



國泰航空有限公司

二零一四年報告書

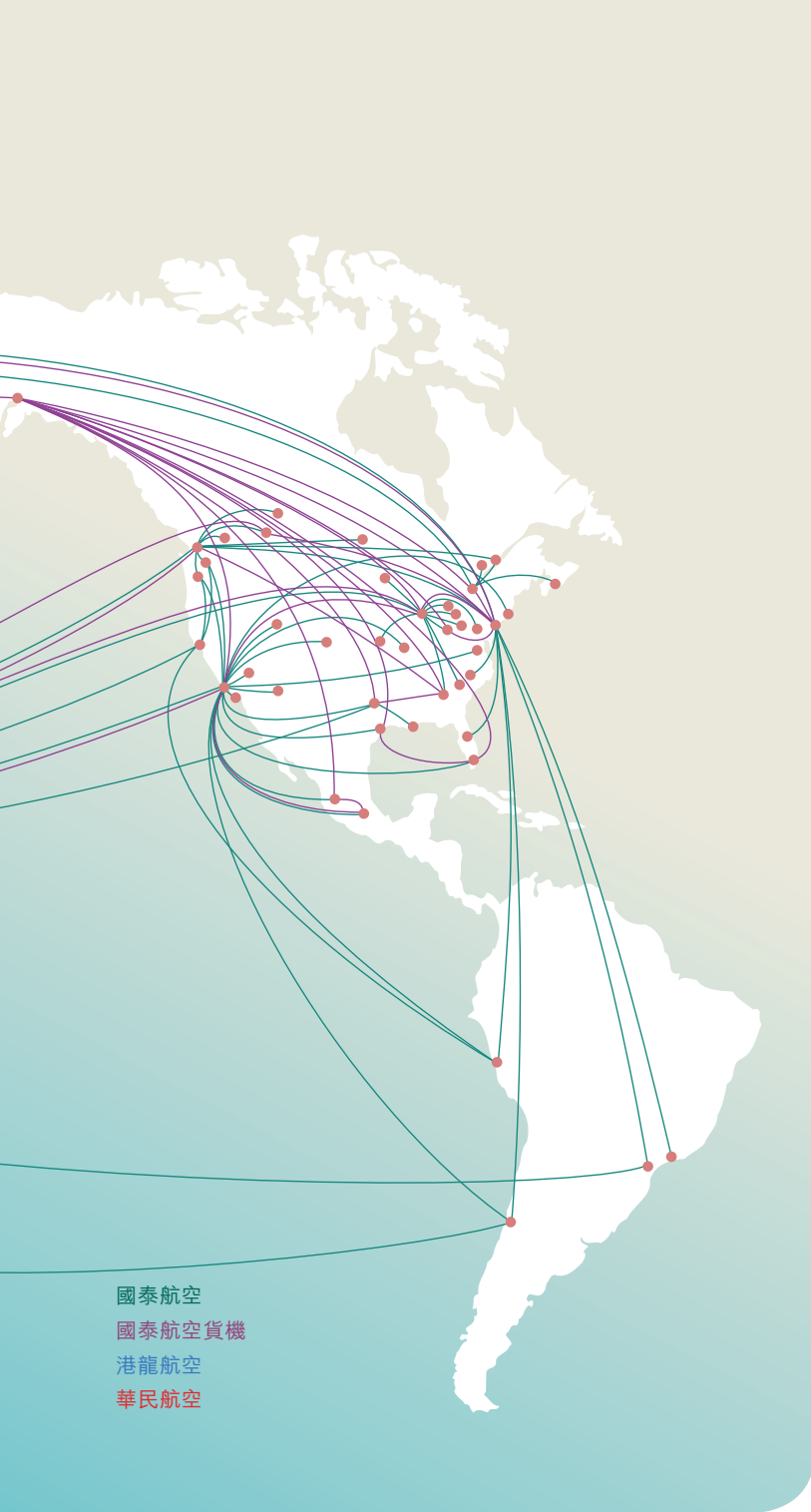
股份代號：293





目錄

- | | |
|-------------|-------------------|
| 2 / 財務及營業撮要 | 39 / 企業管治報告 |
| 3 / 主席致函 | 50 / 獨立核數師報告 |
| 5 / 二零一四年回顧 | 51 / 綜合損益及其他全面收益表 |
| 16 / 業務回顧 | 52 / 綜合財務狀況表 |
| 24 / 財務評述 | 53 / 公司財務狀況表 |
| 32 / 董事及要員 | 54 / 綜合現金流量表 |
| 34 / 董事局報告 | 55 / 綜合股東權益變動表 |



國泰航空公司

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，一直以港為家，並進行龐大投資，致力發展香港成為一個主要的國際航運樞紐。除擁有一支共一百四十七架飛機的機隊外，公司的投資範圍還包括航空飲食及地勤服務公司，以及位於香港國際機場的企業總部及貨運站。國泰航空持續在香港進行龐大投資，截至二零一四年十二月三十一日，已再訂購七十九架新飛機，將於二零二四年底前接收。

港龍航空有限公司（「港龍航空」）為國泰航空的全資附屬公司，是一家在香港註冊及以香港為基地的區域航空公司，營運四十一架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共五十二個目的地。國泰航空持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之二十點一三股權。國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。國泰航空亦是香港華民航空有限公司（「華民航空」）的主要股東，華民航空是一家全貨運航空公司，在亞洲提供定期貨運航班。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬二千九百名員工，其中在香港僱用的員工約二萬五千四百人。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。港龍航空是「寰宇一家」的同盟航空公司。

56 / 財務報表附註

96 / 主要附屬公司及聯屬公司

98 / 主要會計政策

102 / 業務統計數字

107 / 詞彙

108 / 公司及股東資料

集團財務統計數字

		2014	2013	變幅
業績				
營業總額	港幣百萬元	105,991	100,484	+5.5%
國泰航空股東應佔溢利	港幣百萬元	3,150	2,620	+20.2%
每股盈利	港仙	80.1	66.6	+20.3%
每股股息	港元	0.36	0.22	+63.6%
邊際利潤	%	3.0	2.6	+0.4個百分點
財務狀況				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	51,722	62,888	-17.8%
借款淨額	港幣百萬元	43,998	39,316	+11.9%
每股股東資金	港元	13.1	15.9	-17.6%
債務淨額股份比例	倍數	0.85	0.63	+0.22倍

營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		2014	2013	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	28,440	26,259	+8.3%
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	134,711	127,215	+5.9%
收入乘客運載人次	千位	31,570	29,920	+5.5%
乘客運載率	%	83.3	82.2	+1.1個百分點
乘客收益率	港仙	67.3	68.5	-1.8%
運載貨物及郵件	千噸	1,723	1,539	+12.0%
貨物及郵件運載率	%	64.3	61.8	+2.5個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.19	2.32	-5.6%
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	3.50	3.58	-2.2%
每可用噸千米成本 (除燃油)	港元	2.12	2.16	-1.9%
飛機使用量	每日時數	12.2	11.8	+3.4%
航班準時表現	%	70.1	75.5	-5.4個百分點
機隊平均機齡	年	9.1	9.3	-2.2%
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	15.0	15.5	-3.2%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	576	589	-2.2%
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	3.67	4.84	-24.2%

國泰航空集團於二零一四年錄得應佔溢利港幣三十一億五千萬元，而二零一三年則錄得溢利港幣二十六億二千萬元。每股盈利為港幣八十點一仙，而二零一三年則為港幣六十六點六仙。本年度營業總額為港幣一千零五十九億九千一百萬元，上升百分之五點五。

集團於二零一四年上半年的業績受航油價格高企、乘客收益率下降、航空貨運市場持續疲弱及可載貨量過剩所影響，下半年業務一般較上半年為佳，二零一四年也是如此。全年客運需求相當穩健，在暑期及聖誕旺季期間需求高企。貨運需求經過長期疲弱後，在二零一四年夏季開始改善，第四季（為貨運旺季）更處於強勁水平。業務受惠於第四季的油價下降，惟其影響因錄得燃油對沖虧損而被局部抵銷。

集團於二零一四年的客運收益增加百分之五點四至港幣七百五十七億三千四百萬元。由於推出新航線（往多哈、曼徹斯特及紐瓦克），加上若干現有航線加開班次，使可載客量增加百分之五點九。運載率上升一點一個百分點至百分之八十三點三，乘客數量增加百分之五點五至三千一百六十萬人次。儘管下半年情況較上半年有所改善，收益率仍下跌百分之一點八至港幣六十七點三仙。長途航線所有等級客艙的客運需求殷切，惟北美航線乘客數量的增長，未能配合其可載客量的升幅。區內航線因競爭激烈而對收益率構成下調壓力。

貨運需求經過長時間的疲弱後，在二零一四年夏季開始改善，第四季的需求非常殷切。集團於二零一四年的貨運收益為港幣二百五十四億元，較上年度增加百分之七點三。航空貨運市場的可載貨量過剩，對上半年的收費構成下調壓力。雖然下半年貨運需求有所改善，國泰航空及港龍航空的全年收益率下跌百分之五點六至港幣二點一九元。可載貨量增加百分之十點四，運載率上升二點五個百分點至百分之六十四點三。我們在二零一四年上半年因應需求調整可載貨量，下半年大部分時間均可維持接近正常的貨運航班服務。我們的新貨運站首年全年運作暢順，使貨運業務更具效率。

燃油是集團最大的成本，二零一四年的燃油成本（撇除燃油對沖的影響）較二零一三年增加百分之零點七，遠低於可載客量及可載貨量的增長（分別為百分之五點九及百分之十點四）。耗油量增加，原因是運作的航班增加，但因採用燃油效益較佳的飛機及安排燃油效益較差的飛機退役，使耗油量的增長減緩。我們亦因燃油成本於第四季下降而受惠。燃油佔營業成本總額的百分之三十九點二，而二零一三年則為百分之三十九。管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，是需要優先處理的事務。我們把燃油對沖合約延至二零一八年。油價在二零一四年第四季驟降，為整體溢利帶來淨利益，但卻使對沖合約出現虧損，並導致重大的未變現對沖虧損。此等未變現虧損已於二零一四年十二月三十一日的綜合財務狀況表反映，使綜合資產淨值減少。

我們繼續在機隊方面作重大投資，於二零一四年接收十六架新飛機：九架波音777-300ER型飛機、五架空中巴士A330-300型飛機及（供港龍航空使用的）兩架空中巴士A321-200型飛機。期內六架波音747-400型客機退役。我們於二零一三年同意向波音公司回售六架波音747-400F型貨機，其中一架已於二零一四年十一月付運，其餘五架將於二零一六年底前全部撤出機隊，其中兩架現已停用。截至二零一四年十二月三十一日，已訂購的新飛機共七十九架，將於二零二四年底前接收。二零一五年內會接收共九架新飛機。

我們繼續發展客運及貨運網絡。國泰航空於二零一四年開辦前往多哈、曼徹斯特和紐瓦克的客運航線，並將於二零一五年三月推出前往蘇黎世、二零一五年五月推出前往波士頓及二零一五年九月推出前往杜塞爾多夫的客運航班。

我們在二零一四年重組中東的航線網絡，停飛阿布扎比及吉達航線，但改善其他中東航線的時間表。卡拉奇航線已經停辦，洛杉磯航線於二零一四年六月開始增至每日四班航班，而三藩市航線將於二零一五年六月增至每周十七班。港龍航空已開辦前往登巴薩（巴厘）及檳城（取代國泰航空的檳城航線）的航班以及增加若干其他航線的班次，並將於二零一五年三月開辦每日一班前往東京羽田的航班。港龍航空將於二零一五年三月停飛馬尼拉。國泰航空於二零一四年三月於瓜達拉哈拉的貨運服務增設墨西哥城航點，並在二零一四年十月把班次增至每周五班。我們在二零一四年三月、二零一四年十月、二零一四年十一月及二零一五年三月分別開辦前往哥倫布、加爾加里、金邊及加爾各答的貨運航班。

我們繼續在產品和品牌方面作重大投資。國泰航空自二零一一年開始在所有飛機安裝全新或優化的座椅工程已告完成。預計於二零一六年二月付運的空中巴士A350型飛機將裝設全新的客艙。截至二零一四年十二月三十一日，港龍航空所有空中巴士A330-300型飛機及六架A321-200型飛機均已裝設新商務及經濟客艙座椅，並在六架港龍航空空中巴士A330-300型飛機裝設了全新頭等客艙座椅。港龍航空在二零一四年十一月開始在空中巴士A320-200型飛機裝設全新商務及經濟客艙座椅，安裝工程預計於二零一八年完成。國泰航空於二零一四年十月推出新的公司標誌，新標誌乃全新設計理念的一部分。嶄新的設計面貌在我們的網站、東京羽田機場的新貴賓室及香港國際機場翻新後的「玉衡堂」頭等客艙貴賓室率先展現。「玉衡堂」頭等客艙貴賓室將於二零一五年六月完成翻新後啟用。

國航（其業績根據延遲三個月的賬目納入集團業績）於二零一四年的貢獻低於預期。本年度初期，由於營商環境欠佳，加上人民幣貶值帶來重大的滙兌虧損，對國航的業績造成不利影響。其後國航業績因油價下跌而有所改善。我們與國航於二零一四年向國貨航（與國航合辦的貨運合資公司）作重大的注資及貸款，藉此提供資金以協助國貨航購買新飛機及改善其貨運業務的表現。國貨航於二零一四年以四架波音777-200F型貨機取代三架波音747-400BCF型改裝貨機後，營運效益已見改善。航空貨運市場於二零一四年夏季開始整體有所改善，亦令國貨航受惠。

展望

二零一四年業務表現整體有所改善，實在令人鼓舞。此趨勢一直持續至本年首季，我們對二零一五年的整體前景持樂觀態度。貨運業務的需求繼續改善，現時更因美國西岸航運港口擠塞而受惠。我們繼續受惠於燃油價格淨額的下降。該等正面因素亦為聯屬公司帶來裨益。雖然客運業務因競爭日趨激烈而更加難以維持收益率，然而整體需求仍然殷切，前景樂觀。

我們在二零一四年繼續致力令國泰航空及港龍航空成為令顧客更加滿意的航空公司。我們第四季度榮獲「全球最佳航空公司」殊榮，這是世界各地航空旅客對公司的超卓產品及服務所作出的明確肯定。集團的財務狀況穩健，因此能夠繼續對業務進行長期的策略投資，並致力鞏固香港作為世界其中一個超卓航運樞紐的地位。

主席

史樂山

香港，二零一五年三月十八日

雖然經過艱難的上半年，國泰航空集團的業務於二零一四年整體有所改善。客運及貨運收益增加，但油價高企，為首三季業績帶來不利影響。我們繼續發展網絡、推行機隊現代化計劃，以及改善產品及服務，並繼續進行長期投資，以及加強香港作為世界主要航運樞紐的地位。

產品及服務屢獲殊榮

- 波音777-300ER型飛機頭等客艙座椅的優化工程於二零一三年七月展開，藉此令客艙在外觀及感覺上煥然一新，並改善寢具、耳機及座椅控制設施。截至二零一四年十二月三十一日，已裝設優化頭等客艙座椅的飛機共二十八架。優化工程已於二零一五年三月完成。
- 國泰航空所有波音777-300ER型飛機及空中巴士A330-300型長途飛機已裝設全新的長途商務客艙座椅、特選經濟客艙座椅及長途經濟客艙座椅。
- 在波音777-300型、空中巴士A330-300型及波音777-200型飛機裝設全新地區性商務客艙座椅的工程分別於二零一四年一月、二零一四年八月及二零一五年一月完成。
- 港龍航空首架裝設新頭等客艙座椅的飛機於二零一四年二月重新投入服務，改裝計劃於二零一四年八月完成。
- 港龍航空在其所有空中巴士A330-300型飛機裝設全新商務及經濟客艙座椅的工程已於二零一四年八月完成，現正於空中巴士A320-200型飛機裝設全新商務及經濟客艙座椅，工程於二零一四年十一月展開，預計於二零一八年完成。
- 位於檳城國際機場的貴賓室經翻新後，於二零一四年一月重開。
- 國泰航空與澳洲航空及英國航空攜手於洛杉磯國際機場設立的新商務艙貴賓室已於二零一四年六月啟用。
- 國泰航空於東京羽田機場設立的新貴賓室於二零一四年十二月啟用，這是羽田機場唯一一個由非日本航空公司營運的貴賓室。
- 國泰航空於香港國際機場開設的第二個貴賓室「玉衡堂」的頭等貴賓室已經關閉，以進行翻新工程，並將於二零一五年六月重開。
- 我們於二零一四年五月開始在香港國際機場的貴賓室為乘客提供電子版報章及雜誌，此服務正陸續伸延至其他機場的貴賓室。
- 國泰航空於二零一四年七月Skytrax一年一度的世界航空公司公開投票選舉中，獲選為「全球最佳航空公司」，這是國泰航空第四度獲頒此獎項。
- 年內，國泰航空分別於Business Traveller China Awards中獲頒「中國最佳亞洲籍航空公司」獎、於2014 Frontier Awards中獲頒「年度機上零售商」獎、於TTG旅遊大獎中獲頒「最佳北亞洲航空公司」獎，以及於Business Traveller Asia-Pacific Travel Awards中獲頒「最佳特選經濟客艙」獎、「亞太區最佳機場貴賓室」獎及「最佳飛行常客計劃」獎。國泰航空獲航空公司評鑑網站Airlineratings.com頒發「最佳商務客艙」獎。
- 港龍航空於TTG旅遊大獎中獲選為「最佳區域航空公司」，這是港龍航空連續五年獲此殊榮。該公司亦獲《商旅》雜誌（中國版）頒發「最佳航空公司經濟艙」獎。

發展空運樞紐

- 國泰航空集團致力將香港國際機場長遠發展為超卓的國際客運及貨運樞紐，繼續發展網絡及班次，為顧客提供更多選擇和更方便的服務。
- 國泰航空全力支持於香港國際機場興建第三條跑道，並對二零一四年發出興建第三條跑道的環境許可證表示歡迎，希望有關撥款的討論能盡快完成，令此項重要工程得以動工。
- 我們致力保持網絡完整。然而，我們繼續因應需求而調整可運載量，在需要時基於商業理由而取消航班。
- 二零一四年，國泰航空及港龍航空的可載客量較二零一三年增加百分之五點九，反映新航線的推出及現有航線的班次增加。國泰航空的可載客量增加百分之五點八，而港龍航空的可載客量則增加百分之六點九。
- 國泰航空於二零一四年三月開辦前往多哈的每日航班，同時與卡塔爾航空推出代號共享安排。
- 於二零一四年重組中東航線網絡，停飛阿布扎比及吉達航線，但改善其他中東航線的時間表。
- 重組澳洲若干服務，現時營運每周四班前往阿德萊德的直航航班、每日三班前往墨爾本的直航航班及每日一班前往布里斯班的直航航班，還有每周四班往來布里斯班及開恩茲的續程航班。
- 由二零一四年十二月開始，其中一班悉尼航班以波音777-300ER型飛機運作，使該航線的可載客量增加。另一架波音777-300ER型飛機將於二零一五年十月加入該航線運作。
- 二零一四年三月把前往首爾的每日第六班季節性航班轉為永久航班，並在二零一四年十一月每日再增加一班，使每周提供合共四十九班航班。
- 大阪航線於二零一四年二月每日加開一班航班，並於二零一四年九月進一步增加班次。札幌航線分別於二零一四年七月、八月及十二月加開航班，以應付季節性的需求。
- 曼谷航線因泰國政治動盪影響需求而削減可載客量，但於年底逐步恢復。政治動盪並沒有影響清邁及布吉航線的需求。馬尼拉航線於二零一四年十月每周加開五班航班，宿霧航線則於二零一四年十二月每周加開三班航班。
- 德里航線其中一班途經曼谷的航班改為不停站服務，使每日兩班前往德里的航班均為直航航班。
- 科倫坡航線途經新加坡的航班改為不停站服務，現時科倫坡航線每周提供四班直航航班及三班途經曼谷的航班。
- 卡拉奇航線於二零一四年六月停航。
- 於二零一四年三月開辦每日一班前往紐瓦克的服務。洛杉磯航線於二零一四年六月增至每日四班。我們將於二零一五年五月開辦每周四班前往波士頓的航班，並於二零一五年六月增加三藩市的航班至每周十七班。
- 於二零一四年十二月開辦每周四班前往曼徹斯特的航班，於二零一五年三月開辦每日一班前往蘇黎世的航班，以及於二零一五年九月開辦每周四班前往杜塞爾多夫的航班。歐洲航線因採用較小型的（波音777-300ER型）飛機而令可運載量減少。
- 國泰航空於二零一四年三月停飛檳城，同時由港龍航空開始營運該航線。航班時間表及班次（每周十班）維持不變。
- 港龍航空於二零一四年四月開辦每周兩班前往登巴薩（巴厘）的航班。
- 港龍航空於二零一五年三月開辦每日一班前往東京羽田的航班，同時停飛馬尼拉。
- 港龍航空的峴港航線由二零一四年三月轉為每日航班，暹粒航線每周提供四班航班，但在冬季期間則為每日一班。港龍航空加開前往北京、高雄及布吉的航班。由二零一四年九月開始，港龍航空的仰光航線改為每日航班。
- 於二零一四年三月，國泰航空於瓜達拉哈拉貨運服務增加墨西哥城航點，並於二零一四年十月增至每周五班。於二零一四年三月開辦每周兩班前往美國哥倫布的貨運服務，並由二零一四年六月每周增至三班。前往曼徹斯特的貨運服務已於二零一四年六月停辦。前往芝加哥及洛杉磯的貨運航班加開班次。於二零一四年十月、

二零一四年十一月及二零一五年三月分別開辦前往卡爾加里、金邊及加爾各答的貨運服務。

- 二零一四年，位於香港國際機場的國泰航空貨運站首年全年運作，使我們的貨運業務更具效率。二零一四年處理的貨物共一百四十五萬噸。該貨運站處理由國泰航空、港龍航空、華民航空及另外四家航空公司運送的貨物。

機隊發展

- 於二零一四年十二月三十一日，國泰航空運作一百四十七架飛機，港龍航空運作四十一架飛機，而華民航空則運作十三架飛機。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。
- 二零一四年共接收十六架新飛機：九架波音777-300ER型飛機、五架空中巴士A330-300型飛機及（供港龍航空使用的）兩架空中巴士A321-200型飛機。
- 六架波音747-400型客機於二零一四年退役。我們於二零一三年同意向波音公司回售六架波音747-400F型貨機，其中一架已於二零一四年十一月付運，其餘五架將於二零一六年底全部撤出機隊，其中兩架現已停用。
- 預期二零一五年將接收九架新飛機，其中兩架已於二零一五年二月接收，另外一架於二零一五年三月接收。四架波音747-400型客機計劃於二零一五年退役，其中一架已於二零一五年一月退役，另外三架已於二零一五年三月退役。
- 我們在二零一四年決定安排十一架空中巴士A340-300型飛機加速退役，其中四架將於二零一五年底退役（當中一架已於二零一五年三月退役），其餘七架於二零一七年底撤出機隊。

科技著著領先

- 我們於二零一四年五月開始在航機上試行電子航機技術及地面系統，並於二零一四年六月開始與香港民航處聯袂為系統進行評估。電子航機技術有助改善操作模式及減省成本。該系統將裝設於現有飛機（除現正陸續退役

的波音747-400型及空中巴士A340-300型客機外）及新接收的飛機。

- 國泰航空及港龍航空採用新的離境控制系統。
- 我們在二零一四年開發新的訂艙系統，預計於二零一六年全面投入運作。
- 經成功測試後，我們將於二零一五年開始在航機上使用流動平板電腦。
- 國泰航空及港龍航空的網站於二零一四年十月進行提升，並將於二零一五年作進一步的改良。
- 我們已開發全新的「亞洲萬里通」網站，並為國泰航空、港龍航空、國泰航空貨運及國泰航空服務有限公司開發新的手機應用程式。
- 為機艙服務員開發的應用程式獲二零一四年香港資訊及通訊科技獎「最佳商業方案銀獎」，並獲香港工商業獎「創意優異證書」。我們的資訊科技服務中心於二零一四年的「香港客戶中心協會年獎」頒獎典禮中，獲「最佳呼入客戶中心」組別銅獎。

合作夥伴

- 於二零一四年三月三十一日，巴西的塔姆航空（TAM）成為「寰宇一家」的正式成員，而美國航空亦加入為同盟航空公司。斯里蘭卡航空於二零一四年五月成為「寰宇一家」的正式成員，是首家來自印度次大陸的航空公司加入環球聯盟。
- 國泰航空於二零一四年三月與卡塔爾航空達成代號共享協議，協議涵蓋卡塔爾航空往來多哈至香港、雅典、巴塞羅那、布達佩斯、日內瓦、吉達、馬德里、奈羅比及威尼斯的航班，以及國泰航空往來香港至多哈、阿德萊德、奧克蘭、布里斯班、開恩茲、墨爾本、名古屋、大阪、珀斯、首爾、悉尼及東京的航班。二零一四年十二月，該等協議伸延至卡塔爾航空往來多哈至哥本哈根、伊斯坦布爾、奧斯陸、斯德哥爾摩、維也納及薩格勒布的航班，並於二零一五年三月將協議範圍伸延至卡塔爾航空往來多哈至馬斯特及聖保羅的航班。

- 美國航空與國泰航空的代號共享協議於二零一四年四月伸延至國泰航空往來香港至紐瓦克的航班，於二零一四年六月伸延至美國航空往來香港至達拉斯／沃斯堡的航班，並於二零一四年十二月伸延至國泰航空往來香港至印度的航班。有關安排將於二零一五年五月伸延至國泰航空往來香港至波士頓的航班。
- 日本航空與國泰航空的代號共享協議於二零一四年三月伸延至國泰航空往來香港至馬累及珀斯的航班。
- 芬蘭航空與國泰航空的代號共享協議於二零一四年三月伸延至國泰航空往來香港及奧克蘭的航班。
- 國航往來北京至佳木斯及齊齊哈爾的航班於二零一四年十一月加上國泰航空的代號。
- 國泰航空於二零一四年十二月與Flybe航空達成代號共享協議，協議涵蓋Flybe航空往來曼徹斯特至阿巴甸、貝爾法斯特、愛丁堡、艾克斯特、印威內斯、曼島及修咸頓，並於二零一五年一月將協議範圍伸延至Flybe航空往來巴黎至伯明翰、曼徹斯特及艾克斯特，以及往來阿姆斯特丹至伯明翰及修咸頓的航班。
- 港龍航空於二零一五年一月與深圳航空達成代號共享協議，協議涵蓋深圳航空往來香港及晉江的航班。
- 國泰航空支持以市場措施作為減輕航空業排放問題的臨時解決方法，但並不支持歐盟向歐洲以外的航空公司實施排放交易計劃，因此，我們歡迎歐盟將排放交易計劃延遲（關乎歐洲內部的航班除外）至二零一六年實行。
- 根據經修訂的歐盟排放交易計劃對歐洲內部航班的規定，我們委託集團以外的機構核證二零一四年排放數據的工作已於二零一五年二月完成，並於二零一五年三月向英國環境部提交排放報告。
- 一架國泰航空空中巴士A330-300型飛機的機身貼上標籤，象徵著國泰航空參與由空中巴士公司推動的全球觀測系統計劃。裝配於該飛機的儀器，將收集大氣數據，為期十年，用於有關氣候變化的科學研究。
- 國泰航空獲香港環保卓越計劃頒發「交通及物流業金獎」、於中電「環保節能機構」嘉許計劃中獲獎，並入選「明日旅業大獎」最後三強。
- 我們把來港航機頭等客艙乘客所留下的一千九百多套睡衣捐給慈善機構，以贈予有需要的人士。
- 國泰航空於二零一四年三月參與世界自然基金會一年一度的「地球一小時」活動，在這一小時內關掉轄下樓宇及廣告牌的所有非必要燈光。

環保事宜

- 國泰航空參與由國際民航組織主持的環球市場措施技術專責小組，該小組引領業界工作，以促使航空公司承諾於二零二零年前實現碳中和增長，並就達成公平和公正的全球排放協議制定相關建議。
- 國泰航空及參與制定氣候變化及航空政策的團體（國際航空運輸協會環境委員會、環球市場措施航空顧問小組[Airlines Advisory Group on Global Market-Based Measures]、可持續航空燃料使用者組織、可持續生物材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。
- 我們是「道瓊斯可持續發展指數」、「富時社會責任指數」及「恒生可持續發展企業指數」的成分公司。我們已就「碳信息披露計劃」氣候變化及供應鏈意見調查作出回應。
- 國泰航空於二零一四年八月投資於美國一家可持續生物燃料發展商Fulcrum BioEnergy, Inc.，希望此項投資有助我們達成二零二零年起實現碳中和增長的目標。
- 二零一四年七月，國泰航空於巴黎戴高樂機場的貴賓室獲頒「領先能源與環境設計」(LEED)銀級認證。該貴賓室採用自然光及LED燈光、活動感應器及測量計，以提高能源效益。

- 我們與國航分享環保方面的最佳常規及經驗。
- 國泰航空於二零一四年九月發表題為「連繫無間」的《二零一三年可持續發展報告》，報告載於 www.cathaypacific.com/sdreport。

回饋社會

- 香港特別行政區行政長官梁振英於二零一四年一月為國泰航空舉辦的社區飛行活動擔任主禮嘉賓，該活動招待了七十個來自香港基層社區的單親家庭乘坐波音777-300ER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。是次活動乃為響應扶貧委員會「築福香港」運動而舉行。我們在二零一五年二月舉行另一次社區飛行活動，並再次由香港特別行政區行政長官擔任主禮嘉賓。
- 二零一四年的社區飛行活動所用的飛機在機身塗上「香港精神・一起飛」比賽得獎者的影像，該項比賽於二零一三年舉辦，以響應香港特區政府舉辦的「家是香港」運動。
- 「飛躍理想計劃」是國泰航空在香港設立的旗艦社區計劃。二零一四年的計劃約有五百名十五至二十一歲來自貧困家庭的年輕人參加，他們參與航空訓練課程、參觀航空組織，以及自行構思社會服務計劃，使他們更加認識自己在社會的角色。一百名表現優秀的學員獲得機會參加一次海外旅程。計劃以家境清貧的年輕人為對象，以響應扶貧委員會的「築福香港」運動。
- 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。我們在二零一四年九月宣佈，公司的乘客於二零一三年捐出超過港幣一千三百一十萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。「零錢布施」計劃自二零零一年推出以來，已籌得超過港幣一億四千四百萬元。
- 國泰航空一群員工於二零一四年四月前往柬埔寨，視察「零錢布施」計劃的善款在當地社區的運用情況。
- 「零錢布施」計劃部分善款撥捐「國泰愛心兒童輪椅庫」。輪椅庫籌募的善款為患有神經肌肉病變的兒童提供經特別改裝的輪椅，自成立以來已籌得逾港幣一千二百萬元，約有四百四十名兒童受惠。
- 由約一千四百名員工組成的國泰義工隊，在二零一四年服務香港社區超過三千小時。義工隊的活動包括曾幫助逾二千名學生改善英語水平及提升見工技巧的「英語啟航」計劃、參與培養年輕人團隊精神的二十四小時慈善腳踏車大賽、幫助長者進行農曆新年大掃除、為低收入家庭兒童舉辦聖誕聯歡會，以及為東涌的低收入家庭舉辦慈善義賣。
- 我們安排各界參觀位於香港國際機場的總部，二零一四年接待了約一萬二千名來自學校及非政府機構的人士。
- 「港龍青年航空學院」於二零一四年四月舉辦一個為期兩天的航空業工作坊，超過二百名年輕人參加，他們在當中學到有關航空業及投身這個行業的知識。該學院於年內稍後時間為多個學生團體舉辦機艙服務員工作坊及職業講座。
- 「港龍航空飛行證書計劃」由港龍航空與香港航空青年團合辦。二零一四年，飛行員在八個月期間指導三十三名參加者，為他們提供第一手的航空業知識，藉此培育香港具潛質的飛行員。至今約一百七十五名年輕人修畢該計劃，其中約百分之四十已投身航空相關行業。
- 國泰航空自二零零三年以來每年均獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」標誌，以表揚公司履行良好企業公民的責任。港龍航空連續九年獲頒「商界展關懷」標誌。

對僱員的承擔

- 截至二零一四年十二月三十一日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬二千九百名員工，其中約二萬五千四百人為在港員工。當中，國泰航空在全球僱用約二萬二千五百名員工，港龍航空則僱用逾三千三百名員工。
- 國泰航空於二零一四年招聘逾一千七百名員工，包括約一千名機艙服務員及約九十名飛行員。港龍航空則招聘約十五名飛行員及約二百八十名機艙服務員。
- 旗下航空公司的飛行員培訓計劃繼續為香港航空業帶來新血。二零一四年，「國泰航空飛行員培訓計劃」共有六十五名學員畢業，港龍航空的飛行培訓計劃則有二十五名學員畢業。兩家航空公司的培訓計劃預計約有三百三十名學員在二零一五年畢業。
- 資訊科技見習生計劃於二零一四年推出，在逾四百名申請者中挑選出來的十名本地大學畢業生於二零一四年九月加入國泰航空資訊科技部門工作。
- 工程部見習生計劃於一九八五年推出，多位見習生現已身居要職。二零一四年，該計劃已招募八名學員。
- 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。
- 國泰航空於2014 Randstad Award獲選為「香港最具吸引力僱主」，港龍航空則獲「香港最具吸引力僱主」季軍。
- 我們在二零一四年一月聯合贊助香港「航空事務招聘大會2014」，以展示本地航空業提供的就業機會。
- 二零一四年十一月招募新一批機艙服務員，當中包括國泰航空僱用的第一萬名機艙服務員。這批機艙服務員於二零一五年二月開始在機上執勤。
- 兩位國泰航空飛行員（高級機長Malcolm Waters及高級副機長David Hayhoe）獲國際航空公司飛行員協會(International Federation of Air Line Pilots' Associations)頒發「北極星獎」，以表揚他們在二零一零年四月操作國泰航空一班由泗水往香港的CX780航班遇上引擎故障時，表現出超卓絕倫的飛行技術。兩位飛行員亦獲英國機師協會頒發 Hugh Gordon-Burge Awards。
- 第十屆Betsy Awards 員工嘉獎禮於二零一四年八月舉行。舉辦這個一年一度的內部嘉獎禮，是要表揚優秀員工，他們提供職責範圍以外的服務，協助有需要的乘客。

機隊資料*

截至二零一四年十二月三十一日各機隊的數目															
飛機類型	擁有	租賃		總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數						選擇權
		籌資	營業		'15	'16	'17 及 之後		'15	'16	'17	'18	'19	'20 及 之後	
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	19	15	6	40	3 ^(a)			3		1	3			2	
A340-300	8	3		11 ^(b)											
A350-900						12 ^(c)	10	22							
A350-1000							26	26							
747-400	6 ^(d)		1	7					1						
747-400F 貨機	5			5 ^(e/f)											
747-400BCF 貨機			1 ^(g)	1								1			
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機	2	11		13		1 ^(f)		1							
777-200	5			5											
777-200F 貨機														5 ^(h)	
777-300	8	4		12											
777-300ER	13	11	23	47	6 ^(f/i)			6			2	2		19	
777-9X							21 ^(f)	21							
總數	66	50	31	147	9	13	57	79	1	1	5	3		21 5	
由港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		10	15								2	1	7	
A321-200	2		6	8										6	
A330-300	10		8	18					1	1	5		1		
總數	17		24	41					1	1	5	2	2	13	
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機	2	6	1	9								1			
747-400BCF 貨機			3	3						1	2				
總數	2	6	4	12 ^(j)						1	2	1			
總數合計	85	56	59	200	9	13	57	79	2	3	12	6	2	34 5	

* 包括停用的飛機。二零一四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) 其中一架於二零一五年二月接收。

(b) 國泰航空安排十一架空中巴士A340-300型飛機加速退役，其中四架於二零一五年底前退役（當中一架已於二零一五年三月退役），其餘飛機於二零一七年底前退役。

(c) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。

(d) 其中一架於二零一五年一月退役，另外三架已於二零一五年三月退役。

(e) 其中兩架於二零一四年一月停用。

(f) 二零一三年十二月，國泰航空與波音公司達成協議，購買二十一架新波音777-9X型飛機（於二零二零年後接收）、三架新波音777-300ER型飛機及一架新波音747-8F型貨機，以及出售六架現有波音747-400F型貨機，其中一架波音747-400F型貨機於二零一四年十一月交付波音公司。

(g) 此飛機於二零一三年八月停用。

(h) 購買五架波音777-200F型貨機的購買權。

(i) 其中一架於二零一五年二月接收，另外一架於二零一五年三月接收。

(j) 華民航空另以濕租方式租用一架空中巴士A300-600F型貨機，因此共營運十三架飛機。

其他附屬及聯屬公司回顧

二零一四年應佔其他附屬及聯屬公司溢利由港幣七億八千一百萬元增至港幣十三億零四百萬元，增幅為百分之六十七，主要反映聯屬公司國貨航進行機隊重組後及因附屬公司國泰航空服務有限公司於二零一四年首年全年營運而帶來較佳的表現。聯屬公司國航的貢獻遜於預期。其他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。
- 華民航空營運八架公司擁有的空中巴士A300-600F型貨機、一架以乾租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機及三架以乾租方式向國泰航空租用的波音747-400BCF型改裝貨機。該公司亦以濕租方式租用一架營業租賃期於二零一五年屆滿的空中巴士A300-600F型貨機。
- 華民航空於二零一四年五月提前終止空中巴士A300-600F型貨機的濕租租約，並由二零一四年十月開始以乾租方式租用該貨機。
- 華民航空於二零一四年間每周提供往來曼谷、胡志明市、名古屋、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，以及每周往來北京及馬尼拉各五班航班。
- 航班準時表現（於十五分鐘內起飛）為百分之八十八。
- 可載貨量較二零一三年增加百分之零點三。運載率上升零點六個百分點，而收入噸千米則上升百分之一點一。
- 與二零一三年相比，華民航空於二零一四年錄得溢利增長。

亞洲萬里通有限公司（「亞洲萬里通」）

- 全資附屬公司亞洲萬里通為國泰航空集團管理旅遊獎勵計劃。現有會員逾七百萬。
- 二零一四年，「亞洲萬里通」會員兌換國泰航空及港龍航空機位的數量增加百分之十六。
- 因營業額增加，亞洲萬里通於二零一四年的溢利高於二零一三年。

國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）及海外航空飲食設施

- 全資附屬公司國泰航空飲食服務營運香港主要的航空飲食設施。
- 國泰航空飲食服務為香港四十二家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零一四年生產二千七百二十萬份機餐及處理六萬九千班航班（即平均每日七萬四千五百份機餐及一百八十九班航班，較二零一三年分別上升百分之五點九及百分之五）。二零一四年，國泰航空飲食服務佔香港航空飲食市場百分之六十五。
- 營業額增加，加上有效管理成本，使二零一四年的營業總額及溢利上升。
- 海外所有航空飲食設施均錄得溢利增長。

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。
- 國泰航空服務於二零一四年為六家航空公司（國泰航空、港龍航空、華民航空及其他三家公司）提供貨物處理服務，二零一五年一月增至七家航空公司客戶。
- 該貨運站於二零一四年共處理一百四十五萬噸貨物。
- 二零一四年為國泰航空服務首年全年運作，本年度財務業績因而大幅改善。

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提供停機坪及地勤服務，現時為國泰航空及港龍航空等共二十三家航空公司提供地勤服務。
- 二零一四年，香港機場地勤服務分別佔香港國際機場停機坪及地勤服務市場的百分之四十七及百分之二十。
- 二零一四年使用地勤服務的客戶為二十個，而使用停機坪服務的客戶亦為二十個。與二零一三年比較，使用地勤服務的航班減少百分之十點六，而使用停機坪服務的航班則減少百分之一點八。
- 二零一四年的財務業績有所改善，反映嚴格控制成本及管理收益率。

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，國泰航空持有百分之二十點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。
- 截至二零一四年十二月三十一日，國航營運二百二十五條國內航線及九十七條國際（包括區內）航線，前往三十二個國家及地區，包括五十三個海外城市、三個區內城市及一百零三個國內城市。
- 我們委派兩名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溢利。
- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一四年度的集團業績包括國航截至二零一四年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一四年十月一日至二零一四年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

- 二零一四年上半年，經營環境欠佳及因人民幣貶值而帶來重大滙兌虧損，對國航的業績造成不利影響。其後國航業績因油價下跌而有所改善，儘管如此，集團於二零一四年錄得應佔國航的溢利下降。
- 國航於二零一四年十二月訂購六十架波音737型飛機，預計於二零一六年至二零二零年間付運。

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。
- 截至二零一四年十二月三十一日，國貨航機隊共有十二架貨機，提供定期貨運航班前往七個國家及地區，航點包括十一個國內城市及十一個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫一百五十九個目的地。
- 國貨航於二零一四年的財務業績有所改善，反映航空貨運市場自二零一四年夏季開始普遍獲得改善，以及在二零一四年以四架波音777-200F型貨機取代三架波音747-400BCF型改裝貨機後營運效益有所提升。





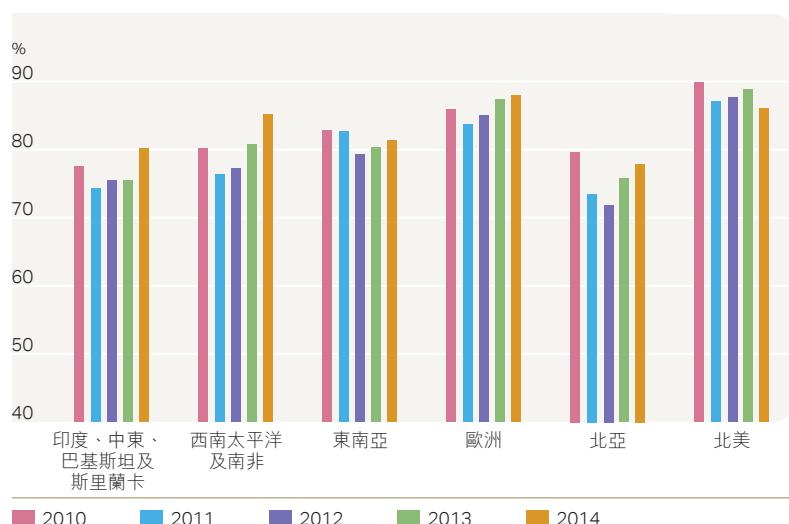
最佳飛行體驗

國泰航空於二零一四年第四度獲選為「全球最佳航空公司」。作為香港的航空公司，國泰航空再一次在國際舞台展現香港的實力。

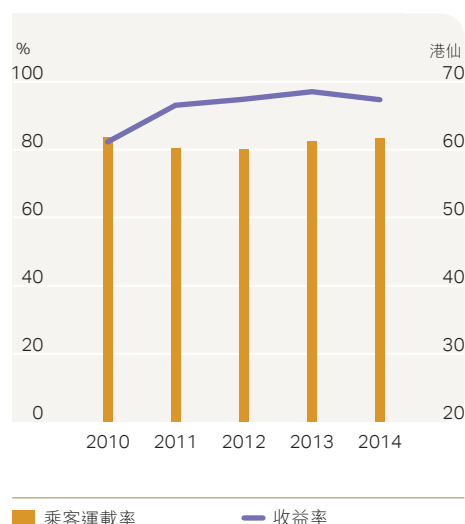


客運業務於二零一四年繼續增長。國泰航空及港龍航空合共載客三千一百六十萬人次，較二零一三年度增加百分之五點五。收益為港幣七百五十七億三千四百萬元，增加百分之五點四。運載率上升一點一個百分點至百分之八十三點三。收益率下跌百分之一點八至港幣六十七點三仙。由於推出新航線（往多哈、曼徹斯特及紐瓦克），加上若干現有航線加開班次，使可載客量增加百分之五點九。長途航線所有等級客艙的客運需求殷切，但北美航線乘客數量的增加，未能配合其可載客量的升幅。區內航線因競爭激烈而對收益率構成下調壓力。由於油價於二零一四年第四季下跌，客運業務的溢利率有所改善，惟其影響因錄得燃油對沖虧損而被局部抵銷。長途航班採用更多波音777-300ER型飛機，使經營情況得以改善。

以地區劃分的運載率



乘客運載率及收益率



二零一四年國泰航空及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
	2014	2013	變幅	2014	2013	變幅	變幅
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	10,685	10,697	-0.1%	80.1	75.5	+4.6個百分點	-1.7%
西南太平洋及南非	18,032	17,490	+3.1%	85.1	80.7	+4.4個百分點	-1.7%
東南亞	18,625	18,246	+2.1%	81.3	80.3	+1.0個百分點	-1.9%
歐洲	21,056	21,536	-2.2%	88.0	87.3	+0.7個百分點	+4.6%
北亞	29,649	28,450	+4.2%	77.9	75.8	+2.1個百分點	-3.0%
北美	36,664	30,796	+19.1%	86.1	88.8	-2.7個百分點	-3.9%
整體	134,711	127,215	+5.9%	83.3	82.2	+1.1個百分點	-1.8%

首要市場 — 香港及珠江三角洲

- 以香港為起點的航線，休閒旅遊在二零一四年大部分時間（尤其在農曆新年、暑期及聖誕旺季期間）需求殷切。
- 韓國是二零一四年最受香港旅客歡迎的休閒旅遊目的地。日圓貶值，使前往日本旅遊的需求增加，但因可載客量增加而令收益率受壓。
- 前往台灣三個航點旅遊的需求殷切，尤以夏季為甚。
- 二零一四年特選經濟客艙的需求增加。
- 由珠三角區出發的休閒及商務旅遊量於二零一四年繼續增加。我們擴充廣州的銷售團隊。
- 二零一四年企業旅遊需求增加，但下半年（一般為旅遊旺季）的增長未如預期般強勁。

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡

- 二零一四年，南亞航線的客運量普遍強勁。德里的直航航班於二零一四年三月由每日一班增至每日兩班。科倫坡航線每周提供七班航班，其中四班由二零一四年十月起轉為直航航班。
- 卡拉奇航線於二零一四年六月停航。
- 國泰航空於二零一四年三月開辦前往多哈的每日航班，同時與卡塔爾航空推出代號共享安排。年內多哈航線的運載率上升。
- 我們在二零一四年重組中東航線網絡，停飛阿布扎比及吉達航線，但改善其他中東航線的時間表。中東地區競爭加劇，市場情況嚴峻。提供直航航班往來中東及東南亞的航空公司增加。

西南太平洋及南非

- 二零一四年澳洲航線的表現令人滿意。儘管提供往來中國內地及澳洲直航航班的航空公司帶來競爭，該航線的客運量保持穩定。

- 由於一家競爭對手於二零一四年五月取消往來香港及悉尼的服務，令國泰航空的悉尼航線業務受惠。由二零一四年十二月開始，其中一班悉尼航班採用波音777-300ER型飛機，以增加該航線的可載客量。另一架波音777-300ER型飛機將於二零一五年十月加入該航線運作。
- 我們重組澳洲若干服務，現時營運每周四班前往阿德萊德的直航航班、每日三班前往墨爾本的直航航班及每日一班前往布里斯班的直航航班，還有每周四班往來布里斯班及開恩茲的續程航班。
- 受惠於與新西蘭航空的聯營，新西蘭航線於二零一四年的表現強勁。在北半球的冬季，奧克蘭航線加開至每日兩班航班。
- 二零一四年，南非航線表現疲弱。南非貨幣疲弱，加上西非伊波拉疫情的負面影響，使下半年前往非洲的旅行團需求減少，對該航線造成不利影響。

東南亞

- 前往馬來西亞、泰國及越南的旅遊需求因二零一四年上半年政治動盪而受到不利影響。我們削減曼谷航線的可載客量，但於年底逐步恢復。
- 競爭激烈影響菲律賓航線的表現。
- 儘管競爭激烈，新加坡航線表現良好。
- 印尼於二零一四年第三季舉行總統大選，使往來印尼的業務受到影響。
- 國泰航空於二零一四年三月停飛檳城，同時由港龍航空開始營運該航線。航班時間表及班次（每周十班）維持不變。港龍航空於二零一四年四月開辦每周兩班前往登巴薩（巴厘）的航班。
- 港龍航空增加前往布吉、暹粒及仰光的班次。

歐洲

- 二零一四年大部分歐洲航線需求殷切。特選經濟客艙需求良好，尤以法蘭克福及倫敦航線為甚。
- 阿姆斯特丹航線於二零一四年十一月改以波音777-300ER型飛機運作，取代空中巴士A340-300型飛機，巴黎及羅馬航線則於二零一五年一月更換同樣的機種。在歐洲，現時空中巴士A340-300型飛機只用於往莫斯科的航班。
- 倫敦航線於二零一四年表現良好，所有等級客艙均錄得良好的運載率。經香港往返西南太平洋的旅遊需求殷切。
- 於二零一四年十二月開辦每周四班前往曼徹斯特的航班，初期業績令人鼓舞。國泰航空於二零一四年十二月與Flybe航空達成代號共享協議，協議涵蓋Flybe航空往來曼徹斯特至阿巴甸、貝爾法斯特、愛丁堡、艾克斯特、印威內斯、曼島及修咸頓的航班，並於二零一五年一月將協議範圍伸延至Flybe航空往來巴黎至伯明翰、曼徹斯特及艾克斯特，以及往來阿姆斯特丹至伯明翰及修咸頓的航班。
- 莫斯科航線因政治動盪及經濟制裁而影響收益。
- 二零一五年三月將開辦每日一班前往蘇黎世的航班，並於二零一五年九月開辦每周四班前往杜塞爾多夫的航班。

北亞

- 中國內地於二零一三年十月實施旅遊限制後，二零一四年來自國內的旅行團需求轉弱，但自由行旅客的數目增加，使收益率提高。
- 中國內地限制公共開支，使來自內地旅客的頭等及商務客艙需求受到影響。

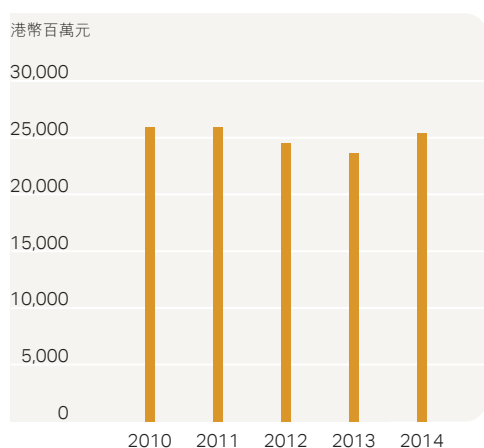
- 港龍航空於二零一四年三月每周加開四班前往北京的通宵航班，並於二零一四年七月增至每日一班。
- 台灣航線競爭加劇，但受部分東南亞國家政治動盪影響，前往台灣的休閒旅遊需求殷切。
- 日圓貶值，使前往日本旅遊的需求增加，但因可載客量增加而令收益率受壓。
- 韓國航線於二零一四年表現強勁，收益遠勝預期，主要原因是來自香港的需求高企。
- 港龍航空於二零一五年三月開辦每日一班前往東京羽田的航班。

北美

- 我們於二零一四年三月開辦每日一班前往紐瓦克的服務，以及於二零一四年六月增加洛杉磯航班至每日四班。我們將於二零一五年五月開辦每周四班前往波士頓的航班，並於二零一五年六月增加三藩市的航班至每周十七班。
- 北美航線乘客數量的增長，未能配合該等航線的可載客量升幅。
- 加拿大航線因競爭激烈而影響表現，使收益率受壓。

二零一四年上半年，國泰航空集團的貨運業務受油價高企、競爭激烈以及航空貨運市場持續疲弱及可載貨量過剩的因素所影響。貨運需求經過長時間的疲弱後，在二零一四年夏季開始改善，第四季（為貨運旺季）需求非常殷切，因此全年表現有所改善。國泰航空及港龍航空於二零一四年合共運載一百七十萬噸貨物及郵件，較上年度增加百分之十二。國泰航空及港龍航空的貨運收益上升百分之八點六至港幣二百二十億三千五百萬元。儘管貨運需求於下半年有所改善，收益率仍下跌百分之五點六至港幣二點一九元。貨物及郵件運載率上升二點五個百分點至百分之六十四點三。我們在二零一四年上半年因應需求調整可載貨量，但下半年大部分時間均可維持接近正常的貨運航班服務。本年度可載貨量增加百分之十點四。油價於二零一四年第四季下降，使貨運業務的溢利率有所改善，惟其影響因錄得燃油對沖虧損而被局部抵銷。

營業總額



可運載量 — 貨物及郵件可用噸千米



二零一四年國泰航空及港龍航空貨運服務的可用噸千米數（「可用噸千米」）、運載率及收益率如下：

	可用噸千米 (百萬)			運載率 (%)			收益率
	2014	2013	變幅	2014	2013	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	15,630	14,162	+10.4%	64.3	61.8	+2.5個百分點	-5.6%

- 航空貨運市場的可載貨量過剩，對上半年的收費構成下調壓力，但由於香港及中國內地的出口貨運需求增加，下半年收費上調。前往北美的貨運需求尤其強勁，反映電子消費產品的出口情況。
- 上半年需求疲弱（尤其在首兩個月），我們因應需求調整可載貨量，按需要削減航班及作出臨時取消航班的安排。然而，其後需求增加，使下半年大部分時間均可維持接近正常的貨運航班服務。在旺季期間（十月至十二月中），公司加開定期及包機航班。
- 二零一四年的載貨噸數較二零一三年增加百分之十二，較可載貨量百分之十點四的增幅為高。
- 油價高企影響首三季貨運業務的溢利率，第四季因油價下降而受惠，惟其影響因錄得燃油對沖虧損而被局部抵銷。貨機的燃油效益改善，亦帶來裨益。
- 香港這個主要市場的出口貨運需求於二零一四年一月及二月非常疲弱，但於二零一四年三月開始有所改善，並於二零一四年七月及八月進一步增加，於二零一四年九月更轉為強勁。前往歐洲的貨運需求於全年大部分時間遜於預期。前往北美的貨運需求殷切，尤以下半年為甚。
- 中國內地貨運業務的營業額上升，我們的市場份額亦告增加。長江三角洲出口強勁，尤以下半年為甚。於二零一四年初期，新興生產重鎮（成都、重慶及鄭州）的出口貨運需求波動；於年內稍後時間，新型電子消費產品出口強勁。中國內地的貨運業務因運載郵件的數量增加而受惠。
- 亞洲區內的貨運活動對我們越趨重要。河內的製成品出口貨運於年內大部分時間需求殷切。因應柬埔寨發展為生產中心，我們於二零一四年十一月開辦每周兩班前往金邊的航班。
- 二零一四年，往來印度的貨運需求相對強勁，惟因印度盧比貶值而影響溢利率。達卡的出口貨運需求受政治動盪影響，出口需求於年內大部分時間疲弱。由於中東的航空公司帶來激烈競爭，往來中東的業務受到影響。我們於二零一五年三月開辦每周兩班前往加爾各答的航班。
- 往來西南太平洋區的貨運需求保持穩定。亞洲市場對入口新鮮貨品的需求及中國內地對入口奶粉的需求均甚殷切。運送凍肉前往中東的貨運業務表現強勁。
- 由於進口歐洲的貨運需求疲弱，加上市場內可載貨量過剩，因此前往歐洲的定期貨機班次由每周十一班減至九班。我們集中運載由歐洲出口的藥物及其他特別貨品，以改善收益率。我們在二零一四年十一月由巴黎及其他歐洲機場運載近二千噸薄酒萊葡萄酒出口，大部分運往日本。
- 於二零一四年六月停辦前往曼徹斯特的貨運服務，貨物以於二零一四年十二月開辦前往曼徹斯特的客機腹艙（及前往倫敦的客機腹艙）運載。
- 亞洲往北美的貨運服務自二零一四年三月開始需求殷切，尤以第四季為甚，當時每周經常營運逾四十班泛太平洋航班。由北美運載易變壞物品（水果及海鮮）及藥物往亞洲的貨運需求高企。美國西岸主要航運港口嚴重擠塞，以致有更多貨物轉以空運形式運送，因而令我們的業務受惠。

- 於二零一四年三月開辦每周兩班前往美國哥倫布的服務，並於二零一四年六月每周增至三班。瓜達拉哈拉的貨運服務於二零一四年三月增加墨西哥城航點，並於二零一四年十月增至每周五班。另外於二零一四年十月開辦每周兩班前往卡爾加里的航班，這是我們於加拿大的第三個貨運航點。
- 二零一四年前往北美的其他貨運航班增加班次。芝加哥航線於二零一四年四月由每周七班增至九班，並於二零一四年九月增至每周十一班。洛杉磯航線於二零一四年四月由每周六班增至十班。
- 我們於二零一三年同意向波音公司回售六架波音747-400F 型貨機，其中一架已於二零一四年十一月付運，其餘五架將於二零一六年底全部撤出機隊，其中兩架現已停用。我們現時運作十三架具燃油效益的波音747-8F 型貨機，還有一架訂於二零一六年接收。
- 二零一四年，位於香港國際機場的國泰航空貨運站首年全年運作，使我們的貨運業務更具效率。二零一四年處理的貨物共一百四十五萬噸。該貨運站處理由國泰航空、港龍航空、華民航空及另外四家航空公司運送的貨物。
- 我們投資於新貨機及新貨運站，並加強貨運網絡，足證我們對旗下貨運業務的長遠前景充滿信心，並確信香港未來將發展為國際航空貨運樞紐。

飛行常客獎勵計劃

馬可孖羅會

- 馬可孖羅會為國泰航空及港龍航空的飛行常客帶來各種尊貴的會員優惠。現時該會會員超過一百萬人。
- 馬可孖羅會會員為國泰航空及港龍航空帶來的收益佔總收益近四分之一，會員所乘搭的航班佔航班數目的六分之一。

亞洲萬里通

- 「亞洲萬里通」是亞洲主要的獎勵計劃，現有逾七百萬名會員及逾五百個夥伴，包括二十五家航空公司及逾三百家食肆，還有酒店及零售商舖。
- 二零一四年，「亞洲萬里通」會員兌換國泰航空及港龍航空機位的數量增加百分之十六。
- 馬可孖羅會會員同時為「亞洲萬里通」會員。
- 「亞洲萬里通」連續十年獲《商旅》雜誌（亞太版）選為「最佳飛行常客計劃」。

反壟斷訴訟

國泰航空仍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一百零一頁會計政策第20項作出撥備。





最佳服務團隊

國泰航空以最高水平培訓員工，不斷精益求精，積極為顧客提供超乎預期的卓越服務。

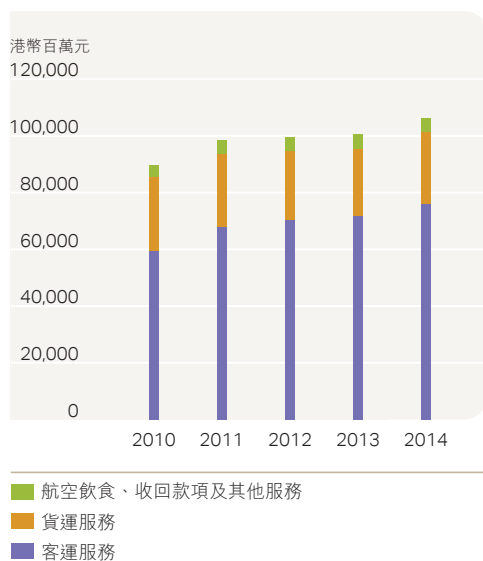


國泰航空集團二零一四年錄得應佔溢利港幣三十一億五千萬元，而二零一三年則錄得溢利港幣二十六億二千萬元。集團於二零一四年的業績增長主要於下半年出現。客運需求全年保持穩健，暑期及聖誕旺季期間需求更為強勁。然而，區內航線因競爭激烈而對收益率構成下調壓力。從夏季開始，貨運市場情況有所改善，令貨運業務受惠。油價在二零一四年第四季下降，令整體溢利受惠，惟其影響因錄得燃油對沖虧損而被局部抵銷。

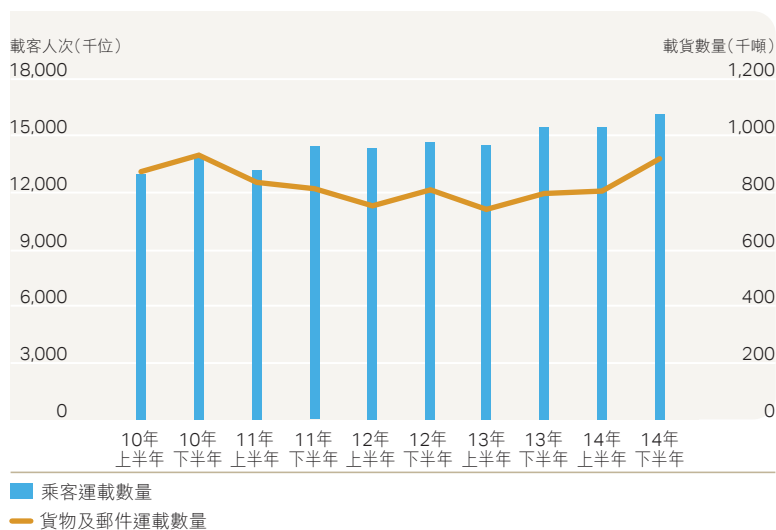
營業總額

	集團		國泰航空及港龍航空	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
客運服務	75,734	71,826	75,734	71,826
貨運服務	25,400	23,663	22,035	20,293
航空飲食、收回款項及其他服務	4,857	4,995	4,278	4,322
營業總額	105,991	100,484	102,047	96,441

營業總額



國泰航空及港龍航空：乘客及貨物運載數量

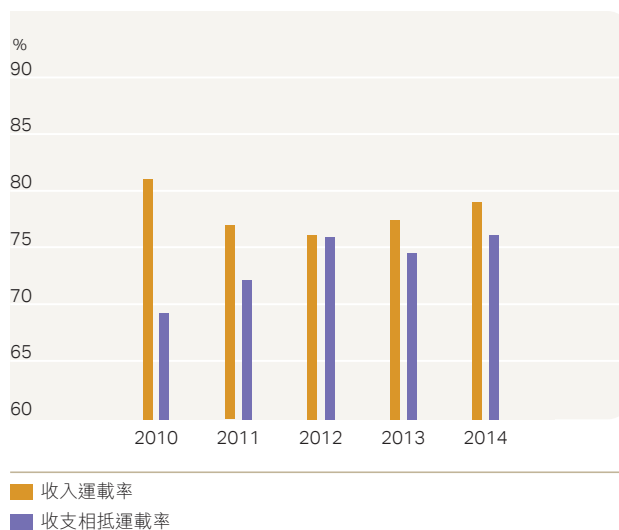


- 集團於二零一四年的營業總額較二零一三年增加百分之五點五。

國泰航空及港龍航空

- 客運服務營業額增加百分之五點四至港幣七百五十七億三千四百萬元。收入乘客運載人次增加百分之五點五至三千一百六十萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之七點四。
- 乘客運載率上升一點一個百分點至百分之八十三點三，而可用座位千米數則增加百分之五點九。
- 乘客收益率下降百分之一點八至港幣六十七點三仙。
- 頭等及商務客艙收益增加百分之七點八，而運載率則由百分之七十點六上升至百分之七十一點四。
- 特選經濟客艙及經濟客艙收益增加百分之四點四，而運載率則由百分之八十四點三上升至百分之八十五點五。
- 貨運服務營業額增加百分之八點六至港幣二百二十億三千五百萬元，可載貨量增加百分之十點四。
- 貨物運載率上升二點五個百分點。儘管下半年貨運需求有所改善，貨物收益率仍下跌百分之五點六至港幣二點一九元。
- 收入運載率上升一點六個百分點至百分之七十九點一，而收支相抵運載率則為百分之七十六點二。

國泰航空及港龍航空：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：

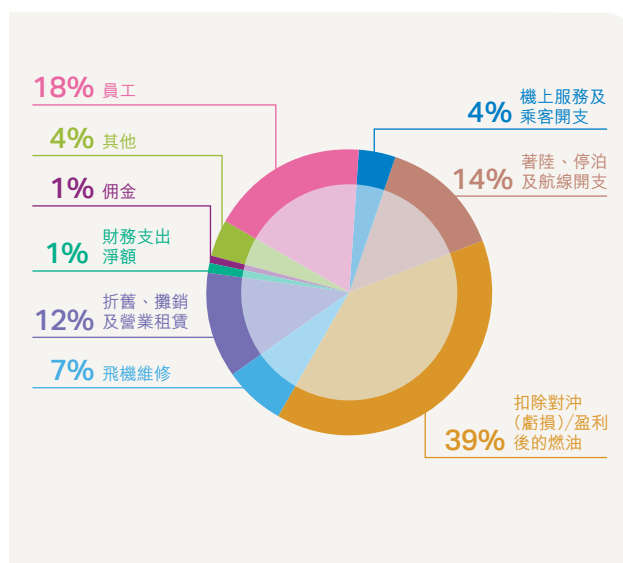
港幣百萬元	
假設乘客運載率增加一個百分點	906
假設貨物及郵件運載率增加一個百分點	343
假設乘客收益率增加港幣一仙	1,123
假設貨物及郵件收益率增加港幣一仙	100

營業開支

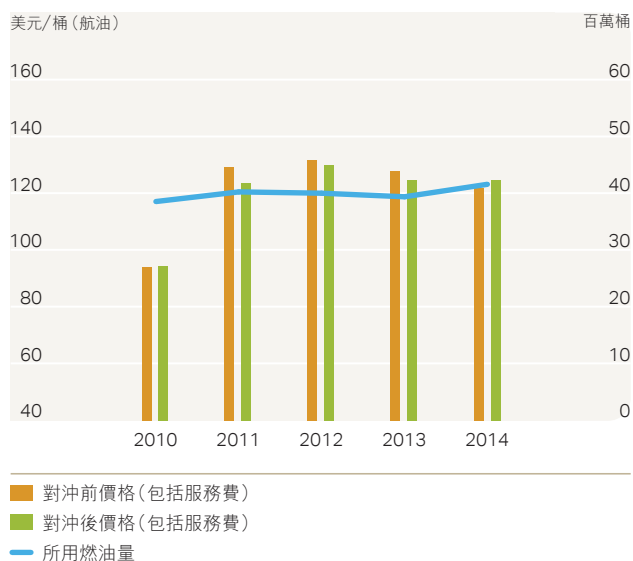
	集團			國泰航空及港龍航空		
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	變幅	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	變幅
員工	18,101	17,027	+6.3%	16,247	15,269	+6.4%
機上服務及乘客開支	4,438	4,138	+7.2%	4,438	4,138	+7.2%
著陸、停泊及航線開支	14,196	13,531	+4.9%	13,954	13,287	+5.0%
扣除對沖(虧損)/盈利後的燃油	40,299	38,132	+5.7%	39,473	37,264	+5.9%
飛機維修	7,077	7,542	-6.2%	6,766	7,207	-6.1%
飛機折舊及營業租賃	10,411	9,537	+9.2%	10,179	9,298	+9.5%
其他折舊、攤銷及營業租賃	2,116	1,926	+9.9%	1,490	1,354	+10.0%
佣金	799	775	+3.1%	799	775	+3.1%
其他	4,119	4,116	+0.1%	5,177	4,500	+15.0%
營業開支	101,556	96,724	+5.0%	98,523	93,092	+5.8%
財務支出淨額	1,158	1,019	+13.6%	1,115	974	+14.5%
營業開支總額	102,714	97,743	+5.1%	99,638	94,066	+5.9%

- 集團營業開支總額增加百分之五點一至港幣一千零二十七億一千四百萬元。
- 國泰航空及港龍航空合併計算的每可用噸千米成本(連燃油)由港幣三點五八元減至港幣三點五元。

營業開支總額



燃油價格及耗用量



國泰航空及港龍航空營業業績分析

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
航空公司除稅前溢利	2,409	2,375
稅項	(563)	(536)
航空公司除稅後溢利	1,846	1,839
應佔附屬及聯屬公司溢利	1,304	781
國泰航空股東應佔溢利	3,150	2,620

航空公司除稅前溢利變動分析如下：

	港幣百萬元
二零一三年航空公司除稅前溢利	2,375
營業總額增加 / (減少)	5,606 – 客運服務營業額增加，原因是運載率上升一點一個百分點及可載客量增加百分之五點九，惟因收益率下跌百分之一點八而被局部抵銷。 – 貨運服務營業額增加，原因是運載率上升二點五個百分點及可載貨量增加百分之十點四，惟因收益率下跌百分之五點六而被局部抵銷。
減少 / (增加)：	
– 扣除對沖 (虧損) / 盈利後的燃油	(2,209) – 燃油成本因耗油量增加百分之五點六而上升。平均飛機燃油價格下跌百分之四點七，跌幅被對沖虧損局部抵銷。
– 飛機維修	441 – 主要由於安排機齡較高的飛機退役使維修成本下降而減少。
– 折舊、攤銷及營業租賃	(1,017) – 主要由於空中巴士 A340-300 型飛機加速退役及增添新飛機而上升。
– 員工	(978) – 主要由於員工數目增加及工資調升而上升。
– 機上服務、著陸及停泊、佣金、財務支出淨額及其他	(1,809) – 由於若干營業開支及固定資產減值撥備增加而上升。
二零一四年航空公司除稅前溢利	2,409

燃油開支及對沖

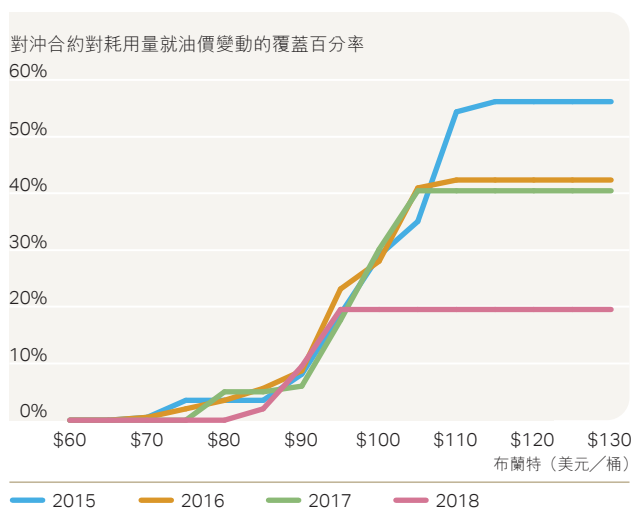
集團燃油成本的分項數字如下：

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
燃油成本總額	39,388	39,117
燃油對沖虧損 / (盈利)	911	(985)
燃油成本淨額	40,299	38,132

二零一四年的耗油量為四千一百七十萬桶（二零一三年：三千九百五十萬桶）。

於二零一四年十二月三十一日，集團的燃油對沖風險列於下圖：

最大燃油對沖風險



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。由於集團使用一組燃油衍生工具以達致所想的對沖持倉，對沖預期耗油量的百分比將視乎有關合約的性質和組合而改變，這些合約在油價到達某個範圍時會產生回報。上圖顯示在某些布蘭特結算價位時對沖交易所覆蓋的預期按年耗油量的預測最大百分比。

稅項

- 主要由於遞延稅項減少，稅項支出減少港幣七千六百萬元，為港幣五億九千九百萬元。

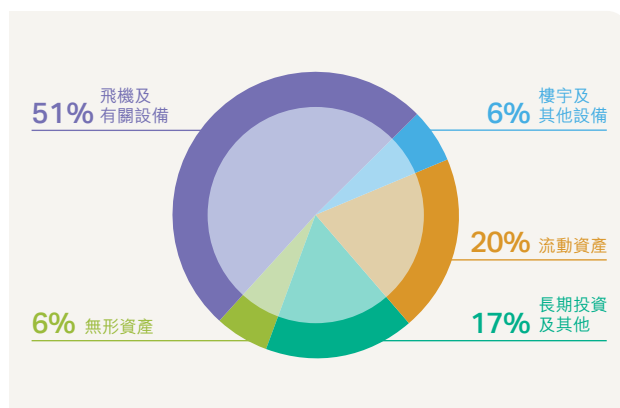
股息

- 本年度擬派股息港幣十四億一千六百萬元，股息倍數為二點二倍。
- 每股股息由港幣零點二二元增至港幣零點三六元。

資產

- 於二零一四年十二月三十一日的資產總值為港幣一千七百一十九億七千四百萬元。
- 年內固定資產增加港幣一百三十九億七千九百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣一百三十一億四千八百萬元、樓宇價值港幣四億八千萬元，以及其他設備價值港幣三億五千一百萬元。

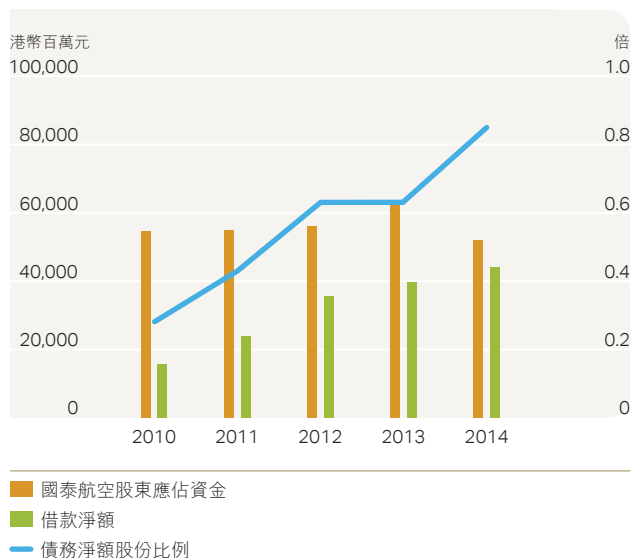
資產總值



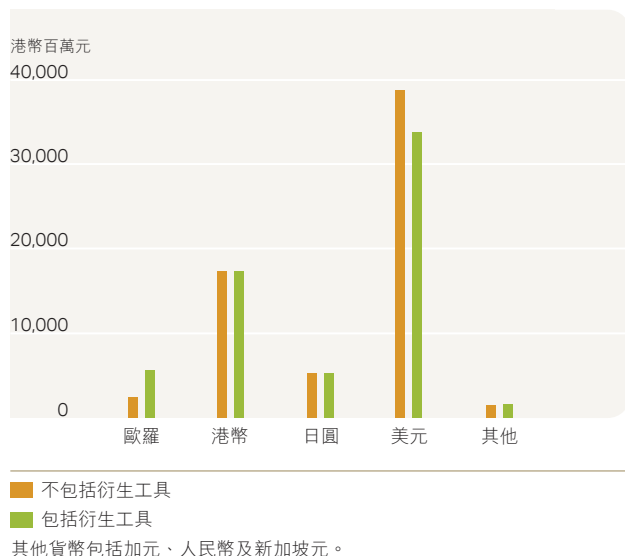
借款及資本

- 借款由二零一三年的港幣六百七十億五千二百萬元減少百分之二點九至二零一四年的港幣六百五十億九千六百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，並須於二零二六年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之五十五現為定息借款。
- 流動資金減少百分之二十三點九至港幣二百一十億九千八百萬元，其中百分之六十二點四以美元計算。
- 借款淨額增加百分之十一點九至港幣四百三十九億九千八百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之十七點八至港幣五百一十七億二千二百萬元，原因是於二零一四年在現金流量對沖儲備確認重大的未變現對沖虧損港幣一百二十四億六千八百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點六三倍增至零點八五倍。

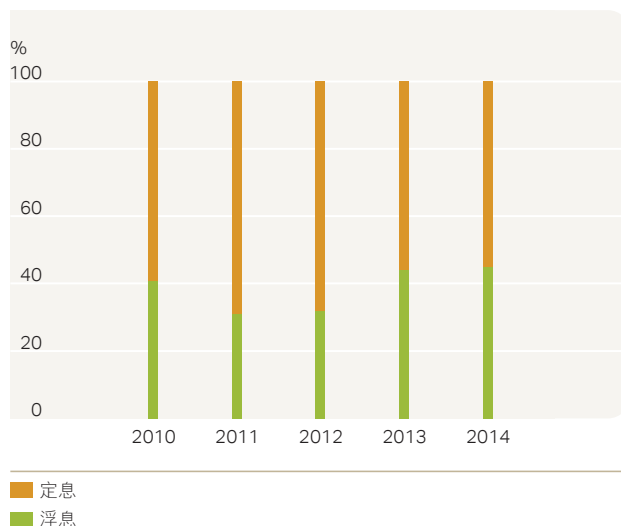
債務淨額及股本



包括衍生工具前後的借款額



借款額的利息安排比例





最佳業務支援

在提供超卓服務之餘，國泰航空不斷作出全方位的改進，務求以更完善、更高效的營運，為顧客和持份者創價增值。





CATHAY PACIFIC

AKE 80432 CX

AKE 80432

TARE 58 KG

常務董事

史樂山[#]，現年五十八歲，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及中國國際航空股份有限公司董事。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。

包偉霆[#]，現年五十五歲，自二零一零年七月起出任公司董事，現亦擔任港龍航空有限公司及香港華民航空有限公司董事。他於一九八二年加入太古集團，自一九八三年起先後於公司的香港、馬來西亞及加拿大辦事處工作。

朱國樑[#]，現年五十三歲，自二零一一年三月起出任公司董事。他於二零零八年九月獲委任為公司的航空服務董事，二零一一年三月獲委任為常務總裁，並於二零一四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及太古股份有限公司董事。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，現亦擔任港龍航空有限公司主席。

何杲[#]，現年五十三歲，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。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，現亦擔任香港華民航空有限公司主席及港龍航空有限公司董事。

馬天偉[#]，現年四十八歲，自二零一一年十一月起出任公司財務董事，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，現年五十一歲，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公司副主席。現為中國航空集團公司總經理及中國國際航空股份有限公司董事長。

郭鵬[#]，現年五十七歲，自二零一五年一月起出任公司董事，之前於一九九八年九月至二零零九年五月擔任公司董事，現亦擔任太古股份有限公司企業發展及財務董事，以及香港太古集團有限公司及太古地產有限公司董事。他於一九八六年加入太古集團。

樊澄^{*}，現年五十九歲，自二零零九年十一月起出任公司董事。現為中國國際航空股份有限公司董事及副總裁。

邵世昌[#]，現年六十歲，自二零零八年十月起出任公司董事，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司、港龍航空有限公司及中國國際航空股份有限公司董事。他於一九七八年加入公司，曾於公司的香港、荷蘭、新加坡及英國辦事處工作。他於二零零八年九月獲委任為企業發展董事，並於二零零八年十月一日至二零一零年六月三十日擔任公司的常務董事。

宋志勇，現年五十歲，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董事及總裁。

施銘倫[#]，現年四十一歲，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行政總裁、董事及股東，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^{##}，現年三十五歲，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。

趙曉航，現年五十三歲，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

利蘊蓮^{**}，現年六十一歲，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、Noble Group Limited、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。

蘇澤光^{*}，現年六十九歲，自二零零二年九月起出任公司董事。現為香港貿易發展局主席、瑞信大中華區高級顧問，以及友邦保險控股有限公司及華潤電力控股有限公司獨立非執行董事。他已獲委任為香港機場管理局主席，自二零一五年六月一日起生效。他將於二零一五年五月二十日股東周年大會舉行時退任本公司獨立非常務董事職務。

董建成⁺，現年七十二歲，自二零零二年九月起出任公司董事。現為東方海外（國際）有限公司主席及行政總裁，以及裕民航運股份有限公司獨立非執行董事。董先生曾擔任中銀香港（控股）有限公司、中國石油天然氣股份有限公司、星島新聞集團有限公司、永亨銀行有限公司及浙江滬杭甬高速公路股份有限公司（全為香港上市公司）獨立非執行董事。他將於二零一五年五月二十日股東周年大會舉行時退任本公司獨立非常務董事職務。

王冬勝^{*}，現年六十三歲，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，以及恒生銀行有限公司及交通銀行股份有限公司非執行董事。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。

行政要員

程鼎一，現年五十一歲，自二零一四年七月起出任營業及市務董事。他於一九八六年加入公司。

簡柏基，現年五十三歲，自二零零七年一月起出任工務董事。他於一九九二年加入公司。

詹善仁[#]，現年四十六歲，自二零一四年八月起出任航空服務董事。他於一九九一年加入太古集團。

賀銳智，現年五十九歲，自二零一零年八月起出任航務董事。他於一九八八年加入公司。

羅建昊，現年五十五歲，自二零一二年八月起出任訊息科技董事。他於二零一二年加入公司。

羅禮祺[#]，現年五十六歲，自二零一三年九月起出任人事董事。他於一九八零年加入太古集團。

唐偉邦，現年五十歲，自二零一四年八月起出任企業事務董事。他於一九八七年加入公司。

韋靖[#]，現年四十七歲，自二零一三年九月起出任貨運董事。他於一九九零年加入太古集團。

秘書

傅溢鴻[#]，現年五十一歲，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。

[#] 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二零一四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五十一頁至第一百零一頁。

業務

國泰航空有限公司（「公司」）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（「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九十六頁至第九十七頁。

財務報表

集團截至二零一四年十二月三十一日止年度的溢利及集團與公司於該日的財務狀況均載於第五十一頁至第一百零一頁的財務報表內。

股息

董事局已宣佈派發截至二零一四年十二月三十一日止年度第二次中期股息每股港幣零點二六元。連同於二零一四年十月六日派發的第一次中期股息每股港幣零點一元，全年分派的股息總額為每股港幣零點三六元，合共港幣十四億一千六百萬元。第二次中期股息將於二零一五年五月七日派發予於二零一五年四月十日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一五年四月八日（星期三）起除息。

暫停辦理股東登記

股東登記將於二零一五年四月十日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保享有中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一五年四月九日（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。

為方便處理於二零一五年五月二十日舉行的股東周年大會的委任代表書，股東登記將於二零一五年五月十五日至二零一五年五月二十日（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，須於二零一五年五月十四日（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。

儲備

集團及公司本年度的儲備變動分別刊載於第五十五頁的股東權益變動表及財務報表附註24。

會計政策

主要會計政策列於第九十八頁至第一百零一頁。

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一千二百萬元，以及提供折扣飛機票港幣八百萬元。

固定資產

固定資產的變動載於財務報表附註10，而飛機購置詳情則載於第十一頁。

銀行及其他借款

集團及公司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15及22。

股本

在回顧期內，集團並無購買、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。

於二零一四年十二月三十一日，已發行股份為3,933,844,572股（二零一三年十二月三十一日：3,933,844,572股）。年內並無股本變動。

資本承擔及或有事項

集團及公司於二零一四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30。

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一節中。

史樂山、包偉靈、朱國樑、郭鵬、何杲、馬天偉、邵世昌、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為太古的股東而存在此利益關係。白紀圖、何禮泰及喬浩華在其辭任日期（分別於二零一四年三月十四日、二零一五年一月一日及二零一五年一月一日生效）前，因為太古集團董事及僱員而存在此利益關係。

截至二零一四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29。

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，其總值約佔集團二零一四年度營業開支百分之三。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。

持續關連交易

截至二零一四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，其金額乃按公司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於期末支付，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。公司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二零一四年一月一日至二零一六年十二月三十一日，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本，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及二零一三年十一月十四日的有關公告。

截至二零一四年十二月三十一日止年度，公司根據香港太古集團服務協議須向香港太古集團支付服務費合共港幣八千一百萬元及按成本價償付的支出為港幣二億一千四百萬元。

(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。

截至二零一四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三十一億六千七百萬元；而港機集團應付予集團的費用則合共港幣一千三百萬元。

- (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，至二零一六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及二零一三年九月二十六日的有關公告。

截至二零一四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四億三千萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣二億二千四百萬元。

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「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有關交易的協議訂立；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。

關連交易

於二零一四年六月二十六日，國航、國泰航空中國貨運控股有限公司及朗星有限公司（「朗星」）（即中國國際貨運航空股份有限公司（「國貨航」）的現有股東）與國貨航訂立增資協議，據此：

- (a) 國航同意作出現金出資人民幣八億四千七百七十八萬零三百元及價值人民幣一億七千二百二十一萬九千七百元的實物出資，包括四架波音757型飛機連同飛機部件、一個輔助動力裝置及兩台備用引擎，以認購國貨航人民幣十億二千萬元的額外註冊資本；及

(b) 國泰航空中國貨運控股及朗星同意以現金方式分別認購國貨航人民幣五億元及人民幣四億八千萬元的額外註冊資本（「增資」）。

此外，國貨航的股東已按股權比例向國貨航提供人民幣二十億元的股東貸款，該股東貸款按上市規則第14A.65(3)條獲豁免有關申報、公告及獨立股東批准的規定，其中國泰航空中國貨運控股及朗星所提供的股東貸款合共人民幣九億八千萬元。

待完成上述(a)及(b)項的交易後，國貨航的註冊資本由人民幣三十二億三千五百二十九萬四千一百一十八元增至人民幣五十二億三千五百二十九萬四千一百一十八元。國航、國泰航空中國貨運控股及朗星於國貨航經擴大註冊資本的各自股權比例保持不變，分別為百分之五十一、百分之二十五及百分之二十四。

國泰航空中國貨運控股有限公司乃公司的全資附屬公司。由於國航為公司的主要股東，而國貨航為國航的附屬公司，根據上市規則，國航及國貨航為公司的關連人士。因此，增資構成上市規則下的關連交易，就此，公司已刊發二零一四年六月二十六日的有關公告。

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七及百分之三十九。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十五。

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本百分之五以上的股東於集團五大供應商中擁有權益。

董事

何杲及宋志勇於二零一四年三月十四日獲委任為董事。郭鵬及施維新獲委任為董事，於二零一五年一月一日生效。公司其他所有現任董事全年任職，其名單見於第三十二頁至第三十三頁。王昌順辭任董事局副主席及董事職務，於二零一四年一月二十七日生效。史樂山及蔡劍江分別獲選為主席及副主席，於二零一四年三月十四日生效。白紀圖辭任主席及董事職務，於二零一四年三月十四日生效。何禮泰及喬浩華辭任董事，於二零一五年一月一日生效。蘇澤光及董建成將於二零一五年五月二十日股東周年大會結束時退任董事。

公司已收到各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年度確認，公司仍確定所有獨立非常務董事的獨立性。

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、邵世昌及趙曉航今年退任，但因合乎資格，願候選連任。蘇澤光及董建成亦將於本年退任，但不擬候選連任。根據第91條規定，自上屆股東周年大會後獲委任為董事的郭鵬及施維新亦告退任，但因合乎資格，願候選連任。

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／重選按次續約三年。各董事均無與集團任何成員訂有或擬訂立任何並非於一年內期滿或不可由集團於一年內終止而毋須支付賠償金（但法定的賠償金除外）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；該等董事並無收取公司或其任何附屬公司的其他薪酬。

董事權益

於二零一四年十二月三十一日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，董事在國泰航空有限公司的股份中持有以下權益：

	持有身份	股數	佔已發行股本 百分率(%)
邵世昌	個人	1,000	0.00003

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

董事於競爭性業務的利益

按上市規則第8.10條規定，白紀圖、蔡劍江、樊澄、邵世昌、史樂山、宋志勇及王昌順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。

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二零一四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：

	股數	佔已發行 股本百分率(%)	權益類別(註)
1. 中國國際航空股份有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益(a)
2. 中國航空集團公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益(b)
3. 太古股份有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益(a)
4. 英國太古集團有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益(c)

註：於二零一四年十二月三十一日：

- (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) 由於太古集團擁有相當於約百分之四十八點八三已發行股本及約百分之六十點九一投票權的太古公司股份權益，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。

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，公司已發行股本總額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，二零一五年三月十八日

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。國泰航空相信這樣做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
- 檢討內部監控及風險管理的有效程度，包括公司在會計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是否足夠

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

行政總裁朱國樑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第三十二頁至第三十三頁，並登載於公司網站。

包偉靈、朱國樑、郭鵬、何杲、馬天偉、邵世昌及史樂山為太古集團的董事及／或僱員。施銘倫及施維新為太古集團股東、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，刊載於第三十七頁的「董事局報告」。

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，不斷提升其技術、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，載述於第三十二頁至第三十三頁的董事資料。

董事局程序

各董事委員會的運作程序與董事局相同。

二零一三年已定下二零一四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。

董事局於二零一四年內開會共五次。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四十二頁的列表。董事局會議的平均出席率為百分之八十二。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	二零一四年股東周年大會	培訓類別 (附註)
常務董事					
史樂山 — 主席 (於二零一四年三月十四日獲選)	5/5			✓	a
白紀圖 — 主席 (於二零一四年三月十三日退任)	2/2			不適用	a
包偉霆	5/5			✓	a
朱國樑	5/5			✓	a
何杲 (於二零一四年三月十四日獲委任)	3/3			✓	
馬天偉	5/5			✓	a
非常務董事					
蔡劍江	1/5			X	a
郭鵬 (於二零一五年一月一日獲委任)	不適用			不適用	不適用
樊澄	1/5	0/3		X	a
何禮泰 (於二零一四年十二月三十一日辭任)	5/5		2/2	✓	a
喬浩華 (於二零一四年十二月三十一日辭任)	5/5			✓	a
邵世昌	5/5			✓	a
宋志勇 (於二零一四年三月十四日獲委任)	1/3			X	
施銘倫	5/5			✓	a
施維新 (於二零一五年一月一日獲委任)	不適用			不適用	不適用
王昌順 (於二零一四年一月二十六日辭任)	1/1			不適用	a
趙曉航	3/5			X	a
獨立非常務董事					
利蘊蓮	5/5	3/3	2/2	✓	a
蘇澤光	5/5	3/3		✓	a
董建成	4/5		2/2	✓	a
王冬勝	3/5	0/3		X	a
平均出席率	82%	50%	100%	71%	

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，經於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

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，由行政總裁負責。行政總裁的權限，特別對於他們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，他們已獲得清晰的指引及指示。

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。

於二零一四年十二月三十一日，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第三十八頁。

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。

執行委員會

執行委員會由行政總裁擔任主席，成員包括三名常務董事（包偉靈、何杲及馬天偉），以及五名非常務董事（蔡劍江、樊澄、郭鵬、宋志勇及趙曉航）。委員會按月召開會議，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。委員會由行政總裁擔任主席，成員包括三名常務董事（包偉靈、何杲及馬天偉）以及全部八名行政要員（程鼎一、簡柏基、詹善仁、賀銳智機長、羅建昊、羅禮祺、唐偉邦及韋靖）。

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，成員包括三名常務董事（包偉靈、何杲及馬天偉）、三名非常務董事（樊澄、郭鵬及趙曉航）、財務服務總經理（韋瀚哲）、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呈呈。

薪酬委員會

有關董事及行政人員的薪酬詳情，列述於財務報表附註27。

薪酬委員會的成員包括三名非常務董事（利蘊蓮、何禮泰及董建成）。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。二零一四年全體成員均全年任職。施維新於二零一五年一月一日接替何禮泰出任薪酬委員會成員。

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，釐定個別常務董事及個別高級管理人員的薪酬待遇（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（包括常務董事及行政人員）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、公積金、度假旅費及教育津貼，並在服務滿三年後，發放與太古公司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或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、進取及優質的高級管理班子。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。

薪酬委員會於二零一四年十一月的會議上審核給予常務董事及行政人員的薪酬架構及水平。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，公司常務董事及行政人員的薪酬（於財務報表附註27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：

	2014 港幣	2015 港幣
董事酬金	575,000	575,000
審核委員會主席酬金	260,000	260,000
審核委員會成員酬金	180,000	180,000
薪酬委員會主席酬金	80,000	80,000
薪酬委員會成員酬金	58,000	58,000

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

內部監控

董事局承認有責任設立、維持及檢討集團內部監控制度的有效程度，以確保股東的投資及公司的資產得到保障。如第四十六頁及第四十七頁所述，此責任主要由審核委員會代董事局履行。

健全的內部監控制度，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，因此內部監控的目的在於協助管理及控制風險，而非消除風險。因此，內部監控只能對防止出現錯誤陳述或虧損作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。

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，評估本身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四十七頁及第四十八頁。

審核委員會

審核委員會的成員包括四名非常務董事（蘇澤光、樊澄、利蘊蓮及王冬勝），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，其中蘇澤光擔任委員會主席。所有成員於二零一四年全年任職。

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。

審核委員會於二零一四年間共開會三次。財務董事、集團內部審核經理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。

委員會於二零一四年間的工作，包括檢討下列事宜：

- 有關集團業績表現的正式公告（包括二零一三年報告書及二零一四年中期報告及公告）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
- 集團的內部監控及風險管理制度

- 集團的風險管理程序
- 通過二零一五年度內部審核計劃，及檢討二零一四年度計劃進度
- 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，詳情載述於第四十八頁
- 公司對《企業管治守則》的遵守

委員會已在二零一五年審核二零一四年度的財務報表，並向董事局建議通過。

評估內部監控的有效程度

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：

- 管理層監察風險及內部監控制度的工作範疇及質素、內部審核部的工作，以及財務董事所提供的保證
- 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
- 內部審核部匯報的重大風險
- 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，董事局確定集團的內部監控制度足夠並有效，且全年及直至本報告書日期止，均有遵守《企業管治守則》的內部監控條文。

開支控制委員會

開支控制委員會按月召開會議，以評估及審批資本開支。委員會由一名常務董事（何果）擔任主席，成員包括其他兩名常務董事（包偉霆及馬天偉）。

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

內部審核部負責對內部監控制度是否足夠及其成效進行獨立審核。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特發的審核工作。集團內部審核經理可直接聯絡審核委員會。審核報告須送交常務總裁、財務董事、外聘核數師及被審核部門的相關管理層。主要審核結果摘要須每季呈報董事局，並由審核委員會審閱。為評估內部監控制度的成效，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。審核委員會在一次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。

二零一四年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣二千八百萬元，包括港幣一千五百萬元的審核服務費用、港幣一千萬元的稅務顧問服務費用及港幣三百萬元的其他專業服務費用。

航空安全審核委員會

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。委員會須審核艙務安全審核委員會、停機坪營運安全委員會及強制性工程事故報告會議的工作。委員會由企業安全及保安總經理擔任主席，成員包括各營運部門的董事及高級管理人員以及從事地勤服務的香港機場地勤服務和從事飛機維修的港機的高級管理人員。

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。

與股東溝通的主要渠道：

- 財務董事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，財務董事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年度報告書的「公司及股東資料」。

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二零一四年五月十四日舉行。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四十二頁的列表。

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二零一三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

與股東有關的二零一五年主要日期載於本報告書第一百零八頁。

年內公司章程並無作出任何修訂。



致國泰航空有限公司股東
(於香港註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核列載於第五十一頁至第一百零一頁國泰航空有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其附屬公司(統稱「貴集團」)的綜合財務報表,此綜合財務報表包括於二零一四年十二月三十一日的綜合財務狀況表和貴公司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,以及主要會計政策概要及其他附註解釋。

董事就綜合財務報表須承擔的責任

貴公司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》編製及真實而公允地列報該等綜合財務報表,並負責董事認為編製綜合財務報表所必需的有關內部監控,以確保有關綜合財務報表不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審核對該等綜合財務報表作出意見。我們是按照新的香港《公司條例》(第622章)附表11第80條的規定,僅向整體股東報告。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。

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港核數準則》進行審核。這些準則要求我們遵守道德規範,並規劃及執行審核,以合理確定此等綜合財務報表是否不存有任何重大錯誤陳述。

審核涉及執行情序以獲取有關綜合財務報表所載金額及披露資料的審核憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷,包括評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存有重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時,核數師考慮與該公司編製真實而公允的綜合財務報表相關的內部監控,以設計適當的審核程序,但並非為對公司的內部監控的效能發表意見。審核亦包括評價董事所採用的會計政策的合適性及所作出的會計估計的合理性,以及評價綜合財務報表的整體列報方式。

我們相信,我們所獲得的審核憑證是充足和適當地為我們的審核意見提供基礎。

意見

我們認為,該等綜合財務報表已根據《香港財務報告準則》真實而公允地反映貴公司和貴集團於二零一四年十二月三十一日的事務狀況及貴集團截至該日止年度的溢利及現金流量,並已按照香港《公司條例》妥為編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環遮打道十號太子大廈八樓

二零一五年三月十八日

綜合損益及其他全面收益表

截至二零一四年十二月三十一日止年度

51

	附註	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 美元百萬元	2013 美元百萬元
營業額					
客運服務		75,734	71,826	9,709	9,208
貨運服務		25,400	23,663	3,256	3,034
航空飲食、收回款項及其他服務		4,857	4,995	623	640
營業總額	1	105,991	100,484	13,588	12,882
開支					
員工		(18,101)	(17,027)	(2,321)	(2,183)
機上服務及乘客開支		(4,438)	(4,138)	(569)	(530)
著陸、停泊及航線開支		(14,196)	(13,531)	(1,820)	(1,735)
扣除對沖(虧損)/盈利後的燃油		(40,299)	(38,132)	(5,167)	(4,889)
飛機維修		(7,077)	(7,542)	(907)	(967)
飛機折舊及營業租賃		(10,411)	(9,537)	(1,335)	(1,223)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(2,116)	(1,926)	(271)	(247)
佣金		(799)	(775)	(102)	(99)
其他		(4,119)	(4,116)	(528)	(527)
營業開支		(101,556)	(96,724)	(13,020)	(12,400)
營業溢利	3	4,435	3,760	568	482
財務支出		(1,460)	(1,370)	(187)	(175)
財務收入		302	351	39	45
財務支出淨額	4	(1,158)	(1,019)	(148)	(130)
應佔聯屬公司溢利	13	772	838	99	107
除稅前溢利		4,049	3,579	519	459
稅項	5	(599)	(675)	(77)	(87)
本年度溢利		3,450	2,904	442	372
非控股權益		(300)	(284)	(38)	(36)
國泰航空股東應佔溢利	6	3,150	2,620	404	336
本年度溢利		3,450	2,904	442	372
其他全面收益					
不會重新歸類至損益的項目：					
界定福利計劃		(316)	997	(40)	128
其後可能重新歸類至損益的項目：					
現金流量對沖		(12,468)	3,170	(1,598)	406
可供出售財務資產的價值重估		67	53	9	7
應佔聯屬公司其他全面收益		(52)	89	(7)	11
海外業務換算產生的滙兌差額		(527)	491	(68)	63
本年度除稅後其他全面收益	7	(13,296)	4,800	(1,704)	615
本年度全面收益總額		(9,846)	7,704	(1,262)	987
應佔全面收益總額					
國泰航空股東		(10,144)	7,418	(1,300)	951
非控股權益		298	286	38	36
		(9,846)	7,704	(1,262)	987
每股盈利(基本及攤薄)	8	80.1仙	66.6仙	10.3仙	8.5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。

第五十六頁至第九十七頁的附註及第九十八頁至第一百零一頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

二零一四年十二月三十一日結算

	附註	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 美元百萬元	2013 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
固定資產	10	98,471	94,935	12,624	12,171
無形資產	11	10,318	9,802	1,323	1,257
於聯屬公司的投資	13	22,918	20,314	2,938	2,604
其他長期應收款項及投資	14	6,372	7,135	817	915
遞延稅項資產	18	428	204	55	26
		138,507	132,390	17,757	16,973
長期負債		(55,814)	(57,460)	(7,156)	(7,366)
相關已抵押存款		499	626	64	80
長期負債淨額	15	(55,315)	(56,834)	(7,092)	(7,286)
其他長期應付款項	16	(9,354)	(1,318)	(1,199)	(169)
遞延稅項負債	18	(9,691)	(9,633)	(1,242)	(1,235)
		(74,360)	(67,785)	(9,533)	(8,690)
非流動資產淨值		64,147	64,605	8,224	8,283
流動資產及負債					
存貨		1,589	1,511	204	194
貿易、其他應收款項及其他資產	19	10,591	9,827	1,358	1,260
待出售資產	20	189	111	24	14
流動資金	21	21,098	27,736	2,705	3,556
		33,467	39,185	4,291	5,024
長期負債的流動部分		(10,002)	(11,179)	(1,282)	(1,433)
相關已抵押存款		221	961	28	123
長期負債的流動部分淨額	15	(9,781)	(10,218)	(1,254)	(1,310)
貿易及其他應付款項	22	(23,543)	(18,206)	(3,018)	(2,334)
未獲運輸收益		(12,238)	(11,237)	(1,569)	(1,441)
稅項		(199)	(1,116)	(26)	(143)
		(45,761)	(40,777)	(5,867)	(5,228)
流動負債淨額		(12,294)	(1,592)	(1,576)	(204)
資產總值減流動負債		126,213	130,798	16,181	16,769
資產淨值		51,853	63,013	6,648	8,079
資本及儲備					
股本：面值	23	—	787	—	101
其他法定資本儲備	24	—	16,319	—	2,092
股本及其他法定資本儲備		17,106	17,106	2,193	2,193
其他儲備	24	34,616	45,782	4,438	5,870
國泰航空股東應佔資金		51,722	62,888	6,631	8,063
非控股權益		131	125	17	16
股東權益總額		51,853	63,013	6,648	8,079

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。

第五十六頁至第九十七頁的附註及第九十八頁至第一百零一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，二零一五年三月十八日

董事

蘇澤光

公司財務狀況表

二零一四年十二月三十一日結算

53

	附註	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 美元百萬元	2013 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
固定資產	10	77,208	73,909	9,899	9,475
無形資產	11	2,631	2,115	337	271
於附屬公司的投資	12	36,436	35,020	4,671	4,490
於聯屬公司的投資	13	10,726	10,557	1,375	1,353
其他長期應收款項及投資	14	4,655	5,395	597	692
		131,656	126,996	16,879	16,281
長期負債		(53,474)	(54,500)	(6,856)	(6,987)
相關已抵押存款		499	477	64	61
長期負債淨額	15	(52,975)	(54,023)	(6,792)	(6,926)
其他長期應付款項	16	(9,059)	(1,094)	(1,162)	(140)
遞延稅項負債	18	(8,498)	(8,479)	(1,089)	(1,087)
		(70,532)	(63,596)	(9,043)	(8,153)
非流動資產淨值		61,124	63,400	7,836	8,128
流動資產及負債					
存貨		1,379	1,320	177	169
貿易、其他應收款項及其他資產	19	9,599	8,421	1,230	1,080
待出售資產	20	189	111	24	14
流動資金	21	11,357	17,272	1,456	2,215
		22,524	27,124	2,887	3,478
長期負債的流動部分		(9,089)	(13,053)	(1,165)	(1,673)
相關已抵押存款		21	395	3	50
長期負債的流動部分淨額	15	(9,068)	(12,658)	(1,162)	(1,623)
貿易及其他應付款項	22	(20,156)	(14,577)	(2,584)	(1,869)
未獲運輸收益		(11,577)	(10,602)	(1,484)	(1,359)
稅項		(160)	(748)	(21)	(96)
		(40,961)	(38,585)	(5,251)	(4,947)
流動負債淨額		(18,437)	(11,461)	(2,364)	(1,469)
資產總值減流動負債		113,219	115,535	14,515	14,812
資產淨值		42,687	51,939	5,472	6,659
資本及儲備					
股本：面值	23	—	787	—	101
其他法定資本儲備	24	—	16,319	—	2,092
股本及其他法定資本儲備		17,106	17,106	2,193	2,193
其他儲備	24	25,581	34,833	3,279	4,466
股東權益總額		42,687	51,939	5,472	6,659

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。

第五十六頁至第九十七頁的附註及第九十八頁至第一百零一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，二零一五年三月十八日

董事
蘇澤光

綜合現金流量表

截至二零一四年十二月三十一日止年度

	附註	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 美元百萬元	2013 美元百萬元
營業業務					
業務帶來的現金	25	12,274	14,163	1,574	1,815
已收利息		198	178	25	23
已付利息淨額		(792)	(774)	(101)	(99)
已付稅項		(1,395)	(891)	(179)	(114)
來自營業業務的現金流入淨額		10,285	12,676	1,319	1,625
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		4,540	(3,947)	582	(506)
報銷／出售固定資產所得款項		1,864	2,030	239	260
出售待出售資產所得款項		97	882	12	113
其他長期應收款項及投資(增加)／減少淨額		(52)	62	(6)	8
固定及無形資產支出		(14,818)	(20,534)	(1,900)	(2,633)
已收聯屬公司股息		221	273	28	35
購入一家聯屬公司股份		(1,240)	(636)	(159)	(81)
予聯屬公司借款		(1,377)	—	(176)	—
投資業務的現金流出淨額		(10,765)	(21,870)	(1,380)	(2,804)
融資業務					
新融資		10,006	16,348	1,283	2,096
融資安排的現金利益淨額		1,195	1,474	153	189
償還借款及籌資租賃責任		(11,309)	(8,193)	(1,450)	(1,050)
存放抵押存款		(42)	(39)	(5)	(5)
已派股息－國泰航空股東		(1,022)	(551)	(131)	(71)
－非控股權益		(292)	(278)	(38)	(36)
融資業務的現金(流出)／流入淨額		(1,464)	8,761	(188)	1,123
現金及視同庫存現金減少		(1,944)	(433)	(249)	(56)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		12,359	12,798	1,584	1,641
滙兌差額的影響		(204)	(6)	(26)	(1)
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	26	10,211	12,359	1,309	1,584

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。

第五十六頁至第九十七頁的附註及第九十八頁至第一百零一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

截至二零一四年十二月三十一日止年度

55

國泰航空股東應佔部分

	股本 港幣百萬元	股份溢價 港幣百萬元	資本 贖回儲備 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	投資重估 儲備 港幣百萬元	現金流量 對沖儲備 港幣百萬元	資本 儲備及其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元	非控股 權益 港幣百萬元	股東權益 總額 港幣百萬元
二零一四年一月一日的結餘	787	16,295	24	40,342	984	2,340	2,116	62,888	125	63,013
本年度溢利	-	-	-	3,150	-	-	-	3,150	300	3,450
其他全面收益	-	-	-	(314)	67	(12,468)	(579)	(13,294)	(2)	(13,296)
本年度全面收益總額	-	-	-	2,836	67	(12,468)	(579)	(10,144)	298	(9,846)
二零一三年第二次中期股息	-	-	-	(629)	-	-	-	(629)	-	(629)
二零一四年第一次中期股息	-	-	-	(393)	-	-	-	(393)	-	(393)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(292)	(292)
調撥(附註23)	16,319	(16,295)	(24)	-	-	-	-	-	-	-
	16,319	(16,295)	(24)	1,814	67	(12,468)	(579)	(11,166)	6	(11,160)
二零一四年十二月三十一日 的結餘	17,106	-	-	42,156	1,051	(10,128)	1,537	51,722	131	51,853
二零一三年一月一日的結餘	787	16,295	24	37,278	931	(830)	1,536	56,021	117	56,138
該年度溢利	-	-	-	2,620	-	-	-	2,620	284	2,904
其他全面收益	-	-	-	995	53	3,170	580	4,798	2	4,800
該年度全面收益總額	-	-	-	3,615	53	3,170	580	7,418	286	7,704
二零一二年中期股息	-	-	-	(315)	-	-	-	(315)	-	(315)
二零一三年第一次中期股息	-	-	-	(236)	-	-	-	(236)	-	(236)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(278)	(278)
	-	-	-	3,064	53	3,170	580	6,867	8	6,875
二零一三年十二月三十一日 的結餘	787	16,295	24	40,342	984	2,340	2,116	62,888	125	63,013

第五十六頁至第九十七頁的附註及第九十八頁至第一百零一頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

1. 營業總額

營業總額包括向第三者提供的運輸服務、航空飲食、收回款項及其他服務的收益及附加費。

2. 分部資料

(a) 分部業績

	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
溢利或虧損								
銷售予外界客戶	104,869	99,284	1,122	1,200			105,991	100,484
分部之間的銷售	8	8	3,111	2,206			3,119	2,214
分部收益	104,877	99,292	4,233	3,406			109,110	102,698
分部業績	4,422	4,214	13	(454)			4,435	3,760
財務支出淨額	(1,148)	(1,008)	(10)	(11)			(1,158)	(1,019)
	3,274	3,206	3	(465)			3,277	2,741
應佔聯屬公司溢利					772	838	772	838
除稅前溢利							4,049	3,579
稅項	(600)	(681)	1	6			(599)	(675)
本年度溢利							3,450	2,904
其他分部資料								
折舊及攤銷	7,919	6,948	420	404			8,339	7,352
購買固定及無形資產	14,348	19,751	470	783			14,818	20,534

集團兩個可呈報的分部是按業務性質分類。航空業務分部包括集團的客運及貨運業務，非航空業務分部主要包括航空飲食、地勤、停機坪服務及貨運站業務。未分配分部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。

2. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
按銷售來源計算的營業總額：		
北亞		
– 香港及中國內地	51,526	48,293
– 日本、韓國及台灣	10,932	11,145
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	4,686	4,775
西南太平洋及南非	7,043	6,455
東南亞	8,486	7,970
歐洲	9,096	8,791
北美	14,222	13,055
	105,991	100,484

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡包括印度次大陸、馬爾代夫、中東、巴基斯坦、斯里蘭卡及孟加拉。西南太平洋及南非包括澳洲、新西蘭及非洲南部。東南亞包括新加坡、印尼、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南及柬埔寨。歐洲包括歐洲大陸、英國、斯堪的納維亞、俄羅斯、波羅的海諸國及土耳其。北美包括美國、加拿大及拉丁美洲。

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。

3. 營業溢利

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
下列各費用 / (收益) 已包括在營業溢利中：		
固定資產折舊		
– 租賃	2,442	2,525
– 擁有	5,574	4,617
無形資產攤銷	323	210
營業租賃租金		
– 土地及樓宇	979	938
– 飛機及有關設備	3,167	3,139
– 其他	42	34
固定資產減值撥備	599	210
待出售資產減值撥備	14	13
出售固定資產盈利淨額	(215)	(213)
視作出售一家聯屬公司的盈利	–	(24)
已支出的存貨成本	2,007	2,152
滙兌差額淨額	316	171
核數師酬金	15	16
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債虧損淨額	89	5
非上市投資股息收入	(15)	(26)
上市投資股息收入	(5)	(5)

4. 財務支出淨額

	2014 港幣百萬元	2013 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	664	659
– 有關抵押存款、票據及零息債券的利息收入	(37)	(96)
	627	563
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	139	231
– 毋須於五年內全部清還	230	96
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	107	96
– 毋須於五年內全部清還	16	24
– 其他長期應收款項	(24)	(26)
	1,095	984
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	(57)	(53)
– 銀行存款及其他	(175)	(152)
	(232)	(205)
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	(40)	29
– 衍生金融工具虧損	335	211
	295	240
	1,158	1,019

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八千九百萬元（二零一三年：盈利淨額港幣三千四百萬元）。

5. 稅項

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	181	182
– 海外稅	177	182
– 歷年撥備不足／（超額）	20	(36)
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉（附註18）	221	347
	599	675

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（二零一三年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。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30(d)）。

5. 稅項 (續)

稅項支出與按適用稅率和除稅前溢利所計算的金額間的差異可分析如下：

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
除稅前綜合溢利	4,049	3,579
按香港利得稅率百分之十六點五（二零一三年：百分之十六點五）計算的稅額	(668)	(591)
不可扣稅的支出	(122)	(287)
歷年稅項撥備（不足）／超額	(20)	36
其他國家實施不同稅率的影響	157	216
未確認稅項虧損	(57)	(80)
毋須課稅的收入	111	31
稅項支出	(599)	(675)

有關遞延稅項的詳細資料載於財務報表附註18。

6. 國泰航空股東應佔溢利

在國泰航空股東應佔溢利中，港幣四十五億八千六百萬元（二零一三年：港幣三十七億一千九百萬元）的溢利已計入公司財務報表內。

7. 其他全面收益

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
界定福利計劃		
– 於年內確認的重新計量	(356)	1,119
– 遞延稅項（附註18）	40	(122)
現金流量對沖		
– 於年內確認	(14,385)	4,147
– 轉撥至損益（附註24）	427	(664)
– 轉撥至無形資產（附註11）	–	66
– 已確認遞延稅項（附註18）	1,490	(379)
可供出售財務資產的價值重估		
– 於年內確認	67	53
應佔聯屬公司其他全面收益		
– 於年內確認	(52)	78
– 重新歸類至損益	–	11
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於年內確認	(525)	525
– 重新歸類至損益	(2)	(34)
本年度其他全面收益	(13,296)	4,800

8. 每股盈利（基本及攤薄）

每股盈利是以國泰航空股東應佔溢利港幣三十一億五千萬元（二零一三年：港幣二十六億二千萬元）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（二零一三年：三十九億三千四百萬股）。

9. 股息

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
於二零一四年十月六日派發的第一次中期股息每股港幣零點一元 （二零一三年：第一次中期股息每股港幣零點零六元）	393	236
於二零一五年三月十八日建議派發第二次中期股息每股港幣零點二六元 （二零一三年：第二次中期股息每股港幣零點一六元）	1,023	629
	1,416	865

由於在結算日仍未宣佈派發第二次中期股息，因此並未記入二零一四年的賬目。二零一四年的實際應付數額將記入截至二零一五年十二月三十一日止年度保留溢利的分派款。

10. 固定資產

	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							
二零一四年一月一日的結餘	80,124	58,056	3,852	478	11,431	298	154,239
滙兌差額	(1)	-	3	-	-	-	2
增購	13,148	-	351	-	318	162	13,979
出售	(7,252)	-	(124)	-	(2)	-	(7,378)
重新歸類為待出售資產	(3,888)	-	-	-	-	-	(3,888)
調撥	6,159	(6,159)	-	-	-	-	-
二零一四年十二月三十一日的結餘	88,290	51,897	4,082	478	11,747	460	156,954
二零一三年一月一日的結餘	70,743	56,592	3,613	478	5,513	5,432	142,371
滙兌差額	(6)	-	-	-	-	3	(3)
增購	14,011	4,836	384	-	467	305	20,003
出售	(6,962)	-	(136)	-	-	-	(7,098)
重新歸類為待出售資產	(1,034)	-	-	-	-	-	(1,034)
調撥	3,372	(3,372)	(9)	-	5,451	(5,442)	-
二零一三年十二月三十一日的結餘	80,124	58,056	3,852	478	11,431	298	154,239
累積折舊及減值							
二零一四年一月一日的結餘	38,494	14,897	2,475	399	3,039	-	59,304
滙兌差額	-	-	2	-	-	-	2
本年度折舊	4,816	2,429	284	13	474	-	8,016
出售	(5,614)	-	(123)	-	(2)	-	(5,739)
減值	428	171	-	-	-	-	599
重新歸類為待出售資產	(3,699)	-	-	-	-	-	(3,699)
調撥	3,992	(3,992)	-	-	-	-	-
二零一四年十二月三十一日的結餘	38,417	13,505	2,638	412	3,511	-	58,483
二零一三年一月一日的結餘	37,878	14,911	2,334	383	2,587	-	58,093
該年度折舊	3,891	2,509	274	16	452	-	7,142
出售	(5,085)	-	(133)	-	-	-	(5,218)
減值	210	-	-	-	-	-	210
重新歸類為待出售資產	(923)	-	-	-	-	-	(923)
調撥	2,523	(2,523)	-	-	-	-	-
二零一三年十二月三十一日的結餘	38,494	14,897	2,475	399	3,039	-	59,304
賬面淨值							
二零一四年十二月三十一日的結餘	49,873	38,392	1,444	66	8,236	460	98,471
二零一三年十二月三十一日的結餘	41,630	43,159	1,377	79	8,392	298	94,935

10. 固定資產 (續)

	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	
公司						
成本						
二零一四年一月一日的結餘	51,790	68,341	1,520	478	1,084	123,213
增購	3,088	8,837	176	—	117	12,218
出售	(8,944)	—	(76)	—	—	(9,020)
重新歸類為待出售資產	(3,888)	—	—	—	—	(3,888)
調撥	5,253	(5,253)	—	—	—	—
二零一四年十二月三十一日的結餘	47,299	71,925	1,620	478	1,201	122,523
二零一三年一月一日的結餘	51,083	59,315	1,533	478	828	113,237
增購	2,987	13,554	71	—	256	16,868
出售	(5,774)	—	(84)	—	—	(5,858)
重新歸類為待出售資產	(1,034)	—	—	—	—	(1,034)
調撥	4,528	(4,528)	—	—	—	—
二零一三年十二月三十一日的結餘	51,790	68,341	1,520	478	1,084	123,213
累積折舊及減值						
二零一四年一月一日的結餘	32,963	14,719	935	399	288	49,304
本年度折舊	3,358	3,136	152	13	92	6,751
減值	428	171	—	—	—	599
出售	(7,564)	—	(76)	—	—	(7,640)
重新歸類為待出售資產	(3,699)	—	—	—	—	(3,699)
調撥	3,534	(3,534)	—	—	—	—
二零一四年十二月三十一日的結餘	29,020	14,492	1,011	412	380	45,315
二零一三年一月一日的結餘	33,057	14,461	883	383	218	49,002
該年度折舊	3,112	2,781	134	16	70	6,113
出售	(5,016)	—	(82)	—	—	(5,098)
減值	210	—	—	—	—	210
重新歸類為待出售資產	(923)	—	—	—	—	(923)
調撥	2,523	(2,523)	—	—	—	—
二零一三年十二月三十一日的結餘	32,963	14,719	935	399	288	49,304
賬面淨值						
二零一四年十二月三十一日的結餘	18,279	57,433	609	66	821	77,208
二零一三年十二月三十一日的結餘	18,827	53,622	585	79	796	73,909

(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十一年不等。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。

10. 固定資產 (續)

(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。於二零一四年十二月三十一日，十三架空中巴士 A330-300 型飛機（二零一三年：十五架）、一架波音 747-400 型飛機（二零一三年：一架）、一架波音 747-400BCF 型貨機（二零一三年：一架）、二十三架波音 777-300ER 型飛機（二零一三年：十九架）、十架空中巴士 A320-200 型飛機（二零一三年：十架）、六架空中巴士 A321-200 型飛機（二零一三年：四架）及一架 A300-600F 型貨機（二零一三年：零）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，為港幣二百一十二億三千四百萬元（二零一三年：港幣一百八十三億八千六百萬元）。

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。

於二零一四年十二月三十一日，已承擔的營業租賃於以下各期的未來應付最低租款如下：

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
飛機及有關設備：		
– 一年內	3,493	3,381
– 一年至兩年	3,577	3,106
– 兩年至五年	8,733	8,164
– 五年以上	10,233	9,720
	26,036	24,371
樓宇及其他設備：		
– 一年內	787	624
– 一年至兩年	664	331
– 兩年至五年	1,196	534
– 五年以上	456	496
	3,103	1,985
	29,139	26,356

- (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三十八億四千二百萬元（二零一三年：港幣四十四億九千五百萬元）及公司的預付款項港幣一億一千七百萬元（二零一三年：港幣二億四千六百萬元）。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15。
- (e) 截至二零一四年十二月三十一日止年度已確認的減值虧損為港幣五億九千九百萬元（二零一三年：港幣二億一千萬元）。飛機及相關設備的減值以減低賬面值至估計可收回金額港幣二十六億二千三百萬元（二零一三年：港幣二億二千七百萬元）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（參考其於二零一四年及二零一三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。年內，多架飛機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。

11. 無形資產

	集團				公司		
	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	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							
二零一四年一月一日的結餘	7,666	2,938	214	10,818	2,872	214	3,086
增購	–	800	39	839	787	39	826
二零一四年十二月三十一日的結餘	7,666	3,738	253	11,657	3,659	253	3,912
二零一三年一月一日的結餘	7,666	2,417	148	10,231	2,352	148	2,500
增購	–	531	–	531	530	–	530
出售	–	(10)	–	(10)	(10)	–	(10)
自現金流量對沖撥入(附註7)	–	–	66	66	–	66	66
二零一三年十二月三十一日的結餘	7,666	2,938	214	10,818	2,872	214	3,086
累積攤銷							
二零一四年一月一日的結餘	–	1,016	–	1,016	971	–	971
本年度攤銷	–	322	1	323	309	1	310
二零一四年十二月三十一日的結餘	–	1,338	1	1,339	1,280	1	1,281
二零一三年一月一日的結餘	–	806	–	806	767	–	767
該年度攤銷	–	210	–	210	204	–	204
二零一三年十二月三十一日的結餘	–	1,016	–	1,016	971	–	971
賬面淨值							
二零一四年十二月三十一日的結餘	7,666	2,400	252	10,318	2,379	252	2,631
二零一三年十二月三十一日的結餘	7,666	1,922	214	9,802	1,901	214	2,115

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(二零一三年：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結算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五年財務預算得出的現金流量預測，以及參照過去表現與預期市場發展而進行。超過五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(二零一三年：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。所採用約百分之八點五(二零一三年：百分之八)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過可收回金額。

12. 於附屬公司的投資

	公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
非上市股份按原值	10,370	9,748
其他投資按原值	10,783	12,150
應收附屬公司的淨額		
– 借款賬	13,178	7,514
– 來往賬	2,105	5,608
	36,436	35,020

借款賬及來往賬中包括附屬公司欠款淨額港幣七十二億六千二百萬元(二零一三年：港幣七十三億九千二百萬元)，此等無抵押借款按百分之零點五五至百分之四點八七的年利率計息(二零一三年：百分之零點六九至百分之四點八七)，須於二零一七年十二月三十一日前清還。

12. 於附屬公司的投資 (續)

其他應收附屬公司的淨額為無抵押、無息及無固定還款期。

主要附屬公司詳列於第九十六頁。

13. 於聯屬公司的投資

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
香港上市股份按原值 (市值：港幣一百六十五億一千三百萬元，二零一三年：港幣一百五十二億四千九百萬元)	-	-	10,466	10,466
非上市股份按原值	-	-	39	1
應佔資產淨值				
– 香港上市	15,082	15,021	-	-
– 非上市	2,316	1,031	-	-
商譽	4,068	4,165	-	-
	21,466	20,217	10,505	10,467
減：減值虧損	-	-	(2)	(3)
	21,466	20,217	10,503	10,464
聯屬公司所欠借款	1,452	97	223	93
	22,918	20,314	10,726	10,557

於二零一四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、免息及須於二零一九年三月二十三日前償還的港幣十二億二千六百萬元 (二零一三年：零) 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：

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
聯屬公司下述賬項總額		
– 流動資產	27,020	36,286
– 非流動資產	232,435	225,485
– 流動負債	(76,773)	(89,882)
– 非流動負債	(107,483)	(97,625)
收益	129,998	125,548
來自持續營運的溢利	3,275	6,484
其他全面收益	284	476
全面收益總額	3,559	6,960
已收聯屬公司股息	150	189
調節至集團於聯屬公司的權益		
– 聯屬公司資產淨值總額	75,199	74,264
– 按實際權益計算集團應佔聯屬公司資產淨值 (2014：20.13%；2013：20.13%)	15,138	14,949
– 相互持股的影響及其他	(56)	72
– 商譽	4,068	4,165
	19,150	19,186

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。

13. 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

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
個別不具重大意義的聯屬公司的賬面總值	3,768	1,128
集團應佔該等聯屬公司總額		
– 來自持續營運的溢利 / (虧損)	121	(439)
– 其他全面收益	(68)	28
– 全面收益總額	53	(411)

主要聯屬公司詳列於第九十七頁。

14. 其他長期應收款項及投資

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
股本投資按公允值				
– 香港上市	284	259	–	–
– 非上市	1,196	1,085	1,112	994
官批租地租款預繳金額	1,344	1,386	–	–
借款及其他應收款項	1,170	1,199	1,169	1,195
衍生財務資產 – 長期部分	2,378	3,206	2,374	3,206
	6,372	7,135	4,655	5,395

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十三億八千六百萬元（二零一三年：港幣十四億二千九百萬元）。

15. 長期負債

		2014		2013	
	附註	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
集團					
長期借款	(a)	6,025	27,672	5,834	24,954
籌資租賃責任	(b)	3,756	27,643	4,384	31,880
		9,781	55,315	10,218	56,834
公司					
長期借款	(a)	3,932	11,993	4,315	14,687
籌資租賃責任	(b)	5,136	40,982	8,343	39,336
		9,068	52,975	12,658	54,023

15. 長期負債 (續)

(a) 長期借款

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
銀行借款				
– 有抵押	18,181	12,839	654	1,053
– 無抵押	11,468	13,810	11,468	13,810
其他借款				
– 無抵押	4,048	4,139	3,803	4,139
	33,697	30,788	15,925	19,002
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(6,025)	(5,834)	(3,932)	(4,315)
	27,672	24,954	11,993	14,687
償還如下：				
銀行借款				
– 一年內	5,664	5,546	3,640	4,027
– 一年至兩年	8,206	5,732	6,315	4,392
– 兩年至五年	7,824	10,067	2,167	6,444
– 五年以上	7,955	5,304	–	–
	29,649	26,649	12,122	14,863
其他借款				
– 一年內	361	288	292	288
– 一年至兩年	331	275	261	275
– 兩年至五年	2,842	2,862	2,736	2,862
– 五年以上	514	714	514	714
	4,048	4,139	3,803	4,139
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(6,025)	(5,834)	(3,932)	(4,315)
	27,672	24,954	11,993	14,687

銀行借款以外的借款有不同償還日期，最遲為二零二二年，年利率為百分之三，而銀行借款最遲須於二零二六年償還。

集團及公司毋須於五年內全部償還的長期借款分別為港幣一百七十六億九千八百萬元及港幣五億一千四百萬元（二零一三年：港幣一百一十七億八千二百萬元及港幣七億一千四百萬元）。

於二零一四年十二月三十一日，集團及公司有以資金及其他投資作配對的長期借款總額分別為港幣三百六十六億一千七百萬元及港幣三百六十六億一千七百萬元（二零一三年：港幣三百二十二億一千五百萬元及港幣三百二十二億一千五百萬元）。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。

(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，此等合約於二零一五年至二零二六年到期。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：

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
將來的應付款額	35,871	43,468	52,958	56,027
將來各期的利息支出	(3,752)	(5,617)	(6,320)	(7,476)
將來應付款額的現值	32,119	37,851	46,638	48,551
抵押存款、票據及零息債券	(720)	(1,587)	(520)	(872)
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(3,756)	(4,384)	(5,136)	(8,343)
	27,643	31,880	40,982	39,336

15. 長期負債 (續)

將來應付款額的現值應支付如下：

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
一年內	3,978	5,345	5,157	8,738
一年至兩年	4,622	4,013	5,815	4,531
兩年至五年	10,916	12,202	15,354	13,994
五年以上	12,603	16,291	20,312	21,288
	32,119	37,851	46,638	48,551

將來的租賃付款分析於財務報表附註31披露。

於二零一四年十二月三十一日，集團及公司有以資金及其他投資作配對的籌資租賃責任分別為港幣十億六千二百萬元及港幣四億六千六百萬元（二零一三年：港幣五十四億二千八百萬元及港幣八億五千一百萬元）。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。

於二零一四年十二月三十一日，集團及公司指定為按公允值計入損益的財務負債分別為港幣三十一億二千九百萬元及港幣三十一億二千九百萬元（二零一三年：港幣三十五億八千七百萬元及港幣三十五億八千七百萬元）。

16. 其他長期應付款項

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
遞延應付賬項	1,018	980	852	826
衍生財務負債 – 長期部分	7,747	277	7,743	262
退休福利負債（附註17）	589	61	464	6
	9,354	1,318	9,059	1,094

17. 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。大部分在外地聘請的僱員，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」）、雅潔洗衣有限公司（「雅潔」）及聯亞旅遊資訊系統（香港）有限公司（「聯亞旅遊資訊」）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、雅潔及聯亞旅遊資訊支付。

17. 退休福利 (續)

公司在香港以海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一筆過按最終薪金的界定福利計劃。

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。截至二零一四年及二零一三年十二月三十一日止年度，披露資料以集團界定福利計劃的主要管理經理 Cannon Trustees Limited 製備的估值為基準。

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。

於二零一四年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之九十三（二零一三年：百分之九十九）。

	2014 港幣百萬元		2013 港幣百萬元	
於集團損益確認的支出淨額：				
當期服務費用		324		357
利息費用淨額		15		37
計入員工成本的總額		339		394
計劃資產實際回報		325		586

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 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	8,961	8,414	8,205	7,698
計劃資產公允值	(8,372)	(8,353)	(7,741)	(7,692)
退休福利負債（附註16）	589	61	464	6

17. 退休福利 (續)

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：				
一月一日的結餘	8,414	9,102	7,698	8,333
重新計量：				
– 財務假設的變動產生的精算虧損 / (盈利)	600	(643)	547	(584)
– 經驗盈利	(226)	(132)	(230)	(147)
本年度變動				
– 當期服務費用	324	357	292	321
– 利息支出	322	279	293	254
– 僱員供款	5	6	5	6
– 已付福利	(438)	(534)	(360)	(464)
– 調撥	(40)	(21)	(40)	(21)
十二月三十一日的結餘	8,961	8,414	8,205	7,698

界定福利責任的加權平均期限為七年（二零一三年：八年）。

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：				
一月一日的結餘	8,353	8,119	7,692	7,458
本年度變動				
– 不包括利息收入的計劃資產回報	18	344	18	316
– 利息收入	307	242	280	221
– 僱員供款	5	6	5	6
– 僱主供款	167	197	146	176
– 已付福利	(438)	(534)	(360)	(464)
– 調撥	(40)	(21)	(40)	(21)
十二月三十一日的結餘	8,372	8,353	7,741	7,692

年內計劃並無任何修訂、縮減及結算。

	集團				公司			
	2014 港幣百萬元	%	2013 港幣百萬元	%	2014 港幣百萬元	%	2013 港幣百萬元	%
計劃資產公允值如下：								
股本證券								
– 亞太區	1,138	14	992	12	1,036	13	899	12
– 歐洲	476	5	530	6	434	6	480	6
– 北美	981	12	990	12	894	11	897	12
– 其他地區	832	10	1,034	12	757	10	938	12
債務工具	2,283	27	2,249	27	2,069	27	2,029	26
存款及現金	2,662	32	2,558	31	2,551	33	2,449	32
	8,372	100	8,353	100	7,741	100	7,692	100

所有股本證券及債券均透過有信譽的投資經理以上市單位信託方式持有。

表現及風險由一個投資委員會監察及管理，該委員會每年開會四至六次。

17. 退休福利 (續)

為確保該等計劃能夠清償將來到期的負債，在釐定未來供款額時會考慮該等計劃於精算估值日的資產公允值與過往服務累計負債現值間的差額。供款是根據精算估值提出的建議計算。集團預期在二零一五年向該等計劃供款港幣一億七千一百萬元。

	2014		2013	
	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	3.27%	3.27%	4.27%	4.27%
預期未來薪酬增加比率	5.00%	3.41%	5.00%	3.41%

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，於二零一四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%	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
貼現率	303	316	(315)	(331)
預期未來薪酬增加比率	(283)	(327)	275	316

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。如有關基金所持有的資產不足以支付所有僱員的有關當期及前期僱員服務福利，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（二零一三年：港幣七千七百萬元），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（至二零一四年五月三十一日以港幣二萬五千元為上限，自二零一四年六月一日起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十億八千九百萬元（二零一三年：港幣十億一千七百萬元）。

18. 遞延稅項

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
遞延稅項資產：				
– 撥備	(169)	(158)	(166)	(150)
– 稅項虧損	(1,637)	(1,835)	(209)	(796)
– 現金流量對沖	(1,214)	–	(1,221)	–
– 退休福利	(69)	(17)	(50)	(8)
遞延稅項負債：				
– 稅項折舊大於會計折舊	3,511	3,508	1,928	2,067
– 於聯屬公司的投資	625	582	–	–
– 現金流量對沖	–	276	–	293
就若干租賃安排撥備	8,216	7,073	8,216	7,073
	9,263	9,429	8,498	8,479

下列金額經適當對銷後釐定，於財務狀況表中分項列述：

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
於財務狀況表確認的遞延稅項資產淨額	(428)	(204)	–	–
於財務狀況表確認的遞延稅項負債淨額	9,691	9,633	8,498	8,479
	9,263	9,429	8,498	8,479

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：				
一月一日的結餘	9,429	8,061	8,479	6,830
本年度變動				
– 計入損益				
– 遞延稅項開支（附註5）	221	347	422	349
– 營業開支	48	38	48	37
– 計入其他全面收益				
– 轉撥至現金流量對沖儲備（附註7）	(1,490)	379	(1,514)	377
– 轉撥至保留溢利（附註7）	(40)	122	(32)	109
– 租賃安排的首期現金利益	1,195	1,474	1,195	1,474
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥備的當期部分	(100)	(992)	(100)	(697)
十二月三十一日的結餘	9,263	9,429	8,498	8,479

18. 遞延稅項 (續)

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。集團有港幣一百二十四億二千四百萬元的未確認稅項虧損（二零一三年：港幣一百二十億七千八百萬元）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	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
無到期日	8,444	8,089
二零二五年後到期	3,980	3,989
	12,424	12,078

就若干租賃安排撥出的準備預計於二零一六年至二零二五年（二零一三年：二零一五年至二零二四年）如以下期間支付：

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
一年至五年	2,096	1,470	2,096	1,470
五年至十年	5,173	4,433	5,173	4,433
十年以上	947	1,170	947	1,170
	8,216	7,073	8,216	7,073

19. 貿易、其他應收款項及其他資產

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,527	5,421	4,900	4,656
衍生財務資產 – 當期部分	891	2,022	812	2,022
其他應收及預繳款項	4,050	2,314	3,799	1,713
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	123	70	88	30
	10,591	9,827	9,599	8,421

於二零一四年十二月三十一日，集團及公司不符合作對沖會計處理的衍生財務資產總值分別為港幣十三億一千五百萬元及港幣十三億一千五百萬元（二零一三年：港幣十三億二千九百萬元及港幣十三億二千九百萬元）。

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 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	5,379	5,319	4,761	4,575
逾期一至三個月	96	86	89	65
逾期三個月以上	52	16	50	16
	5,527	5,421	4,900	4,656

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。

19. 貿易、其他應收款項及其他資產 (續)

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
一月一日的結餘	53	54	35	36
回撥款額	(1)	(1)	(1)	(1)
十二月三十一日的結餘	52	53	34	35

20. 待出售資產

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
待出售資產	189	111	189	111
	189	111	189	111

截至二零一四年十二月三十一日止年度已確認的減值虧損為港幣一千四百萬元（二零一三年：港幣一千三百萬元）。待出售資產的減值以減低賬面值至估計可收回金額港幣九千七百萬元（二零一三年：港幣四億三千七百萬元）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（參考其於二零一四年及二零一三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。

21. 流動資金

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
短期存款及銀行結存（附註26）	10,211	12,359	7,802	9,607
存放時超過三個月期滿的短期存款	2,176	6,349	2,176	6,320
專業投資管理資金				
– 海外上市債券	6,780	7,282	–	–
– 銀行存款	224	32	–	–
其他流動投資				
– 海外上市債券	1,295	1,439	1,179	1,168
– 銀行存款	412	275	200	177
	21,098	27,736	11,357	17,272

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四億一千二百萬元（二零一三年：港幣二億七千五百萬元）及債券港幣二億五千萬（二零一三年：港幣十四億三千三百萬元）。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。

22. 貿易及其他應付款項

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
貿易應付賬項	6,756	7,601	4,894	5,572
衍生財務負債 – 當期部分	7,291	799	7,268	727
其他應付款項	8,996	9,331	7,616	7,925
應付聯屬公司賬項	239	166	155	88
應付其他關連公司賬項	261	309	223	265
	23,543	18,206	20,156	14,577

於二零一四年十二月三十一日，集團及公司不符合作對沖會計處理的衍生財務負債總額分別為港幣二億零一百萬元及港幣一億九千八百萬元（二零一三年：港幣二億三千三百萬元及港幣二億二千七百萬元）。

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：				
當期	6,561	7,408	4,770	5,492
逾期一至三個月	176	174	114	71
逾期三個月以上	19	19	10	9
	6,756	7,601	4,894	5,572

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

23. 股本

	2014		2013	
	股份數目	港幣百萬元	股份數目	港幣百萬元
法定股本（每股港幣零點二元）	—	—	5,000,000,000	1,000
已發行及繳足股款（每股港幣零點二元）				
一月一日的結餘	3,933,844,572	787	3,933,844,572	787
於二零一四年三月三日過渡至 無面值股份制度（附註24）	—	16,319	—	—
十二月三十一日的結餘	3,933,844,572	17,106	3,933,844,572	787

年內，公司並無購買、出售或贖回其任何股份（二零一三年：零）。於二零一四年十二月三十一日，已發行股份為3,933,844,572股（二零一三年十二月三十一日：3,933,844,572股）。在二零一四年三月三日開始生效的香港《公司條例》（第622章）下，「法定股本」及「面值」的概念不再存在。根據香港《公司條例》（第622章）第135條，公司股份自二零一四年三月三日起不再有面值。根據二零一四年三月三日香港《公司條例》（第622章）附表11第37條的過渡性條文，股份溢價賬及資本贖回儲備的貸方結餘已成為公司股本的一部分。該轉變對已發行股份的數量或任何成員的相對權利沒有影響。

24. 儲備

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
股份溢價	—	16,295	—	16,295
資本贖回儲備	—	24	—	24
保留溢利	42,156	40,342	34,952	31,656
投資重估儲備	1,051	984	792	743
現金流量對沖儲備	(10,128)	2,340	(10,162)	2,435
資本儲備及其他	1,537	2,116	(1)	(1)
	34,616	62,101	25,581	51,152

	股份溢價 港幣百萬元	資本贖回 儲備 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	投資重估 儲備 港幣百萬元	現金流量 對沖儲備 港幣百萬元	資本儲備 及其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
公司							
二零一四年一月一日的結餘	16,295	24	31,656	743	2,435	(1)	51,152
本年度溢利	—	—	4,586	—	—	—	4,586
其他全面收益	—	—	(268)	49	(12,597)	—	(12,816)
本年度全面收益總額	—	—	4,318	49	(12,597)	—	(8,230)
二零一三年中期股息	—	—	(629)	—	—	—	(629)
二零一四年第一次中期股息	—	—	(393)	—	—	—	(393)
調撥（附註23）	(16,295)	(24)	—	—	—	—	(16,319)
	(16,295)	(24)	3,296	49	(12,597)	—	(25,571)
二零一四年十二月三十一日的結餘	—	—	34,952	792	(10,162)	(1)	25,581
二零一三年一月一日的結餘	16,295	24	27,549	795	(718)	(1)	43,944
該年度溢利	—	—	3,719	—	—	—	3,719
其他全面收益	—	—	939	(52)	3,153	—	4,040
該年度全面收益總額	—	—	4,658	(52)	3,153	—	7,759
二零一二年中期股息	—	—	(315)	—	—	—	(315)
二零一三年第一次中期股息	—	—	(236)	—	—	—	(236)
	—	—	4,107	(52)	3,153	—	7,208
二零一三年十二月三十一日的結餘	16,295	24	31,656	743	2,435	(1)	51,152

24. 儲備 (續)

投資重估儲備包括長期投資公允值的轉變。

集團的資本儲備及其他包括資本儲備港幣二千三百萬元（二零一三年：港幣二千三百萬元）、由重估海外投資所帶來的滙兌差額港幣二十二億四千七百萬元（二零一三年：港幣二十七億七千四百萬元）及應佔聯屬公司其他負儲備港幣七億三千三百萬元（二零一三年：港幣六億八千一百萬元）。

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盈利 / (虧損) 列述如下：

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
營業總額	489	247
燃油	(743)	725
其他	73	(63)
財務支出淨額	(246)	(245)
轉撥至損益的(虧損)/盈利淨額(附註7)	(427)	664

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或轉撥至相關資產。

	總額 港幣百萬元
2015	(5,389)
2016	(2,800)
2017	(2,482)
2018	(665)
2019	175
2019以後	1,033
	(10,128)

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對沖工具的公允值而釐定。

根據新香港《公司條例》(第622章)第6部的條文計算，公司於二零一四年十二月三十一日的可派發儲備為港幣三百四十九億五千二百萬元（二零一三年：港幣三百一十六億五千六百萬元）。

25. 營業溢利調整至業務帶來的現金

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
營業溢利	4,435	3,760
固定資產折舊	8,016	7,142
無形資產攤銷	323	210
待出售資產減值撥備	14	13
固定資產減值撥備	599	210
出售固定資產的盈利淨額	(215)	(213)
視作出售一家聯屬公司的盈利	–	(24)
貨幣調整及其他與現金流量無關的項目	619	(658)
存貨增加	(78)	(317)
貿易應收賬項、其他應收款項及其他資產及衍生財務資產減少 / (增加)	1,008	(905)
欠關連及聯屬公司賬項淨額 (減少) / 增加	(28)	182
貿易應付賬項、其他應付款項、衍生財務負債及遞延應付賬項增加 / (減少)	12,821	(395)
未獲運輸收益增加	1,001	1,656
非營業性的應收及應付賬項變動	(16,241)	3,502
業務帶來的現金	12,274	14,163

26. 現金及視同庫存現金分析

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
短期存款及銀行結餘 (附註21)	10,211	12,359
	10,211	12,359

27. 董事及行政要員薪酬

(a) 根據新香港《公司條例》(第622章)附表11第78條並參考前《公司條例》(第32章)第161條須予披露的董事薪酬如下：

	現金			非現金				2014 總額 港幣千元	2013 總額 港幣千元
	基本薪金 / 酬金 (附註a) 港幣千元	花紅 (附註b) 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		
常務董事									
史樂山	1,326	3,639	17	367	1,297	—	721	7,367	13,799
白紀圖 (至二零一四年三月止)	125	626	1	38	—	—	72	862	2,593
包偉靈	2,018	1,458	2,173	619	931	44	—	7,243	6,985
朱國樑	3,267	2,380	1,356	369	—	—	—	7,372	6,137
何杲 (自二零一四年三月起)	2,001	—	960	641	—	123	2,799	6,524	—
馬天偉	2,408	1,447	371	739	809	72	3,264	9,110	8,192
非常務董事									
蔡劍江	575	—	—	—	—	—	—	575	575
樊澄	755	—	—	—	—	—	—	755	755
何禮泰 (至二零一四年十二月止)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
喬浩華 (至二零一四年十二月止)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
邵世昌	—	—	—	—	—	—	—	—	—
宋志勇 (自二零一四年三月起)	462	—	—	—	—	—	—	462	—
施銘倫	—	—	—	—	—	—	—	—	—
王昌順 (至二零一四年一月止)	41	—	—	—	—	—	—	41	575
趙曉航	575	—	—	—	—	—	—	575	575
獨立非常務董事									
利蘊蓮	835	—	—	—	—	—	—	835	830
蘇澤光	835	—	—	—	—	—	—	835	815
董建成	633	—	—	—	—	—	—	633	633
王冬勝	755	—	—	—	—	—	—	755	755
二零一四年總額	16,611	9,550	4,878	2,773	3,037	239	6,856	43,944	
二零一三年總額	17,254	9,468	3,689	2,750	3,351	77	6,630		43,219

(a) 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。

(b) 花紅與二零一三年的服務有關，並於二零一四年支付。

27. 董事及行政要員薪酬 (續)

(b) 按上市規則建議披露的行政要員薪酬如下：

	現金			非現金				2014 總額 港幣千元	2013 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		
周兆昌 (至二零一三年八月止)	—	799	—	—	—	—	—	799	3,214
程鼎一 (自二零一四年七月起)	849	142	347	139	—	—	—	1,477	—
張鳳婷 (至二零一四年八月止)	1,412	1,250	315	187	—	—	—	3,164	3,276
莊偉茵 (至二零一二年八月止)	—	—	—	—	—	—	—	—	463
簡泰偉 (至二零一四年七月止)	995	984	255	305	758	28	1,337	4,662	6,090
簡柏基	2,297	1,695	741	386	—	—	—	5,119	4,913
詹善仁 (自二零一四年七月起)	739	—	353	—	226	23	988	2,329	—
賀銳智	1,885	1,456	3,090	—	—	—	—	6,431	6,169
何果 (至二零一四年三月止)	508	1,550	132	130	922	50	727	4,019	9,493
羅建吳	2,257	1,538	1,072	339	—	—	—	5,206	4,339
羅禮祺	2,064	1,531	112	633	985	183	2,794	8,302	8,251
唐偉邦 (自二零一四年八月起)	700	140	209	115	—	—	—	1,164	—
韋靖 (自二零一三年九月起)	1,635	902	732	502	694	176	2,209	6,850	1,487
二零一四年總額	15,341	11,987	7,358	2,736	3,585	460	8,055	49,522	
二零一三年總額	15,223	9,920	7,991	2,732	2,576	432	8,821		47,695

上表的花紅與二零一三年的服務有關，並於二零一四年支付。

28. 僱員資料

(a) 公司五名最高薪職員包括四名董事（二零一三年：三名）及一名行政要員（二零一三年：兩名），其薪酬列於上文附註27。

(b) 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	2014			2013		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000	14	11,102	9,717	12	10,462	9,332
1,001 – 1,500	–	423	301	–	390	304
1,501 – 2,000	–	343	142	–	472	131
2,001 – 2,500	–	692	67	–	662	61
2,501 – 3,000	–	419	21	1	405	17
3,001 – 3,500	–	250	6	–	224	8
3,501 – 4,000	–	142	1	–	121	3
4,001 – 4,500	–	54	3	–	28	6
4,501 – 5,000	–	5	2	–	1	3
5,001 – 5,500	–	1	5	–	–	2
6,001 – 6,500	–	–	1	1	–	3
6,501 – 7,000	1	–	2	1	–	1
7,001 – 7,500	3	–	–	–	–	–
8,001 – 8,500	–	–	1	1	–	1
9,001 – 9,500	1	–	–	–	–	1
13,501 – 14,000	–	–	–	1	–	–
	19	13,431	10,269	17	12,765	9,873

29. 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：

	2014		2013	
	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
營業總額	226	11	226	12
飛機維修成本	948	2,207	827	2,355
營業成本	514	—	463	—
股息收入	221	8	273	—
購買固定資產	—	13	—	7
出售固定資產	—	—	206	—

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。截至二零一四年十二月三十一日止年度，應付港機集團的金額合共港幣三十一億六千七百萬元（二零一三年：港幣三十一億八千九百萬元），而截至二零一四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一千三百萬元（二零一三年：港幣一千五百萬元）。

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，請參閱第三十五頁及第三十六頁的董事局報告。

- (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。截至二零一四年十二月三十一日止年度，應付國航集團的金額合共港幣四億三千萬元（二零一三年：港幣三億五千萬元），而截至二零一四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二億二千四百萬元（二零一三年：港幣二億二千二百萬元）。

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，請參閱第三十六頁的董事局報告。

- (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，公司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、非控股權益及出售固定資產的損益前的溢利的百分之二點五計算。截至二零一四年十二月三十一日止年度，已支付服務費港幣八千一百萬元（二零一三年：港幣六千九百萬元），另以成本值補償支出港幣二億一千四百萬元（二零一三年：港幣一億五千五百萬元）；此外，就共用行政管理服務支付的金額為港幣五千萬（二零一三年：港幣五千四百萬元）。

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，請參閱第三十五頁的董事局報告。

- (c) 於二零一四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19及22。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二零一四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30(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，與董事及行政要員並無重大交易。董事及行政要員的薪酬於財務報表附註27披露。

30. 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：

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
已批准並已訂約	100,841	113,307	3,094	3,921
已批准但未訂約	10,102	15,897	9,868	12,499
	110,943	129,204	12,962	16,420

營業租賃承擔載於財務報表附註10(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：

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
附屬公司	—	—	4,686	5,218
聯屬公司	3,112	753	90	90
關連人士	1,032	1,064	1,032	1,064
僱員	200	200	200	200
	4,344	2,017	6,008	6,572

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。

二零一五年二月，集團就一家聯屬公司提供擔保港幣五億四千八百萬元。

- (c) 公司在若干情況下承諾將集團租賃安排的回報率維持於指定水平。董事局並不認為可就該等或有事項可能造成的財務影響作實際的評估。
- (d) 公司於眾多法域營運業務，在其中部分法域與稅務機關存在稅務糾紛。對於可能實現的結果並可作出可靠估計的爭議，已就其預期結果作出撥備。然而，最終結果尚未明朗，最後的負債可能超過所作的撥備。
- (e) 除下文另作說明外，公司仍在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。

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（按公佈當日的滙率計算相等於港幣六億一千八百萬元）。公司已於二零一一年一月向歐盟普通法院提出上訴，現時上訴仍未了結。

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

公司（及其他航空公司）在澳洲一項反壟斷集體民事訴訟中，就其貨運業務被起訴。公司及其他航空公司已就被起訴的澳洲貨運反壟斷集體民事訴訟達成和解。根據該項已獲澳洲聯邦法院於二零一四年六月批准的和解條款，公司在不承認任何責任或過失的情況下，為解決此項訴訟而支付一筆和解費。個別航空公司根據和解條款須支付的和解金額須予保密。公司須支付的金額對其財務狀況影響不大。公司在二零一四年以前的財務報表已作出撥備，撥備金額足以應付公司須支付的金額。

30. 資本承擔及或有事項 (續)

公司在美國多宗集體訴訟案中被起訴，當中原告人指稱公司與其他提供貨運服務的航空公司就多項貨運收費及附加費定價，觸犯美國聯邦及國家反壟斷法以及若干外資競爭法。為方便進行庭前審查程序，該等案件已綜合為一宗案件（訴訟名稱：In re Air Cargo Shipping Services Antitrust Litigation, MDL No. 1775, EDNY）。原告人要求賠償，但未有指明金額。為解決此事，公司於二零一四年二月達成協議，同意向原告人支付六千五百萬美元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣五億零四百萬元）。是項須待法院批准的和解，將可解決集體訴訟成員者中，所有選擇不退出協議者的索償。

公司在美國多宗集體訴訟案中被起訴，當中原告人指稱公司與其他航空公司就客運收費的若干部分定價，觸犯美國反壟斷法。為方便進行庭前審查程序，該等案件已綜合為一宗案件（訴訟名稱：In re Transpacific Passenger Air Transportation Antitrust Litigation, MDL No. 1913, N.D. Cal）。原告人要求賠償，但未有指明金額。為解決此事，公司於二零一四年七月達成協議，同意向原告人支付七百五十萬美元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣五千八百一十萬元）。是項須待法院批准的和解，將可解決集體訴訟成員者中，所有選擇不退出協議者的索償。

除上文另作說明外，該等訴訟程序與民事訴訟均仍在進行，結果尚未明朗。公司未能就全部潛在負債作出評估，但已根據事實及情況按本附註中上述會計政策作出撥備。

31. 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財務委員會批准的政策管理，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營業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營運的結算系統，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。

31. 財務風險管理 (續)

公司於結算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30中所披露的擔保額。於二零一四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為港幣十四億一千三百萬元（二零一三年：港幣十三億三千三百萬元）。

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19列述。

(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。有關分析按二零一三年的相同基準進行。未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2014				
	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	(6,526)	(9,125)	(12,107)	(9,386)	(37,144)
籌資租賃責任	(4,122)	(4,615)	(12,582)	(13,690)	(35,009)
其他長期應付款項	–	(319)	(678)	(21)	(1,018)
貿易及其他應付款項	(16,252)	–	–	–	(16,252)
衍生財務負債淨額	(7,147)	(3,779)	(3,979)	16	(14,889)
總計	(34,047)	(17,838)	(29,346)	(23,081)	(104,312)

	2013				
	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	(6,263)	(6,438)	(14,168)	(6,961)	(33,830)
籌資租賃責任	(4,804)	(4,287)	(13,852)	(18,749)	(41,692)
其他長期應付款項	–	(155)	(509)	(316)	(980)
貿易及其他應付款項	(17,407)	–	–	–	(17,407)
衍生財務負債淨額	(635)	(283)	(69)	57	(930)
總計	(29,109)	(11,163)	(28,598)	(25,969)	(94,839)

31. 財務風險管理 (續)

	2014				
	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
公司					
銀行及其他借款	(4,112)	(6,782)	(5,159)	(596)	(16,649)
籌資租賃責任	(5,828)	(6,152)	(18,106)	(22,211)	(52,297)
其他長期應付款項	–	(153)	(678)	(21)	(852)
貿易及其他應付款項	(12,888)	–	–	–	(12,888)
衍生財務負債淨額	(7,101)	(3,769)	(3,979)	13	(14,836)
總計	(29,929)	(16,856)	(27,922)	(22,815)	(97,522)

	2013				
	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
公司					
銀行及其他借款	(4,539)	(4,894)	(9,726)	(859)	(20,018)
籌資租賃責任	(9,034)	(5,151)	(16,304)	(24,494)	(54,983)
其他長期應付款項	–	–	(509)	(317)	(826)
貿易及其他應付款項	(13,850)	–	–	–	(13,850)
衍生財務負債淨額	(549)	(268)	(69)	57	(829)
總計	(27,972)	(10,313)	(26,608)	(25,613)	(90,506)

(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。在這方面，我們假設美元兌其他貨幣的幣值變動，不會對港元與美元的聯繫滙率造成重大影響。二零一四年及二零一三年造成這風險的外幣主要為美元、歐羅、新台幣、新加坡元、人民幣及日圓。外匯風險是運用敏感度分析來衡量，並考慮目前及預期的風險承擔。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入，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。

31. 財務風險管理 (續)

於結算日的外匯風險如下：

	2014					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 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	130	-	-	-	1,226	-
貿易應收賬項、其他應收款項及 預繳款項	6,609	422	208	51	721	244
流動資金	13,157	77	6	95	2,230	114
長期借款	(13,798)	-	-	(1,466)	-	(2,137)
籌資租賃責任	(24,933)	(2,337)	-	-	-	(3,109)
貿易應付賬項及其他應付款項	(19,899)	(290)	(90)	(93)	(580)	(199)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	27,376	(5,940)	(2,361)	(678)	(6,344)	(943)
風險淨額	(11,358)	(8,068)	(2,237)	(2,091)	(2,747)	(6,030)

	2013					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 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	94	-	-	-	-	-
貿易應收賬項、其他應收款項及 預繳款項	7,554	455	192	42	563	226
流動資金	14,894	53	5	76	6,188	94
長期借款	(10,535)	-	-	(1,532)	-	(1,454)
籌資租賃責任	(28,786)	(2,610)	-	-	-	(3,760)
貿易應付賬項及其他應付款項	(6,379)	(346)	(99)	(74)	(640)	(212)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	22,340	(924)	(2,187)	(576)	(2,698)	(6,043)
風險淨額	(818)	(3,372)	(2,089)	(2,064)	3,413	(11,149)

	2014					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 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
公司						
附屬公司所欠借款	3,717	-	-	-	-	-
聯屬公司所欠借款	130	-	-	-	-	-
貿易應收賬項、其他應收款項及 預繳款項	5,947	422	189	51	516	241
流動資金	5,212	71	3	94	935	108
長期借款	(2,071)	-	-	(1,466)	-	-
籌資租賃責任	(33,579)	(2,424)	-	-	-	(5,247)
貿易應付賬項及其他應付款項	(19,502)	(270)	(54)	(89)	(157)	(169)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	22,269	(5,940)	(2,361)	(678)	(1,208)	(943)
風險淨額	(17,877)	(8,141)	(2,223)	(2,088)	86	(6,010)

31. 財務風險管理 (續)

公司	2013					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 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
附屬公司所欠借款	5,558	—	—	—	—	—
貿易應收賬項、其他應收款項及 預繳款項	6,607	455	169	42	307	222
流動資金	6,920	40	2	75	4,455	88
長期借款	(4,679)	—	—	(1,532)	—	—
籌資租賃責任	(34,085)	(2,990)	—	—	—	(5,214)
貿易應付賬項及其他應付款項	(5,774)	(323)	(61)	(67)	(223)	(180)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	21,067	(924)	(2,187)	(576)	(1,334)	(6,043)
風險淨額	(4,386)	(3,742)	(2,077)	(2,058)	3,205	(11,127)

除上述現有風險外，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、歐羅、新台幣、新加坡元、人民幣及日圓。除人民幣外，現時集團於該等外幣均有營業盈餘。

對外匯風險的敏感度分析

假如港幣兌下列貨幣於二零一四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，這代表於結算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。有關分析按二零一三年的相同基準進行。

	2014	
	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
美元	1,247	(544)
歐羅	2	345
新台幣	(5)	105
新加坡元	(3)	103
人民幣	(173)	276
日圓	25	274
增加淨額	1,093	559

	2013	
	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
美元	1,031	(816)
歐羅	32	111
新台幣	(4)	98
新加坡元	(2)	102
人民幣	(306)	119
日圓	11	520
增加淨額	762	134

31. 財務風險管理 (續)

(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。

於結算日，帶息金融工具的息率組合如下：

	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
固定利率工具				
附屬公司所欠款項淨額	—	—	178	147
應收借款	601	663	601	663
長期借款	(3,411)	(3,502)	(3,166)	(3,502)
籌資租賃責任	(8,592)	(10,486)	(7,520)	(12,437)
息率及貨幣掉期	(24,057)	(24,351)	(23,301)	(23,958)
風險淨額	(35,459)	(37,676)	(33,208)	(39,087)
	集團		公司	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
可變利率工具				
聯屬公司所欠借款	1,356	—	130	—
附屬公司所欠款項淨額	—	—	7,084	7,245
流動資金	21,098	27,736	11,357	17,272
長期借款	(30,286)	(27,286)	(12,759)	(15,500)
籌資租賃責任	(22,807)	(25,778)	(38,598)	(35,242)
息率及貨幣掉期	25,201	25,680	24,456	25,331
風險淨額	(5,438)	352	(8,330)	(894)

對息率風險的敏感度分析

假如息率於結算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，這些金額代表於結算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。有關分析按二零一三年的相同基準進行。

	2014		2013	
	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	(91)	190	(111)	236

31. 財務風險管理 (續)

(iii) 燃油價格風險

燃油佔集團營業開支總額百分之三十九點二（二零一三年：百分之三十九）。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性質和組合，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

假如航油價格於結算日增加／（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。這些金額代表於結算日燃油衍生工具公允值的變動。

	2014		2013	
	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	(21)	1,695	(98)	872
航油價格減少百分之五	12	(1,702)	(38)	(736)

(d) 對沖會計

於二零一四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：

	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
外匯風險		
– 長期負債（自然對沖）	(7,482)	(7,751)
– 交叉貨幣掉期	519	877
– 外幣期貨合約	1,168	520
– 外幣掉期	(4)	(1)
息率風險		
– 息率掉期	(258)	6
燃油價格風險		
– 燃油衍生工具	(14,307)	1,654

(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：

	2014		2013	
	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
集團				
應收借款	601	650	663	719
長期借款	(33,697)	(35,185)	(30,788)	(32,089)
籌資租賃責任	(32,119)	(33,171)	(37,851)	(39,354)
已抵押存款	720	855	1,587	1,839

31. 財務風險管理 (續)

	2014		2013	
	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
公司				
應收借款	601	650	663	719
長期借款	(15,925)	(16,340)	(19,002)	(19,587)
籌資租賃責任	(46,638)	(48,710)	(48,551)	(51,405)
已抵押存款	520	655	872	1,108

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二零一四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，其公允值按照股息貼現模式及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。

	2014							
	集團				公司			
	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	284	–	–	284	–	–	–	–
– 非上市	–	–	1,196	1,196	–	–	1,112	1,112
流動資金								
– 專業投資管理 資金	–	6,780	–	6,780	–	–	–	–
– 其他流動投資	–	1,295	–	1,295	–	1,179	–	1,179
衍生財務資產	–	3,269	–	3,269	–	3,186	–	3,186
	284	11,344	1,196	12,824	–	4,365	1,112	5,477
負債								
按公允值計入損益 的籌資租賃責任	–	(3,129)	–	(3,129)	–	(3,129)	–	(3,129)
衍生財務負債	–	(15,038)	–	(15,038)	–	(15,011)	–	(15,011)
	–	(18,167)	–	(18,167)	–	(18,140)	–	(18,140)

31. 財務風險管理 (續)

	2013							
	集團				公司			
	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	259	–	–	259	–	–	–	–
– 非上市	–	–	1,085	1,085	–	–	994	994
流動資金								
– 專業投資管理 資金	–	7,282	–	7,282	–	–	–	–
– 其他流動投資	–	1,439	–	1,439	–	1,168	–	1,168
衍生財務資產	–	5,228	–	5,228	–	5,228	–	5,228
	259	13,949	1,085	15,293	–	6,396	994	7,390
負債								
按公允值計入損益 的籌資租賃責任								
衍生財務負債	–	(3,587)	–	(3,587)	–	(3,587)	–	(3,587)
	–	(1,076)	–	(1,076)	–	(989)	–	(989)
	–	(4,663)	–	(4,663)	–	(4,576)	–	(4,576)

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	2014: 8.0% (2013: 8.0%)	貼現率越高，公允值越低	2014: +/- 0.5% (2013: +/- 0.5%)	2014: (76)/100 (2013: (79)/102)
– 增長率	2014: 4.3% (2013: 4.1%)	未來增長率越高，公允值越高	2014: +/- 0.1% (2013: +/- 0.1%)	2014: 17/(16) (2013: 17/(16))

31. 財務風險管理 (續)

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

	集團 港幣百萬元	公司 港幣百萬元
投資按公允值 – 非上市		
二零一四年一月一日的結餘	1,085	994
增購	78	78
出售	(9)	(9)
年內於其他全面收益確認的未變現盈虧淨額	42	49
二零一四年十二月三十一日的結餘	1,196	1,112
	集團 港幣百萬元	公司 港幣百萬元
投資按公允值 – 非上市		
二零一三年一月一日的結餘	1,151	1,046
年內於其他全面收益確認的未變現盈虧淨額	(66)	(52)
二零一三年十二月三十一日的結餘	1,085	994

(g) 抵銷財務資產及財務負債

	2014				
	已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 對銷的已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 呈列的財務 資產 / 負債淨額 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	3,269	–	3,269	(1,667)	1,602
相關已抵押存款	720	(720)	–	–	–
籌資租賃責任	(720)	720	–	–	–
衍生財務負債	(15,038)	–	(15,038)	1,667	(13,371)
	(11,769)	–	(11,769)	–	(11,769)

31. 財務風險管理 (續)

	2013				
	已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 對銷的已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 呈列的財務 資產 / 負債淨額 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	5,228	—	5,228	(944)	4,284
相關已抵押存款	1,587	(1,587)	—	—	—
籌資租賃責任	(1,587)	1,587	—	—	—
衍生財務負債	(1,076)	—	(1,076)	944	(132)
	4,152	—	4,152	—	4,152
	2014				
	已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 對銷的已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 呈列的財務 資產 / 負債淨額 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
公司					
衍生財務資產	3,186	—	3,186	(1,640)	1,546
相關已抵押存款	520	(520)	—	—	—
籌資租賃責任	(520)	520	—	—	—
衍生財務負債	(15,011)	—	(15,011)	1,640	(13,371)
	(11,825)	—	(11,825)	—	(11,825)

31. 財務風險管理 (續)

	2013				
	已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 對銷的已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 呈列的財務 資產 / 負債淨額 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
公司					
衍生財務資產	5,228	—	5,228	(944)	4,284
相關已抵押存款	872	(872)	—	—	—
籌資租賃責任	(872)	872	—	—	—
衍生財務負債	(989)	—	(989)	944	(45)
	4,239	—	4,239	—	4,239

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。

32. 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一百零七頁，以往十年的數據則載於第一百零二頁及第一百零三頁。

33. 其他新訂會計準則的影響

香港會計師公會已頒佈新訂及經修訂的準則，於二零一五年一月一日或之後開始的會計期生效，惟並未在本財務報表中採納。

《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的會計期生效。該準則規定財務資產分為兩個計量類別：按公允值計量及按攤銷成本計量。集團現正評估此項新準則所產生的全部影響。

二零一四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
聯亞旅遊資訊系統(香港)有限公司	香港	電腦訂位系統及有關服務	53	15,600,000股
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 Acquisition Limited	馬恩島	飛機收購服務	100	2,000股，每股1美元
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
Snowdon Limited	馬恩島	財務服務	100*	2股，每股1英鎊
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。

^ 此為譯名。

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	20
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》）編製。此等財務報表亦符合香港《公司條例》的規定，根據新香港《公司條例》（第622章）附表11第76至87條所載第9部「賬目及審核」的過渡性及保留安排，本財政年度及比較期間繼續沿用前《公司條例》（第32章）的規定。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。

此外，根據新香港《公司條例》（第622章）第9部「賬目及審核」的規定，須於公司首個於二零一四年三月三日或之後（即二零一五年一月一日）開始的財政年度（根據該條例第358條）實行。集團現正評估《公司條例》的變動在新香港《公司條例》（第622章）第9部初期應用時預期對綜合財務報表產生的影響，迄今所得出的結論是，有關變動不大可能產生重大影響，而僅會影響綜合財務報表的呈列及資料披露。

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編製基準。

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固定資產、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新的香港財務報告準則及其修訂本，該等新準則及修訂本於集團及公司本會計期首次生效，其中與集團財務報表有關的發展如下：

- 《香港會計準則》第32號「財務資產與財務負債的對銷」修訂本
- 《香港會計準則》第36號「非財務資產可收回金額的披露」修訂本
- 《香港會計準則》第39號「衍生工具的更替及對沖會計法的延續」修訂本
- 《香港財務報告準則》第10號、《香港財務報告準則》第12號及《香港會計準則》第27號（2011）「投資實體」修訂本
- 香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋第21號「徵費」

集團未有應用尚未在本會計期生效的新準則或詮釋。

《香港會計準則》第32號「財務資產與財務負債的對銷」修訂本釐清《香港會計準則》第32號的對銷標準。有關修訂對集團財務報表並無重大影響。

《香港會計準則》第36號「非財務資產可收回金額的披露」修訂本修改已減值非財務資產的披露要求。當中，該等修訂擴大對根據公允值減出售成本計算可收回金額的已減值資產或現金產生單位的披露要求。集團已提供適用於集團的披露規定。

《香港會計準則》第39號「衍生工具的更替及對沖會計法的延續」修訂本訂明，倘指定作對沖工具的衍生工具的更替符合若干條件，可放寬終止使用對沖會計法的規定。有關修訂對集團財務報表並無重大影響。

《香港財務報告準則》第10號、《香港財務報告準則》第12號及《香港會計準則》第27號（2011）「投資實體」修訂本對符合資格成為經修訂的《香港財務報告準則》第10號所界定的投資實體的母公司放寬綜合入賬要求。投資實體須按公允值計算其附屬公司並計入損益。有關修訂對集團財務報表並無重大影響。

香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋第21號「徵費」就何時確認支付政府徵費為負債提供指引。有關詮釋對集團財務報表並無重大影響。

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。

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匯率伸算為港元，而下列項目則按結算日的匯率伸算：

- (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. 固定資產及折舊

固定資產按成本減累積折舊及減值列賬。

一個固定資產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。

固定資產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	按二十至二十七年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	按三至四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。

折舊政策及固定資產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

固定資產如按租賃協議持有，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九十八頁及第九十九頁會計政策第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，並按其不超過四至十年的可用年期以直線法攤銷。

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爭議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。

凡以存放抵押存款作配對的長期負債，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。在二零零五年前所作的交易以淨額計算，則基於有權（包括在違約情況下）堅持將負債及存款作淨額清償，而且該權利毫無疑問地獲得保證，以反映該等交易的實質及經濟上的真實性。

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，從而將正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。

因應經驗作出的調整及精算假設的變動所產生的精算盈利及虧損在其產生期內並在股本權益中累計時，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出準備。

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或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。

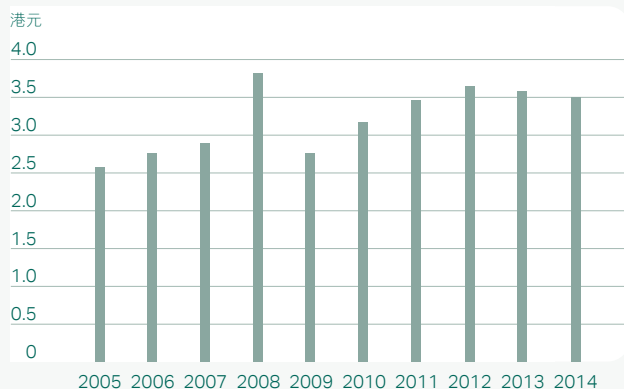
	2014	2013	
綜合損益賬摘要	港幣百萬元		
客運服務	75,734	71,826	
貨運服務	25,400	23,663	
航空飲食、收回款項及其他服務	4,857	4,995	
營業總額	105,991	100,484	
營業開支	(101,556)	(96,724)	
營業溢利／（虧損）	4,435	3,760	
出售投資溢利	—	—	
視作出售一家聯屬公司的盈利	—	—	
財務支出淨額	(1,158)	(1,019)	
應佔聯屬公司溢利／（虧損）	772	838	
除稅前溢利／（虧損）	4,049	3,579	
稅項	(599)	(675)	
本年度溢利／（虧損）	3,450	2,904	
非控股權益應佔溢利	(300)	(284)	
國泰航空股東應佔溢利／（虧損）	3,150	2,620	
已派股息	(1,022)	(551)	
本年度保留溢利	2,128	2,069	
綜合財務狀況表摘要	港幣百萬元		
固定及無形資產	108,789	104,737	
長期應收款項及投資	29,290	27,449	
借款	(65,096)	(67,052)	
流動資金減銀行透支	21,098	27,736	
借款淨額	(43,998)	(39,316)	
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）	(23,611)	(19,110)	
其他長期應付款項	(9,354)	(1,318)	
遞延稅項	(9,263)	(9,429)	
資產淨值	51,853	63,013	
資金來源：			
國泰航空股東應佔資金	51,722	62,888	
非控股權益	131	125	
股東權益總額	51,853	63,013	
每股			
股東資金	港元	13.15	15.99
EBITDA	港元	3.44	3.04
盈利／（虧損）	港仙	80.1	66.6
股息	港元	0.36	0.22
比率			
邊際利潤／（虧損）	%	3.0	2.6
已動用資本回報	%	4.7	4.0
股息倍數	倍數	2.2	3.0
現金利息倍數	倍數	20.7	23.8
債務總額股份比例	倍數	1.26	1.07
債務淨額股份比例	倍數	0.85	0.63

2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
70,133	67,778	59,354	45,920	57,964	49,520	38,755	32,005
24,555	25,980	25,901	17,255	24,623	21,783	18,385	15,773
4,688	4,648	4,269	3,803	3,976	4,055	3,643	3,131
99,376	98,406	89,524	66,978	86,563	75,358	60,783	50,909
(97,763)	(93,125)	(78,672)	(62,583)	(94,911)	(67,831)	(55,687)	(46,934)
1,613	5,281	10,852	4,395	(8,348)	7,527	5,096	3,975
–	–	2,165	1,254	–	–	–	–
–	–	868	–	–	–	–	–
(884)	(744)	(978)	(847)	(1,012)	(787)	(465)	(444)
754	1,708	2,577	264	(764)	1,057	301	269
1,483	6,245	15,484	5,066	(10,124)	7,797	4,932	3,800
(409)	(779)	(1,441)	(275)	1,366	(775)	(769)	(482)
1,074	5,466	14,043	4,791	(8,758)	7,022	4,163	3,318
(212)	(169)	(185)	(170)	(224)	(187)	(183)	(170)
862	5,297	13,858	4,621	(8,982)	6,835	3,980	3,148
(1,338)	(3,777)	(1,691)	–	(2,438)	(2,245)	(2,992)	(2,196)
(476)	1,520	12,167	4,621	(11,420)	4,590	988	952
93,703	82,099	74,116	73,345	73,821	70,170	65,351	50,416
24,776	23,393	17,512	14,321	14,504	15,923	12,452	7,230
(59,546)	(43,335)	(39,629)	(42,642)	(40,280)	(36,368)	(31,943)	(22,455)
24,182	19,597	24,194	16,511	15,082	21,637	15,595	13,405
(35,364)	(23,738)	(15,435)	(26,131)	(25,198)	(14,731)	(16,348)	(9,050)
(15,711)	(16,685)	(14,022)	(12,864)	(16,887)	(13,094)	(9,019)	(6,767)
(3,205)	(3,650)	(1,700)	(1,086)	(5,509)	(1,222)	–	–
(8,061)	(6,651)	(5,842)	(5,255)	(4,737)	(6,752)	(6,550)	(6,470)
56,138	54,768	54,629	42,330	35,994	50,294	45,886	35,359
56,021	54,633	54,476	42,182	35,878	50,116	45,731	35,073
117	135	153	148	116	178	155	286
56,138	54,768	54,629	42,330	35,994	50,294	45,886	35,359
14.24	13.89	13.85	10.72	9.12	12.72	11.62	10.37
2.31	3.34	5.80	2.95	(1.00)	3.41	2.75	2.44
21.9	134.7	352.3	117.5	(228.3)	173.5	112.9	93.2
0.08	0.52	1.11	0.10	0.03	0.84	0.84	0.48
0.9	5.4	15.5	6.9	(10.4)	9.1	6.5	6.2
2.3	8.4	21.7	8.7	(12.3)	12.3	8.7	8.5
2.7	2.6	3.2	11.8	(76.1)	2.1	1.2	1.9
20.9	41.7	35.2	5.1	3.7	14.2	15.1	17.1
1.06	0.79	0.73	1.01	1.12	0.73	0.70	0.64
0.63	0.43	0.28	0.62	0.70	0.29	0.36	0.26

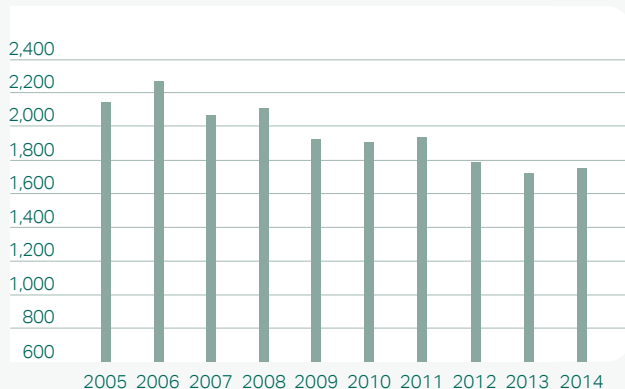
		2014	2013
國泰航空及港龍航空業務概要*			
可用噸千米數	百萬位	28,440	26,259
收入噸千米數	百萬位	20,722	18,696
可用座位千米數	百萬位	134,711	127,215
收入乘客運載人次	千位	31,570	29,920
收入乘客千米數	百萬位	112,257	104,571
收入運載率	%	79.1	77.5
乘客運載率	%	83.3	82.2
運載貨物及郵件	千噸	1,723	1,539
貨物及郵件收入噸千米數	百萬位	10,044	8,750
貨物及郵件運載率	%	64.3	61.8
運載超額行李	噸	2,699	2,599
飛行千米數	百萬位	550	512
飛行小時數	千小時	789	735
啟航次數	千位	167	160
定期航班航線網長度	百萬米	586	576
年底目的地數目	目的地	210	190
年底職員數目	數目	25,755	24,572
每職員的可用噸千米數	千位	1,104	1,091
航班準時表現*			
起飛(十五分鐘內)	%	70.1	75.5
飛機平均使用量*			
	每日時數		
A320-200		9.2	9.1
A321-200		9.9	8.8
A330-300		12.4	12.0
A340-300		11.6	13.3
A340-600		—	—
747-400		8.2	10.9
747-200F/300SF 貨機		—	—
747-400F/BCF/8F 貨機		11.8	10.9
777-200/300		8.8	8.3
777-300ER		16.1	15.8
機隊平均使用量		12.2	11.8
*自二零零六年十月一日起包括港龍航空的業務。			
機隊資料			
由國泰航空營運的飛機：			
A330-300		40	35
A340-300		11	11
A340-600		—	—
747-400		7	13
747-200F 貨機		—	—
747-400F 貨機		5	6
747-400BCF 貨機		1	1
747-400ERF 貨機		6	6
747-8F 貨機		13	13
777-200		5	5
777-300		12	12
777-300ER		47	38
總數		147	140
由港龍航空營運的飛機：			
A320-200		15	15
A321-200		8	6
A330-300		18	20
747-200F 貨機		—	—
747-300SF 貨機		—	—
747-400BCF 貨機		—	—
總數		41	41

2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
26,250	26,383	24,461	22,249	24,410	23,077	19,684	17,751
18,819	19,309	19,373	16,775	17,499	16,680	14,452	12,813
129,595	126,340	115,748	111,167	115,478	102,462	91,769	82,766
28,961	27,581	26,796	24,558	24,959	23,253	18,097	15,438
103,837	101,536	96,588	89,440	90,975	81,801	72,939	65,110
76.2	77.0	81.1	77.7	75.1	75.6	76.2	75.2
80.1	80.4	83.4	80.5	78.8	79.8	79.5	78.7
1,563	1,649	1,804	1,528	1,645	1,672	1,334	1,139
8,942	9,648	10,175	8,256	8,842	8,900	7,514	6,618
64.2	67.2	75.7	70.8	65.9	66.7	68.6	67.0
2,711	3,103	4,053	3,883	2,963	2,310	2,218	2,489
502	494	464	431	460	422	357	317
715	695	652	605	649	598	489	431
154	146	138	130	138	131	98	84
602	568	535	481	453	442	457	403
179	167	146	122	124	129	125	92
23,844	23,015	21,592	20,907	21,309	19,840	18,992	15,806
1,110	1,184	1,165	1,053	1,185	1,194	1,173	1,147
77.4	82.0	80.9	86.8	81.4	83.9	85.2	86.1
8.8	8.9	8.2	8.0	8.4	8.5	8.2	—
8.9	8.4	8.6	7.8	8.4	8.9	8.9	—
12.3	12.1	11.6	10.8	10.9	10.7	11.2	10.8
12.7	13.0	13.8	12.2	14.7	15.3	14.9	15.1
—	—	—	—	11.4	14.4	14.9	15.3
12.7	13.7	13.2	12.9	14.1	14.5	14.9	14.7
—	—	—	5.4	7.5	10.8	11.8	11.8
11.4	13.8	14.4	13.2	13.1	14.0	15.3	16.1
8.4	8.2	8.0	8.1	8.7	8.4	9.0	9.1
15.7	15.7	15.3	15.8	14.3	10.7	—	—
12.0	12.3	12.0	11.2	11.5	11.7	12.5	12.6
37	33	32	32	32	29	27	26
11	13	15	15	15	15	15	15
—	—	—	—	—	3	3	3
18	21	22	23	23	24	22	22
—	—	—	—	5	7	7	7
6	6	6	6	6	6	6	6
6	8	12	13	10	6	5	1
6	6	6	6	2	—	—	—
8	4	—	—	—	—	—	—
5	5	5	5	5	5	5	5
12	12	12	12	12	12	12	11
29	24	18	14	9	5	—	—
138	132	128	126	119	112	102	96
15	11	11	9	10	10	10	11
6	6	6	6	6	6	6	6
17	15	14	14	16	16	16	13
—	—	—	—	1	1	1	1
—	—	—	—	—	3	3	3
—	—	—	—	2	3	1	—
38	32	31	29	35	39	37	34

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



		2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
生產力*											
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	3.50	3.58	3.65	3.46	3.16	2.76	3.81	2.88	2.76	2.57
每港幣千元員工開支的 可用噸千米	單位	1,750	1,720	1,785	1,936	1,905	1,919	2,106	2,066	2,270	2,140
飛機使用量	每日時數	12.2	11.8	12.0	12.3	12.0	11.2	11.5	11.7	12.5	12.6
股價											
	港元										
最高		17.7	16.8	15.9	23.1	24.1	14.7	20.3	23.1	19.5	15.1
最低		13.7	12.2	11.9	11.9	12.8	7.0	7.1	18.3	12.7	12.0
年底		16.9	16.4	14.2	13.3	21.5	14.5	8.8	20.4	19.2	13.6
股價比率(附註)											
	倍數										
市盈率		21.1	24.6	64.9	9.9	6.1	12.3	(3.9)	11.8	17.0	14.6
資本市值 / 國泰航空 股東應佔資金		1.3	1.0	1.0	1.0	1.6	1.4	1.0	1.6	1.7	1.3
股價 / 現金流量		5.4	4.6	6.1	3.4	4.5	12.7	8.9	5.0	6.1	5.3

附註：在適用情況下，根據年底的股價計算。

*自二零零六年十月一日起包括港龍航空的業績。

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）。

航班準時情況 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

企業傳訊部

香港國際機場

國泰城北座七樓

電郵：ir@cathaypacific.com

電話：(852) 2747 5210

傳真：(852) 2810 6563

國泰航空的主要國際互聯網網址為 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 358516

Pittsburgh, PA 15252-8516

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@bnymellon.com

網址：www.bnymellon.com/shareowner

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

截至二零一四年十二月三十一日止年度

年度報告書供股東閱覽 二零一五年四月十日

股東周年大會 二零一五年五月二十日

截至二零一五年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零一五年八月

派發中期股息 二零一五年十月



