國泰航空公司

新聞資料

二零一五年八月十九日

國泰航空有限公司公佈二零一五年中期業績

		二零一五年上半年	二零一四年上半年	**變幅**
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%**

國泰航空集團於二零一五年首六個月錄得應佔溢利港幣十九億七千二百萬元，而二零一四年上半年則錄得溢利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，下跌百分之零點九。

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。集團的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。

國泰航空及港龍航空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，反映前往波士頓及蘇黎世的新航線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、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。

oneworld

新聞資料

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，集團的燃油成本（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。

國泰航空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。國泰航空於二零一三年同意向波音公司回售機隊中六架波音 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，集團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。

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服務，並將於九月開辦前往杜塞爾多夫的航班。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，三藩市航線則於六月加開班次，而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，國泰航空於六月削減首爾航線的班次。國泰航空已停辦莫斯科航線。港龍航空於三月開辦前往東京羽田機場的每日航班，並於八月開辦前往廣島的航班。港龍航空於一月增加金邊及武漢航線的班次，於五月加開加爾各答航線的班次，並於暑期增加前往沖繩的班次。前往加爾各答的貨運航班於三月推出，而前往北美及印度的貨運班次亦告增加。

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。國泰航空於馬尼拉及曼谷的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。該等貴賓室均採用新的設計。「玉衡堂」的商務客艙貴賓室現正進行翻新工程，預計將於二零一六年第二季重開。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。

新聞資料

國泰航空主席史樂山表示：「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。集團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。」

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：00293)

公 告
二零一五年中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零一五年	二零一四年	變幅
業績		截至六月三十日止六個月		
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		**六月三十日**	十二月三十一日	
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*	**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**

可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空及港龍航空

	可運載量 可用座位千米數/ 可用噸千米數(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**
客運服務							
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%**
貨運服務	**7,971**	7,318	**+8.9%**	**64.1**	63.2	**+0.9 個百分點**	**-11.1%**

客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

- 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、滙率變動及以香港爲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，繼續履行爲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爲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，以日本爲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，但略較去年爲佳。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。
- 新西蘭航線（與新西蘭航空聯合營運）需求穩定。
- 南非航線的改善主要是由於以南非爲起點的客運量增加。
- 莫斯科航線於六月停辦。
- 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。
- 美國航線的表現理想，反映更多經濟客艙旅客以香港爲轉機點。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。

貨運服務

- 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。
- 二零一四年最後一季，以香港爲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。
- 以中國內地爲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。以中國內地爲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。貨運站爲國泰航空、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。

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十九億七千二百萬元，而二零一四年上半年的溢利則爲港幣三億四千七百萬元。每股盈利爲港幣五十點一仙，而二零一四年同期則爲港幣八點八仙。本期收益爲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爲佳。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、滙率變動及以香港爲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，尤以經濟客艙爲甚。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爲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爲甚（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。該貨運站亦爲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啓用，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啓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啓用。

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。我們認爲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爲佳，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

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
收益			
客運服務		**36,226**	36,520
貨運服務		**11,376**	11,663
航空飲食、收回款項及其他服務		**2,786**	2,657
收益總額		**50,388**	50,840
開支			
員工		**(9,373)**	(8,899)
機上服務及乘客開支		**(2,284)**	(2,162)
著陸、停泊及航線開支		**(7,266)**	(6,944)
扣除對沖(虧損)/盈利後的燃油		**(16,619)**	(18,930)
飛機維修		**(3,653)**	(3,664)
飛機折舊及營業租賃		**(5,568)**	(5,049)
其他折舊、攤銷及營業租賃		**(1,133)**	(1,039)
佣金		**(400)**	(401)
其他		**(1,730)**	(2,176)
營業開支		**(48,026)**	(49,264)
營業溢利	*4*	**2,362**	1,576
財務支出		**(686)**	(896)
財務收入		**127**	275
財務支出淨額		**(559)**	(621)
應佔聯屬公司溢利/(虧損)		**771**	(265)
除稅前溢利		**2,574**	690
稅項	*5*	**(444)**	(196)
本期溢利		**2,130**	494
非控股權益		**(158)**	(147)
國泰航空股東應佔溢利		**1,972**	347
本期溢利		**2,130**	494
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)
可供出售財務資產的價值重估		**103**	(18)
應佔聯屬公司其他全面收益		**(674)**	45
海外業務換算產生的滙兌差額		**3**	(516)
本期除稅後其他全面收益	*6*	**2,145**	(1,776)
本期全面收益總額		**4,275**	(1,282)
應佔全面收益總額			
國泰航空股東		**4,117**	(1,429)
非控股權益		**158**	147
		4,275	(1,282)
每股盈利 (基本及攤薄)	*7*	**50.1 仙**	8.8 仙

綜合財務狀況表

二零一五年六月三十日結算 – 未經審核

	附註	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
資產及負債			
非流動資產及負債			
物業、廠房及設備		**101,141**	98,471
無形資產		**10,424**	10,318
於聯屬公司的投資		**22,827**	22,918
其他長期應收款項及投資		**6,533**	6,372
遞延稅項資產		**554**	428
		141,479	138,507
長期負債		**(53,258)**	(55,814)
相關已抵押存款		**477**	499
長期負債淨額		**(52,781)**	(55,315)
其他長期應付款項		**(8,878)**	(9,354)
遞延稅項負債		**(10,291)**	(9,691)
		(71,950)	(74,360)
非流動資產淨值		**69,529**	64,147
流動資產及負債			
存貨		**1,483**	1,589
貿易、其他應收款項及其他資產	*9*	**10,209**	10,591
待出售資產	*10*	**739**	189
流動資金		**19,252**	21,098
		31,683	33,467
長期負債的流動部分		**(10,704)**	(10,002)
相關已抵押存款		**44**	221
長期負債的流動部分淨額		**(10,660)**	(9,781)
貿易及其他應付款項	*11*	**(21,176)**	(23,543)
未獲運輸收益		**(14,073)**	(12,238)
稅項		**(338)**	(199)
		(46,247)	(45,761)
流動負債淨額		**(14,564)**	(12,294)
資產總值減流動負債		**126,915**	126,213
資產淨值		**54,965**	51,853
資本及儲備			
股本	*12*	**17,106**	17,106
儲備		**37,710**	34,616
國泰航空股東應佔資金		**54,816**	51,722
非控股權益		**149**	131
股東權益總額		**54,965**	51,853

附註：

1. 編制基準及會計政策

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，本中期財務報表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	二零一四年	**二零一五年**	二零一四年	**二零一五年**	二零一四年	**二零一五年**	二零一四年
	港幣百萬元	港幣百萬元	**港幣百萬元**	港幣百萬元	**港幣百萬元**	港幣百萬元	**港幣百萬元**	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)。

3. 分部資料 (續)

賺取收益的主要資產爲由客運及貨運服務共同使用的機隊。管理層認爲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爲不同的業務分部。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

(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	二零一四年
	港幣百萬元	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	二零一四年
	港幣百萬元	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. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一五年	二零一四年
	港幣百萬元	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《二零一五年中期報告》財務報表附註 21(d))。

6. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一五年	二零一四年
	港幣百萬元	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)

7. 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。

8. 股息

董事局已宣佈派發截至二零一五年六月三十日止六個月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爲負債。

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。爲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，地址爲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。

9. 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

	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(扣除壞賬撥備)賬齡分析如下：		
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。

10. 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

11. 貿易及其他應付款項

	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
貿易應付賬項	**6,865**	6,756
衍生財務負債 – 當期部分	**5,549**	7,291
其他應付款項	**8,272**	8,996
應付聯屬公司賬項	**222**	239
應付其他關連公司賬項	**268**	261
	21,176	23,543

	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
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	**6,711**	6,561
逾期一至三個月	**143**	176
逾期三個月以上	**11**	19
	6,865	6,756

集團的一般付款期限爲賬單日後一至兩個月。

12. 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，已發行股份爲 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。

13. 企業管治

國泰航空致力維持高水平的管治。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爲股東帶來裨益：

- **《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，但最後認爲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，因爲在這情況下，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）進行證券交易的行爲守則，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爲守則。

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。有關企業管治的詳細資料，請參閱《二零一四年報告書》及《二零一五年中期報告》。

14. 中期報告

《二零一五年中期報告》刊載上市規則要求的所有資料，將於二零一五年九月二日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站(www.cathaypacific.com)。印刷本將於二零一五年九月四日寄交選擇收取印刷本的股東。

15. 報告期後事項

於二零一五年七月三日，集團售出以香港爲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，現金代價爲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。

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

國泰航空及港龍航空營業業績分析 (續)

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)**	- 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客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。
減少/(增加)：		
- 扣除對沖虧損/(盈利)後的燃油	**2,147**	- 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。
- 飛機維修	**36**	- 主要由於機齡較高的飛機退役導致維修成本下降而減少。
- 著陸、停泊及航線開支	**(271)**	- 主要由於航班班次增加而上升。
- 折舊、攤銷及營業租賃	**(637)**	- 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。
- 員工	**(423)**	- 主要由於員工數目增加及工資調升而上升。
- 機上服務、佣金、財務支出淨額及其他	**253**	- 主要由於財務支出淨額減少而減少。
二零一五年航空公司除稅前中期溢利	**1,323**	

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爲定息借款。
- 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》。

機隊資料*

飛機類型	二零一五年六月三十日各機隊的數目				已確實訂購架數				營業租賃期滿架數						選擇權
		租賃													
	擁有	籌資	營業	總數	'15	'16	'17 及之後	總數	'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**	**5**

* 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爲十二年的飛機。
(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

- 與二零一四年上半年相比，華民航空有限公司於二零一五年上半年錄得溢利增加。
- 因營業額增加，亞洲萬里通有限公司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。
- 國泰航空服務有限公司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。
- 集團應佔中國國際航空股份有限公司（「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」)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。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。

企業責任

- 國泰航空《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。
- 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，以及爲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。
- 香港特別行政區行政長官梁振英於二月爲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。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，包括現金捐款及爲救援組織提供免費機票及貨運。

- 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爲在港員工。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、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、趙曉航；及
獨立非常務董事：夏理遜、利蘊蓮、董立均及王冬勝。

承董事局命
國泰航空有限公司
主席
史樂山

香港，二零一五年八月十九日

公司網址：http://www.cathaypacific.com