





目錄

2	財務及營業撮要
3	主席致函
5	二零一四年中期評述
15	業務回顧
20	財務評述
23	審閱報告
24	簡明財務報表
43	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四十七個國家及地區共一百八十八個目的地。

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。除擁有一支共一百四十二架飛機的機隊外，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，截至二零一四年六月三十日，已訂購八十九架新飛機，將於二零二四年底前接收。

港龍航空有限公司（「港龍航空」）為國泰航空的全資附屬公司，是一家在香港註冊及以香港為基地的區域航空公司，營運四十架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共四十九個目的地。國泰航空持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之二十點一三股權。國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。國泰航空亦是香港華民航空有限公司（「華民航空」）的主要股東，華民航空是一家全貨運航空公司，在亞洲提供定期貨運航班。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬二千二百名員工，其中在香港僱用的員工超過二萬四千八百人。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九百九十四個目的地。港龍航空是「寰宇一家」的同盟航空公司。

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
		截至六月三十日止六個月		
		六月三十日	十二月三十一日	
業績				
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
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

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為港幣二千四百萬元。每股盈利為港幣八點八仙，而去年同期的每股盈利則為港幣零點六仙。本期營業總額為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，使可載容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為甚。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為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，作為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，獲選為「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

二零一四年中期評述

二零一四年上半年，國泰航空集團繼續面對充滿挑戰的營商環境。客運及貨運收益率均面對壓力。燃油價格高企，繼續對業績造成不利影響。我們繼續發展網絡、推行機隊現代化計劃，以及改善產品及服務，並進行長期投資，以及加強香港作為世界主要航運樞紐的地位。

產品及服務屢獲殊榮

- 波音777-300ER型飛機頭等客艙座椅的優化工程於二零一三年七月展開，藉此令客艙在外觀及感覺上煥然一新，並改善寢具、耳機及座椅控制設施。截至二零一四年六月三十日，已裝設全新頭等客艙座椅的飛機共二十架。優化工程將於二零一五年三月底前完成。
 - 所有波音777-300ER型飛機及空中巴士A330-300型長途飛機現已裝設全新的長途商務客艙座椅、特選經濟客艙座椅及長途經濟客艙座椅。
 - 在波音777-300型飛機裝設全新地區性商務客艙座椅的工程於一月完成，而在空中巴士A330-300型及波音777-200型飛機進行的同樣工程，預計分別於二零一四年八月及二零一五年一月完成。
 - 港龍航空首架裝設全新頭等客艙座椅的飛機於二月投入服務。
 - 港龍航空現正在其所有將提供三個等級客艙的空中巴士A330-300型飛機裝設全新商務及經濟客艙座椅。截至六月底，已有二十三架港龍航空飛機安裝此等座椅。裝設工程預計於八月完成。
- 國泰航空於香港國際機場開設的第二個貴賓室「玉衡堂」已經關閉以進行翻新工程，頭等艙貴賓室將於二零一五年中重開，而商務艙貴賓室則於二零一六年中重開。
 - 位於檳城國際機場的貴賓室經翻新後，於一月重開。
 - 國泰航空與澳洲航空及英國航空攜手於洛杉磯國際機場設立的新商務艙貴賓室已於六月局部啟用。
 - 我們於五月開始在香港國際機場的貴賓室為乘客提供電子版報章及雜誌，此服務將伸延至香港以外的機場貴賓室。
 - 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，獲選為「全球最佳航空公司」，這是國泰航空第四度獲頒此獎項。
 - 國泰航空獲航空公司評鑑網站Airlineratings.com頒發「最佳商務客艙」獎，獲「空中酒窖獎」頒發「最佳商務客艙紅酒金獎」，及於香港優質顧客服務協會「優質顧客服務大獎2013」獲優秀組別及傑出個人獎項。

發展空運樞紐

- 國泰航空集團仍會致力將香港國際機場長遠發展為頂尖的國際客運及貨運樞紐，並繼續尋求發展網絡及班次，為顧客提供更多選擇和方便。

- 國泰航空全力支持於香港國際機場興建第三條跑道。香港機場管理局於六月刊發擬建第三條跑道的環境影響評估後，公司表示會繼續支持這個項目。
- 我們繼續因應客運及貨運需求而調整可運載量，同時致力保持網絡完整。
- 二零一四年上半年，國泰航空及港龍航空的可載客量較二零一三年同期增加百分之五點三，反映新航線的推出及部分現有航線的班次增加。國泰航空的可載客量增加百分之五點二，而港龍航空的可載客量則增加百分之六點二。
- 國泰航空於三月開辦前往美國紐瓦克及多哈的每日航班。
- 我們開辦前往多哈的航班，並推出多項代號共享安排，作為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。
- 澳洲的服務於三月作出若干調整，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。
- 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，大阪航線於二月每日加開一班航班。
- 曼谷航線因泰國政治動盪影響需求而削減可載客量。
- 改善德里航線的服務，將其中一班途經曼谷的航班改為不停站服務，使每日兩班前往德里的航班均為直航航班。
- 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。
- 我們於六月停飛巴基斯坦卡拉奇。
- 國泰航空將於二零一四年十二月開辦每周四班前往曼徹斯特的航班，並於二零一五年三月開辦前往蘇黎世的每日航班。
- 國泰航空已中止營運前往檳城的航班，該航線改由港龍航空營運，航班時間及班次（每周十班）維持不變。
- 港龍航空於四月開辦每周兩班前往登巴薩（巴厘）的航班。
- 現時港龍航空的峴港航線已改為每日航班，而暹粒航線全年均提供每周四班航班。港龍航空加開前往北京、高雄及布吉的航班。由九月開始，港龍航空的仰光航線將改為每日航班。
- 國泰航空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。於三月開辦每周兩班前往美國哥倫布的貨運服務，並由六月每周增至三班。前往曼徹斯特的貨運服務已於六月停辦。前往芝加哥、洛杉磯及溫哥華的貨運航班加開班次。我們已宣佈由十月開始推出前往加拿大卡爾加里的貨運服務。
- 耗資港幣五十九億元興建的國泰航空貨運站於二零一三年最後一季在香港國際機場全面投入運作，現時運作暢順。預期貨運站長遠有助大幅提升公司在香港的貨運業務。

機隊發展

- 於二零一四年六月三十日，國泰航空運作一百四十二架飛機，而港龍航空則運作四十架飛機（合共一百八十二架飛機）。集團已訂購九十架新飛機，由現時至二零二四年間陸續接收。
- 二零一四年上半年共接收五架新飛機：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。我們把六架波音747-400F型貨機回售給波音公司，作為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。
- 二零一四年下半年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。

科技著著領先

- 我們於五月開始在航機上試行電子航機技術及地面系統，並於六月開始與香港民航處聯袂為系統進行評估，為期至少六個月。電子航機技術將有助改善操作模式及減省成本。該系統將裝設於現有飛機（除波音747-400型及空中巴士A340-300型客機外）及新接收的飛機。
- 國泰航空及港龍航空正推行新的離境控制系統，有關的測試及機場員工培訓已經完成。該系統自六月開始於部分海外機場使用，並逐步於兩家航空公司的網絡全面推行。整個項目將於二零一四年底前完成。
- 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攜手在香港國際機場試行自助行李託運設施，預計該設施於二零一五年推出。
- 經成功測試後，我們訂於二零一五年初在所有航機上使用流動平板電腦。
- 國泰航空的流動裝置及網站開發商已為員工更新現有的流動應用程式，並推出主要用於業務表現統計的新程式及為機艙服務員提供的機上乘客資料表，該資料表於二零一四年香港資訊及通訊科技獎中獲獎。

合作夥伴

- 斯里蘭卡航空於五月成為「寰宇一家」的會員，國泰航空協助該航空公司加入此聯盟。
- 國泰航空於二月與卡塔爾航空達成代號共享協議，協議涵蓋卡塔爾航空往來多哈至香港、雅典、巴塞羅那、布達佩斯、日內瓦、吉達、馬德里、奈羅比及威尼斯的航班，以及國泰航空往來香港至多哈、阿德萊德、奧克蘭、布里斯班、開恩茲、墨爾本、名古屋、大阪、珀斯、首爾、悉尼及東京的航班。
- 全美航空於二零一三年十二月與美國航空合併後，於三月成為「寰宇一家」的同盟航空公司。
- 國泰航空、港龍航空及巴拉圭塔姆航空（前稱TAM Mercosur）於一月訂立聯運合作協議。
- 國泰航空前往奧克蘭及開恩茲的航班於三月加上芬蘭航空的代號。
- 港龍航空前往檳城的航班於三月加上國泰航空的代號。
- 港龍航空前往登巴薩（巴厘）的航班於四月開辦時，加上國泰航空的代號。
- 國泰航空前往紐瓦克的航班於四月加上美國航空的代號。
- 美國航空往來香港至達拉斯的航班加上國泰航空的代號，該航線於六月開辦。

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，作為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，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 國泰航空支持以市場措施作為減輕航空業排放問題的臨時解決方法，但並不支持歐盟向歐洲以外的航空公司實施排放交易計劃，因此（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。
- 根據歐盟排放交易計劃的規定，我們委託集團以外的機構核證二零一三年的排放數據，並於二零一四年三月向英國環境部提交排放報告。
- 一架國泰航空空中巴士 A330-300型飛機的機身貼上標籤，象徵著國泰航空參與由空中巴士公司推動的全球觀測系統計劃。裝配於該飛機的裝置，將收集大氣數據，為期十年，用於有關氣候變化的科學研究。
- 國泰航空獲香港環保卓越計劃頒發交通及物流業金獎。
- 我們把來港航機頭等客艙乘客所留下的一千七百套睡衣捐給本地慈善機構，以贈予香港及其他地區有需要的人士。

- 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，在這一小時內關掉轄下樓宇及廣告牌的所有非必要燈光。
- 《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。
- 我們與國航分享環保作業常規與經驗。
- 由超過一千三百名員工組成的國泰義工隊繼續服務香港社群。義工隊的活動包括「英語啟航」計劃，該計劃曾幫助超過二千名學生改善英語水平；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；幫助長者進行新年大掃除以及為東涌的低收入家庭舉辦一次慈善義賣。我們在四月為國泰義工隊舉行嘉許禮，表揚義工們熱心助人的精神及在過去兩年提供超過一萬六千小時的服務。

回饋社會

- 香港特別行政區行政長官梁振英於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。是次活動乃為響應扶貧委員會「築福香港」運動而舉行。
- 飛行活動所用的飛機在機身塗上「香港精神·一起飛」比賽得獎者的影像，該項比賽於二零一三年舉辦，以響應香港特區政府舉辦的「家是香港」運動。
- 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。
- 「零錢布施」計劃部分善款撥捐「國泰愛心兒童輪椅庫」。輪椅庫籌募的善款為患有神經肌肉病變的兒童提供經特別改裝的輪椅，自成立以來已籌得逾港幣一千一百萬元，約有四百二十名兒童受惠。
- 「飛躍理想計劃」是國泰航空在香港設立的旗艦社區計劃。今年約五百名十五至二十一歲來自貧困家庭的年輕人參與計劃，他們參與航空訓練課程、參觀航空組織，以及自行構思社會服務計劃，使他們更加認識自己在社會的角色。一百名表現優秀的學員獲得機會參加一次海外旅程。計劃以家境清貧的年輕人為對象，以響應扶貧委員會的「築福香港」運動。
- 「港龍青年航空學院」於四月舉辦一個為期兩天的航空業工作坊，超過二百名年輕人參加，他們在當中學習有關航空業及投身這個行業的知識。
- 「港龍航空飛行證書計劃」由港龍航空與香港航空青年團合辦。二零一四年，三十三名參加者由港龍航空飛行員給予為期八個月的個人指導，讓他們獲得第一手的航空業知識。該計劃至今已有一百四十五人參加，其中約百分之四十三已投身航空業。

對僱員的承擔

- 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為在港員工。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。
- 國泰航空預期於二零一四年招聘超過一千名機艙服務員及九十名飛行員；港龍航空預期招聘約四十名飛行員及三百六十名機艙服務員。
- 旗下航空公司的飛行員培訓計劃繼續為香港航空業帶來新血。二零一四年，國泰航空的飛行員培訓計劃將有約七十名學員畢業，而港龍航空的飛行員培訓計劃將有約二十五名學員畢業。
- 資訊科技見習生計劃已經推出，在超過四百名申請者中挑選的十名本地大學畢業生，將於九月加入國泰航空的資訊科技組工作。
- 於一九八五年推出的工程部見習生計劃，已為集團帶來逾一百名年輕工程師，其中多位現已身居要職。
- 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。
- 在二零一四年Randstad Award中，國泰航空獲選為「香港最受歡迎僱主」，而港龍航空則獲該獎項的第三名。
- 我們於一月聯合贊助香港「航空事業招聘大會2014」，以顯示本地航空業提供的就業機會。
- 兩位國泰航空飛行員（機長Malcolm Waters及副機長David Hayhoe）獲國際航空公司飛行員協會(International Federation of Air Line Pilots' Associations)頒發「北極星獎」，以表揚他們在二零一零年四月操作國泰航空一班由泗水往香港的CX780航班遇上引擎故障時，表現出超卓絕倫的飛行技術。
- 第十屆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。

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														
	擁有	租賃		總數	已確實訂購架數				總數	營業租賃期滿架數					選擇權
		籌資	營業		'14	'15	'16及之後	'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為十二年的飛機。

(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為八年。

(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為乾租租約。

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 型貨機及三架以乾租方式向國泰航空租用的波音 747-400BCF 型改裝貨機。該公司亦以濕租方式租用兩架營業租賃期於二零一五年屆滿的空中巴士 A300-600F 型貨機。華民航空於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為乾租租約。
- 華民航空每周提供往來曼谷、名古屋、大阪、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、胡志明市、馬尼拉及檳城（經胡志明市）各五班航班。
- 航班準時表現（於十五分鐘內起飛）為百分之九十。
- 可載貨量及運載率較二零一三年上半年略為上升。收入噸千米增加百分之一。
- 與二零一三年上半年相比，華民航空於二零一四年上半年錄得較高溢利。

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是香港主要的航空飲食設施。
- 國泰航空飲食服務為香港四十一家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零一四年上半年平均每日生產七萬四千份機餐及處理一百八十六班航班（較二零一三年上半年分別增加百分之八及百分之七）。國泰航空飲食服務佔香港航空飲食市場百分之六十五。
- 與二零一三年上半年比較，國泰航空飲食服務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。
- 至於海外，台北及多倫多的航空飲食設施錄得溢利上升。

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營運位於香港國際機場的新國泰航空貨運站。貨運站每年可處理二百六十萬噸貨物。由於已全面投入運作，這個耗資港幣五十九億元興建的設施大幅縮短香港處理及運送貨物的時間。
- 國泰航空服務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（「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，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。該公司亦持有上海國際機場地面服務有限公司百分之二十五權益。
- 二零一四年上半年，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四十八及百分之二十一。
- 二零一四年上半年，使用地勤服務的客戶由二十四個減至十九個，而使用停機坪服務的客戶則由二十五個減至二十一。與二零一三年同期比較，使用地勤服務的航班減少百分之六點九，而使用停機坪服務的航班則增加百分之零點四。
- 客戶數量下降是在預期之內，因為成本上升及人手短缺迫使收費上升，公司只能留住願意支付較高收費的客戶。
- 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。

中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空持有百分之二十點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。
- 截至二零一四年六月三十日，國航營運二百二十九條國內航線及九十四條國際（包括區內）航線，前往三十二個國家及地區，包括五十三個海外城市、三個區內城市及一百零六個國內城市。
- 集團應佔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」）

- 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。
- 截至二零一四年六月三十日，國貨航的機隊共有十架貨機，提供定期貨運航班前往七個國家及地區，航點包括十個國內城市及十個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫共一百五十一個目的地。
- 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精貨運主業。
- 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。

HAECO ITM Limited（「HXITM」）

- 國泰航空持有HXITM三成權益。HXITM為國泰航空集團及其他航空公司提供航材技術管理服務。
- 截至二零一四年六月三十日，HXITM已提供服務予超過二百二十架飛機，較二零一三年同期增加百分之九點八。
- HXITM於二零一四年上半年錄得的業績較二零一三年上半年為佳。

上海國際機場地面服務有限公司（「上海國際機場地面服務」）

- 上海國際機場地面服務是由香港機場地勤服務（25%）、國航（24%）、上海機場（集團）有限公司（10%）及上海國際機場股份有限公司（41%）共同成立的合資公司，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。
- 上海國際機場地面服務於虹橋提供服務予十一家國內航空公司、三家國際航空公司及三家私人飛機公司；於浦東提供服務予十三家國內航空公司、二十家國際航空公司及兩家私人飛機公司。
- 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，二零一四年上半年的財務業績較預期為佳。

業務回顧

客運服務

二零一四年首六個月集團的客運收益較二零一三年同期增加百分之四點四至港幣三百六十五億二千萬元。由於開辦新航線及現有長途航線加開班次，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，然而乘客數量增加，收益率卻下跌百分之三點五至港幣六十六點六仙。

二零一四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
	二零一四年	二零一三年	變幅	二零一四年	二零一三年	變幅	變幅
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%

- 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數量增加。
- 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，因為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為不停站服務，使兩班德里航班均為直航航班。

- 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，為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，作為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，為收益率帶來大幅下調的壓力。

貨運服務

貨運需求自二零一一年以來一直疲弱，影響貨運業務的表現。由於市場疲弱、競爭激烈及燃油價格高企，使業務難以獲得盈利。國泰航空及港龍航空於二零一四年首六個月合共運載八十萬四千噸貨物及郵件，較二零一三年同期上升百分之八點五。國泰航空及港龍航空的貨運收益為港幣一百億二千八百萬元，上升百分之四點二。收益率下降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。貨物及郵件運載率上升零點八個百分點至百分之六十三點二。

國泰航空及港龍航空貨運服務於二零一四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
	二零一四年	二零一三年	變幅	二零一四年	二零一三年	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	7,318	6,607	+10.8%	63.2	62.4	+0.8個百分點	-6.9%

- 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况。
- 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，尤以泛太平洋航線為甚。
- 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為顯著，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為顯著，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，作為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。貨運站於五月開始為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為佳。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為國際航空貨運樞紐。

亞洲萬里通

- 國泰航空及港龍航空的旅遊獎勵計劃「亞洲萬里通」屢次獲獎，現時全球會員超過六百萬人。
- 「亞洲萬里通」現有逾五百個夥伴，分屬九個組別，包括航空公司、金融及保險、酒店、餐膳及零售等。航空公司夥伴共二十五個，覆蓋逾一千個航點。
- 二零一四年上半年「亞洲萬里通」會員兌換機位的數量較去年同期增加百分之十一。在國泰航空及港龍航空的航班中，超過百分之九十曾接載以里數兌換機位的常客。

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《二零一三年報告書》第101頁會計政策第20項作出撥備。

財務評述

營業總額

	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	二零一四年 港幣百萬元	二零一三年 港幣百萬元
客運服務	36,520	34,978	36,520	34,978
貨運服務	11,663	11,278	10,028	9,625
航空飲食、收回款項及其他服務	2,657	2,328	2,346	2,038
營業總額	50,840	48,584	48,894	46,641

- 集團客運服務在可載客量增加百分之五點三的情況下，營業總額增加百分之四點四。營業總額增加，主要反映收益管理有所改善。
- 集團貨運服務的營業總額增加百分之三點四。在可載貨量增加百分之十點八的情況下，國泰航空及港龍航空合併計算的貨運服務營業總額增加百分之四點二。
- 集團航空飲食、收回款項及其他服務的營業總額增加百分之十四點一。

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

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
	<ul style="list-style-type: none"> - 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)
著陸、停泊及航線開支	(267)
飛機維修	158
折舊、攤銷及營業租賃	(590)
員工	(386)
機上服務、佣金、財務支出淨額及其他	(814)
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，其中百分之六十三為定息借款。

- 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》。

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24頁至第42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二零一四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,使我們相信於二零一四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

二零一四年八月十三日

簡明財務報表

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	二零一四年 美元百萬元	二零一三年 美元百萬元
營業額					
客運服務		36,520	34,978	4,682	4,484
貨運服務		11,663	11,278	1,495	1,446
航空飲食、收回款項及其他服務		2,657	2,328	341	299
營業總額	3	50,840	48,584	6,518	6,229
開支					
員工		(8,899)	(8,432)	(1,141)	(1,081)
機上服務及乘客開支		(2,162)	(1,986)	(277)	(255)
著陸、停泊及航線開支		(6,944)	(6,668)	(890)	(855)
扣除對沖盈利後的燃油		(18,930)	(18,674)	(2,427)	(2,394)
飛機維修		(3,664)	(3,861)	(470)	(495)
飛機折舊及營業租賃		(5,049)	(4,565)	(647)	(585)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(1,039)	(889)	(133)	(114)
佣金		(401)	(386)	(52)	(49)
其他		(2,176)	(2,088)	(279)	(268)
營業開支		(49,264)	(47,549)	(6,316)	(6,096)
營業溢利	5	1,576	1,035	202	133
財務支出		(896)	(658)	(115)	(85)
財務收入		275	116	35	15
財務支出淨額	6	(621)	(542)	(80)	(70)
應佔聯屬公司虧損		(265)	(155)	(34)	(20)
除稅前溢利		690	338	88	43
稅項	7	(196)	(173)	(25)	(22)
本期溢利		494	165	63	21
非控股權益		(147)	(141)	(19)	(18)
國泰航空股東應佔溢利		347	24	44	3
本期溢利		494	165	63	21
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	(165)	232
可供出售財務資產的價值重估		(18)	26	(2)	3
應佔聯屬公司其他全面收益		45	137	6	17
海外業務換算產生的滙兌差額		(516)	225	(66)	29
本期除稅後其他全面收益	8	(1,776)	2,194	(227)	281
本期全面收益總額		(1,282)	2,359	(164)	302
應佔全面收益總額					
國泰航空股東		(1,429)	2,218	(183)	284
非控股權益		147	141	19	18
		(1,282)	2,359	(164)	302
每股盈利 (基本及攤薄)	9	8.8仙	0.6仙	1.1仙	0.1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28頁至第42頁附註為此財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零一四年六月三十日結算 — 未經審核

		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	二零一四年 六月三十日 美元百萬元	二零一三年 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					
固定資產	11	95,718	94,935	12,272	12,171
無形資產	12	9,916	9,802	1,271	1,257
於聯屬公司的投資	13	20,764	20,314	2,662	2,604
其他長期應收款項及投資		7,037	7,135	902	915
遞延稅項資產		296	204	38	26
		133,731	132,390	17,145	16,973
長期負債		(52,947)	(57,460)	(6,788)	(7,366)
相關已抵押存款		521	626	67	80
長期負債淨額	14	(52,426)	(56,834)	(6,721)	(7,286)
其他長期應付款項	15	(1,533)	(1,318)	(197)	(169)
遞延稅項負債		(9,589)	(9,633)	(1,229)	(1,235)
		(63,548)	(67,785)	(8,147)	(8,690)
非流動資產淨值		70,183	64,605	8,998	8,283
流動資產及負債					
存貨		1,512	1,511	194	194
貿易、其他應收款項及其他資產	16	10,657	9,827	1,366	1,260
待出售資產	17	102	111	13	14
流動資金	18	20,241	27,736	2,595	3,556
		32,512	39,185	4,168	5,024
長期負債的流動部分		(9,626)	(11,179)	(1,234)	(1,433)
相關已抵押存款		363	961	47	123
長期負債的流動部分淨額	14	(9,263)	(10,218)	(1,187)	(1,310)
貿易及其他應付款項	19	(18,106)	(18,206)	(2,321)	(2,334)
未獲運輸收益		(13,124)	(11,237)	(1,683)	(1,441)
稅項		(1,224)	(1,116)	(157)	(143)
		(41,717)	(40,777)	(5,348)	(5,228)
流動負債淨額		(9,205)	(1,592)	(1,180)	(204)
資產總值減流動負債		124,526	130,798	15,965	16,769
資產淨值		60,978	63,013	7,818	8,079
資本及儲備					
股本：面值	20	–	787	–	101
其他法定資本儲備	20	–	16,319	–	2,092
股本及其他法定資本儲備	20	17,106	17,106	2,193	2,193
其他儲備		43,724	45,782	5,606	5,870
國泰航空股東應佔資金		60,830	62,888	7,799	8,063
非控股權益		148	125	19	16
股東權益總額		60,978	63,013	7,818	8,079

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

第28頁至第42頁附註為此財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至二零一四年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零一四年 港幣百萬元	二零一三年 港幣百萬元	二零一四年 美元百萬元	二零一三年 美元百萬元
營業業務				
業務帶來的現金	6,294	6,853	807	878
已收利息	103	76	13	10
已付利息淨額	(411)	(390)	(53)	(50)
已付稅項	(97)	(219)	(12)	(28)
來自營業業務的現金流入淨額	5,889	6,320	755	810
投資業務				
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少 / (增加) 淨額	3,444	(3,411)	442	(438)
報銷 / 出售固定資產所得款項	455	888	58	114
出售待出售資產所得款項	–	657	–	84
其他長期應收款項及投資減少淨額	10	30	1	4
購買聯屬公司股份	–	(546)	–	(70)
予聯屬公司借款	(1,377)	–	(176)	–
已收聯屬公司股息	11	12	2	2
固定及無形資產支出	(5,762)	(6,801)	(739)	(872)
投資業務的現金流出淨額	(3,219)	(9,171)	(412)	(1,176)
融資業務				
新融資	2,472	3,974	317	509
償還借款及籌資租賃責任	(8,326)	(4,826)	(1,067)	(619)
存放抵押存款	(21)	(19)	(3)	(2)
已派股息 – 國泰航空股東	(629)	(315)	(81)	(40)
– 非控股權益	(124)	(132)	(16)	(17)
融資業務的現金流出淨額	(6,628)	(1,318)	(850)	(169)
現金及視同庫存現金減少	(3,958)	(4,169)	(507)	(535)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	12,359	12,798	1,584	1,641
滙兌差額的影響	(133)	(30)	(17)	(4)
於六月三十日結算的現金及視同庫存現金	8,268	8,599	1,060	1,102

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28頁至第42頁附註為此財務報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零一四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		
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：										
本期溢利	-	-	-	347	-	-	-	347	147	494
其他全面收益	-	-	-	-	(18)	(1,287)	(471)	(1,776)	-	(1,776)
本期全面收益總額	-	-	-	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20)	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
二零一三年一月一日的結餘	787	16,295	24	38,363	931	(830)	1,616	57,186	120	57,306
會計政策變動的影響	-	-	-	(1,085)	-	-	(80)	(1,165)	(3)	(1,168)
二零一三年一月一日的重列結餘	787	16,295	24	37,278	931	(830)	1,536	56,021	117	56,138
截至二零一三年六月三十日止六個月的股東權益變動：										
該期溢利	-	-	-	24	-	-	-	24	141	165
其他全面收益	-	-	-	-	26	1,806	362	2,194	-	2,194
該期全面收益總額	-	-	-	24	26	1,806	362	2,218	141	2,359
二零一二年中期股息	-	-	-	(315)	-	-	-	(315)	-	(315)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(132)	(132)
二零一三年六月三十日的結餘	787	16,295	24	36,987	957	976	1,898	57,924	126	58,050

第28頁至第42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 港幣百萬元	二零一三年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元	二零一三年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元	二零一三年 港幣百萬元	二零一四年 港幣百萬元	二零一三年 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

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。

4. 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	
	二零一四年 港幣百萬元	二零一三年 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 港幣百萬元	二零一三年 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. 財務支出淨額

	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
利息支出淨額如下：		
– 籌資租賃責任按攤銷成本列賬	405	325
– 有關抵押存款、票據及零息債券的利息收入	(20)	(51)
	385	274
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	71	136
– 毋須於五年內全部清還	101	41
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	53	34
– 毋須於五年內全部清還	7	25
– 其他長期應收款項	(12)	(13)
	605	497
來自流動資金(收入)/虧損：		
– 專業投資管理資金及按公允值計入損益的其他流動投資	(48)	11
– 銀行存款及其他	(90)	(63)
	(138)	(52)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任虧損/(盈利)	108	(93)
– 衍生金融工具虧損	46	190
	154	97
	621	542

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界定為持有作買賣用途的衍生工具的盈利淨額港幣七千一百萬元(二零一三年：虧損淨額港幣六千七百萬元)。

7. 稅項

	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
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（見財務報表附註22(d)）。

8. 其他全面收益

	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
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

9. 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。

10. 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為負債。

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。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。

11. 固定資產

	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					
二零一四年一月一日的結餘	138,180	4,330	11,431	298	154,239
增購	5,219	185	68	23	5,495
出售	(2,437)	(25)	–	–	(2,462)
二零一四年六月三十日的結餘	140,962	4,490	11,499	321	157,272
累積折舊及減值					
二零一四年一月一日的結餘	53,391	2,874	3,039	–	59,304
本期折舊	3,541	146	225	–	3,912
出售	(1,984)	(25)	–	–	(2,009)
減值	347	–	–	–	347
二零一四年六月三十日的結餘	55,295	2,995	3,264	–	61,554
賬面淨值					
二零一四年六月三十日的結餘	85,667	1,495	8,235	321	95,718
二零一三年十二月三十一日的結餘	84,789	1,456	8,392	298	94,935

於二零一四年六月三十日的固定資產中包括租賃資產港幣三百九十八億七千七百萬元（二零一三年十二月三十一日：港幣四百三十二億三千八百萬元）。

12. 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				
二零一四年一月一日的結餘	7,666	2,938	214	10,818
增購	–	267	–	267
二零一四年六月三十日的結餘	7,666	3,205	214	11,085
累積攤銷				
二零一四年一月一日的結餘	–	1,016	–	1,016
本期攤銷	–	153	–	153
二零一四年六月三十日的結餘	–	1,169	–	1,169
賬面淨值				
二零一四年六月三十日的結餘	7,666	2,036	214	9,916
二零一三年十二月三十一日的結餘	7,666	1,922	214	9,802

13. 於聯屬公司的投資

	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
應佔資產淨值		
– 香港上市	14,282	15,021
– 非上市	945	1,031
商譽	4,063	4,165
聯屬公司所欠借款	1,474	97
	20,764	20,314

14. 長期負債

	二零一四年六月三十日		二零一三年十二月三十一日	
	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	5,360	22,469	5,834	24,954
籌資租賃責任	3,903	29,957	4,384	31,880
	9,263	52,426	10,218	56,834

15. 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。

16. 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

貿易應收賬項（扣除壞賬撥備）賬齡分析如下：

	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
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。

17. 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

18. 流動資金

	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
短期存款及銀行結存	8,268	12,359
存放時超過三個月期滿的短期存款	3,304	6,349
專業投資管理資金		
– 海外上市債券	6,978	7,282
– 銀行存款	20	32
其他流動投資		
– 海外上市債券	1,446	1,439
– 銀行存款	225	275
	20,241	27,736

其他流動投資包括已抵押作為部分長期融資安排的銀行存款港幣二億二千五百萬元（二零一三年十二月三十一日：港幣二億七千五百萬元）及債券港幣四億零五百萬元（二零一三年十二月三十一日：港幣十四億三千三百萬元）。此等安排規定必須在融資期內將該等存款及債券維持於指定水平。

19. 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
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為賬單日後一至兩個月。

20. 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，已發行股份為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，均成為公司股本的一部分。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。

21. 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：

	截至二零一四年 六月三十日止六個月		截至二零一三年 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
營業總額	106	6	99	6
飛機維修成本	515	1,129	63	1,280
營業成本	291	196	218	103
股息收入	196	—	243	—
出售固定資產	—	—	206	—

其他關連人士是指由對本集團有重大影響力的公司所控制的公司。

22. 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
已批准並已訂約	108,387	113,307
已批准但未訂約	15,567	15,897
	123,954	129,204

(b) 截至期終時為租賃責任、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
聯屬公司	2,626	753
關連人士	1,082	1,064
員工	200	200
	3,908	2,017

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。

(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，現時上訴仍未了結。

22. 資本承擔及或有事項 (續)

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

公司在美國多宗集體訴訟案中被起訴，當中原告人指稱公司與其他提供貨運服務的航空公司就多項貨運收費及附加費定價，觸犯美國聯邦及國家反壟斷法以及若干外資競爭法。為方便進行庭前審查程序，該等案件已綜合為一宗案件（訴訟名稱：In re Air Cargo Shipping Services Antitrust Litigation, MDL No. 1775, EDNY）。原告人要求賠償，但未有指明金額。為解決此事，公司已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（連同多家其他航空公司）於一項澳洲反壟斷集體民事訴訟案中，就其貨運業務被起訴。公司連同其他航空公司就其被起訴的澳洲貨運反壟斷集體民事訴訟達成和解。根據經澳洲聯邦法院於二零一四年六月批准的和解條款，公司在不承認任何責任或過失的情況下，為解決此項訴訟而支付一筆和解費。根據和解條款，航空公司各自須支付的和解金額須予保密。公司須支付的金額對其財務狀況影響不大。公司在二零一四年以前的賬目已作出撥備，撥備金額足以應付公司須支付的金額。

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航空客運服務收費中的若干元素定價，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，公司已於二零一四年七月達成協議，同意向原告人支付七百五十萬美元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣五千八百一十萬元）。是項須待法院批准的和解，將可解決集體訴訟成員者中，所有選擇不退出協議者的索償。

除上文另作說明外，該等訴訟程序與民事訴訟均仍在進行，結果尚未明朗。公司未能就全部潛在負債作出評估，但已根據事實及情況按《二零一三年報告書》第101頁會計政策第20項作出撥備。

23. 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：

	二零一四年六月三十日		二零一三年十二月三十一日	
	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	632	688	663	719
長期借款	(27,829)	(29,091)	(30,788)	(32,089)
籌資租賃責任	(34,744)	(36,007)	(37,851)	(39,354)
已抵押存款	884	1,025	1,587	1,839

(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二零一四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。公允值是根據莊家或其他市場參與者以可觀察輸入值支持的報價釐定。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。不可觀察輸入值是指沒有市場數據的輸入值。

23. 財務風險管理 (續)

	二零一四年六月三十日			
	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	241	–	–	241
– 非上市	–	–	1,085	1,085
流動資金				
– 專業投資管理資金	–	6,978	–	6,978
– 其他流動投資	–	1,446	–	1,446
衍生財務資產	–	4,936	–	4,936
	241	13,360	1,085	14,686
負債				
按公允價值計入損益的籌資租賃責任	–	(3,483)	–	(3,483)
衍生財務負債	–	(1,273)	–	(1,273)
	–	(4,756)	–	(4,756)
	二零一三年十二月三十一日			
	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	259	–	–	259
– 非上市	–	–	1,085	1,085
流動資金				
– 專業投資管理資金	–	7,282	–	7,282
– 其他流動投資	–	1,439	–	1,439
衍生財務資產	–	5,228	–	5,228
	259	13,949	1,085	15,293
負債				
按公允價值計入損益的籌資租賃責任	–	(3,587)	–	(3,587)
衍生財務負債	–	(1,076)	–	(1,076)
	–	(4,663)	–	(4,663)

23. 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。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	估值的正面 / (負面) 影響 (港幣百萬元)
非上市投資				
- 貼現率	8.0%	貼現率越高，公允值越低	+ / -0.5%	(79) / 102
- 增長率	4.1%	未來增長率越高，公允值越高	+ / -0.1%	17 / (16)

截至二零一四年六月三十日止期間第三級公允值計量並無結餘變動（二零一三年：無）。

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二零一四年的中期業績。

董事資料

董事資料出現下述變動：

1. 史樂山獲委任為香港上海滙豐銀行有限公司非執行董事，自二零一四年五月十二日起生效，並獲中國國際航空股份有限公司委任為非執行董事，自該公司於二零一四年五月二十二日舉行的股東周年大會結束時生效。
2. 何禮泰退任滙豐控股有限公司獨立非執行董事職務，自該公司於二零一四年五月二十三日舉行的股東周年大會結束時生效。
3. 利蘊蓮獲委任為恒生銀行有限公司獨立非執行董事，自二零一四年五月十二日起生效。
4. 蘇澤光獲委任為華潤電力控股有限公司獨立非執行董事，自二零一四年六月十一日起生效。他並獲委任為香港機場管理局主席，於二零一五年六月一日起生效，並將於履行此職務前辭任本公司獨立非常務董事職務。
5. 宋志勇獲委任為中國國際航空股份有限公司執行董事，自該公司於二零一四年五月二十二日舉行的股東周年大會結束時生效。

董事權益

於二零一四年六月三十日，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實益：

	持有身份	股份數目	佔已發行股本百分率(%)
邵世昌	個人	1,000	0.00003

除上述者外，國泰航空有限公司的董事或最高行政人員概無實益或非實益擁有於國泰航空有限公司或其任何相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的釋義）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二零一四年六月三十日顯示，公司獲通知有關公司股份權益的資料如下：

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

註：於二零一四年六月三十日：

- (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四十八點一已發行股本及約百分之六十點六三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

www.cathaypacific.com

