國泰航空公司

新聞資料

二零一四年八月十三日

即時發佈

國泰航空有限公司
公佈二零一四年中期業績

		二零一四年上半年	二零一三年上半年	**變幅**
營業總額	*港幣百萬元*	**50,840**	48,584	**+4.6%**
國泰航空股東應佔溢利	*港幣百萬元*	**347**	24	**+1,345.8%**
每股盈利	*港仙*	**8.8**	0.6	**+1,366.7%**
每股股息	*港元*	**0.10**	0.06	**+66.7%**

國泰航空集團二零一四年首六個月錄得應佔溢利港幣三億四千七百萬元，而二零一三年上半年的溢利則爲港幣二千四百萬元。每股盈利爲港幣八點八仙，而去年同期的每股盈利則爲港幣零點六仙。本期營業總額上升百分之四點六至港幣五百零八億四千萬元。

二零一四年首六個月出現多項因素，對集團業務造成重大的負面影響。主要的不利因素包括乘客收益率下降、航空貨運市場持續疲弱及可載貨量過剩、航油價格持續高企，以及聯屬公司國航的表現疲弱。

燃油仍是集團最大的成本，二零一四年上半年的燃油成本較二零一三年同期增加百分之五點二。燃油佔營業成本總額的百分之三十七點九，較二零一三年同期下降零點九個百分點。二零一四年上半年，對沖項目帶來港幣十億二千四百萬元的盈利，此盈利中有相當金額仍未變現。國泰航空致力推行機隊現代化計劃，以繼續提高燃油效益；並致力控制成本。

與二零一三年同期比較，集團於二零一四年首六個月的客運收益增加百分之四點四至港幣三百六十五億二千萬元。由於推出新航線(往多哈及紐瓦克)，加上現有的長途航線班次增加，使可載客量增加百分之五點三。運載率上升二點三個百分點至百分之八十三點六，乘客數量雖有增加，收益率卻下跌百分之三點五至港幣六十六點六仙。長途航線所有等級客艙的客運需求殷切。區內航線需求普遍暢旺，然而競爭激烈令收益率面對下調壓力，若干東南亞航線需求疲弱。

oneworld

新聞資料

集團於二零一四年上半年的貨運收益爲港幣一百一十六億六千三百萬元，較去年同期上升百分之三點四。國泰航空及港龍航空的收益率下跌百分之六點九至港幣二點一七元。可載貨量增加百分之十點八，運載率則上升零點八個百分點至百分之六十三點二。業內可載貨量過剩的問題仍是一大憂慮，因而難以提高收費。兩家航空公司在二零一四年上半年繼續因應需求調整可載貨量，利用客機腹艙運載更多貨物，反映波音 777-300ER 型客機的使用量增加。我們位於香港的新貨運站運作暢順，現時服務的客戶已包括國泰航空集團以外的航空公司。

國泰航空集團繼續推行機隊現代化計劃，於二零一四年首六個月接收五架新飛機：兩架波音 777-300ER 型飛機、兩架空中巴士 A330-300 型飛機及（供港龍航空使用的）一架空中巴士 A321-200 型飛機。期內兩架波音 747-400 型客機退役。另外，國泰航空把六架波音 747-400F 型貨機回售給波音公司，作爲二零一三年與波音公司達成的部分協議。該六架貨機其中四架已停用，最遲於二零一六年全部撤出機隊。二零一四年上半年，我們計劃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，其餘七架於二零一七年底前退役。截至二零一四年六月三十日，已訂購的飛機共九十架，訂於二零二四年底前接收。二零一四年下半年，國泰航空及港龍航空將接收十一架新飛機，其中兩架已於七月接收，另外兩架訂於八月接收。四架波音 747-400 型客機將會退役，其中兩架已於八月退役。

國泰航空於三月開辦多哈及紐瓦克客運航線，並公佈分別由二零一四年十二月及二零一五年三月開始推出前往曼徹斯特及蘇黎世的航班服務。芝加哥、洛杉磯及大阪航線均加開班次。國泰航空停飛阿布扎比、卡拉奇及吉達，但改善其他中東航線的時間表。港龍航空開辦前往登巴薩（巴厘）及檳城的航班，多條其他航線亦加開班次。在貨運服務方面，國泰航空於瓜達拉哈拉的貨運服務增設墨西哥城航點，班次由每周兩班增至三班。前往美國哥倫布的貨運航班於三月開辦，貨運網絡將於十月增設加拿大卡爾加里航點。

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商務客艙、特選經濟客艙及經濟客艙座椅。安裝全新地區性商務客艙座椅的工程已接近完成。提升波音 777-300ER 型飛機頭等客艙座椅的工程於二零一五年三月底前完成。截至六月底，港龍航空已有二十三架飛機安裝新商務及經濟客艙座椅。港龍航空首架已安裝全新頭等客艙座椅的飛機於二月投入服務。

集團（應佔國航業績乃根據延遲三個月的賬目計算）於二零一四年上半年錄得應佔國航虧損。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。國泰航空於六月宣佈，國貨航的股東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更新機隊及做好做精貨運主業。

新聞資料

國泰航空主席史樂山稱：「對國泰航空集團以至整個航空業而言，營商環境仍然充滿挑戰。客運業務面對重大的競爭，因而難以維持收益率。由於可載貨量過剩，航空貨運業務的前景仍然未容樂觀。競爭激烈同樣對收益率構成壓力。另一方面，我們繼續加強客運網絡及經港接駁業務。我們提供優質的產品及服務，以增加對乘客的吸引力。期望新貨機機隊及新貨運站，有助我們在航空貨運市場長遠取得競爭優勢。

二零一四年下半年的業務預期轉佳。集團的財務狀況保持穩健，足使我們在目前艱難的營商環境下，維持產品及服務的質素，並且繼續進行長期的策略投資。一如既往，我們仍會致力加強香港的世界級航運樞紐地位。最後，國泰航空於七月 Skytrax 一年一度的世界航空公司公開投票選舉中，獲選爲「全球最佳航空公司」，這是國泰航空第四度獲頒此項殊榮，實在令人鼓舞。」

查詢詳情：
陳智健 – 企業傳訊經理（公共事務）, 2747 3837, ivan_c_chan@cathaypacific.com
李詠珊 – 企業傳訊經理（公共事務）, 2747-5632, esther_lee@cathaypacific.com

傳媒熱線：2747-5393

國泰航空網址爲 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
二零一四年中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零一四年	二零一三年	變幅
業績		截至六月三十日止六個月		
營業總額	*港幣百萬元*	50,840	48,584	**+4.6%**
國泰航空股東應佔溢利	*港幣百萬元*	347	24	**+1,345.8%**
每股盈利	*港仙*	8.8	0.6	**+1,366.7%**
每股股息	*港元*	0.10	0.06	**+66.7%**
邊際利潤	*%*	0.7	0.1	**+0.6 個百分點**

		六月三十日	十二月三十一日	
財務狀況				
國泰航空股東應佔資金	*港幣百萬元*	60,830	62,888	**-3.3%**
借款淨額	*港幣百萬元*	41,448	39,316	**+5.4%**
每股股東資金	*港元*	15.5	15.9	**-2.5%**
債務淨額股份比例	*倍數*	0.68	0.63	**+0.05 倍**

營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空

		二零一四年	二零一三年	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*	13,545	12,520	**+8.2%**
可用座位千米數(「可用座位千米」)	*百萬*	65,474	62,187	**+5.3%**
收入乘客運載人次	*千位*	15,437	14,497	**+6.5%**
乘客運載率	*%*	83.6	81.3	**+2.3 個百分點**
乘客收益率	*港仙*	66.6	69.0	**-3.5%**
運載貨物及郵件	*千噸*	804	741	**+8.5%**
貨物及郵件運載率	*%*	63.2	62.4	**+0.8 個百分點**
貨物及郵件收益率	*港元*	2.17	2.33	**-6.9%**
每可用噸千米成本(連燃油)	*港元*	3.57	3.69	**-3.3%**
每可用噸千米成本(除燃油)	*港元*	2.20	2.23	**-1.3%**
飛機使用量	*每日時數*	12.0	11.6	**+3.4%**
航班準時表現	*%*	70.7	77.7	**-7.0 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
	二零一四年	二零一三年	**變幅**	**二零一四年**	二零一三年	**變幅**	**變幅**
客運服務							
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	**5,512**	5,356	**+2.9%**	**78.2**	75.5	**+2.7 個百分點**	**-7.0%**
西南太平洋及南非	**8,849**	8,783	**+0.8%**	**84.8**	78.5	**+6.3 個百分點**	**-6.7%**
東南亞	**8,973**	9,001	**-0.3%**	**80.4**	79.5	**+0.9 個百分點**	**-3.9%**
歐洲	**10,423**	10,316	**+1.0%**	**87.4**	86.8	**+0.6 個百分點**	**+2.5%**
北亞	**14,431**	13,973	**+3.3%**	**77.9**	73.9	**+4.0 個百分點**	**-3.4%**
北美	**17,286**	14,758	**+17.1%**	**88.7**	89.3	**-0.6 個百分點**	**-4.4%**
整體	**65,474**	62,187	**+5.3%**	**83.6**	81.3	**+2.3 個百分點**	**-3.5%**
貨運服務	**7,318**	6,607	**+10.8%**	**63.2**	62.4	**+0.8 個百分點**	**-6.9%**

[#] 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

- 航油價格高企繼續影響客運服務的溢利率，但我們運作較多具燃油效益的飛機，在若干程度上減輕了上述影響。然而，由於營運的航班較去年同期增加，導致耗油量增加。
- 多種營運貨幣相對於港幣及美元處於弱勢，因而影響業務。
- 二零一四年上半年國泰航空及港龍航空的乘客運載率普遍高於二零一三年同期。雖然四月的廣交會帶來的影響未及預期般強勁，但商務旅遊客運量普遍符合預期。
- 二零一四年上半年的可載客量較去年同期高百分之五點三，反映新航線的推出及現有長途航線加開班次，包括在二零一三年下半年起生效的航線。
- 乘客數量增加，收益率卻在整個二零一四年上半年間受壓，反映國泰航空、港龍航空和競爭對手的可載客量增加、主要市場競爭加劇，以及在香港轉機的旅客量增加。
- 長途航線可載客量繼續增加。前往多哈及紐瓦克的航線於三月開辦，洛杉磯航線於六月增至每日四班，芝加哥航線於八月由每日一班增至每周十班，並於二零一四年十二月開辦每周四班前往曼徹斯特的航班及於二零一五年三月開辦每日一班前往蘇黎世的航班。我們臨時取消若干航線的航班安排，以確保該等航線的營運獲得盈利。
- 港龍航空開辦航班前往登巴薩（巴厘）及檳城（後者取代國泰航空的檳城航線）。港龍航空加強北京、峴港、高雄、布吉及暹粒航線的服務。仰光航線將由九月開始增至每日一班。
- 二零一四年上半年，由香港出發的旅遊需求暢旺，前往長途及區內航點的休閒旅遊需求良好。前往北亞（日本、韓國及台灣）的旅遊需求尤其殷切，惟前往若干東南亞國家旅遊的需求受政治動盪所影響。
- 反應熱烈的 fanfares 票價優惠活動繼續推行，每周提供特價機票前往若干航點，以吸引首要市場的廣大顧客群。
- 由珠三角區出發的旅遊需求增加，惟來自該區的其他機場及航空公司的競爭繼續加劇。
- 由於更多航空公司帶來更激烈的競爭，二零一四年上半年前往中國內地的旅遊需求低於預期。來自中國內地的客運量繼續增加，原因是有意及有能力出外旅遊的人數增加。
- 雖然競爭加劇及兩岸直航航班增加，往來台灣的旅遊需求普遍暢旺。往來台灣至日本及韓國的旅遊需求良好。

- 韓國航線表現尤其強勁，韓國電視劇大受歡迎，使香港至韓國的旅運受惠。來自韓國的客運量相當理想。
- 受惠於日圓弱勢，二零一四年上半年前往所有日本航點的旅遊需求均告殷切。大阪航線於二月每日加開一班航班。由日本出發的旅遊需求略有改善，但仍屬疲弱。
- 澳洲市場競爭日趨激烈，惟我們能受惠於中國內地往來澳洲的客運增長。澳洲的服務於三月作出調整，取消部分三角航線，以加強往來阿德萊德、布里斯班、開恩茲及墨爾本的直航服務。
- 我們與新西蘭航空訂立的策略協議，有利於新西蘭航線的業務，顧客亦因有較多旅遊選擇而受惠。與新西蘭航空的業務聯營，有助加強新西蘭航線的業務。
- 在東南亞方面，我們削減曼谷航線的班次，因爲政治動盪對旅遊需求造成影響。新加坡航線需求殷切，惟因競爭激烈而影響收益率。由於其他航空公司增辦菲律賓至中東的直航服務，對菲律賓航線的需求造成影響。由於加強北美服務，使東南亞的整體業務受惠。
- 由印度至北美的旅遊需求殷切，但印度的收益因盧比疲弱及印度的航空公司的激烈競爭而受到影響。
- 改善德里航線的服務，將其中一班途經曼谷的航班改爲不停站服務，使兩班德里航班均爲直航航班。
- 我們將提升前往斯里蘭卡科倫坡的服務，由十月開始提供每周四班直航航班，取代現時中途停留新加坡的航班。
- 由於經營環境充滿挑戰，我們於六月停飛巴基斯坦卡拉奇。
- 前往馬爾代夫馬累的服務（於二零一三年十月開辦）需求符合預期。
- 南非的收益受蘭特貶值影響。日本仍是南非業務的最大來源，但貨幣的變動，爲來自日本的需求帶來不利影響。
- 我們開辦前往多哈的航班，並推出多項代號共享安排，作爲與卡塔爾航空達成的策略協議的一部分；同時重組中東航線網絡，中止營運阿布扎比及吉達航線，並改善其他中東航線的時間表。
- 倫敦航線的商務、學生及休閒旅遊需求於二零一四年上半年持續強勁。於二零一三年加開的每日第五班航班大受歡迎。該航線的收益與可載客量同步增長。
- 歐洲的可載客量少於二零一三年上半年，原因是部分航線以波音 777-300ER 型飛機取代較大型的飛機，以及推出特選經濟客艙座椅。特選經濟客艙及經濟客艙均需求強勁。
- 二零一四年上半年，美國航線的業務表現非常強勁。我們已大幅增加該等航線的可載客量，而收益亦同步上升。新開辦的紐瓦克航線，其運載率的增長符合預期。
- 加拿大航線運載率高企，但競爭激烈，爲收益率帶來大幅下調的壓力。

貨運服務

- 航空貨運市場的可載貨量過剩，對收費構成下調壓力。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六點九至港幣二點一七元。
- 我們繼續因應需求調整貨機的可載貨量，增加需求較高航線的可載貨量，並按需要削減航班及作出臨時取消航班的安排。隨著更多波音 777-300ER 型飛機投入服務，我們利用客機腹艙運載更多貨物，並首次出現貨機與客機腹艙所載貨物比例均等的情況。
- 燃油價格高企，影響貨運業務的溢利率，惟我們因機隊的燃油效益有所改善而受惠，尤以泛太平洋航線爲甚。
- 二零一四年首兩個月的貨運業務表現非常疲弱。慣常在農曆新年假期出現的不利影響較往年更爲顯著，導致二月份的貨運數據處於極低水平。
- 市場於三月復甦。需求的增加較預期更爲顯著，其後改善情況保持穩定。
- 香港這個主要市場的出口貨運需求於三月開始增加，但前往歐洲的貨運需求仍然疲弱，因此我們削減部分航機班次。泛太平洋航線的貨運需求轉強。
- 我們在中國內地的貨運業務的營業額增加，市場份額亦告增加。長江三角洲的出口貨運需求暢旺。新興生產重鎮（重慶、成都及鄭州）的出口貨運需求波動，對此我們調整班次以反映需求的波動。中國內地的貨運業務因運載郵件的數量增加而受惠。
- 亞洲區內的貨運是旗下貨運業務的主要部分。河內的出口貨運需求強勁。
- 孟加拉的政治局勢，對達卡的出口貨運需求造成不利影響。
- 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。
- 由於進口歐洲的貨運需求疲弱，加上可載貨量過剩，因此前往歐洲的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。
- 隨著前往歐洲的貨運航班減少，我們在六月停辦前往曼徹斯特的貨運服務。英國市場方面，我們提供每周兩班前往倫敦的貨機航班，以及利用客機腹艙運載貨物。我們將於十二月開辦每周四班前往曼徹斯特的客運航班，屆時將可以該等航機的腹艙提供可載貨量。
- 於三月至六月期間，亞洲往北美的貨運需求殷切，而由北美運載易變壞物品（水果及海鮮）往亞洲的貨運需求亦甚暢旺。
- 於三月開辦每周兩班前往美國哥倫布的服務，並由六月開始每周增至三班。於瓜達拉哈拉的貨運服務增加墨西哥城航點，並由每周兩班增至三班。
- 我們增加前往北美的貨運班次，芝加哥航線於三月由每周七班增至九班，並於四月每周再加開兩班。溫哥華航線於三月由每周一班增至三班，洛杉磯航線則於四月由每周六班增至八班。此外，我們將於十月開辦每周兩班前往加拿大卡爾加里的航班。
- 我們把六架波音 747-400F 型貨機回售給波音公司，作爲二零一三年十二月與波音公司達成的部分協議。該六架貨機其中四架已停用，最遲於二零一六年全部撤出機隊。我們現時運作十三架燃油效益較佳的波音 747-8F 型貨機，另一架預定於二零一六年接收。
- 我們的新貨運站於二零一三年最後一季全面投入運作，現時運作暢順，預計二零一四年處理的貨物達一百四十萬噸。貨運站於五月開始爲國泰航空集團以外的航空公司處理貨物。
- 預計貨運業務在二零一四年下半年的表現應較上半年爲佳。我們已作好部署，隨時準備應付需求的上升。儘管面對現時的市場情況，我們對旗下貨運業務的長遠前景充滿信心，並有信心香港未來將發展爲國際航空貨運樞紐。

主席致函

國泰航空集團二零一四年首六個月錄得應佔溢利港幣三億四千七百萬元，而二零一三年上半年的溢利則爲港幣二千四百萬元。每股盈利爲港幣八點八仙，而去年同期的每股盈利則爲港幣零點六仙。本期營業總額爲港幣五百零八億四千萬元，上升百分之四點六。

集團於本年三月公佈二零一三年度業績時，指與上年度比較，二零一四年的業務前景應有所改善。然而，二零一四年首六個月出現多項因素，對業務造成重大的負面影響。主要的不利因素包括乘客收益率下降、航空貨運市場持續疲弱及可載貨量過剩、航油價格持續高企，以及聯屬公司國航的表現疲弱。

燃油仍是集團最大的成本，二零一四年上半年的燃油成本較二零一三年同期增加百分之五點二。燃油佔營業成本總額的百分之三十七點九，較二零一三年同期下降零點九個百分點。二零一四年上半年，對沖項目帶來港幣十億二千四百萬元的盈利，此盈利中有相當金額仍未變現。管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，仍需優先處理。我們的燃油對沖延至二零一七年，並把握油價下跌的機會，進行新的對沖。我們致力推行機隊現代化計劃，以繼續提高燃油效益。我們也致力控制成本。

與二零一三年同期比較，集團於二零一四年首六個月的客運收益增加百分之四點四至港幣三百六十五億二千萬元。由於推出新航線(往多哈及紐瓦克)，加上現有的長途航線班次增加，使可載客量增加百分之五點三。運載率上升二點三個百分點至百分之八十三點六，乘客數量雖有增加，收益率卻下跌百分之三點五至港幣六十六點六仙。長途航線所有等級客艙的客運需求殷切，尤以前往北美及倫敦的航線爲甚。區內航線需求普遍暢旺，然而競爭激烈令收益率面對下調壓力，若干東南亞航線需求疲弱。

貨運需求自二零一一年以來一直疲弱，對全球航空貨運業造成影響。集團於二零一四年上半年的貨運收益爲港幣一百一十六億六千三百萬元，較去年同期上升百分之三點四。國泰航空及港龍航空的收益率下跌百分之六點九至港幣二點一七元。可載貨量增加百分之十點八，運載率則上升零點八個百分點至百分之六十三點二。業內可載貨量過剩的問題仍是一大憂慮，因而難以提高收費。我們在二零一四年上半年繼續因應需求調整可載貨量，利用客機腹艙運載更多貨物，反映波音 777-300ER 型客機的使用量增加。我們位於香港的新貨運站運作暢順，現時服務的客戶已包括國泰航空集團以外的航空公司。

我們繼續推行機隊現代化計劃，於二零一四年首六個月接收五架新飛機：兩架波音 777-300ER 型飛機、兩架空中巴士 A330-300 型飛機及（供港龍航空使用的）一架空中巴士 A321-200 型飛機。期內兩架波音 747-400 型客機退役。另外，我們把六架波音 747-400F 型貨機回售給波音公司，作爲二零一三年與波音公司達成的部分協議。該六架貨機其中四架已停用，最遲於二零一六年全部撤出機隊。二零一四年上半年，我們計劃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，其餘七架於二零一七年底前退役。截至二零一四年六月三十日，已訂購的飛機共九十架，訂於二零二四年底前接收。二零一四年下半年，國泰航空及港龍航空將接收十一架新飛機，其中兩架已於七月接收，另外兩架訂於八月接收。我們將安排四架波音 747-400 型客機退役，其中兩架已於八月退役。

我們繼續拓展客運及貨運網絡。國泰航空於三月開辦多哈及紐瓦克航線，並公佈分別由二零一四年十二月及二零一五年三月開始推出前往曼徹斯特及蘇黎世的航班服務。洛杉磯航

線的班次於六月增至每日四班，芝加哥航線於八月由每日一班增至每周十班，大阪航線每日加開一班。我們亦重組中東的航線網絡，停飛阿布扎比、卡拉奇及吉達，但改善其他中東航線的時間表。港龍航空開辦航班前往登巴薩（巴厘）及檳城（取代國泰航空的檳城航線）。港龍航空增加北京、峴港、高雄、布吉及暹粒航線的班次。仰光航線的班次將由九月開始增至每日一班。國泰航空於瓜達拉哈拉的貨運服務增設墨西哥城航點，班次由每周兩班增至三班。前往美國哥倫布的貨運航班於三月開辦，並於六月開始增至每周三班。前往加拿大卡爾加里的貨運服務將於十月開辦，而前往曼徹斯特的貨運服務已於六月停辦。

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商務客艙、特選經濟客艙及經濟客艙座椅。安裝全新地區性商務客艙座椅的工程已接近完成。提升波音 777-300ER 型飛機頭等客艙座椅的工程於二零一五年三月底前完成。截至六月底，港龍航空已有二十三架飛機安裝新商務及經濟客艙座椅。港龍航空首架已安裝全新頭等客艙座椅的飛機於二月投入服務。位於香港國際機場的四個離境貴賓室之一的「玉衡堂」已展開翻新工程，預期於二零一六年中竣工。

集團（應佔國航業績乃根據延遲三個月的賬目計算）於二零一四年上半年錄得應佔國航虧損。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。我們已採取多項措施以改善國貨航（與國航成立的合資公司）的財務表現，包括購入具燃油效益的波音 777-200F 型貨機，取代該合資公司的波音 747-400BCF 型改裝貨機。至今已接收的新貨機共有四架，二零一四年下半年將再接收一架。我們於六月宣佈，國貨航的股東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更新機隊及做好做精貨運主業。

對國泰航空集團以至整個航空業而言，營商環境仍然充滿挑戰。客運業務面對重大的競爭，因而難以維持收益率。由於可載貨量過剩，航空貨運業務的前景仍然未容樂觀。競爭激烈同樣對收益率構成壓力。另一方面，我們繼續加強客運網絡及經港接駁業務。我們提供優質的產品及服務，以增加對乘客的吸引力。期望新貨機機隊及新貨運站，有助我們在航空貨運市場長遠取得競爭優勢。

二零一四年下半年的業務預期轉佳。集團的財務狀況保持穩健，足使我們在目前艱難的營商環境下，維持產品及服務的質素，並且繼續進行長期的策略投資。一如既往，我們仍會致力加強香港的世界級航運樞紐地位。最後，國泰航空於七月 Skytrax 一年一度的世界航空公司公開投票選舉中，獲選爲「全球最佳航空公司」，這是國泰航空第四度獲頒此項殊榮，實在令人鼓舞。

主席
史樂山
香港，二零一四年八月十三日

綜合損益及其他全面收益表

截至二零一四年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	**二零一四年 港幣百萬元**	二零一三年 港幣百萬元
營業額			
客運服務		**36,520**	34,978
貨運服務		**11,663**	11,278
航空飲食、收回款項及其他服務		**2,657**	2,328
營業總額	*3*	**50,840**	48,584
開支			
員工		**(8,899)**	(8,432)
機上服務及乘客開支		**(2,162)**	(1,986)
著陸、停泊及航線開支		**(6,944)**	(6,668)
扣除對沖盈利後的燃油		**(18,930)**	(18,674)
飛機維修		**(3,664)**	(3,861)
飛機折舊及營業租賃		**(5,049)**	(4,565)
其他折舊、攤銷及營業租賃		**(1,039)**	(889)
佣金		**(401)**	(386)
其他		**(2,176)**	(2,088)
營業開支		**(49,264)**	(47,549)
營業溢利	*5*	**1,576**	1,035
財務支出		**(896)**	(658)
財務收入		**275**	116
財務支出淨額		**(621)**	(542)
應佔聯屬公司虧損		**(265)**	(155)
除稅前溢利		**690**	338
稅項	*6*	**(196)**	(173)
本期溢利		**494**	165
非控股權益		**(147)**	(141)
國泰航空股東應佔溢利		**347**	24
本期溢利		**494**	165
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		**(1,287)**	1,806
可供出售財務資產的價值重估		**(18)**	26
應佔聯屬公司其他全面收益		**45**	137
海外業務換算產生的滙兌差額		**(516)**	225
本期除稅後其他全面收益	*7*	**(1,776)**	2,194
本期全面收益總額		**(1,282)**	2,359
應佔全面收益總額			
國泰航空股東		**(1,429)**	2,218
非控股權益		**147**	141
		(1,282)	2,359
每股盈利 (基本及攤薄)	*8*	**8.8 仙**	0.6 仙

綜合財務狀況表

二零一四年六月三十日結算 – 未經審核

	附註	二零一四年 六月三十日 港幣百萬元	二零一三年 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			
固定資產		**95,718**	94,935
無形資產		**9,916**	9,802
於聯屬公司的投資		**20,764**	20,314
其他長期應收款項及投資		**7,037**	7,135
遞延稅項資產		**296**	204
		133,731	132,390
長期負債		**(52,947)**	(57,460)
相關已抵押存款		**521**	626
長期負債淨額		**(52,426)**	(56,834)
其他長期應付款項		**(1,533)**	(1,318)
遞延稅項負債		**(9,589)**	(9,633)
		(63,548)	(67,785)
非流動資產淨值		**70,183**	64,605
流動資產及負債			
存貨		**1,512**	1,511
貿易、其他應收款項及其他資產	*10*	**10,657**	9,827
待出售資產	*11*	**102**	111
流動資金		**20,241**	27,736
		32,512	39,185
長期負債的流動部分		**(9,626)**	(11,179)
相關已抵押存款		**363**	961
長期負債的流動部分淨額		**(9,263)**	(10,218)
貿易及其他應付款項	*12*	**(18,106)**	(18,206)
未獲運輸收益		**(13,124)**	(11,237)
稅項		**(1,224)**	(1,116)
		(41,717)	(40,777)
流動負債淨額		**(9,205)**	(1,592)
資產總值減流動負債		**124,526**	130,798
資產淨值		**60,978**	63,013
資本及儲備			
股本：面值	*13*	**-**	787
其他法定資本儲備	*13*	**-**	16,319
股本及其他法定資本儲備	*13*	**17,106**	17,106
其他儲備		**43,724**	45,782
國泰航空股東應佔資金		**60,830**	62,888
非控股權益		**148**	125
股東權益總額		**60,978**	63,013

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。本報告獲許可於二零一四年八月十三日發表。

本中期財務報告是根據二零一三年年度財務報表所採納的會計政策編製。

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及一項新詮釋：

- 《香港會計準則》第 32 號「財務資產與財務負債的對銷」修訂本
- 《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建續」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」

採納該等修訂本及詮釋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. 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。

4. 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	
	二零一四年	二零一三年	**二零一四年**	二零一三年	**二零一四年**	二零一三年	**二零一四年**	二零一三年
	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	**50,264**	48,025	**576**	559			**50,840**	48,584
分部之間的銷售	**4**	4	**1,750**	1,165			**1,754**	1,169
分部收益	**50,268**	48,029	**2,326**	1,724			**52,594**	49,753
分部業績	**1,585**	1,391	**(9)**	(356)			**1,576**	1,035
財務支出淨額	**(615)**	(535)	**(6)**	(7)			**(621)**	(542)
	970	856	**(15)**	(363)			**955**	493
應佔聯屬公司虧損					**(265)**	(155)	**(265)**	(155)
除稅前溢利							**690**	338
稅項	**(215)**	(235)	**19**	62			**(196)**	(173)
本期溢利							**494**	165

4. 分部資料 (續)

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虧損。

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	
	二零一四年	二零一三年
	港幣百萬元	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	**24,246**	22,499
- 日本、韓國及台灣	**5,293**	5,560
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	**2,294**	2,506
西南太平洋及南非	**3,246**	3,284
東南亞	**4,038**	3,927
歐洲	**4,593**	4,301
北美	**7,130**	6,507
	50,840	48,584

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《二零一三年報告書》所列舉的理由而不予披露。

5. 營業溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一四年	二零一三年
	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：		
固定資產折舊		
- 租賃	**1,254**	1,231
- 擁有	**2,658**	2,237
無形資產攤銷	**153**	73
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	**493**	426
- 飛機及有關設備	**1,509**	1,471
- 其他	**21**	16
固定資產減值撥備	**347**	-
待出售資產減值撥備	**9**	12
出售固定資產(盈利)/虧損淨額	**(2)**	53
已支出的存貨成本	**965**	1,026
滙兌差額淨額	**14**	236
核數師酬金	**6**	5
非上市投資的股息收入	**(8)**	(7)

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一四年	二零一三年
	港幣百萬元	港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	**95**	77
- 海外稅	**98**	108
- 歷年撥備超額	**-**	(35)
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	**3**	23
	196	173

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《二零一四年中期報告》財務報表附註 22(d))。

7. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一四年	二零一三年
	港幣百萬元	港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於期內確認	**(853)**	2,113
- 轉撥至損益	**(584)**	(92)
- 已確認遞延稅項	**150**	(215)
可供出售財務資產的價值重估		
- 於期內確認	**(18)**	26
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於期內確認	**45**	126
- 重新歸類至損益	**-**	11
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於期內確認	**(514)**	259
- 重新歸類至損益	**(2)**	(34)
本期其他全面收益	**(1,776)**	2,194

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三億四千七百萬元（二零一三年：港幣二千四百萬元）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 （二零一三年：三十九億三千四百萬股）計算。

9. 股息

董事局已宣佈派發截至二零一四年六月三十日止六個月的第一次中期股息每股港幣零點一元（二零一三年：每股港幣零點零六元）。中期股息合共港幣三億九千三百萬元（二零一三年：港幣二億三千六百萬元），將於二零一四年十月六日派發予於二零一四年九月五日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一四年九月三日（星期三）起除息。本中期股息在報告日尚未確認爲負債。

股東登記將於二零一四年九月五日（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，須於二零一四年九月四日（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。

10. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零一四年 六月三十日 港幣百萬元	二零一三年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	**5,902**	5,421
衍生財務資產 – 當期部分	**1,779**	2,022
其他應收及預繳款項	**2,909**	2,314
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	**67**	70
	10,657	9,827

	二零一四年 六月三十日 港幣百萬元	二零一三年 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	**5,802**	5,319
逾期一至三個月	**85**	86
逾期三個月以上	**15**	16
	5,902	5,421

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。

11. 待出售資產

	二零一四年 六月三十日 港幣百萬元	二零一三年 十二月三十一日 港幣百萬元
待出售資產	**102**	111
	102	111

12. 貿易及其他應付款項

	二零一四年 六月三十日 港幣百萬元	二零一三年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	**7,458**	7,601
衍生財務負債 – 當期部分	**839**	799
其他應付款項	**9,409**	9,331
應付聯屬公司賬項	**183**	166
應付其他關連公司賬項	**217**	309
	18,106	18,206

	二零一四年 六月三十日 港幣百萬元	二零一三年 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	**7,189**	7,408
逾期一至三個月	**249**	174
逾期三個月以上	**20**	19
	7,458	7,601

集團的一般付款期限爲賬單日後一至兩個月。

13. 股本

於回顧期間，集團並無購買、出售或贖回其任何股份(二零一三年：零)。於二零一四年六月三十日，已發行股份爲 3,933,844,572 股 (二零一三年十二月三十一日：3,933,844,572 股)。根據於二零一四年三月三日實施的香港《公司條例》（第 622 章），「法定股本」及「票面值」的概念不再存在。根據香港《公司條例》（第 622 章）第 135 條，由二零一四年三月三日開始，公司的股份已無面值。根據二零一四年三月三日的香港《公司條例》（第 622 章）附表 11 第 37 條的過渡條文，股份溢價賬的任何貸方結餘及資本贖回儲備的任何貸方結餘，均成爲公司股本的一部分。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。

14. 企業管治

國泰航空致力維持高水平的企業管治。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，獲推薦的董事及董事局均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。

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二零一四年的中期業績。有關企業管治的詳細資料，請參閱《二零一三年報告書》及《二零一四年中期報告》。

15. 中期報告

《二零一四年中期報告》刊載上市規則要求的所有資料，將於二零一四年八月二十八日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站 *www.cathaypacific.com*，並於二零一四年八月二十九日寄交已選擇收取印刷本的股東。

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		
	二零一四年 港幣百萬元	二零一三年 港幣百萬元	**變幅**	**二零一四年 港幣百萬元**	二零一三年 港幣百萬元	**變幅**
員工	**8,899**	8,432	**+5.5%**	**7,976**	7,590	**+5.1%**
機上服務及乘客開支	**2,162**	1,986	**+8.9%**	**2,162**	1,986	**+8.9%**
著陸、停泊及航線開支	**6,944**	6,668	**+4.1%**	**6,830**	6,563	**+4.1%**
扣除對沖盈利後的燃油	**18,930**	18,674	**+1.4%**	**18,504**	18,245	**+1.4%**
飛機維修	**3,664**	3,861	**-5.1%**	**3,545**	3,703	**-4.3%**
飛機折舊及營業租賃	**5,049**	4,565	**+10.6%**	**4,934**	4,448	**+10.9%**
其他折舊、攤銷及營業租賃	**1,039**	889	**+16.9%**	**736**	632	**+16.5%**
佣金	**401**	386	**+3.9%**	**401**	386	**+3.9%**
其他	**2,176**	2,088	**+4.2%**	**2,660**	2,118	**+25.6%**
營業開支	**49,264**	47,549	**+3.6%**	**47,748**	45,671	**+4.5%**
財務支出淨額	**621**	542	**+14.6%**	**599**	518	**+15.6%**
營業開支總額	**49,885**	48,091	**+3.7%**	**48,347**	46,189	**+4.7%**

- 集團營業開支總額增加百分之三點七至港幣四百九十八億八千五百萬元。
- 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)由港幣三點六九元減至港幣三點五七元。

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	
	二零一四年 港幣百萬元	二零一三年 港幣百萬元
航空公司除稅前溢利	**547**	452
稅項	**(148)**	(171)
航空公司除稅後溢利	**399**	281
應佔附屬及聯屬公司虧損	**(52)**	(257)
國泰航空股東應佔溢利	**347**	24

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	
二零一三年航空公司除稅前中期溢利	**452**	
營業總額	**2,253**	- 客運服務營業總額增加，原因是運載率增加二點三個百分點及可載客量增加百分之五點三，被收益率下跌百分之三點五所抵銷。 - 貨運服務營業總額增加，原因是運載率上升零點八個百分點及可載貨量增加百分之十點八，被收益率下跌百分之六點九所抵銷。
扣除對沖盈利後的燃油	**(259)**	- 燃油成本主要因耗油量增加百分之六點二而上升。
著陸、停泊及航線開支	**(267)**	- 主要由於航班班次增加而上升。
飛機維修	**158**	- 主要由於機齡較高的飛機退役導致維修需要減少而下降。
折舊、攤銷及營業租賃	**(590)**	- 主要由於加速空中巴士 A340-300 型飛機的退役及添置新飛機而上升。
員工	**(386)**	- 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	**(814)**	- 主要由於機上服務及乘客開支增加及就固定資產減值撥備而上升。
二零一四年航空公司除稅前中期溢利	**547**	

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	
	二零一四年 港幣百萬元	二零一三年 港幣百萬元
燃油成本總額	**19,954**	18,974
燃油對沖盈利	**(1,024)**	(300)
燃油成本淨額	**18,930**	18,674

財務狀況

- 固定資產增加港幣五十四億九千五百萬元，包括用於飛機及有關設備港幣五十二億一千九百萬元和其他設備及樓宇港幣二億七千六百萬元。
- 借款額減少百分之八至港幣六百一十六億八千九百萬元，須於二零二六年或之前全數清還，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，其中百分之六十三爲定息借款。
- 流動資金減少百分之二十七至港幣二百零二億四千一百萬元，其中百分之七十四以美元計算。
- 借款淨額增加百分之五點四至港幣四百一十四億四千八百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之三點三至港幣六百零八億三千萬元，而債務淨額股份比例則由零點六三倍上升至零點六八倍。
- 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《二零一三年報告書》。

機隊資料*

飛機類型	截至二零一四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	'14	'15	'16 及之後	總數	'14	'15	'16	'17	'18	'19 及之後	
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	16	15	6	37	3	3		6		2	1	1		2	
A340-300	6	5		11[a]											
A350-900							22[b]	22							
A350-1000							26	26							
747-400	10[c]		1	11						1					
747-400F 貨機	6			6[d/e]											
747-400BCF 貨機			1[f]	1									1		
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機	2	11		13			1[e]	1							
777-200	5			5											
777-200F 貨機															5[g]
777-300	8	4		12											
777-300ER	9	11	20	40	7	6[e]		13				2	2	16	
777-9X							21[e]	21							
總數	62	52	28	142	10	9	70	89		3	1	3	3	18	5
由港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		10	15									2	8	
A321-200	2		5	7	1[h]			1						5	
A330-300	8		10	18					2	1	2	4		1	
總數	15		25	40	1			1	2	1	2	4	2	14	
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機	2	6		8											
747-400BCF 貨機			3	3							1	2			
總數	2	6	3	11[i]							1	2			
總數合計	**79**	**58**	**56**	**193**	**11**	**9**	**70**	**90**	**2**	**4**	**4**	**9**	**5**	**32**	**5**

* 包括停泊的飛機。於二零一四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) 國泰航空計劃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，其餘七架於二零一七年底前退役。
(b) 包括兩架營業租賃期爲十二年的飛機。
(c) 其中兩架於二零一四年八月退役。
(d) 包括四架已停泊的飛機，其中一架於二零一三年五月停泊、兩架於二零一四年一月停泊、一架於二零一四年二月停泊。
(e) 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。
(f) 此飛機於二零一三年八月停泊。
(g) 購買五架波音 777-200F 型貨機的購買權。
(h) 此飛機的營業租賃期爲八年。
(i) 華民航空營運共十三架飛機，包括兩架以濕租方式租用、營業租賃期於二零一五年屆滿的空中巴士 A300-600F 型貨機。華民航空於五月提前終止其中一份濕租租約，並由二零一四年十月開始轉爲乾租租約。

其他附屬及聯屬公司回顧

- 與二零一三年上半年相比，香港華民航空有限公司於二零一四年上半年錄得較高溢利。
- 與二零一三年上半年比較，國泰航空飲食服務(香港)有限公司於二零一四年上半年錄得的溢利上升，原因是營業額增加及有效管理營業成本。
- 國泰航空服務有限公司於二零一四年上半年錄得的虧損少於二零一三年同期，此改進主要反映貨運站於二零一三年十月全面投入運作。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零一四年上半年的財務業績較二零一三年同期有所改善，原因是二零一四年上半年徵收較高的處理費。部分客戶轉用成本較低的服務供應商，這可能對全年財務表現造成不利影響。
- 集團應佔中國國際航空股份有限公司(「國航」)業績乃根據延遲三個月的財務報表計算，因此二零一四年中期業績包括國航截至二零一四年三月三十一日止六個月的業績，並已就二零一四年四月一日至二零一四年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。集團於二零一四年上半年錄得應佔國航虧損。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。
- 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。與二零一三年上半年比較，集團於二零一四年上半年錄得應佔國貨航的虧損減少，主要原因是安排機齡較高的飛機退役及採用較現代化的飛機。
- 國泰航空持有HAECO ITM Limited (「HXITM」)三成權益。HXITM爲國泰航空集團及其他航空公司提供航材技術管理服務。HXITM於二零一四年上半年錄得的業績較二零一三年上半年爲佳。
- 上海國際機場地面服務有限公司(「上海國際機場地面服務」) 在上海浦東國際機場及上海虹橋國際機場提供機場地勤服務。由於接受服務的航空公司客戶增加、所處理的航班數量上升以及減省成本，上海國際機場地面服務於二零一四年上半年的財務業績較預期爲佳。

企業責任

- 《二零一三年可持續發展報告》將於八月底前發表，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。
- 國泰航空與監管機構及參與制定氣候變化及航空政策的團體進行溝通，作爲其氣候變化策略的一部分，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。
- 國泰航空支持以市場措施作爲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（假若計劃是關乎非歐洲內部航線的航班），我們歡迎歐盟將排放交易計劃延遲至二零一六年實行。
- 香港特別行政區行政長官梁振英於一月爲國泰航空舉辦的社區飛行活動擔任主禮嘉賓，該活動招待了約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。是次活動乃爲響應扶貧委員會「築福香港」運動而舉行。

- 國泰航空繼續透過「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四月前往柬埔寨，視察「零錢布施」計劃善款的運用情況。
- 截至二零一四年六月三十日，國泰航空集團在全球僱用逾三萬二千二百名員工，其中超過二萬四千八百人爲在港員工。國泰航空在全球僱用超過二萬二千名員工，而港龍航空則僱用近三千二百名員工。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、何杲及馬天偉；
非常務董事：	蔡劍江、樊澄、何禮泰、喬浩華、邵世昌、宋志勇、施銘倫及趙曉航；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，二零一四年八月十三日

公司網址：http://www.cathaypacific.com