零一七年十二月三十一日，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。

年內有關貿易應收賬項的預期信貸虧損撥備變動如下：

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
一月一日的結餘	45	49
撤銷款額	-	(4)
已確認減值虧損	38	-
十二月三十一日的結餘	83	45

9. 貿易及其他應付款項

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
貿易應付賬項	6,801	5,112
衍生財務負債 – 當期部分	1,218	3,058
其他應付款項	11,017	8,553
應付聯屬公司賬項	179	258
應付其他關連公司賬項	193	76
	19,408	17,057

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
貿易應付賬項按賬單日分析如下：		
一個月內	6,425	5,002
一至三個月	337	82
三個月以上	39	28
	6,801	5,112

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

上述其他應付款項包括集團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七億八千萬港元（二零一七年：港幣六億九千六百萬港元），其年內變動如下：

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
一月一日的結餘	696	1,126
額外撥備/(撥回款項)	160	(98)
已動用撥備	(76)	(332)
十二月三十一日的結餘	780	696

10. 股本

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。集團沒有採納任何股份認購權計劃。

於二零一八年十二月三十一日，已發行股份為3,933,844,572股（二零一七年十二月三十一日：3,933,844,572股）。年內股本沒有變動。

11. 股息

(a) 本年度應付予權益股東的股息。

	2018	2017
	港幣百萬元	港幣百萬元
已宣派的第一次中期股息每股港幣零點一元(二零一七年：零)	393	-
於報告期結束後建議派發的第二次中期股息每股港幣零點二元(二零一七年：每股港幣零點零五元)	787	197
	1,180	197

建議派發的第二次中期股息並未於報告期結束時確認為負債。

(b) 於本年度內批准及派付上一財政年度應付予權益股東的股息。

	2018	2017
	港幣百萬元	港幣百萬元
於本年度內批准及派付上一財政年度的中期股息每股港幣零點零五元(二零一七年：零)	197	-

董事局已宣佈截至二零一八年十二月三十一日止年度第二次中期股息為每股港幣零點二元。連同於二零一八年十月三日派發的第一次中期股息港幣零點一元，全年分派的股息總額為每股港幣零點三元，合共港幣十一億八千萬元。第二次中期股息將於二零一九年五月九日派發予於二零一九年四月四日(星期四)辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一九年四月二日(星期二)起除息。

公司的股息政策是將撇除非現金特殊項目後的綜合除稅後溢利約一半作為股息。然而，在應用此政策及最終派息時須考慮其他因素，如本公司的財務狀況表、本公司的溢利、市場情況、現行及預期經濟環境的穩健程度。

股東登記將於二零一九年四月四日(星期四)暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保符合獲派第二次中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一九年四月三日(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。

為使二零一九年五月十五日舉行的股東周年大會上委任代表的投票能順利處理，股東登記將於二零一九年五月十日至二零一九年五月十五日(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，須於二零一九年五月九日(星期四)下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

12. 企業管治

公司致力維持高水平的企業管治。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。

公司已採納一套董事及有關僱員（《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》（「標準守則」）。

在作出特定查詢後，公司所有董事已就年度報告書所涵蓋的會計期，確認已遵守標準守則及公司的董事進行證券交易行為守則所規定的標準。

有關本公司的企業管治原則及程序，請參閱《二零一八年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

13. 年度報告書

《二零一八年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零一九年四月九日登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零一九年四月十日發送各股東。

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事： 史樂山（主席）、何杲、韓兆傑、盧家培、馬天偉；
非常務董事： 蔡劍江、朱國樑、劉美璇、宋志勇、施銘倫、施維新、尚烽、趙曉航；
獨立非常務董事： 陳智思、夏理遜、利蘊蓮及董立均。

承董事局命
國泰航空有限公司
主席
史樂山

香港，二零一九年三月十三日

公司網址：www.cathaypacific.com

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。