

新聞資料

二零一五年三月十八日

國泰航空公司公佈二零一四年全年業績

業績		2014	2013	變幅
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%

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，下半年業務較上半年為佳。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。集團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。

國泰航空及港龍航空於二零一四年的客運收益為港幣七百五十七億三千四百萬元，較上年度增加百分之五點四。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，惟北美航線的乘客數量增加，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。

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。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。國泰航空的新貨運站首年全年運作暢順，使集團的貨運業務更具效率。

新聞資料

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。集團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。集團優先管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，並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。

集團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。集團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。截至二零一四年十二月三十一日，集團已訂購七十九架新飛機，將於二零二四年底接收。二零一五年內會接收共九架新飛機。

集團亦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、五月及九月分別推出前往蘇黎世、波士頓及杜塞爾多夫的客運航班。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。國泰航空於二零一四年開辦前往哥倫布、加爾加里及金邊的貨運航班，並於二零一五年三月把加爾各答納入其貨運網絡。

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。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。嶄新的設計面貌在公司網站、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。

新聞資料

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。集團與國航於二零一四年向國貨航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。

國泰航空主席史樂山表示：「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。」

傳媒查詢：

- 李詠珊—企業傳訊經理（公共事務）
電話：+852 2747-5362 電郵：esther_lee@cathaypacific.com
- 陳智健—企業傳訊經理（公共事務）
電話：+852 2747-3837 電郵：ivan_c_chan@cathaypacific.com

傳媒查詢：+852 2747-5393（非辦公時間）

國泰網址：www.cathaypacific.com

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

國泰航空有限公司

(在香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

公告 二零一四年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2014	2013	變幅
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%

可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空及港龍航空

	可運載量			運載率 (%)			收益率
	可用座位千米數/ 可用噸千米數(百萬)*						變幅
	2014	2013	變幅	2014	2013	變幅	變幅
客運服務							
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%
貨運服務	15,630	14,162	+10.4%	64.3	61.8	+2.5 個百分點	-5.6%

* 客運服務的可運載量以可用座位千米數計算，貨運服務的可運載量則以可用噸千米數計算。

客運服務

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。

貨運服務

- 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。

主席致函

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啓用。

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

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

	附註	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
營業額			
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	2	105,991	100,484
開支			
員工		(18,101)	(17,027)
機上服務及乘客開支		(4,438)	(4,138)
著陸、停泊及航線開支		(14,196)	(13,531)
扣除對沖(虧損)/盈利後的燃油		(40,299)	(38,132)
飛機維修		(7,077)	(7,542)
飛機折舊及營業租賃		(10,411)	(9,537)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(2,116)	(1,926)
佣金		(799)	(775)
其他		(4,119)	(4,116)
營業開支		(101,566)	(96,724)
營業溢利	4	4,435	3,760
財務支出		(1,460)	(1,370)
財務收入		302	351
財務支出淨額	5	(1,158)	(1,019)
應佔聯屬公司溢利		772	838
除稅前溢利		4,049	3,579
稅項	6	(599)	(675)
本年度溢利		3,450	2,904
非控股權益		(300)	(284)
國泰航空股東應佔溢利		3,150	2,620
本年度溢利		3,450	2,904
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
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		(12,468)	3,170
可供出售財務資產的價值重估		67	53
應佔聯屬公司其他全面收益		(52)	89
海外業務換算產生的滙兌差額		(527)	491
本年度除稅後其他全面收益	7	(13,296)	4,800
本年度全面收益總額		(9,846)	7,704
應佔全面收益總額			
國泰航空股東		(10,144)	7,418
非控股權益		298	286
		(9,846)	7,704
每股盈利(基本及攤薄)	8	80.1 仙	66.6 仙

綜合財務狀況表

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
資產及負債			
非流動資產及負債			
固定資產		98,471	94,935
無形資產		10,318	9,802
於聯屬公司的投資		22,918	20,314
其他長期應收款項及投資		6,372	7,135
遞延稅項資產		428	204
		138,507	132,390
長期負債		(55,814)	(57,460)
相關已抵押存款		499	626
長期負債淨額		(55,315)	(56,834)
其他長期應付款項		(9,354)	(1,318)
遞延稅項負債		(9,691)	(9,633)
		(74,360)	(67,785)
非流動資產淨值		64,147	64,605
流動資產及負債			
存貨		1,589	1,511
貿易、其他應收款項及其他資產	10	10,591	9,827
待出售資產	11	189	111
流動資金		21,098	27,736
		33,467	39,185
長期負債的流動部分		(10,002)	(11,179)
相關已抵押存款		221	961
長期負債的流動部分淨額		(9,781)	(10,218)
貿易及其他應付款項	12	(23,543)	(18,206)
未獲運輸收益		(12,238)	(11,237)
稅項		(199)	(1,116)
		(45,761)	(40,777)
流動負債淨額		(12,294)	(1,592)
資產總值減流動負債		126,213	130,798
資產淨值		51,853	63,013
資本及儲備			
股本：面值	13	-	787
其他法定資本儲備		-	16,319
股本及其他法定資本儲備		17,106	17,106
其他儲備		34,616	45,782
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

附註：

1. 會計基準

本公告所引述的年度業績乃摘錄自集團截至二零一四年十二月三十一日止年度的法定財務報表。

各財務報表已按照香港會計師公會頒佈所有適用的香港財務報告準則(「財務報告準則」)(包括所有適用的《香港會計準則》及《香港財務報告準則及釋義》)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。

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. 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。

3. 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。

3. 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

地域分部業績及分部資產淨值因《二零一四年報告書》列舉的理由而不予披露。

4. 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)

5. 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	(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）。

6. 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	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《二零一四年報告書》財務報表附註 30(d)）。

6. 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《二零一四年報告書》財務報表附註 18。

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	40	(122)
現金流量對沖		
- 於年內確認	(14,385)	4,147
- 轉撥至損益	427	(664)
- 轉撥至無形資產	-	66
- 已確認遞延稅項	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

9. 股息(續)

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。

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。

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。

10. 貿易、其他應收款項及其他資產

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

於二零一四年十二月三十一日，集團不符合作對沖會計處理的衍生財務資產總值為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)。

	集團	
	2014	2013
	港幣百萬元	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
逾期一至三個月	96	86
逾期三個月以上	52	16
	5,527	5,421

10. 貿易、其他應收款項及其他資產 (續)

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。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。

11. 待出售資產

	集團	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
待出售資產	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。

12. 貿易及其他應付款項

	集團	
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元
貿易應付賬項	6,756	7,601
衍生財務負債 – 當期部分	7,291	799
其他應付款項	8,996	9,331
應付聯屬公司賬項	239	166
應付其他關連公司賬項	261	309
	23,543	18,206

於二零一四年十二月三十一日，集團不符合作對沖會計處理的衍生財務負債總額為港幣二億零一百萬元(二零一三年：港幣二億三千三百萬元)。

	集團	
	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
逾期一至三個月	176	174
逾期三個月以上	19	19
	6,756	7,601

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

13. 股本

在回顧的年度內，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)。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。

14. 企業管治

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

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

公司已採納一套董事及有關僱員(如《企業管治守則》所界定者)進行證券交易的行為守則，其條款的嚴格程度不下於上市規則附錄十《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「標準守則」)。

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

有關本公司的企業管治原則及程序，請參閱《二零一四年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

15. 年度報告書

《二零一四年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零一五年四月八日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零一五年四月八日或之前備妥，供股東閱覽。

營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	2014	2013	變幅	2014	2013	變幅
	港幣百萬元	港幣百萬元		港幣百萬元	港幣百萬元	
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五零元。

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

國泰航空及港龍航空營業業績分析 (續)

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

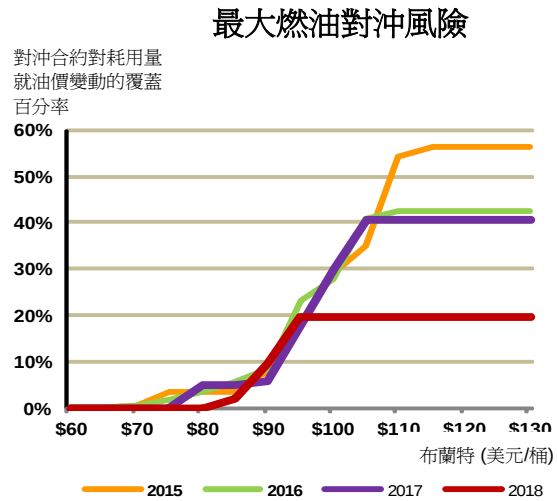
集團燃油成本的分項數字如下：

	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右表：

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。右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。



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。

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。

機隊資料*

飛機類型	截至二零一四年十二月三十一日各機隊的數目			總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數						選擇權		
	租賃				‘17 及之後				‘20 及之後								
	擁有	籌資	營業		‘15	‘16	之後		‘15	‘16	‘17	‘18	‘19	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 ^(b/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。

附屬及聯屬公司回顧

- 與二零一三年相比，香港華民航空有限公司於二零一四年錄得溢利增長。可載貨量增加百分之零點三，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。
- 因營業額增加，亞洲萬里通有限公司的溢利高於二零一三年。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。
- 國泰航空飲食服務(香港)有限公司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點零)。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」)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。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。
- 因嚴格控制成本及管理收益率，香港機場地勤服務有限公司的財務業績有所改善。
- 中國國際航空股份有限公司(「國航」)是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空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。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。
- 中國國際貨運航空有限公司(「國貨航」)是中國內地提供貨運服務的主要公司，國泰航空持有其股本及經濟權益。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。

企業責任

- 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。
- 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。

- 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。
- 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。
- 截至二零一四年底，國泰航空及其附屬公司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。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。

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事： 史樂山（主席）、包偉霆、朱國樑、何杲及馬天偉；
非常務董事： 蔡劍江、郭鵬、樊澄、邵世昌、宋志勇、施銘倫、施維新及趙曉航；及
獨立非常務董事： 利蘊蓮、蘇澤光、董建成及王冬勝。

承董事局命
國泰航空有限公司
主席
史樂山

香港，二零一五年三月十八日

公司網址：www.cathaypacific.com