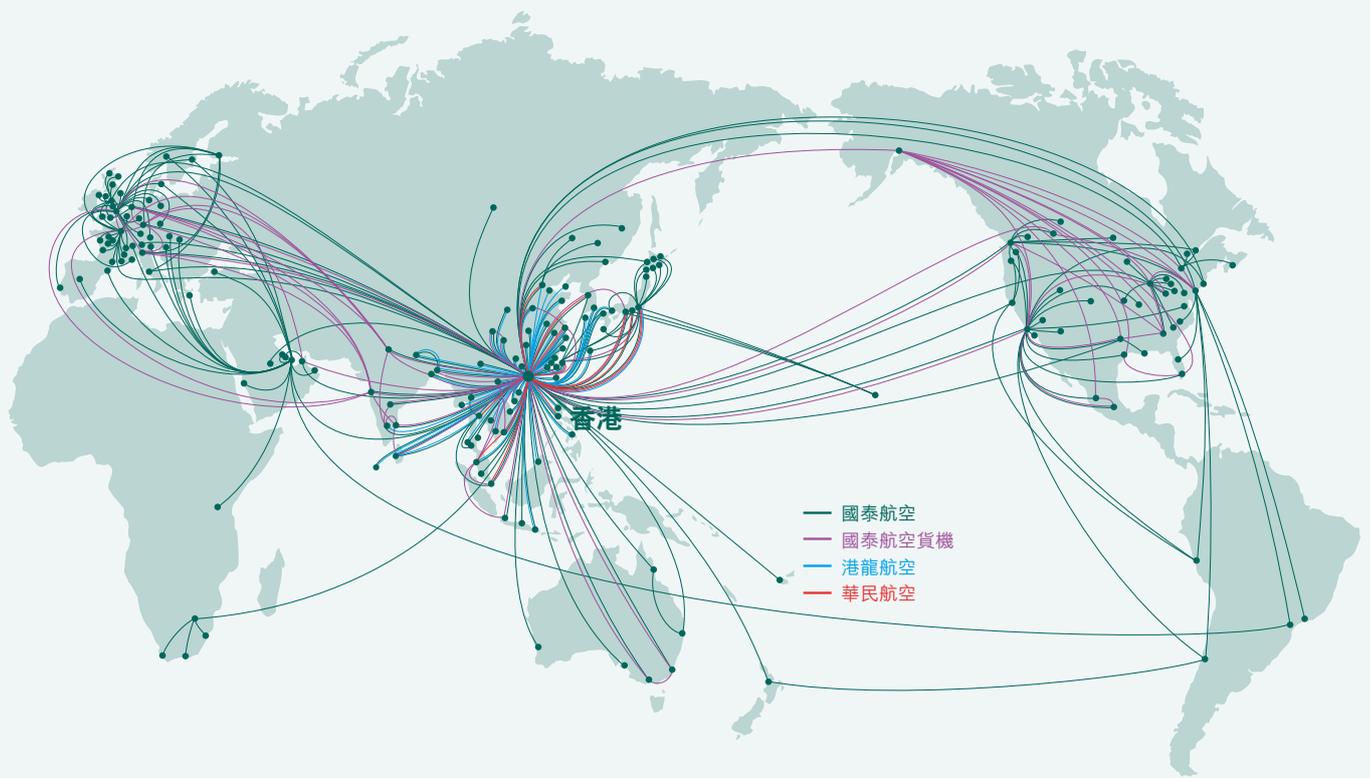


二零一五年中期報告

國泰航空有限公司

股份代號：00293





目錄

- 2 財務及營業撮要
- 3 主席致函
- 5 二零一五年中期評述
- 14 業務回顧
- 19 財務評述
- 22 審閱報告
- 23 簡明財務報表
- 42 按上市規則所需提供的資料

公司資料

國泰航空有限公司是於香港註冊成立的有限公司。

投資者關係

查詢有關國泰航空有限公司的詳情，請聯絡：

國泰航空有限公司
 企業傳訊部
 香港國際機場
 國泰城北座七樓

電郵：ir@cathaypacific.com
 電話：(852) 2747 5210
 傳真：(852) 2810 6563

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

國泰航空是一家在香港註冊及以香港為基地的國際航空公司，提供定期客運及貨運服務往來五十二個國家及地區共一百九十四個目的地。

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。除擁有一支共一百四十八架飛機的機隊外，公司的投資範圍還包括航空飲食公司、地勤服務公司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，截至二零一五年六月三十日，已訂購七十二架新飛機，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三萬三千三百名員工，其中在香港僱用的員工約二萬五千七百人。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。

集團財務統計數字

		二零一五年	二零一四年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
業績				
收益	港幣百萬元	50,388	50,840	-0.9%
國泰航空股東應佔溢利	港幣百萬元	1,972	347	+468.3%
每股盈利	港仙	50.1	8.8	+469.3%
每股股息	港元	0.26	0.10	+160.0%
邊際利潤	%	3.9	0.7	+3.2個百分點
財務狀況				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	54,816	51,722	+6.0%
借款淨額	港幣百萬元	44,189	43,998	+0.4%
每股股東資金	港元	13.9	13.1	+6.1%
債務淨額股份比例	倍數	0.81	0.85	-0.04倍

營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		二零一五年	二零一四年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
可用噸千米數（「可用噸千米」）	百萬	14,598	13,545	+7.8%
可用座位千米數（「可用座位千米」）	百萬	69,689	65,474	+6.4%
收入乘客運載人次	千位	16,800	15,437	+8.8%
乘客運載率	%	85.9	83.6	+2.3個百分點
乘客收益率	港仙	60.4	66.6	-9.3%
運載貨物及郵件	千噸	868	804	+8.0%
貨物及郵件運載率	%	64.1	63.2	+0.9個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.93	2.17	-11.1%
每可用噸千米成本（連燃油）	港元	3.24	3.57	-9.2%
每可用噸千米成本（除燃油）	港元	2.12	2.20	-3.6%
飛機使用量	每日時數	12.2	12.0	+1.7%
航班準時表現	%	65.8	70.7	-4.9個百分點

主席致函

國泰航空集團二零一五年首六個月錄得應佔溢利港幣十億七千二百萬元，而二零一四年上半年的溢利則為港幣三億四千七百萬元。每股盈利為港幣五十點一仙，而二零一四年同期則為港幣八點八仙。本期收益為港幣五百零三億八千八百萬元，減少百分之零點九。

集團於二零一五年首六個月的表現遠較二零一四年同期為佳。客運業務運載率上升，反映經濟客艙需求殷切。航空貨運市場的需求於二零一四年夏季開始上升，此升勢於二零一五年上半年持續，惟於第二季已見放緩。附屬及聯屬公司的貢獻有所改善。國航主要因油價下跌而令溢利大幅提升。

集團的客運收益減少百分之零點八至港幣三百六十二億二千六百萬元。可載客量增加百分之六點四，反映新航線（往波士頓及蘇黎世）的推出及其他航線的班次增加。運載率上升二點三個百分點至百分之八十五點九。競爭激烈、燃油附加費大幅下調、匯率變動及以香港為轉機點的乘客比例較高，對收益率構成下調壓力，因而下跌百分之九點三至港幣六十點四仙。區域航線需求殷切，尤以經濟客艙為甚。長途航線的經濟客艙需求殷切。短途航線的頭等及商務客艙需求強勁，惟若干長途航線的頭等及商務客艙需求較預期偏軟。

航空貨運需求於二零一四年夏季開始上升，此升勢於二零一五年首數月持續，惟於第二季已見放緩。期內集團的貨運收益為港幣一百一十三億七千六百萬元，較二零一四年同期減少百分之二點五。國泰航空及港龍航空的可載貨量增加百分之八點九，運載率上升零點九個百分點至百分之六十四點一，惟因競爭激烈、業內可載貨量過剩及燃油附加費大幅下調，對收益率構成下調壓力，因而下跌百分之十一點一至港幣一點九三元。然而，若

干主要貨運航線需求殷切，尤以往來北美的航線為甚（部分受惠於美國西岸多個主要航運港口因工業行動導致海運貨物積壓）。亞洲區內的貨運業務有所增長，而前往歐洲的貨運業務表現則遜於預期。香港的國泰航空貨運站自二零一三年十月開始全面運作以來，一直運作暢順，處理量不斷增加。該貨運站亦為國泰航空集團以外的五家航空公司提供服務。

二零一五年上半年，雖然可載客量及可載貨量分別增加百分之六點四及百分之八點九，燃油成本（未計燃油對沖的影響）較二零一四年同期減少港幣七十億七千八百萬元（或百分之三十五點五）。儘管油價下跌，燃油仍是集團最大的成本。燃油佔營業成本總額的百分之三十四點二，較二零一四年同期下降三點七個百分點，原因是平均飛機燃油價格下跌百分之三十八點五，惟其影響因耗油量上升百分之四點九而被局部抵銷。管理因油價波動而帶來的相關風險，仍是需要優先處理的事務。二零一五年上半年，燃油成本的跌幅部分被對沖虧損所抵銷，因而令燃油成本淨額減少港幣二十三億一千一百萬元（或百分之十二點二）。我們把燃油對沖合約延至二零一九年。非燃油成本獲妥善管理並受惠於多種貨幣的弱勢。

我們於二零一五年首六個月接收七架新飛機：四架波音777-300ER型飛機及三架空中巴士A330-300型飛機。期內四架波音747-400型客機退役，其中一架將於二零一五年底交還租賃公司，並安排三架空中巴士A340-300型飛機於同期退役。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，其中兩架現已交付，包括一架於二零一四年十一月交付，另一架於二零一五年七月交付，其餘四架將於二零一六年底撤出機隊。截至二零一五年六月三十日，已訂購的新飛機

共七十二架，將於二零二四年底前接收。首架空中巴士A350-900XWB型飛機訂於二零一六年二月接收。我們訂購了兩個空中巴士A350型飛機模擬駕駛艙，其中一個已於五月接收。

前往蘇黎世及波士頓的客運服務分別於三月及五月開辦，兩條航線均反應不俗。每周四班前往杜塞爾多夫的航班將於九月開辦。雅加達航線於一月加開班次，曼谷及馬尼拉航線於三月加開班次，而三藩市航線則於六月加開班次。曼谷及大阪航線於夏天旺季加開班次。因應中東呼吸綜合症事件及其後需求下降，首爾航線於六月削減航班。莫斯科航線於六月停辦。港龍航空於三月開辦前往東京羽田機場的每日航班，並於八月開辦每周兩班前往廣島的航班。港龍航空已增加金邊、武漢及加爾各答航線的班次，並於暑期增加前往沖繩的班次。我們於三月推出前往加爾各答的貨運航班，並增加了前往北美及印度的貨運班次。我們因應需求調整貨運網絡及可載貨量。

除將於未來數年退役的波音747-400型及空中巴士A340-300型客機外，國泰航空及港龍航空所有廣體客機的所有等級客艙已裝設或重新裝設全新或優化的座椅。空中巴士A350XWB型飛機將設新的客艙、座椅及娛樂系統。馬尼拉及曼谷貴賓室分別於五月及六月啟用，而位於香港國際機場的「玉衡堂」頭等客艙貴賓室則於六月重開。該等貴賓室均沿用於二零一四年十一月啟用的羽田機場貴賓室的設計。另外兩個貴賓室（一個位於三藩市，另一個位於台北）訂於二零一五年第四季啟用。

二零一五年上半年的經營環境普遍良好，客運及貨運需求普遍殷切。我們因油價下跌而得以減省營業成本（其影響部分被燃油對沖虧損所抵銷），並繼續妥善管理非燃油成本。但集團仍面對種種挑戰，收益率繼續受壓，香港國際機場的擠塞問題日益嚴重。集團強烈支持於機場興建第三條跑道，期望興建工程盡快展開。我們認為香港機場管理局能夠，並且應該自行融資建造第三條跑道，毋須以額外收費加重機場使用者的負擔。若要維持香港航空業、旅遊業及相關行業的持續增長，機場收費必須具競爭力。

集團下半年的表現一般較上半年為佳，預期業務於二零一五年往後時間表現理想。我們會繼續專注提供優質的產品及服務，並且繼續投資於飛機和產品，以及發展航線網絡。我們的財務狀況維持穩健。我們以堅定不移的態度，致力維持世界級的服務團隊以及保持香港的航運樞紐地位。

主席

史樂山

香港，二零一五年八月十九日

二零一五年上半年的經營環境普遍良好。客運及貨運需求普遍殷切。我們因油價下跌而得以減省營業成本（其影響部分被燃油對沖虧損所抵銷），並繼續妥善管理非燃油成本，但收益率繼續受壓。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。我們繼續進行長期投資，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進行優化工程，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，工程於三月完成。現有三十架飛機裝設該等優化的頭等客艙座椅。
- 國泰航空所有波音777-300ER型飛機及空中巴士A330-300型長途飛機均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777-200型飛機裝設全新地區性商務客艙座椅的工程於一月完成。所有地區性飛機均已裝設該等座椅。
- 港龍航空的空中巴士A330-300型飛機已裝設全新頭等、商務及經濟客艙座椅。
- 港龍航空首架裝設全新商務及經濟客艙座椅及無線機上娛樂系統的空中巴士A320型飛機於二零一四年十二月投入服務。於港龍航空所有A320型飛機裝設該等新座椅及新系統的工程預計於二零一八年完成。
- 國泰航空於香港國際機場的第二個貴賓室「玉衡堂」的頭等客艙貴賓室經大規模翻新後，於六月重開。該貴賓室沿用羽田機場貴賓室的設計。
- 「玉衡堂」的商務客艙貴賓室已經關閉，在七月開始進行翻新工程，訂於二零一六年第二季重開。
- 位於東京羽田機場的新貴賓室於二零一四年十一月啟用，廣受乘客歡迎。馬尼拉及曼谷機場的貴賓室分別於五月及六月啟用，兩個貴賓室沿用羽田機場貴賓室的設計。
- 台北機場貴賓室於七月關閉以進行翻新工程，將於二零一五年第四季重開。三藩市機場貴賓室現正進行擴充及翻新工程，訂於二零一五年第四季竣工及重開。
- 澳洲航空在洛杉磯的商務客艙貴賓室（可供國泰航空的乘客使用）最後階段的翻新工程於五月完成。
- 我們在香港的貴賓室提供電子版報章及雜誌，此服務會於二零一六年第一季伸延至香港以外的機場貴賓室。
- 國泰航空於六月Skytrax一年一度的世界航空公司公開投票選舉中，獲選為「最佳泛太平洋航空公司」，而港龍航空則獲選為「全球最佳區域航空公司」及「亞洲最佳區域航空公司」。

發展空運樞紐

- 我們致力將香港國際機場長遠發展為頂級的國際客運及貨運樞紐，並繼續發展網絡及班次，為顧客提供更多選擇和方便。
- 我們全力支持於香港國際機場興建第三條跑道。機場正面對嚴峻的容量問題，我們深信興建第三條跑道是唯一的解決方法，同時亦可保持香港作為主要航運樞紐的長期競爭力。
- 我們致力發展網絡，但會因應客運及貨運需求而調整可運載量。基於商業及營運理由，我們在二零一五年上半年取消部分航班。
- 二零一五年上半年，國泰航空及港龍航空的可載客量較二零一四年同期增加百分之六點四，反映新航線的推出及部分現有航線增加班次。國泰航空的可載客量增加百分之六點六，而港龍航空的可載客量則增加百分之五點五。
- 國泰航空分別於三月及五月開辦前往蘇黎世及波士頓的客運航班，並於九月開辦每周四班前往杜塞爾多夫的航班。
- 莫斯科航線於六月停辦。
- 國泰航空的三藩市航線於六月由每周十四班增至十七班，芝加哥航線則於三月由每周十班減至每日一班。
- 國泰航空前往阿姆斯特丹及悉尼的航班採用波音777-300ER型飛機後，其可載客量增加。
- 國泰航空的雅加達航線於一月由每周二十一班增至二十六班航班，曼谷航線於三月由每周五十九班增至六十三班，馬尼拉航線於三月由每周四十七班增至四十九班。首爾航線因南韓的中東呼吸綜合症事件影響乘客需求而於六月削減航班。
- 國泰航空前往科倫坡的直航服務將於十月由每周四班增至每日一班。
- 港龍航空於三月開辦前往東京羽田機場的每日航班，並於八月開辦每周兩班前往廣島的航班。
- 港龍航空於三月停辦馬尼拉航線。
- 港龍航空金邊航線的班次於一月由每周十班增至十二班，武漢航線於一月每周加開一班航班，加爾各答航線於五月由每周五班增至六班，沖繩航線於夏季由每周四班增至每日一班。
- 可載貨量較二零一四年首六個月增加百分之八點九。我們運作更多貨機服務，並利用客機腹艙提供更多可載貨量。
- 我們於三月開辦每周兩班前往加爾各答的貨運服務，德里的貨運服務亦於同月由每周七班增至八班。

- 北美航線於四月每周加開兩班貨運航班，即每周共提供三十七班。我們更改路線，以增加芝加哥、洛杉磯及紐約航線的可載貨量。
- 國泰航空貨運站於二零一五年首六個月共處理逾八十八萬噸貨物，較二零一四年同期增加百分之十七。貨運站為國泰航空、港龍航空、華民航空及其他五家航空公司提供貨運服務，並於二零一五年首季推出跨境保稅陸路銜接服務。

機隊發展

- 我們大力投資於新飛機，使我們擁有全球其中一支最現代化及最具燃油效益的機隊，藉此加強香港作為全球其中一個頂級國際航運樞紐的地位。
- 於二零一五年六月三十日，國泰航空運作一百四十八架飛機，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（集團合共運作二百零二架飛機）。集團已訂購七十二架新飛機，由現時至二零二四年間陸續接收。
- 二零一五年上半年共接收七架新飛機：四架波音777-300ER型飛機及三架空中巴士A330-300型飛機。
- 二零一五年上半年四架波音747-400型客機退役，其中一架將於二零一五年底交還租賃公司，並開始安排空中巴士A340-300型飛機退役。於二零一五年六月三十日，十一架A340-300型飛機中，已有三架退役，另外一架將於二零一五年下半年退役，其餘七架將於二零一七年底前退役。
- 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，其中兩架現已交付，包括一架於二零一四年十一月交付，另一架於二零一五年七月交付，其餘四架將於二零一六年底撤出機隊。
- 一架於二零一三年八月停用的波音747-400BCF型改裝貨機將於九月再度投入服務，以應付貨運旺季。
- 二零一五年下半年將接收兩架新飛機，其中一架已於七月接收。
- 首架空中巴士A350-900XWB型飛機訂於二零一六年二月接收。我們已訂購四十八架空中巴士A350型飛機，型號包括空中巴士A350-900及空中巴士A350-1000。
- 我們訂購了兩個空中巴士A350型飛機模擬駕駛艙，其中一個已於五月接收。現時香港的飛行培訓中心共有十四個模擬駕駛艙。

科技著著領先

- 旅遊零售平台於新加坡及澳洲成功推出後，於四月在香港推出。
- 於四月，國泰航空及港龍航空開始向高級機艙服務員提供流動平板電腦。
- 國泰航空及港龍航空於四月推出採用雲端平台的機上餐膳系統。

- 我們於二零一三年十二月至二零一四年四月間與香港機場管理局合作在香港國際機場試用自助行李託運設施，預計該設施於二零一五年稍後時間推出。
- 我們已為員工更新現有的流動應用程式，並為機艙服務員提供可於平板電腦查閱的機上乘客資料表。

合作夥伴

- 國泰航空行政總裁朱國樑於六月出任「寰宇一家」董事局主席。
- 國泰航空於三月擴大與卡塔爾航空的代號共享協議範圍，以納入卡塔爾航空往來多哈及馬斯喀特的航班。
- 國泰航空及港龍航空於三月終止與塞舌爾航空及汶萊皇家航空的代號共享安排，但我們與該等航空公司仍訂有聯運合作協議。
- 美國航空於五月擴大與國泰航空的代號共享協議範圍，以納入國泰航空往來香港及波士頓的航班。
- 國泰航空於六月與曼谷航空簽訂協議，根據該協議，兩家航空公司的飛行常客計劃會員可賺取及兌換對方計劃的里數。
- 國泰航空及港龍航空於七月與歐洲之翼航空、德國之翼航空及 ACP 國際鐵路公司簽訂聯運合作協議。
- 港龍航空於一月與深圳航空就深圳航空往來香港及晉江的航班達成代號共享協議。

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。
- 根據歐盟排放交易計劃的規定，我們二零一四年的排放數據經集團以外的機構於二月核證，並於二零一五年三月向英國環境部提交排放報告。我們已根據歐盟排放交易計劃於四月向英國環境部提交足以抵償二零一三年及二零一四年的排放量所需的配額。
- 外聘核數師已審核國泰航空二零一四年的溫室氣體排放數據。
- 國泰航空透過「飛向更藍天碳抵銷計劃」向中國內地及台灣的可再生能源計劃購買額外的碳排放配額。此計劃讓顧客及出外公幹的員工抵銷其旅遊所帶來的環境影響。

- 國泰航空是空中巴士可持續航空參與計劃的成員，該計劃旨在幫助航空公司透過採用最新的空中巴士機種，減少耗油量和噪音，從而減少航空公司對環境的影響。
- 由三月開始，非牟利機構「樂餉社」收集國泰航空來港航機上未開啟的食物，該機構把剩餘的食物送予香港的慈善團體，以分配給有需要的人士。
- 國泰航空於三月參與世界自然基金會一年一度的「地球一小時」活動，關掉轄下樓宇及廣告牌的所有非必要燈光。
- 行將退役的空中巴士A340型飛機現以PAMELA（空中巴士公司處理報廢飛機的先進管理流程）停用及回收，使舊飛機能以可持續的方式拆解（及棄置或回收）。
- 我們與國航分享環保作業常規與經驗。
- 國泰航空連續七年為「富時社會責任指數」的成分公司，以及連續兩年為「道瓊斯可持續發展指數」的成分公司。
- 《二零一四年可持續發展報告》將於二零一五年八月發表，並登載於www.cathaypacific.com/sdreport。

回饋社會

- 香港特別行政區行政長官梁振英於二月為國泰航空舉辦的社區飛行活動擔任主禮嘉賓，該活動招待了二百名來自六十個香港基層家庭的人士乘坐波音777-200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。這是我們自二零零七年以來，第五次舉辦該項飛行活動。
- 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。國泰航空一群員工於五月前往中國內地，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」計劃部分善款已撥捐「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。
- 尼泊爾於四月發生地震後，國泰航空及港龍航空呼籲捐助災民，因而籌得港幣六百萬元撥捐聯合國兒童基金會。善款包括來自員工的捐款（由公司作等額捐款）及「零錢布施」機上籌款計劃所收集的款項。港龍航空運載帳幕、太陽燈、醫療及基礎設施用品前往尼泊爾首都加德滿都。集團向救災工作提供的援助總值港幣一千萬元，包括現金捐款及為救援組織提供免費機票及貨運。

- 約一千四百名員工組成的國泰義工隊服務香港社群。義工隊的活動包括曾幫助逾二千二百名東涌中學生改善英語水平的「英語啟航」計劃，參與一項有助年輕人建立團隊精神的二十四小時慈善腳踏車大賽，以及為東涌的低收入家庭舉辦一次慈善義賣。我們在六月為國泰義工隊舉行嘉許禮，表揚義工們熱心助人的精神。
- 「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。在二零一五年，港龍航空飛行員給予三十二名參加者為期九個月的指導，讓他們獲得最新的航空業知識。該計劃至今已有一百七十七人參加，其中約七十人已投身航空相關行業。

對僱員的承擔

- 於二零一五年六月三十日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬三千三百名員工，其中約二萬五千七百人為在港員工。國泰航空在全球僱用近二萬三千名員工，而港龍航空則僱用逾三千四百五十名員工。
- 國泰航空預期於二零一五年招聘超過二千二百名員工，包括約九百五十名機艙服務員及三百二十名飛行員；港龍航空預期招聘約二百二十名機艙服務員及三十名飛行員。
- 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。二零一五年，預計國泰航空的飛行員培訓計劃約有九十名學員畢業，而港龍航空的飛行員培訓計劃則有九名學員畢業。
- 第一批資訊科技見習生已完成在國泰航空的工作輪換，首十名大學畢業生是從超過四百五十名申請者中選出的。二零一五年招聘的甄選程序已經完成，申請者超過五百人。第二批大學畢業生將於八月加入國泰航空的資訊科技組。
- 工程部見習生計劃於一九八五年推出。曾經參與該計劃的多名學員現已身居要職。該計劃於二零一五年將再招聘約五名學員。
- 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。
- 在二零一五年 Randstad Award 中，國泰航空獲選為「香港最受歡迎僱主」。
- 第十一屆 Betsy Awards 員工嘉獎禮於八月初舉行。舉辦這個一年一度的內部嘉獎禮，是為表揚優秀員工，他們提供職責範圍以外的服務，協助有需要的乘客。
- 我們在五月推出一個內部社交媒體平台，供全球的國泰航空及港龍航空員工使用。該平台有助員工獲得更多資訊及加強聯繫，藉此促進兩家航空公司作更公開的內部溝通。

機隊資料*

二零一五年六月三十日
各機隊的數目

飛機類型	租賃			總數	已確實訂購架數				總數	營業租賃期滿架數					選擇權
	擁有	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	22	15	6	43						1	3			2	
A340-300	6	2		8											
A350-900						12 ^(a)	10	22							
A350-1000							26	26							
747-400	3		1 ^(b)	4					1						
747-400F 貨機	5			5^(c/d)											
747-400BCF 貨機			1 ^(e)	1							1				
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機	2	11		13		1 ^(d)		1							
777-200	5			5											
777-200F 貨機														5 ^(f)	
777-300	9	3		12											
777-300ER	17	11	23	51	2 ^(d)			2		2	2		19		
777-9X							21 ^(d)	21							
總數	69	48	31	148	2	13	57	72	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						2	5	1			
總數	17		24	41						2	5	2	2	13	
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機	2	6	2	10								2			
747-400BCF 貨機			3	3						1	2				
總數	2	6	5	13						1	2	2			
總數合計	88	54	60	202	2	13	57	72	1	4	12	7	2	34	

* 包括停用的飛機。於二零一五年六月三十日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

(a) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。

(b) 該飛機的營業租賃期於二零一五年六月屆滿，將於二零一五年底撤出機隊。

(c) 其中兩架於二零一四年一月停用。

(d) 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。兩架波音777-300ER型飛機已交付國泰航空，其中一架於二零一五年四月交付，另一架於二零一五年七月交付。兩架波音747-400F型貨機已交付波音公司，其中一架於二零一四年十一月交付，另一架於二零一五年七月交付。

(e) 此貨機於二零一三年八月停用，將於二零一五年九月再度投入服務。

(f) 購買五架波音777-200F型貨機的購買權。

其他附屬及聯屬公司回顧

香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 華民航空是香港唯一的全貨運航空公司，由國泰航空持有六成股權，主要為敦豪國際速遞(DHL Express)營運貨運速遞服務。
- 華民航空營運八架公司擁有的空中巴士A300-600F型貨機、兩架以乾租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機及三架向國泰航空以乾租方式租用的波音747-400BCF型改裝貨機。
- 華民航空於三月把一架以濕租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機轉為乾租租約。
- 華民航空每周提供往來曼谷、胡志明市、大阪、檳城（經胡志明市）、首爾、上海、新加坡、台北及東京各六班航班，以及每周往來北京、馬尼拉及名古屋各五班航班。
- 航班準時表現（於十五分鐘內起飛）為百分之八十七。
- 可載貨量及運載率較二零一四年上半年略為上升。收入噸千米增加百分之二。
- 與二零一四年上半年相比，華民航空於二零一五年上半年錄得溢利增加。

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。
- 因營業額增加，亞洲萬里通於二零一五年上半年的溢利高於二零一四年上半年。

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四十三家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零一五年上半年平均每日生產八萬零五百份機餐及處理一百九十五班航班（較二零一四年上半年分別增加百分之九及百分之四點八）。國泰航空飲食服務於二零一五年上半年佔香港航空飲食市場百分之六十五。
- 國泰航空飲食服務於二零一五年上半年錄得的溢利略低於二零一四年上半年。收益的增幅被員工、維修及折舊成本上升所抵銷。
- 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。
- 長榮航空及亞航飛龍航空分別於一月及五月成為其客戶。國泰航空服務為國泰航空、港龍航空、華民航空及其他五家航空公司提供貨物處理服務。
- 國泰航空服務於二零一五年上半年處理超過八十萬噸貨物，其中百分之五十二為轉運貨物。進口及出口貨物分別佔總貨運量的百分之十七及百分之三十一。
- 國泰航空服務於二零一五年上半年的財務業績較二零一四年上半年有所改善，反映客戶增加及有效管理營業成本。

香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）

- 全資附屬公司香港機場地勤服務在香港提供停機坪及地勤服務，於二零一五年六月三十日為國泰航空及港龍航空等二十四家航空公司提供地勤服務。
- 二零一五年上半年，香港機場地勤服務分別佔香港國際機場停機坪及地勤服務市場的百分之四十七點五及百分之十九點九。
- 與二零一四年上半年比較，二零一五年同期使用地勤服務的航班減少百分之六點五，而使用停機坪服務的航班則減少百分之零點二。
- 二零一五年上半年的財務業績較二零一四年同期有所改善，反映油價下跌以及員工成本的增幅並未超越收益的增幅。

中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空於二零一五年六月三十日持有百分之二十點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。國航於七月建議發行994,200,497股A股股票。倘確實發行該等新股，國泰航空於國航的持股量將由百分之二十點一三攤薄至百分之十八點七一。
- 於二零一五年六月三十日，國航營運二百三十九條國內航線及一百零二條國際（包括區內）航線，前往三十五個國家及地區，包括五十七個海外城市、四個區內城市及一百零三個國內城市。

- 集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一五年中期業績包括國航截至二零一五年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零一五年四月一日至二零一五年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。
- 國航截至二零一五年三月三十一日止六個月的業績大幅改善，反映油價下跌、客運需求殷切及因人民幣貶值而帶來的滙兌虧損減少。

中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）

- 國貨航是中國內地提供航空貨運服務的主要公司，國泰航空持有其股本及經濟權益。
- 於二零一五年六月三十日，國貨航機隊共有十三架貨機，提供定期貨運航班前往十二個國家及地區，航點包括十個國內城市及十六個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫一百七十二個目的地。
- 國貨航於二零一五年上半年的財務業績有所改善，反映航空貨運市場普遍獲得改善、油價下跌及因採用新飛機取代舊飛機後營運效益有所提升。

客運服務

集團的客運收益減少百分之零點八至港幣三百六十二億二千六百萬元。可載客量增加百分之六點四，反映新航線（前往波士頓及蘇黎世）的推出及其他航線增加班次。運載率上升二點三個百分點至百分之八十五點九。競爭激烈、燃油附加費大幅下調、滙率變動及以香港為轉機點的乘客比例較高，對收益率構成下調壓力，因而下跌百分之九點三至港幣六十四點四仙。區內航線需求殷切，尤以經濟客艙為甚。長途航線的經濟客艙亦需求殷切。短途航線的頭等及商務客艙需求強勁，惟若干長途航線的頭等及商務客艙需求較預期偏軟。

二零一五年上半年國泰航空及港龍航空的客運服務按地區劃分的可用座位千米數（「可用座位千米」）、運載率及收益率如下：

	可用座位千米（百萬）			運載率（%）			收益率
	二零一五年	二零一四年	變幅	二零一五年	二零一四年	變幅	變幅
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	4,959	5,512	-10.0%	83.7	78.2	+5.5 個百分點	-4.3%
西南太平洋及南非	9,592	8,849	+8.4%	88.8	84.8	+4.0 個百分點	-8.6%
東南亞	10,221	8,973	+13.9%	83.1	80.4	+2.7 個百分點	-8.4%
歐洲	11,395	10,423	+9.3%	88.1	87.4	+0.7 個百分點	-10.1%
北亞	14,987	14,431	+3.9%	80.6	77.9	+2.7 個百分點	-9.9%
北美	18,535	17,286	+7.2%	89.3	88.7	+0.6 個百分點	-10.2%
整體	69,689	65,474	+6.4%	85.9	83.6	+2.3 個百分點	-9.3%

- 多種營運貨幣相對於港幣及美元處於弱勢，影響二零一五年首六個月的收益，因而對往來澳洲、加拿大、歐洲、新西蘭、南非及英國航線的收益率造成不利影響。日圓貶值，使前往日本旅遊的需求增加，日本航線的收益因而上升。
- 航油價格跟二零一四年同期比較大幅下跌，使客運業務（尤其是超長途航線）的業績有所改善，但部分被燃油對沖虧損所抵銷。
- 二零一五年上半年國泰航空及港龍航空的乘客運載率大幅高於二零一四年同期。新年、農曆新年及復活節等旺季特別繁忙，但其他時期的需求亦見殷切。
- 短途航線的頭等及商務客艙需求強勁，惟若干長途航線的頭等及商務客艙需求較預期偏軟。
- 二零一五年上半年的可載客量較去年同期高百分之六點四，反映新航線的推出及現有航線增加班次，包括在二零一四年下半年起生效的航班。

- 競爭激烈、燃油附加費大幅下調、滙率變動及以香港為轉機點的乘客比例較高，對收益率構成下調壓力。
- 國泰航空增加長途航線的可載客量，分別於三月及五月開辦蘇黎世及波士頓航線，並於九月開辦每周四班前往杜塞爾多夫的航班，藉此進一步增加長途航線的可載客量。我們取消若干航線的航班安排，以確保該等航線獲得盈利。
- 受惠於日圓、歐羅及澳元疲弱，二零一五年上半年由香港出發的旅遊需求殷切。隨著二零一四年泰國的政治動盪結束，前往當地旅遊的需求完全恢復。
- 我們每周在香港推行 fanfares 票價優惠活動，繼續履行為香港市場提供超值價格機票的承諾。
- 香港於二零一五年初發生反水貨客行動後，內地旅客訪港人數大幅下跌，我們因而推廣由中國內地經香港轉機的客運業務，並略見成效。前往澳洲、歐洲及日本的過境客運需求殷切。
- 雖然其他航空公司及機場帶來更多競爭，二零一五年上半年以珠江三角洲為起點的需求錄得令人鼓舞的增長。
- 儘管競爭加劇及兩岸直航服務增加，往來台灣的旅遊需求殷切。往來台灣及日本的旅遊需求強勁。
- 韓國航線需求轉弱，部分原因是休閒旅客因日圓貶值而由韓國轉往日本旅遊，但主要是於六月發生的中東呼吸綜合症事件，加上其後香港政府發出紅色外遊警示。我們因應此情況而調整航班時間表。
- 由於日圓貶值，前往日本旅遊的需求殷切，但因相同理由，以日本為起點的旅遊需求則告疲弱。港龍航空於三月開辦前往東京羽田機場的每日航班，並於八月推出每周兩班航班前往廣島。港龍航空亦於夏季把沖繩航線增至每日一班。
- 二零一五年上半年東南亞航線需求殷切。隨著二零一四年泰國的政治動盪結束，前往當地的客運量恢復。曼谷航線於三月由每周五十九班增至六十三班，並於暑期旺季加開更多航班。菲律賓航線的收益日益增加。馬尼拉航線於三月由每周四十七班增至四十九班。印尼航線表現疲弱，但略較去年為佳。雅加達航線於一月由每周二十一班增至二十六班。
- 中東航線的運載率高企，收益強勁。
- 前往印度次大陸的航線收益及運載率大幅改善。馬累航線尤其受惠於運載率的改善。新開辦前往科倫坡的直航航班廣受歡迎，該航線將於十月由每周四班增至每日一班。港龍航空於五月增加前往加爾各答的航班至每周六班。

- 澳洲航線表現令人滿意。每日一班悉尼航班採用波音777-300ER型飛機，使可載客量增加。另一班悉尼航班於十月開始採用波音777-300ER型飛機運作。往來中國內地及澳洲的直航服務帶來的競爭日益加劇。
- 英國及歐洲航線需求強勁。前往阿姆斯特丹的航班採用波音777-300ER型飛機，使可載客量增加。於三月開辦的蘇黎世航線表現良好。我們訂於九月開辦每周四班前往杜塞爾多夫的航班。
- 新西蘭航線（與新西蘭航空聯合營運）需求穩定。
- 美國航線的表現理想，反映更多經濟客艙旅客以香港為轉機點。頭等及商務客艙表現疲弱，反映商務旅遊減少。儘管競爭加劇，我們仍維持強大的市場佔有率。三藩市航線於六月由每周十四班增至十七班。於二零一四年三月開辦的紐瓦克航線表現有所改善。於二零一五年三月開辦的波士頓航線錄得良好的運載率及收益率。
- 南非航線的改善主要是由於以南非為起點的客運量增加。
- 莫斯科航線於六月停辦。

貨運服務

航空貨運需求自二零一四年夏季開始上升，此升勢於二零一五年首數月持續，惟於第二季已見放緩。期內集團的貨運收益為港幣一百一十三億七千六百萬元，較二零一四年同期下跌百分之二點五。國泰航空及港龍航空的可載貨量增加百分之八點九，運載率上升零點九個百分點至百分之六十四點一，惟因競爭激烈、業內可載貨量過剩及燃油附加費大幅下調，對收益率構成下調壓力，因而下降百分之十一點一至港幣一點九三元。然而，若干主要貨運航線需求殷切，尤以往來北美的航線為甚（部分受惠於美國西岸多個主要航運港口因工業行動導致海運貨物積壓）。亞洲區內的貨運業務有所增長，而前往歐洲的貨運業務表現則遜於預期。香港的國泰航空貨運站自二零一三年十月開始全面運作以來，一直運作暢順，處理量不斷增加。現時該貨運站亦為國泰航空集團以外的五家航空公司提供服務。

國泰航空及港龍航空貨運服務於二零一五年上半年的可用噸千米數（「可用噸千米」）、運載率及收益率如下：

	可用噸千米（百萬）			運載率（%）			收益率
	二零一五年	二零一四年	變幅	二零一五年	二零一四年	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	7,971	7,318	+8.9%	64.1	63.2	+0.9個百分點	-11.1%

- 二零一五年上半年，貨運需求殷切，惟於第二季已見放緩。競爭激烈、業內可載貨量過剩及燃油附加費大幅下調，對收益率構成下調壓力。國泰航空及港龍航空的貨物收益率較去年同期下跌百分之十一點一至港幣一點九三元。
- 我們喜見油價下跌，但其影響部分被燃油對沖虧損所抵銷。
- 油價下跌，意味著貨機的可載貨量可作更靈活的調配。我們因應需求調整可載貨量，增加航班（包括包機）以應付大量貨物。
- 隨著更多波音777-300ER型客機投入服務及推出新客運航線，利用客機腹艙運載的貨物量增加，因而令歐洲航線受惠。
- 二零一四年最後一季，以香港為起點的貨運需求殷切，此趨勢於二零一五年上半年持續，惟於第二季已見放緩。部分受惠於美國西岸多個主要航運港口因工業行動而導致海運貨物積壓，往來北美的貨運業務表現強勁。我們運作更多貨運航班以應付這方面的需求。隨著積壓貨物清除，需求於五月開始下降。前往歐洲的貨運業務表現遜於預期。
- 以中國內地為起點前往北美的貨運業務表現強勁。長江三角洲的出口穩定，成都及鄭州的出口隨著主要貨主的生產時間表而波動。郵件運載業務受惠於電子商貿的增長。以中國內地為起點的藥物運載業務有所增加。
- 二零一五年首六個月，亞洲區內的貨運業務繼續增長。東南亞的生產增加，泰國的出口隨著局勢轉趨穩定而有所增加。客機腹艙的可載貨量增加，因此我們在五月停辦每周前往曼谷的貨機服務。
- 日本的業務因前往北美的貨運需求殷切而受惠。
- 歐洲及西南太平洋的出口貨運業務有所增加，收益因貨幣疲弱而受到影響。
- 往來印度次大陸的貨運需求殷切。我們於三月開辦每周兩班前往加爾各答的航班，以及把德里航線由每周七班增至八班。隨著孟加拉的政治局勢好轉，往來達卡的貨運需求回升。
- 北美航線於四月每周加開兩班貨運航班，達至每周共提供三十七班貨運航班前往北美。我們更改路線，以增加芝加哥、洛杉磯及紐約航線的可載貨量。
- 一架於二零一三年八月停用的波音747-400BCF型改裝貨機將於九月再度投入服務，以應付旺季。
- 國泰航空貨運站於二零一五年首六個月處理逾八十萬噸貨物，較二零一四年同期增加百分之十七。貨運站為國泰航空、港龍航空、華民航空及其他五家航空公司提供貨運服務，並於二零一五年首季推出跨境保稅陸路銜接服務。
- 預計貨運業務在二零一五年下半年表現穩定。預料泛太平洋航線競爭加劇，但亞洲區內貨運量將繼續增長。市場情況將繼續波動。我們已作好準備，以專業團隊與具效益的飛機及貨運站，應付需求的上升。

飛行常客獎勵計劃

馬可孛羅會

- 馬可孛羅會為國泰航空及港龍航空的飛行常客提供各種會員優惠及服務。現時該會會員超過一百萬人。
- 馬可孛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總數六分之一。

亞洲萬里通

- 「亞洲萬里通」是亞洲主要的獎勵計劃，現有會員逾七百萬名及夥伴逾五百個，包括二十六家航空公司及逾三百家食肆，還有酒店及零售商舖。
- 二零一五年上半年「亞洲萬里通」會員兌換國泰航空及港龍航空機位的數量較去年同期增加百分之十一。
- 馬可孛羅會會員同時為「亞洲萬里通」會員。

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《二零一四年報告書》第101頁會計政策第20項作出撥備。

收益

	集團		國泰航空及港龍航空	
	截至六月三十日止六個月		截至六月三十日止六個月	
	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元
客運服務	36,226	36,520	36,226	36,520
貨運服務	11,376	11,663	9,865	10,028
航空飲食、收回款項及其他服務	2,786	2,657	2,474	2,346
收益總額	50,388	50,840	48,565	48,894

- 集團客運服務在可載容量增加百分之六點四的情況下，收益減少百分之零點八。
- 集團貨運服務的收益減少百分之二點五。在可載貨量增加百分之八點九的情況下，國泰航空及港龍航空合併計算的貨運服務收益減少百分之一點六。
- 集團航空飲食、收回款項及其他服務的收益增加百分之四點九。

營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元	變幅	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元	變幅
員工	9,373	8,899	+5.3%	8,399	7,976	+5.3%
機上服務及乘客開支	2,284	2,162	+5.6%	2,284	2,162	+5.6%
著陸、停泊及航線開支	7,266	6,944	+4.6%	7,101	6,830	+4.0%
扣除對沖虧損 / (盈利) 後的燃油	16,619	18,930	-12.2%	16,357	18,504	-11.6%
飛機維修	3,653	3,664	-0.3%	3,509	3,545	-1.0%
飛機折舊及營業租賃	5,568	5,049	+10.3%	5,482	4,934	+11.1%
其他折舊、攤銷及營業租賃	1,133	1,039	+9.0%	825	736	+12.1%
佣金	400	401	-0.2%	400	401	-0.2%
其他	1,730	2,176	-20.5%	2,406	2,660	-9.5%
營業開支	48,026	49,264	-2.5%	46,763	47,748	-2.1%
財務支出淨額	559	621	-10.0%	479	599	-20.0%
營業開支總額	48,585	49,885	-2.6%	47,242	48,347	-2.3%

- 集團營業開支總額減少百分之二點六至港幣四百八十五億八千五百萬元。
- 國泰航空與港龍航空合併計算的每可用噸千米成本 (連燃油) 由港幣三點五七元減至港幣三點二四元。

國泰航空及港龍航空營業業績分析

	截至六月三十日止六個月	
	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元
航空公司除稅前溢利	1,323	547
稅項	(368)	(148)
航空公司除稅後溢利	955	399
應佔附屬及聯屬公司溢利 / (虧損)	1,017	(52)
國泰航空股東應佔溢利	1,972	347

航空公司除稅前中期溢利變動分析如下：

	港幣百萬元
二零一四年航空公司除稅前中期溢利	547
收益減少	(329)
減少 / (增加)：	
- 扣除對沖虧損 / (盈利) 後的燃油	2,147
- 飛機維修	36
- 著陸、停泊及航線開支	(271)
- 折舊、攤銷及營業租賃	(637)
- 員工	(423)
- 機上服務、佣金、財務支出淨額及其他	253
二零一五年航空公司除稅前中期溢利	1,323

- 客運服務收益減少，原因是收益率下跌百分之九點三，惟因運載率增加二點三個百分點及可載容量增加百分之六點四而被局部抵銷。

- 貨運服務收益減少，原因是收益率下跌百分之十一點一，惟因運載率上升零點九個百分點及可載貨量增加百分之八點九而被局部抵銷。

- 燃油成本主要因平均飛機燃油價格下跌百分之三十八點五而下降，惟降幅因耗油量增加百分之四點九及對沖虧損增加而被局部抵銷。

- 主要由於機齡較高的飛機退役導致維修成本下降而減少。

- 主要由於航班班次增加而上升。

- 主要由於空中巴士 A340-300 型飛機加速退役及添置新飛機而上升。

- 主要由於員工數目增加及工資調升而上升。

- 主要由於財務支出淨額減少而減少。

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元
燃油成本總額	12,876	19,954
燃油對沖虧損 / (盈利)	3,743	(1,024)
燃油成本淨額	16,619	18,930

財務狀況

- 物業、廠房及設備增加港幣七十七億二千五百萬元，其中包括用於飛機及有關設備港幣七十億三千九百萬元和其他設備及樓宇港幣六億八千六百萬元。
- 借款額減少百分之二點五至港幣六百三十四億四千一百萬元，須於二零二七年或之前全數清還，主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，在扣除相關衍生工具後，其中百分之七十五點二為定息借款。
- 流動資金減少百分之八點七至港幣一百九十二億五千二百萬元，其中百分之七十二以美元計算。
- 借款淨額增加百分之零點四至港幣四百四十一億八千九百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金增加百分之六至港幣五百四十八億一千六百萬元。
- 現金流量對沖儲備的未變現對沖虧損由二零一四年十二月三十一日的港幣一百零一億二千八百萬元減至二零一五年六月三十日的港幣七十四億一千五百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點八五倍減至零點八一倍。
- 集團的財務風險管理與貨幣、息率及燃油價格風險管理政策載於《二零一四年報告書》。

致國泰航空有限公司董事局

(於香港註冊成立的有限公司)



引言

本核數師(以下簡稱「我們」)已審閱列載於第23頁至第41頁國泰航空有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱「貴集團」)的中期財務報告,此中期財務報告包括於二零一五年六月三十日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的綜合損益及其他全面收益表、綜合股東權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」),上市公司必須符合上市規則中的相關規定和香港會計師公會頒佈的《香港會計準則》第34號「中期財務報告」的規定編製中期財務報告。董事須負責根據《香港會計準則》第34號「中期財務報告」編製及列報中期財務報告。

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

審閱範圍

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

結論

根據我們的審閱工作,我們並沒有注意到任何事項,使我們相信於二零一五年六月三十日的中期財務報告在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號「中期財務報告」的規定編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

二零一五年八月十九日

簡明財務報表

綜合損益及其他全面收益表

截至二零一五年六月三十日止六個月 — 未經審核

	附註	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元	二零一五年 美元百萬元	二零一四年 美元百萬元
收益					
客運服務		36,226	36,520	4,644	4,682
貨運服務		11,376	11,663	1,459	1,495
航空飲食、收回款項及其他服務		2,786	2,657	357	341
收益總額		50,388	50,840	6,460	6,518
開支					
員工		(9,373)	(8,899)	(1,202)	(1,141)
機上服務及乘客開支		(2,284)	(2,162)	(293)	(277)
著陸、停泊及航線開支		(7,266)	(6,944)	(931)	(890)
扣除對沖(虧損)/盈利後的燃油		(16,619)	(18,930)	(2,131)	(2,427)
飛機維修		(3,653)	(3,664)	(468)	(470)
飛機折舊及營業租賃		(5,568)	(5,049)	(714)	(647)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(1,133)	(1,039)	(145)	(133)
佣金		(400)	(401)	(51)	(52)
其他		(1,730)	(2,176)	(222)	(279)
營業開支		(48,026)	(49,264)	(6,157)	(6,316)
營業溢利	4	2,362	1,576	303	202
財務支出		(686)	(896)	(88)	(115)
財務收入		127	275	16	35
財務支出淨額	5	(559)	(621)	(72)	(80)
應佔聯屬公司溢利/(虧損)		771	(265)	99	(34)
除稅前溢利		2,574	690	330	88
稅項	6	(444)	(196)	(57)	(25)
本期溢利		2,130	494	273	63
非控股權益		(158)	(147)	(20)	(19)
國泰航空股東應佔溢利		1,972	347	253	44
本期溢利		2,130	494	273	63
其他全面收益					
其後可能重新歸類至損益的項目：					
現金流量對沖		2,713	(1,287)	348	(165)
可供出售財務資產的價值重估		103	(18)	13	(2)
應佔聯屬公司其他全面收益		(674)	45	(87)	6
海外業務換算產生的滙兌差額		3	(516)	1	(66)
本期除稅後其他全面收益	7	2,145	(1,776)	275	(227)
本期全面收益總額		4,275	(1,282)	548	(164)
應佔全面收益總額					
國泰航空股東		4,117	(1,429)	528	(183)
非控股權益		158	147	20	19
		4,275	(1,282)	548	(164)
每股盈利(基本及攤薄)	8	50.1仙	8.8仙	6.4仙	1.1仙

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

第27頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零一五年六月三十日結算 — 未經審核

		二零一五年 六月三十日 港幣百萬元	二零一四年 十二月三十一日 港幣百萬元	二零一五年 六月三十日 美元百萬元	二零一四年 十二月三十一日 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
物業、廠房及設備	10	101,141	98,471	12,967	12,624
無形資產	11	10,424	10,318	1,336	1,323
於聯屬公司的投資	12	22,827	22,918	2,926	2,938
其他長期應收款項及投資		6,533	6,372	838	817
遞延稅項資產		554	428	71	55
		141,479	138,507	18,138	17,757
長期負債		(53,258)	(55,814)	(6,828)	(7,156)
相關已抵押存款		477	499	61	64
長期負債淨額	13	(52,781)	(55,315)	(6,767)	(7,092)
其他長期應付款項	14	(8,878)	(9,354)	(1,138)	(1,199)
遞延稅項負債		(10,291)	(9,691)	(1,319)	(1,242)
		(71,950)	(74,360)	(9,224)	(9,533)
		69,529	64,147	8,914	8,224
非流動資產淨值					
流動資產及負債					
存貨		1,483	1,589	190	204
貿易、其他應收款項及其他資產	15	10,209	10,591	1,309	1,358
待出售資產	16	739	189	95	24
流動資金	17	19,252	21,098	2,468	2,705
		31,683	33,467	4,062	4,291
長期負債的流動部分		(10,704)	(10,002)	(1,372)	(1,282)
相關已抵押存款		44	221	5	28
長期負債的流動部分淨額	13	(10,660)	(9,781)	(1,367)	(1,254)
貿易及其他應付款項	18	(21,176)	(23,543)	(2,715)	(3,018)
未獲運輸收益		(14,073)	(12,238)	(1,804)	(1,569)
稅項		(338)	(199)	(43)	(26)
		(46,247)	(45,761)	(5,929)	(5,867)
		(14,564)	(12,294)	(1,867)	(1,576)
		126,915	126,213	16,271	16,181
		54,965	51,853	7,047	6,648
資本及儲備					
股本	19	17,106	17,106	2,193	2,193
儲備		37,710	34,616	4,835	4,438
國泰航空股東應佔資金		54,816	51,722	7,028	6,631
非控股權益		149	131	19	17
股東權益總額		54,965	51,853	7,047	6,648

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

第27頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至二零一五年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元	二零一五年 美元百萬元	二零一四年 美元百萬元
營業業務				
業務帶來的現金	9,210	6,294	1,181	807
已收利息	78	103	10	13
已付利息淨額	(411)	(411)	(53)	(53)
已付稅項	(94)	(97)	(12)	(12)
來自營業業務的現金流入淨額	8,783	5,889	1,126	755
投資業務				
除現金及視同庫存現金外的流動資金(增加)/減少淨額	(2,257)	3,444	(289)	442
報銷/出售物業、廠房及設備所得款項	12	455	2	58
出售待出售資產所得款項	43	–	5	–
其他長期應收款項及投資減少淨額	26	10	3	1
予聯屬公司借款	(77)	(1,377)	(10)	(176)
已收聯屬公司股息	12	11	2	2
物業、廠房及設備及無形資產支出	(8,054)	(5,762)	(1,033)	(739)
投資業務的現金流出淨額	(10,295)	(3,219)	(1,320)	(412)
融資業務				
新融資	5,121	2,472	657	317
償還借款及籌資租賃責任	(6,513)	(8,326)	(835)	(1,067)
存放抵押存款	(22)	(21)	(3)	(3)
已派股息 – 國泰航空股東	(1,023)	(629)	(131)	(81)
– 非控股權益	(140)	(124)	(18)	(16)
融資業務的現金流出淨額	(2,577)	(6,628)	(330)	(850)
現金及視同庫存現金減少	(4,089)	(3,958)	(524)	(507)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	10,211	12,359	1,309	1,584
滙兌差額的影響	(43)	(133)	(6)	(17)
於六月三十日結算的現金及視同庫存現金	6,079	8,268	779	1,060

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

綜合股東權益變動表

截至二零一五年六月三十日止六個月 — 未經審核

	國泰航空股東應佔部分								非控股 權益	股東權益 總額
	股本	股份溢價	資本贖回 儲備	保留溢利	投資重估 儲備	現金流量 對沖儲備	資本儲備 及其他	總額		
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
二零一五年一月一日的結餘	17,106	-	-	42,156	1,051	(10,128)	1,537	51,722	131	51,853
截至二零一五年六月三十日止六個月的股東權益變動：										
本期溢利	-	-	-	1,972	-	-	-	1,972	158	2,130
其他全面收益	-	-	-	-	103	2,713	(671)	2,145	-	2,145
本期全面收益總額	-	-	-	1,972	103	2,713	(671)	4,117	158	4,275
二零一四年第二次中期股息	-	-	-	(1,023)	-	-	-	(1,023)	-	(1,023)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(140)	(140)
二零一五年六月三十日的結餘	17,106	-	-	43,105	1,154	(7,415)	866	54,816	149	54,965
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
截至二零一四年六月三十日止六個月的股東權益變動：										
該期溢利	-	-	-	347	-	-	-	347	147	494
其他全面收益	-	-	-	-	(18)	(1,287)	(471)	(1,776)	-	(1,776)
該期全面收益總額	-	-	-	347	(18)	(1,287)	(471)	(1,429)	147	(1,282)
二零一三年第二次中期股息	-	-	-	(629)	-	-	-	(629)	-	(629)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(124)	(124)
調撥(附註19)	16,319	(16,295)	(24)	-	-	-	-	-	-	-
二零一四年六月三十日的結餘	17,106	-	-	40,060	966	1,053	1,645	60,830	148	60,978

第27頁至第41頁附註為此財務報表的一部分。

財務報表附註

1. 編製基準及會計政策

本中期財務報告是根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)適用的披露條文編製，包括遵照由香港會計師公會頒佈的《香港會計準則》第34號「中期財務報告」的規定。本報告獲許可於二零一五年八月十九日發表。

除下文附註2所述外，本中期財務報告是根據二零一四年年度財務報表所採納的會計政策、計算方法及陳述方式編製。

2. 會計政策變動

香港會計師公會已頒佈於集團本會計期首次生效的下述香港財務報告準則修訂本：

- 《香港會計準則》第19號(2011)「界定福利計劃：僱員供款」修訂本
- 《香港財務報告準則》修訂本「《香港財務報告準則》二零一零年至二零一二年周期的年度改進」
- 《香港財務報告準則》修訂本「《香港財務報告準則》二零一一年至二零一三年周期的年度改進」

採納該等修訂本對集團業績及財務狀況並無重大影響。

集團未有應用尚未在本會計期生效的新準則或詮釋。

3. 分部資料

(a) 分部業績

	截至六月三十日止六個月							
	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	49,822	50,264	566	576			50,388	50,840
分部之間的銷售	4	4	1,797	1,750			1,801	1,754
分部收益	49,826	50,268	2,363	2,326			52,189	52,594
分部業績	2,270	1,585	92	(9)			2,362	1,576
財務支出淨額	(495)	(615)	(64)	(6)			(559)	(621)
	1,775	970	28	(15)			1,803	955
應佔聯屬公司 溢利 / (虧損)					771	(265)	771	(265)
除稅前溢利							2,574	690
稅項	(441)	(215)	(3)	19			(444)	(196)
本期溢利							2,130	494

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

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

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

3. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
– 香港及中國內地	24,699	24,246
– 日本、韓國及台灣	4,767	5,293
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	2,260	2,294
西南太平洋及南非	3,327	3,246
東南亞	4,179	4,038
歐洲	4,217	4,593
北美	6,939	7,130
	50,388	50,840

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡包括印度次大陸、馬爾代夫、中東、巴基斯坦、斯里蘭卡及孟加拉。西南太平洋及南非包括澳洲、新西蘭及非洲南部。東南亞包括新加坡、印尼、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南及柬埔寨。歐洲包括歐洲大陸、英國、斯堪的納維亞、俄羅斯、波羅的海國家及土耳其。北美包括美國、加拿大及拉丁美洲。按地域分析的分部業績因《二零一四年報告書》所列舉的理由而不予披露。

4. 營業溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元
下列各費用 / (收益) 已包括在營業溢利中：		
物業、廠房及設備折舊		
– 租賃	1,129	1,254
– 擁有	3,174	2,658
無形資產攤銷	223	153
營業租賃租金		
– 土地及樓宇	478	493
– 飛機及有關設備	1,675	1,509
– 其他	24	21
物業、廠房及設備減值撥備	–	347
待出售資產減值撥備	–	9
出售物業、廠房及設備虧損 / (盈利) 淨額	101	(2)
已支出的存貨成本	979	965
滙兌差額淨額	42	14
核數師酬金	7	6
非上市投資的股息收入	(74)	(8)

5. 財務支出淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
– 籌資租賃責任按攤銷成本列賬	230	405
– 有關抵押存款、票據及零息債券的利息收入	(9)	(20)
	221	385
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	63	71
– 毋須於五年內全部清還	168	101
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	51	53
– 毋須於五年內全部清還	8	7
– 其他長期應收款項	(11)	(12)
	500	605
來自流動資金的收入：		
– 專業投資管理資金及按公允值計入損益的其他流動投資	(34)	(48)
– 銀行存款及其他	(67)	(90)
	(101)	(138)
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	(159)	108
– 衍生金融工具虧損	319	46
	160	154
	559	621

在上列數字中，因配對安排而帶來的財務收入及支出已化為淨額。

衍生金融工具的公允值變動包括被界定為持有作買賣用途的衍生工具的虧損淨額港幣一億八千三百萬元（二零一四年：盈利淨額港幣七千一百萬元）。

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	103	95
– 海外稅	116	98
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	225	3
	444	196

香港利得稅以本期的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零一四年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見財務報表附註21(d)）。

7. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一五年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於期內確認	(367)	(853)
– 轉撥至損益	3,316	(584)
– 已確認遞延稅項	(236)	150
可供出售財務資產的價值重估		
– 於期內確認	103	(18)
應佔聯屬公司其他全面收益		
– 於期內確認	(674)	45
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於期內確認	(7)	(514)
– 重新歸類至損益	10	(2)
本期其他全面收益	2,145	(1,776)

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十九億七千二百萬元（二零一四年：港幣三億四千七百萬元）除以期內已發行每日加權平均股份數目三十九億三千四百萬股（二零一四年：三十九億三千四百萬股）計算。

9. 股息

董事局已宣佈派發二零一五年上半年的第一次中期股息每股港幣零點二六元（二零一四年：每股港幣零點一元）。中期股息合共港幣十億二千三百萬元（二零一四年：港幣三億九千三百萬元），將於二零一五年十月五日派發予於二零一五年九月十一日（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九月九日（星期三）起除息。本中期股息在報告日尚未確認為負債。

股東登記將於二零一五年九月十一日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保享有第一次中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一五年九月十日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

10. 物業、廠房及設備

	飛機及有關設備 港幣百萬元	其他設備 港幣百萬元	樓宇 港幣百萬元	興建中樓宇 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
成本					
二零一五年一月一日的結餘	140,187	4,560	11,747	460	156,954
增購	7,039	173	228	285	7,725
出售	(3,880)	(184)	-	-	(4,064)
重新歸類至待出售資產	(1,165)	(234)	-	-	(1,399)
二零一五年六月三十日的結餘	142,181	4,315	11,975	745	159,216
累積折舊及減值					
二零一五年一月一日的結餘	51,922	3,050	3,511	-	58,483
本期折舊	3,895	164	244	-	4,303
出售	(3,738)	(172)	-	-	(3,910)
重新歸類至待出售資產	(612)	(189)	-	-	(801)
二零一五年六月三十日的結餘	51,467	2,853	3,755	-	58,075
賬面淨值					
二零一五年六月三十日的結餘	90,714	1,462	8,220	745	101,141
二零一四年十二月三十一日的結餘	88,265	1,510	8,236	460	98,471

於二零一五年六月三十日的物業、廠房及設備中包括租賃資產港幣三百六十九億零五百萬元（二零一四年十二月三十一日：港幣三百八十四億五千八百萬元）。

11. 無形資產

	商譽 港幣百萬元	電腦軟件 港幣百萬元	其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
成本				
二零一五年一月一日的結餘	7,666	3,738	253	11,657
增購	-	329	-	329
二零一五年六月三十日的結餘	7,666	4,067	253	11,986
累積攤銷				
二零一五年一月一日的結餘	-	1,338	1	1,339
本期攤銷	-	221	2	223
二零一五年六月三十日的結餘	-	1,559	3	1,562
賬面淨值				
二零一五年六月三十日的結餘	7,666	2,508	250	10,424
二零一四年十二月三十一日的結餘	7,666	2,400	252	10,318

12. 於聯屬公司的投資

	二零一五年 六月三十日 港幣百萬元	二零一四年 十二月三十一日 港幣百萬元
應佔資產淨值		
- 香港上市	14,866	15,082
- 非上市	2,368	2,316
商譽	4,064	4,068
聯屬公司所欠借款	1,529	1,452
	22,827	22,918

13. 長期負債

	二零一五年六月三十日		二零一四年十二月三十一日	
	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元
長期借款	6,931	27,396	6,025	27,672
籌資租賃責任	3,729	25,385	3,756	27,643
	10,660	52,781	9,781	55,315

14. 其他長期應付款項

其他長期應付款項包括退休福利責任及衍生財務負債的長期部分。

15. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零一五年 六月三十日 港幣百萬元	二零一四年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,585	5,527
衍生財務資產 – 當期部分	1,131	891
其他應收及預繳款項	3,387	4,050
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	106	123
	10,209	10,591

貿易應收賬項（扣除壞賬撥備）賬齡分析如下：

	二零一五年 六月三十日 港幣百萬元	二零一四年 十二月三十一日 港幣百萬元
當期	5,219	5,379
逾期一至三個月	170	96
逾期三個月以上	196	52
	5,585	5,527

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

16. 待出售資產

	二零一五年 六月三十日 港幣百萬元	二零一四年 十二月三十一日 港幣百萬元
待出售資產	739	189
	739	189

19. 股本

	二零一五年六月三十日		二零一四年十二月三十一日	
	股份數目	港幣百萬元	股份數目	港幣百萬元
已發行及繳足股款				
一月一日的結餘	3,933,844,572	17,106	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	-	-	-	16,319
六月三十日 / 十二月三十一日的結餘	3,933,844,572	17,106	3,933,844,572	17,106

於期內，公司並無購買、出售或贖回其任何股份（二零一四年：零）。於二零一五年六月三十日，已發行股份為3,933,844,572股（二零一四年十二月三十一日：3,933,844,572股）。根據新香港《公司條例》（第622章），股份於二零一四年三月三日自動過渡至無面值股份制度。於當日，股份溢價賬及任何資本贖回儲備均根據新條例附表11第37條歸入股本。此等變動不會影響已發行股份的數目或任何成員的相關權益。自該日開始，一切股本變動均按照新條例第4及第5部的規定作出。

20. 關連交易

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

	截至二零一五年 六月三十日止六個月		截至二零一四年 六月三十日止六個月	
	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元
收益	107	7	106	6
飛機維修成本	546	1,080	515	1,129
營業成本	344	209	291	196
股息收入	262	11	196	-
出售物業、廠房及設備	-	4	-	-

其他關連人士是指由對本集團有重大影響力的公司所控制的公司。

21. 資本承擔及或有事項

(a) 於期終時已批准但未在財務報表中撥備的尚餘資本承擔如下：

	二零一五年 六月三十日 港幣百萬元	二零一四年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	97,289	100,841
已批准但未訂約	5,512	10,102
	102,801	110,943

(b) 於期終時為租賃責任、銀行借款及其他負債所提供的擔保尚餘欠款如下：

	二零一五年 六月三十日 港幣百萬元	二零一四年 十二月三十一日 港幣百萬元
聯屬公司	3,842	3,112
關連人士	1,186	1,032
員工	200	200
	5,228	4,344

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。

於二零一五年七月，集團為一家聯屬公司提供港幣五億五千二百萬元的擔保。

(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，上訴由盧森堡普通法院於二零一五年五月審理，暫時仍未收到上訴判決。

21. 資本承擔及或有事項 (續)

公司於多個國家，包括美國、加拿大、英國、德國、荷蘭、挪威及韓國多宗民事訴訟案（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涉嫌觸犯當地的競爭法。此外，公司於美國及加拿大被民事起訴，該等訴訟指稱公司於若干客運服務的行為涉嫌觸犯當地的競爭法。除下文所述者外，公司已委聘律師，目前正就該等訴訟作出抗辯。

公司在美國多宗集體訴訟案中被起訴，當中原告人指稱公司與其他提供貨運服務的航空公司就多項貨運收費及附加費定價，觸犯美國聯邦反壟斷法。為方便進行庭前審查程序，該等案件已綜合為一宗案件（訴訟名稱：In re Air Cargo Shipping Services Antitrust Litigation, MDL No. 1775, EDNY）。原告人要求賠償，但未有指明金額。為解決此事，公司於二零一四年二月達成協議，同意向原告人支付六千五百萬美元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣五億零四百萬元）。是項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）。法院於二零一五年五月已批准是項和解。是項和解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《二零一四年報告書》第101頁會計政策第20項作出撥備。

22. 財務風險管理

(a) 公允值

下列金融工具的公允值有別於其列於財務狀況表的賬面值：

	二零一五年六月三十日		二零一四年十二月三十一日	
	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元
應收借款	569	614	601	650
長期借款	(34,327)	(35,920)	(33,697)	(35,185)
籌資租賃責任	(29,635)	(30,633)	(32,119)	(33,171)
已抵押存款	521	648	720	855

(b) 按公允值列賬的金融工具

下表根據《香港財務報告準則》第13號「公允值計量」，列示按公允值計量的金融工具於二零一五年六月三十日的賬面值。該準則界定三個公允價值級別，而每種金融工具則完全基於對計量其公允價值具有重大意義的最低級別輸入值來分類。第一級所包括的金融工具，其公允值僅以相同資產或負債在活躍市場中的未經調整報價計量。第二級所包括的金融工具，其公允值是按對資產或負債直接或間接可觀察的輸入值計量。採用的輸入值並非於第一級內的報價。公允值是根據莊家的報價或以可觀察的市場數據為所有重要輸入值的現金流量貼現估值方法釐定。最重要的輸入值為市場息率、匯率及燃油價格。第三級所包括的金融工具，其公允值按照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。

22. 財務風險管理 (續)

	二零一五年六月三十日			
	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
經常性公允價值計量				
資產				
投資按公允價值				
– 上市	387	–	–	387
– 非上市	–	–	1,196	1,196
流動資金				
– 專業投資管理資金	–	4,620	–	4,620
– 其他流動投資	–	1,184	–	1,184
衍生財務資產	–	3,776	–	3,776
	387	9,580	1,196	11,163
負債				
按公允價值計入損益的籌資租賃責任	–	(2,762)	–	(2,762)
衍生財務負債	–	(12,760)	–	(12,760)
	–	(15,522)	–	(15,522)
	二零一四年十二月三十一日			
	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
經常性公允價值計量				
資產				
投資按公允價值				
– 上市	284	–	–	284
– 非上市	–	–	1,196	1,196
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
衍生財務資產	–	3,269	–	3,269
	284	11,344	1,196	12,824
負債				
按公允價值計入損益的籌資租賃責任	–	(3,129)	–	(3,129)
衍生財務負債	–	(15,038)	–	(15,038)
	–	(18,167)	–	(18,167)

22. 財務風險管理 (續)

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

第三級的非上市投資以現金流量貼現估值方法釐定公允值。貼現率及增長率是用於計量公允值的重要不可觀察輸入值。於二零一五年六月三十日及二零一四年十二月三十一日，有關使用重要不可觀察輸入值（第三級）計量公允值的資料如下：

不可觀察輸入值	不可觀察輸入值的範圍	不可觀察輸入值與公允值的關係	可能出現的合理變幅	對估值的正面 / (負面) 影響 (港幣百萬元)
非上市投資				
- 貼現率	2015: 8.0% (2014: 8.0%)	貼現率越高，公允值越低	2015: +/-0.5% (2014: +/-0.5%)	2015: (76)/100 (2014: (76)/100)
- 增長率	2015: 4.3% (2014: 4.3%)	未來增長率越高，公允值越高	2015: +/-0.1% (2014: +/-0.1%)	2015: 17/(16) (2014: 17/(16))

截至二零一五年六月三十日止期間第三級公允值計量並無結餘變動（二零一四年六月三十日：零）。

23. 報告期後事項

於二零一五年七月三日，集團售出以香港為基地的聯亞旅遊資訊系統（香港）有限公司（「香港聯亞旅遊」）百分之五十二點九六股權，現金代價為一千六百一十二萬美元（按付款當日的滙率計算約港幣一億二千四百九十六萬元）。由該日開始，香港聯亞旅遊不再是集團的附屬公司。

按上市規則所需提供的資料

企業管治

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

- 《企業管治守則》第A.5.1至A.5.4條有關設立提名委員會及其職權範圍和資源的條文。董事局已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佳利益，因為在這情況下，董事局可就其能否勝任董事職務，作出更平衡和有根據的決定。

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

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

公司的審核委員會及外聘核數師已審閱二零一五年的中期業績。

董事資料

董事資料出現下述變動：

1. 史樂山獲委任為香港地產建設商會副會長，自二零一五年三月十九日起生效。
2. 蘇澤光及董建成退任公司獨立非常務董事，自二零一五年五月二十日舉行的二零一五年股東周年大會結束時生效。
3. 夏理遜及董立均獲委任為公司獨立非常務董事，自二零一五年五月二十日舉行的二零一五年股東周年大會結束時生效。
4. 利蘊蓮獲委任為滙豐控股有限公司獨立非執行董事，自二零一五年七月一日起生效。

董事權益

於二零一五年六月三十日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，一名董事在國泰航空有限公司股份中持有以下權益：

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

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

大股東

根據《證券及期貨條例》第336條設置的股份權益及淡倉登記冊於二零一五年六月三十日顯示，公司獲通知由大股東及其他人士持有的公司股份權益的資料如下：

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

註：於二零一五年六月三十日：

- (a) 根據《證券及期貨條例》第317條，國航、中航興業有限公司（「中航興業」）及太古公司均為公司二零零六年六月八日股東協議的一方，被視為擁有合共2,949,997,987股本公司股份的權益，包括：
- (i) 1,770,238,000股直接由太古公司持有；
- (ii) 1,179,759,987股間接由國航及其附屬公司中航興業、Super Supreme Company Limited及Total Transform Group Limited持有，包括由它們的全資附屬公司持有的股份如下：Angel Paradise Ltd.持有288,596,335股、Custain Limited持有280,078,680股、Easerich Investments Inc.持有191,922,273股、Grand Link Investments Holdings Ltd.持有189,976,645股、Motive Link Holdings Inc.持有207,376,655股及Perfect Match Assets Holdings Ltd.持有21,809,399股。
- (b) 中國航空集團公司被視為擁有合共2,949,997,987股本公司股份的權益，其附屬公司國航被視為擁有當中的權益。
- (c) 由於英國太古集團有限公司（「太古」）集團擁有相當於約百分之四十九點七五股東權益及約百分之六十一點二六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有限公司被視為共擁有2,949,997,987股本公司股份的權益。

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



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

