

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**  
**二零一五年全年業績**

**財務及營業撮要**

**集團財務統計數字**

業績		2015	2014	變幅
收益	港幣百萬元	<b>102,342</b>	105,991	-3.4%
國泰航空股東應佔溢利	港幣百萬元	<b>6,000</b>	3,150	+90.5%
每股盈利	港仙	<b>152.5</b>	80.1	+90.4%
每股股息	港元	<b>0.53</b>	0.36	+47.2%
邊際利潤	%	<b>5.9</b>	3.0	+2.9 個百分點

**財務狀況**

國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	<b>47,927</b>	51,722	-7.3%
借款淨額	港幣百萬元	<b>42,458</b>	43,998	-3.5%
每股股東資金	港元	<b>12.2</b>	13.1	-6.9%
債務淨額股份比例	倍數	<b>0.89</b>	0.85	+0.04 倍

**營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空**

		2015	2014	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	<b>30,048</b>	28,440	+5.7%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	<b>142,680</b>	134,711	+5.9%
收入乘客運載人次	千位	<b>34,065</b>	31,570	+7.9%
乘客運載率	%	<b>85.7</b>	83.3	+2.4 個百分點
乘客收益率	港仙	<b>59.6</b>	67.3	-11.4%
運載貨物及郵件	千噸	<b>1,798</b>	1,723	+4.4%
貨物及郵件運載率	%	<b>64.2</b>	64.3	-0.1 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	<b>1.90</b>	2.19	-13.2%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	<b>3.14</b>	3.50	-10.3%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	<b>2.06</b>	2.12	-2.8%
飛機使用量	每日時數	<b>12.2</b>	12.2	-
航班準時表現	%	<b>64.7</b>	70.1	-5.4 個百分點
機隊平均機齡	年	<b>9.1</b>	9.1	-
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	<b>17.1</b>	16.4	+4.3%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	<b>569</b>	576	-1.2%
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	<b>2.81</b>	3.67	-23.4%

**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)*			2015	2014	變幅	變幅
	2015	2014	變幅	2015	2014	變幅	變幅
<b>客運服務</b>							
印度、中東、巴基斯坦及 斯里蘭卡	<b>10,127</b>	10,685	<b>-5.2%</b>	<b>82.9</b>	80.1	+2.8 個百分點	<b>-8.0%</b>
西南太平洋及南非	<b>19,350</b>	18,032	<b>+7.3%</b>	<b>89.3</b>	85.1	+4.2 個百分點	<b>-13.9%</b>
東南亞	<b>20,641</b>	18,625	<b>+10.8%</b>	<b>83.2</b>	81.3	+1.9 個百分點	<b>-10.6%</b>
歐洲	<b>23,969</b>	21,056	<b>+13.8%</b>	<b>88.5</b>	88.0	+0.5 個百分點	<b>-12.7%</b>
北亞	<b>30,267</b>	29,649	<b>+2.1%</b>	<b>80.6</b>	77.9	+2.7 個百分點	<b>-10.9%</b>
北美	<b>38,326</b>	36,664	<b>+4.5%</b>	<b>88.4</b>	86.1	+2.3 個百分點	<b>-10.8%</b>
<b>整體</b>	<b>142,680</b>	134,711	<b>+5.9%</b>	<b>85.7</b>	83.3	+2.4 個百分點	<b>-11.4%</b>
<b>貨運服務</b>	<b>16,481</b>	15,630	<b>+5.4%</b>	<b>64.2</b>	64.3	-0.1 個百分點	<b>-13.2%</b>

\* 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**

- 在二零一五年，尤其在農曆新年、暑期及聖誕旺季期間，以香港為起點的航線休閒旅遊需求殷切。
- 日本是二零一五年最受香港旅客歡迎的休閒旅遊目的地，日圓貶值使需求增加。
- 由於韓國出現中東呼吸綜合症事件，在夏季前往韓國的旅遊需求下跌。我們相應削減服務，但原有的班次已於二零一五年九月全面恢復。
- 二零一五年，以珠江三角洲為起點的休閒及商務旅遊需求增加。我們擴充廣州的銷售團隊。

**印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡**

- 印度航線於二零一五年的表現令人滿意，往來印度及中國內地的旅客量有所增加。
- 低油價對中東的經濟及旅遊需求造成不利影響。由於中東的航空公司營運更多直航航班前往中國內地、東南亞及北美，導致競爭加劇。
- 然而，印度次大陸及中東航線的經濟客艙需求高企，為應付此需求，我們移去運作於該等航線的空中巴士 A330-300 型飛機的特選經濟客艙座椅，以增加經濟客艙座椅的數量。
- 多哈航線於二零一六年二月停辦，但繼續提供與卡塔尔航空在此航線的代號共享安排。
- 科倫坡航線的旅客量大幅增長，該航線的直航航班於二零一五年十月由每周四班增至每日一班。
- 港龍航空加爾各答航線於二零一五年五月加開班次，由每周五班增至六班。

## 西南太平洋及南非

- 二零一五年澳洲航線的表現令人滿意，往來中國內地及澳洲的旅遊需求保持穩定。澳元幣值大幅下跌，使前往澳洲的旅遊需求增加，但對收益率造成不利影響。
- 由香港前往悉尼的第二班航班於二零一五年十月採用波音 777-300ER 型飛機運作，使悉尼航線的可載客量增加。二零一五年十二月至二零一六年三月間，阿德萊德航線的班次由每周四班增至五班。
- 柏斯航線的業務受到澳洲西部礦業不景氣所影響。
- 二零一五年新西蘭航線的業務保持穩定。奧克蘭航線於二零一四年十二月至二零一五年三月間加開班次，由每日一班增至兩班，其中一班於二零一五年十二月至二零一六年二月採用波音 777-300ER 型飛機以增加可載客量。二零一五年八月，國泰航空與新西蘭航空再獲批准履行雙方就往來奧克蘭及香港的航線訂立的策略協議，直至二零一九年十月三十一日。
- 二零一五年，隨著前往非洲旅遊的意欲提升，南非航線表現有所改善。旅行團數目大幅回升，頭等及商務客艙的旅遊需求殷切。

## 東南亞

- 二零一五年，前往柬埔寨、菲律賓及越南的旅遊需求殷切。雅加達航線的班次於二零一五年一月由每周二十一班增至二十六班，馬尼拉航線於二零一五年三月由每周四十七班增至四十九班，胡志明市航線於二零一五年十一月由每周十六班增至十八班。港龍航空於二零一五年六月停辦馬尼拉航線。
- 曼谷航線由二零一五年八月至十月期間削減可載客量。受安全問題影響，需求下降。該航線的原有的班次已於二零一五年十一月全面恢復。
- 以東南亞國家為起點的旅遊需求因二零一五年區內貨幣貶值而受到不利影響。
- 二零一五年，港龍航空的金邊航線於一月由每周十班增至十二班，檳城航線的冬季航班亦於十一月由每周十班增至十二班。

## 歐洲

- 二零一五年歐洲航線表現強勁。歐羅疲弱，刺激由香港、中國內地及台灣前往歐洲的旅遊需求。
- 二零一五年三月開辦每日一班前往蘇黎世的航班，並於同年九月開辦每周四班前往杜塞爾多夫的航班。兩條航線均廣受歡迎。
- 前往巴黎的旅遊需求於二零一五年十一月受到安全問題的影響。
- 莫斯科航線於二零一五年六月停辦。
- 前往羅馬的航班於二零一五年六月採用波音 777-300ER 型飛機以增加國泰航空的可載客量。
- 二零一五年前往倫敦及曼徹斯特航線所有等級客艙的旅遊需求殷切，往來英國及西南太平洋各航點的旅遊需求殷切。
- 前往馬德里及倫敦蓋特威克機場的航班將分別於二零一六年六月及九月開辦，每周各提供四班航班。

## 北亞

- 由中國內地出發到世界各地的旅遊需求增加，使中國內地航線受惠。歐洲、日本、東南亞及西南太平洋均是受歡迎的航點。
- 台灣航線表現令人滿意，儘管競爭加劇，旅客量仍有增長。
- 日圓貶值，使前往日本的旅遊需求增加，但可載客量增加，加上競爭加劇，使收益率受壓。

- 由於出現中東呼吸綜合症事件，韓國航線在夏季的表現受到影響。旅遊需求在夏季後回升，但優惠票價令收益率下降。
- 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，以及於二零一五年八月開辦每周兩班前往廣島的航班。
- 二零一五年，港龍航空的武漢航線於一月由每周十班增至十一班，沖繩航線於夏季由每周四班增至每日一班，而上海虹橋航線則於十一月由每周七班增至九班。

## 北美

- 乘客數量的增長速度較可載客量的升幅為快，紐約及洛杉磯航線頭等及商務客艙的需求低於預期。
- 我們於二零一五年五月開辦每周四班前往波士頓的服務，該航線廣受歡迎，運載率高企。
- 三藩市航線的班次於二零一五年六月由每周十四班增至十七班。
- 芝加哥航線的班次於二零一五年三月由每周十班減至每日一班。
- 多倫多航線的夏季班次於二零一五年七月及八月由每周十班增至十三班。
- 溫哥華航線的運載率高企，但因加拿大元轉弱，對收益率造成不利影響。

## 貨運服務

- 油價處於低位，令二零一五年的貨運溢利受惠。油價偏低，意味著燃油附加費也告減少，對收益及收益率造成不利影響。低油價還意味著市場的可載貨量上升，這對收益率亦造成不利影響。若干貨幣貶值也同樣帶來不利影響。
- 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。
- 我們利用客機腹艙運載的貨物佔總載貨量的比例增加（百分之五十七）。
- 二零一五年首季香港的出口貨運需求殷切，但之後直至年底旺季需求一直疲弱。二零一五年前往歐洲的貨運需求沒有增長。前往北美的貨運需求較預期為佳，而印度航線的貨運業務則需求殷切。
- 上海、成都、重慶及鄭州的出口貨運業務，尤其是運載電子消費品前往北美的業務，是貨運收益的主要來源。二零一五年來自該等來源的港幣收益，因人民幣疲弱而受到不利影響。我們在中國內地的郵件業務正在增長。
- 由越南運載電子零件及易變壞貨品出口的需求殷切。
- 前往印度的貨運需求殷切，尤以基建項目所需貨物為甚。我們於二零一五年三月推出前往加爾各答的貨運服務，並於二零一五年三月增加德里航線的班次，由每周七班增至八班。孟加拉的出口貨運需求強勁增長。
- 以西南太平洋為起點的貨運服務（往中國內地的奶粉、一般往亞洲的新鮮貨品及往中東的凍肉）需求殷切。前往西南太平洋的貨運需求保持穩定。
- 前往歐洲市場的可載貨量過剩，對收益率構成重大的下調壓力。我們集中於以歐洲為起點的藥品及特殊產品貨運業務。每周前往歐洲的貨運航班由七班至九班不等，視乎需求而定。
- 北美航線於二零一五年四月每周加開兩班貨運航班。我們更改路線，以增加芝加哥、洛杉磯及紐約航線的可載貨量，並於二零一五年十月開始增加哥倫布航線的班次，由每周三班增至四班。

- 二零一五年，位於香港國際機場的國泰航空貨運站第二年全年運作，二零一五年處理的貨物共一百七十萬噸，較二零一四年增加百分之十三。該貨運站為十二家航空公司處理運送的貨物，包括國泰航空、港龍航空及華民航空。
- 我們在二零一五年推出郵件掃描及追蹤系統。
- 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，其中兩架已分別於二零一四年十一月及二零一五年七月付運，其餘四架將於二零一六年底前撤出機隊。第十四架亦是最後一架波音 747-8F 型貨機將於二零一六年稍後時間接收。
- 集團的貨運業務面對不少挑戰，但我們對其長遠前景充滿信心，並確信香港未來將發展為國際航空貨運樞紐。

## 主席致函

國泰航空集團於二零一五年錄得應佔溢利港幣六十億元，而二零一四年則錄得溢利港幣三十一億五千萬元。每股盈利為港幣一百五十二點五仙，而上年度則為港幣八十點一仙。

集團於二零一五年的表現較二零一四年為佳。業務受惠於低油價。上半年乘客運載率高企的情況於下半年延續，反映經濟客艙需求強勁。若干長途航線的頭等及商務客艙需求未如預期般殷切。貨運需求於本年度第二季受壓，下半年仍然疲弱。來自集團附屬及聯屬公司的貢獻有所改善。

集團於二零一五年的客運收益為港幣七百三十億四千七百萬元，較二零一四年減少百分之三點五。可載客量增加百分之五點九，反映新航線（往波士頓、杜塞爾多夫、廣島及蘇黎世）的推出及部分其他航線的班次增加。運載率上升二點四個百分點至百分之八十五點七。競爭激烈、燃油附加費大幅下調、不利的匯率變動及在香港轉機的乘客比例提高，對收益率造成下調壓力，因而下跌百分之十一點四至港幣五十九點六仙。經濟客艙需求殷切，區域航線的頭等及商務客艙需求有所改善，惟若干長途航線的需求未如預期般殷切。

二零一五年集團的貨運收益為港幣二百三十一億二千二百萬元，較上年度減少百分之九，主要反映油價下跌導致燃油附加費下調。國泰航空及港龍航空的可載貨量增加百分之五點四，運載率下跌零點一個百分點至百分之六十四點二。競爭激烈、可載貨量過剩、不利的匯率變動及燃油附加費下調，令收益率受壓，因而下跌百分之十三點二至港幣一點九元。受惠於美國西岸港口的工業行動，二零一五年首季需求殷切，但年內其餘時間整體需求疲弱，尤以歐洲航線為甚。

儘管可運載量增加，國泰航空及港龍航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零一四年減少港幣一百四十五億六千一百萬元（或百分之三十七點八）。平均油價下調百分之四十點三，惟其影響因耗油量增加百分之四點三而被局部抵銷。燃油仍是集團最大的成本，佔二零一五年營業成本總額的百分之三十四（二零一四年為百分之三十九點二）。燃油對沖虧損削弱了燃油成本下降的利好影響。計及對沖虧損後，燃油成本較二零一四年減少港幣七十三億三千一百萬元（或百分之十八點二）。

集團於二零一五年不包括燃油的營業開支較二零一四年增加百分之二點三，主要原因是業務擴展及相應增加人手。香港國際機場的擠塞問題及大中華區航空管制的限制亦使營業開支增加。生產能力獲得改善，加上利好的匯率變動，使非燃油成本的升幅低於可運載量的增幅。每可用噸千米的非燃油成本減少百分之三點一。

國航（其業績根據延遲三個月的賬目納入集團業績）於二零一五年的貢獻遠勝二零一四年，其業績提升，主要反映油價處於低水平及客運需求殷切。二零一五年八月，人民幣貶值為國航帶來重大的滙兌虧損，但此滙兌虧損被低油價所節省的成本抵銷有餘。

國泰航空於二零一五年開辦客運服務前往蘇黎世（三月）、波士頓（五月）及杜塞爾多夫（九月），三條航線的反應不俗。國泰航空將於二零一六年六月及二零一六年九月分別開辦前往馬德里及倫敦蓋特威克機場的客運服務。港龍航空開辦前往東京羽田（於二零一五年三月）及廣島（於二零一五年八月）的客運服務。若干其他航線加開班次。國泰航空已停辦前往莫斯科及多哈的客運服務，而港龍航空則停辦前往馬尼拉的客運服務。國泰航空於二零一五年三月推出前往加爾各答的貨運服務，並加開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。

我們於二零一五年接收六架波音777-300ER型飛機及三架空中巴士A330-300型飛機。於二零一五年九月接收的波音777-300ER型飛機，是第五十三架亦是最後一架加入機隊的該型號飛機。四架波音747-400型客機及四架空中巴士A340-300型飛機於二零一五年退役，一架空中巴士A340-300型飛機於二零一六年二月退役，其餘三架波音747-400型客機的退役時間由二零一七年提前至二零一六年。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，其中兩架已經付運，其餘四架將於二零一六年底前付運。截至二零一五年十二月三十一日，已訂購的新飛機共七十架，陸續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五月接收，十二架該型號飛機訂於二零一六年接收；另外還訂購了兩個空中巴士A350型飛機模擬駕駛艙，其中一個已於二零一五年五月接收。

我們繼續在產品和品牌方面作重大投資。國泰航空於二零一五年十一月展示新的飛機外觀。除準備退役的波音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各等級客艙已裝設或重新裝設全新或優化的座椅。新空中巴士A350XWB型飛機將設新的客艙、座椅及娛樂系統。位於香港國際機場的「玉衡堂」頭等客艙貴賓室於二零一五年六月重開。馬尼拉、曼谷、三藩市及台北的機場貴賓室分別於二零一五年五月、六月、十月及十一月啓用。

## 前景

二零一五年的經營環境較二零一四年為佳，但集團仍面對種種重大挑戰，而這些挑戰預計在二零一六年仍會延續。區內其他航空公司帶來的激烈競爭、滙率變動以及頭等及商務客艙需求疲弱，均對乘客收益率構成壓力。業內可載貨量過剩，將為貨運需求帶來不利影響。整體客運需求仍然殷切，預計我們會繼續因油價處於低位而受惠。旗下附屬及聯屬公司預期繼續表現良好。

我們深信從長遠來看，集團必有所成。我們將繼續致力為乘客帶來更佳的旅遊體驗。我們在二零一六年一月宣佈，港龍航空的品牌將革新為「國泰港龍航空」，使乘客對國泰航空及港龍航空有更一致的觀感。我們將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。過去七十年，集團一直以港為家。我們將以世界級的團隊，繼續致力加強香港的航空樞紐地位。

主席

**史樂山**

香港，二零一六年三月九日

**綜合損益及其他全面收益表**

截至二零一五年十二月三十一日止年度

	附註	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
<b>收益</b>			
客運服務		73,047	75,734
貨運服務		23,122	25,400
航空飲食、收回款項及其他服務		6,173	4,857
<b>收益總額</b>		<b>102,342</b>	<b>105,991</b>
<b>開支</b>			
員工		(18,990)	(18,101)
機上服務及乘客開支		(4,713)	(4,438)
著陸、停泊及航線開支		(14,675)	(14,196)
燃油(包括對沖虧損)		(32,968)	(40,299)
飛機維修		(7,504)	(7,077)
飛機折舊及營業租賃		(10,883)	(10,411)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(2,310)	(2,116)
佣金		(798)	(799)
其他		(2,837)	(4,119)
<b>營業開支</b>		<b>(95,678)</b>	<b>(101,556)</b>
<b>營業溢利</b>	3	<b>6,664</b>	4,435
財務支出		(1,380)	(1,460)
財務收入		216	302
財務支出淨額	4	(1,164)	(1,158)
應佔聯屬公司溢利		1,965	772
<b>除稅前溢利</b>		<b>7,465</b>	4,049
稅項	5	(1,157)	(599)
<b>本年度溢利</b>		<b>6,308</b>	3,450
非控股權益		(308)	(300)
<b>國泰航空股東應佔溢利</b>		<b>6,000</b>	3,150
本年度溢利		6,308	3,450
<b>其他全面收益</b>			
不會重新歸類至損益的項目：			
界定福利計劃		(210)	(316)
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		(5,417)	(12,468)
可供出售財務資產的價值重估		(321)	67
應佔聯屬公司其他全面收益		(741)	(52)
海外業務換算產生的滙兌差額		(1,060)	(527)
<b>本年度除稅後其他全面收益</b>	6	<b>(7,749)</b>	(13,296)
<b>本年度全面收益總額</b>		<b>(1,441)</b>	(9,846)
<b>應佔全面收益總額</b>			
國泰航空股東		(1,749)	(10,144)
非控股權益		308	298
		<b>(1,441)</b>	<b>(9,846)</b>
<b>每股盈利(基本及攤薄)</b>	7	<b>152.5 仙</b>	80.1 仙



**綜合財務狀況表**

二零一五年十二月三十一日結算

	附註	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
<b>資產及負債</b>			
<b>非流動資產及負債</b>			
物業、廠房及設備		100,552	98,471
無形資產		10,606	10,318
於聯屬公司的投資		22,878	22,918
其他長期應收款項及投資		5,069	6,372
遞延稅項資產		497	428
		<b>139,602</b>	138,507
長期負債		(49,867)	(55,814)
相關已抵押存款		-	499
長期負債淨額		(49,867)	(55,315)
其他長期應付款項		(15,838)	(10,439)
遞延稅項負債		(9,278)	(9,691)
		<b>(74,983)</b>	(75,445)
<b>非流動資產淨值</b>		<b>64,619</b>	63,062
<b>流動資產及負債</b>			
存貨		1,366	1,589
貿易、其他應收款項及其他資產	9	9,715	10,591
待出售資產	10	1,497	189
流動資金		20,647	21,098
		<b>33,225</b>	33,467
長期負債的流動部分		(13,782)	(10,002)
相關已抵押存款		544	221
長期負債的流動部分淨額		(13,238)	(9,781)
貿易及其他應付款項	11	(23,025)	(22,458)
未獲運輸收益		(13,012)	(12,238)
稅項		(502)	(199)
		<b>(49,777)</b>	(44,676)
<b>流動負債淨額</b>		<b>(16,552)</b>	(11,209)
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>123,050</b>	127,298
<b>資產淨值</b>		<b>48,067</b>	51,853
<b>資本及儲備</b>			
股本及其他法定資本儲備	12	17,106	17,106
其他儲備		30,821	34,616
國泰航空股東應佔資金		47,927	51,722
非控股權益		140	131
<b>股東權益總額</b>		<b>48,067</b>	51,853

## 附註：

### 1. 會計基準

本公告所所述的年度業績乃摘錄自集團截至二零一五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》)、香港公認會計原則及香港《公司條例》的規定編製。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。

香港會計師公會已頒佈多項財務報告準則修訂本，該等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 19 號 (2011) 「僱員福利：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」

集團未有應用尚未在本會計期生效的新修訂。

《香港會計準則》第 19 號 (2011) 「僱員福利：界定福利計劃：僱員供款」修訂本應用於僱員或第三方於界定福利計劃的供款，並澄清該等供款的處理方法。此修訂本允許(但沒有規定)僱員或第三方獨立於服務年數的供款，可於提供相關服務的期間確認為服務成本削減，而非歸入為服務期間的負福利。此修訂本對集團的財務報表並無重大影響。

《香港財務報告準則》周期的改進包括對現有準則的修訂本。此等修訂本對集團的財務報表並無重大影響。

## 2. 分部資料

### (a) 分部業績

	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
	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
<b>溢利或虧損</b>								
銷售予外界客戶	<b>101,199</b>	104,869	<b>1,143</b>	1,122			<b>102,342</b>	105,991
分部之間的銷售	<b>8</b>	8	<b>3,478</b>	3,111			<b>3,486</b>	3,119
分部收益	<b>101,207</b>	104,877	<b>4,621</b>	4,233			<b>105,828</b>	109,110
分部業績	<b>6,402</b>	4,422	<b>262</b>	13			<b>6,664</b>	4,435
財務支出淨額	<b>(1,040)</b>	(1,148)	<b>(124)</b>	(10)			<b>(1,164)</b>	(1,158)
	<b>5,362</b>	3,274	<b>138</b>	3			<b>5,500</b>	3,277
應佔聯屬公司溢利					<b>1,965</b>	772	<b>1,965</b>	772
除稅前溢利							<b>7,465</b>	4,049
稅項	<b>(1,037)</b>	(600)	<b>(120)</b>	1			<b>(1,157)</b>	(599)
本年度溢利							<b>6,308</b>	3,450
<b>其他分部資料</b>								
折舊及攤銷	<b>8,408</b>	7,919	<b>451</b>	420			<b>8,859</b>	8,339
購買物業、廠房及設備及無形資產	<b>11,888</b>	14,348	<b>1,291</b>	470			<b>13,179</b>	14,818

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。

## 2. 分部資料(續)

### (b) 按地域提供的資料

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
按銷售來源計算的收益：		
北亞		
- 香港及中國內地	51,443	51,526
- 日本、韓國及台灣	9,445	10,932
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	4,442	4,686
西南太平洋及南非	6,456	7,043
東南亞	8,611	8,486
歐洲	8,485	9,096
北美	13,460	14,222
	<b>102,342</b>	<b>105,991</b>

地域分部業績及分部資產淨值因《二零一五年報告書》列舉的理由而不予披露。

## 3. 營業溢利

	2015 港幣百萬元	2014 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	2,234	2,442
- 擁有	6,153	5,574
無形資產攤銷	472	323
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	969	979
- 飛機及有關設備	3,318	3,167
- 其他	47	42
物業、廠房及設備減值撥備	-	599
待出售資產減值撥備	4	14
出售待出售資產盈利	(4)	-
出售物業、廠房及設備盈利淨額	(49)	(215)
出售一家附屬公司的盈利	(106)	-
已支出的存貨成本	2,002	2,007
滙兌差額淨額	320	316
核數師酬金	14	15
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債虧損淨額	192	89
非上市投資股息收入	(484)	(15)
上市投資股息收入	(5)	(5)

**4. 財務支出淨額**

	2015 港幣百萬元	2014 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	457	664
- 有關抵押存款、票據及零息債券的利息收入	(18)	(37)
	<b>439</b>	627
- 銀行借款及透支		
- 須於五年內全部清還	127	139
- 毋須於五年內全部清還	358	230
- 其他借款		
- 須於五年內全部清還	101	107
- 毋須於五年內全部清還	16	16
- 其他長期應收款項	(22)	(24)
	<b>1,019</b>	1,095
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	(41)	(57)
- 銀行存款及其他	(128)	(175)
	<b>(169)</b>	(232)
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	(157)	(40)
- 衍生金融工具虧損	471	335
	<b>314</b>	295
	<b>1,164</b>	1,158

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一億九千二百萬元（二零一四年：虧損淨額港幣八千九百萬元）。

**5. 稅項**

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	170	181
- 海外稅	197	177
- 歷年撥備不足	63	20
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	727	221
	<b>1,157</b>	599

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《二零一五年報告書》財務報表附註 28(d)）。

## 5. 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：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
除稅前綜合溢利	7,465	4,049
按香港利得稅率百分之十六點五 (二零一四年：百分之十六點五) 計算的稅額	(1,232)	(668)
不可扣稅的支出	(364)	(122)
歷年稅項撥備不足	(63)	(20)
其他國家實施不同稅率的影響	282	157
確認之前未確認稅項虧損/(未確認稅項虧損)	49	(57)
毋須課稅的收入	171	111
稅項支出	(1,157)	(599)

有關遞延稅項的詳細資料載於《二零一五年報告書》財務報表附註 15。

## 6. 其他全面收益

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
界定福利計劃		
- 於年內確認的重新計量	(243)	(356)
- 遞延稅項	33	40
現金流量對沖		
- 於年內確認	(13,780)	(14,385)
- 轉撥至損益	7,473	427
- 已確認遞延稅項	890	1,490
可供出售財務資產的價值重估		
- 於年內確認	161	67
- 重新歸類至損益	(482)	-
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於年內確認	(741)	(52)
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於年內確認	(1,075)	(525)
- 重新歸類至損益	15	(2)
本年度其他全面收益	(7,749)	(13,296)

## 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六十億元 (二零一四年：港幣三十一億五千萬元) 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 (二零一四年：三十九億三千四百萬股)。

## 8. 股息

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
於二零一五年十月五日派發的第一次中期股息每股港幣零點二六元 (二零一四年：第一次中期股息每股港幣零點一元)	1,023	393
於二零一六年三月九日建議派發第二次中期股息每股港幣零點二七元 (二零一四年：第二次中期股息每股港幣零點二六元)	1,062	1,023
	2,085	1,416

## 8. 股息(續)

由於在結算日仍未宣佈派發第二次中期股息，因此並未記入二零一五年的賬目。二零一五年的實際應付數額將記入截至二零一六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二零一五年十二月三十一日止年度第二次中期股息每股港幣零點二七元。連同於二零一五年十月五日派發的第一次中期股息每股港幣零點二六元，全年分派的股息總額為每股港幣零點五三元，合共港幣二十億八千五百萬元。第二次中期股息將於二零一六年五月五日派發予於二零一六年四月八日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一六年四月六日（星期三）起除息。

股東登記將於二零一六年四月八日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保享有第二次中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一六年四月七日（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。

為方便處理於二零一六年五月十一日舉行的股東周年大會的委任代表書，股東登記將於二零一六年五月六日至二零一六年五月十一日（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，須於二零一六年五月五日（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。

## 9. 貿易、其他應收款項及其他資產

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,360	5,527
衍生財務資產 – 當期部分	1,145	891
其他應收及預繳款項	3,083	4,050
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	127	123
	<b>9,715</b>	<b>10,591</b>

於二零一五年十二月三十一日，集團不合作對沖會計處理的衍生財務資產總值為港幣十二億二千二百萬元(二零一四年：港幣十三億一千五百萬元)。

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
貿易應收賬項按賬單日分析如下：		
當期	4,453	4,808
一至三個月	522	562
三個月以上	385	157
	<b>5,360</b>	<b>5,527</b>

	2015 港幣百萬元	2014 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	5,038	5,379
逾期一至三個月	167	96
逾期三個月以上	155	52
	<b>5,360</b>	<b>5,527</b>

### 9. 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。

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
一月一日的結餘	52	53
回撥款額	-	(1)
十二月三十一日的結餘	52	52

### 10. 待出售資產

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
待出售資產	1,497	189
	<b>1,497</b>	<b>189</b>

截至二零一五年十二月三十一日止年度已確認的減值虧損為港幣四百萬元（二零一四年：港幣一千四百萬元）。待出售資產的減值以減低賬面值至估計可收回金額港幣六千二百萬元（二零一四年：港幣九千七百萬元）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（參考其於二零一五年及二零一四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。

### 11. 貿易及其他應付款項

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
貿易應付賬項	5,341	5,671
衍生財務負債 – 當期部分	9,456	7,291
其他應付款項	7,732	8,996
應付聯屬公司賬項	227	239
應付其他關連公司賬項	269	261
	<b>23,025</b>	<b>22,458</b>

於二零一五年十二月三十一日，集團不合作對沖會計處理的衍生財務負債總額為港幣一億七千五百萬元（二零一四年：港幣二億零一百萬元）。

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	5,023	5,476
逾期一至三個月	308	176
逾期三個月以上	10	19
	<b>5,341</b>	<b>5,671</b>

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。



## 12. 股本

在回顧的年度內，公司或其附屬公司並無購買、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。

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

## 13. 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，因為在這種情況下，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，公司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《二零一五年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

## 14. 根據香港《公司條例》第 622 章第 436 條有關發佈「非法定賬目」的規定

本年度業績的初步公佈所載有關截至二零一五年及二零一四年十二月三十一日止年度的財務資料，並不構成公司於該等年度的法定年度綜合財務報表，惟此財務資料源自該等財務報表。本文件內的非法定賬目（定義見《公司條例》（第 622 章）第 436 條（「該條例」））並非（在該定義內的）指明財務報表。截至二零一五年十二月三十一日止年度的指明財務報表尚未但將根據該條例第 662(3)條及該條例附表 6 第 3 部送交香港公司註冊處處長。核數師已就該等指明財務報表擬備核數師報告，該報告沒有保留或以其他方式修改，沒有提述核數師在不就報告作保留的情況下以強調的方式促請有關人士注意的任何事宜，亦未載有根據該條例第 406(2)或 407(2)或(3)條作出的陳述。

**15. 年度報告書**

《二零一五年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零一六年四月六日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站 [www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)，並於二零一六年四月六日或之前備妥，供股東閱覽。

**16. 報告期後事項**

普通法院於二零一五年十二月撤銷歐洲委員會於二零一零年十一月對公司的裁決，公司已於二零一六年二月初獲退回之前向公司徵收的五千七百一十二萬歐羅的罰款，有關內容已於《二零一五年報告書》財務報表附註 28(e)披露。退款已正式確認於二零一五年溢利中。

**營業開支**

	集團			國泰航空及港龍航空		
	2015	2014	變幅	2015	2014	變幅
	港幣百萬元	港幣百萬元		港幣百萬元	港幣百萬元	
員工	<b>18,990</b>	18,101	<b>+4.9%</b>	<b>17,028</b>	16,247	<b>+4.8%</b>
機上服務及乘客開支	<b>4,713</b>	4,438	<b>+6.2%</b>	<b>4,713</b>	4,438	<b>+6.2%</b>
著陸、停泊及航線開支	<b>14,675</b>	14,196	<b>+3.4%</b>	<b>14,406</b>	13,954	<b>+3.2%</b>
燃油(包括對沖虧損)	<b>32,968</b>	40,299	<b>-18.2%</b>	<b>32,475</b>	39,473	<b>-17.7%</b>
飛機維修	<b>7,504</b>	7,077	<b>+6.0%</b>	<b>7,168</b>	6,766	<b>+5.9%</b>
飛機折舊及營業租賃	<b>10,883</b>	10,411	<b>+4.5%</b>	<b>10,724</b>	10,179	<b>+5.4%</b>
其他折舊、攤銷及營業租賃	<b>2,310</b>	2,116	<b>+9.2%</b>	<b>1,712</b>	1,490	<b>+14.9%</b>
佣金	<b>798</b>	799	<b>-0.1%</b>	<b>798</b>	799	<b>-0.1%</b>
其他	<b>2,837</b>	4,119	<b>-31.1%</b>	<b>4,222</b>	5,177	<b>-18.4%</b>
<b>營業開支</b>	<b>95,678</b>	101,556	<b>-5.8%</b>	<b>93,246</b>	98,523	<b>-5.4%</b>
財務支出淨額	<b>1,164</b>	1,158	<b>+0.5%</b>	<b>1,007</b>	1,115	<b>-9.7%</b>
<b>營業開支總額</b>	<b>96,842</b>	102,714	<b>-5.7%</b>	<b>94,253</b>	99,638	<b>-5.4%</b>

- 集團營業開支總額減少百分之五點七至港幣九百六十八億四千二百萬元。
- 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)由港幣三點五元減至港幣三點一四元。

**國泰航空及港龍航空營業業績分析**

	2015	2014
	港幣百萬元	港幣百萬元
航空公司除稅前溢利	<b>4,463</b>	2,409
稅項	<b>(891)</b>	(563)
<b>航空公司除稅後溢利</b>	<b>3,572</b>	1,846
應佔附屬及聯屬公司溢利	<b>2,428</b>	1,304
<b>國泰航空股東應佔溢利</b>	<b>6,000</b>	3,150

## 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	
二零一四年航空公司除稅前溢利	<b>2,409</b>	
收益減少	<b>(3,331)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 客運收益減少，原因是收益率下跌百分之十一點四，惟因運載率上升二點四個百分點及運載乘客人次增加百分之七點九而被局部抵銷。</li> <li>- 貨運收益減少，原因是收益率下跌百分之十三點二及運載率下跌零點一個百分點，惟因運載貨物及郵件噸數增加百分之四點四而被局部抵銷。</li> </ul>
成本減少/(增加)：		
- 燃油(包括對沖虧損)	<b>6,998</b>	- 燃油成本因平均飛機燃油價格下跌百分之四十四點三而減少，惟因對沖虧損增加及耗油量上升百分之四點三而被局部抵銷。
- 飛機維修	<b>(402)</b>	- 主要由於營運能力上升而增加。
- 折舊、攤銷及營業租賃	<b>(767)</b>	- 主要由於接收新飛機而上升。
- 員工	<b>(781)</b>	- 主要由於員工數目增加及工資調升而上升。
- 所有其他營業開支，包括機上服務、著陸及停泊、佣金、財務支出淨額及其他	<b>337</b>	- 其他營業開支增加，但因記入一項特殊款項（歐洲委員會退回五千七百一十二萬歐羅的罰款）而被抵銷。
<b>二零一五年航空公司除稅前溢利</b>	<b>4,463</b>	

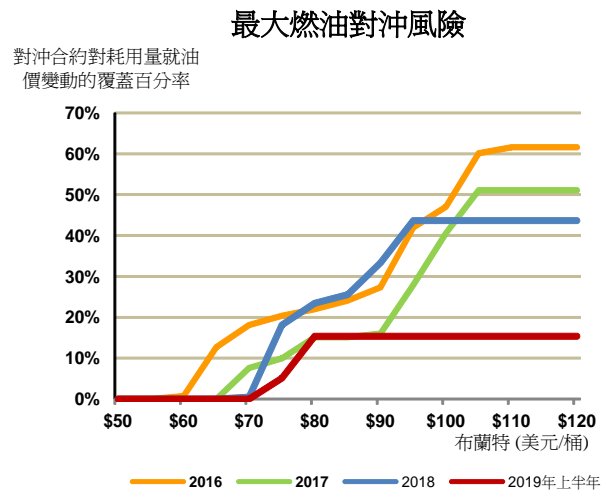
## 燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2015	2014
	港幣百萬元	港幣百萬元
燃油成本總額	<b>24,494</b>	39,388
燃油對沖虧損	<b>8,474</b>	911
燃油成本	<b>32,968</b>	40,299

二零一五年的耗油量為四千三百五十萬桶（二零一四年：四千一百七十萬桶）。

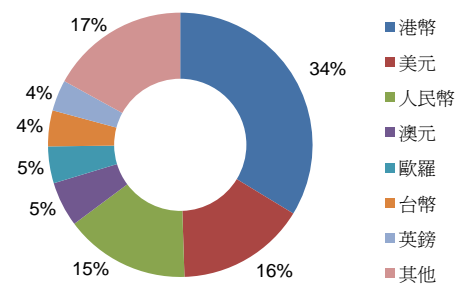
- 於二零一五年十二月三十一日，集團的燃油對沖風險列於右圖：
- 集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的油價風險。由於集團使用一組燃油衍生工具以達致所想的對沖持倉，對沖預期耗油量的百分比將視乎有關合約的性質和組合而改變，這些合約在油價到達某個範圍時會產生回報。右圖顯示在某些布蘭特行使價位時對沖交易所覆蓋的預期按年耗油量的預測最大百分比。



### 滙兌

- 集團的非美元收益中，百分之五十以多種外幣為單位，最主要的五種貨幣為人民幣、澳元、歐羅、新台幣及英鎊。
- 集團大部分收益貨幣均有盈餘，但美元除外，因為資本開支、償還債務及購買燃油一般以美元計價。集團維持以美元存款以減輕自然營運的不足。集團盡量使每種貨幣的收支相符，以管理其外滙風險。在可行情況下，自由兌換貨幣的盈餘會盡快被賣出以換取美元。集團的政策是對沖其預測淨外滙現金流量的某個百分比（主要使用外幣期貨及掉期），以減低其外滙風險。

### 按貨幣劃分的收益



### 資產

- 於二零一五年十二月三十一日的資產總值為港幣一千七百二十八億二千七百萬元。
- 年內物業、廠房及設備增加港幣一百二十四億一千九百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣一百零四億八千九百萬元、樓宇價值港幣十四億三百萬元，以及其他設備價值港幣五億二千七百萬元。

### 借款及資本

- 借款由二零一四年的港幣六百五十億九千六百萬元減少百分之三點一至二零一五年的港幣六百三十一億五百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，並須於二零二七年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之四十九點一現為定息借款。
- 流動資金減少百分之二點一至港幣二百零六億四千七百萬元，其中百分之七十六點九以美元計算。
- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之三點五至港幣四百二十四億五千八百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之七點三至港幣四百七十九億二千七百萬元，部分原因是現金流量對沖儲備確認了未變現對沖虧損港幣五十四億一千七百萬元，被保留溢利及其他儲備變動所抵銷。
- 債務淨額股份比例由零點八五倍增至零點八九倍。

**機隊資料\***

飛機類型	於二零一五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				'18 及 之後	'16	'17		'21 及 之後	'16	'17	'18	'19		'20
	擁有	籌資	營業												
<b>由國泰航空營運的飛機：</b>															
A330-300	23	13	6	42						3	1	2			
A340-300	5	2		7 <sup>(a)</sup>											
A350-900					12 <sup>(b)</sup>	10		22							
A350-1000						26		26							
747-400	3			3											
747-400F 貨機	4			4 <sup>(c)</sup>											
747-400BCF 貨機			1 <sup>(d)</sup>	1						1					
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機	2	11		13	1 <sup>(c)</sup>			1							
777-200	5			5											
777-200F 貨機														5 <sup>(e)</sup>	
777-300	11	1		12											
777-300ER	19	11	23	53					2	2			19		
777-9X						21 <sup>(c)</sup>		21							
總數	72	44	30	146	13	10	47	70	2	6	1	2	19	5	
<b>由港龍航空營運的飛機：</b>															
A320-200	5		10	15						2	1	1	6		
A321-200	2		6	8								1	5		
A330-300	10		9 <sup>(f)</sup>	19					3	4		2			
總數	17		25	42					3	4	2	3	2	11	
<b>由華民航空營運的飛機：</b>															
A300-600F 貨機	2	6	2	10						2					
747-400BCF 貨機			3 <sup>(f)</sup>	3					1	2					
總數	2	6	5	13					1	2	2				
<b>總數合計</b>	<b>91</b>	<b>50</b>	<b>60<sup>(f)</sup></b>	<b>201</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>47</b>	<b>70</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>30</b>	<b>5</b>

\* 包括停用的飛機。二零一五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) 於二零一六年二月售出其中一架 A340-300 型飛機。
- (b) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。
- (c) 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。三架波音 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，一架於二零一五年七月交付，第三架於二零一五年九月交付。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。其餘四架中，一架於二零一四年一月停用。
- (d) 此飛機於二零一三年八月停用，於二零一五年九月再度投入服務。
- (e) 購買五架波音 777-200F 型貨機的購買權。
- (f) 在總數六十架以營業租賃方式持有的飛機中，五十五架是向外租用，另外五架則透過集團內部的租賃安排租用（三架波音 747-400BCF 型貨機及兩架空中巴士 A330-300 型飛機）。

## 附屬及聯屬公司回顧

- 與二零一四年相比，香港華民航空有限公司於二零一五年錄得溢利增長。以可用噸千米計算的可載貨量增加百分之零點六至七億七千六百萬，運載率上升零點四個百分點至百分之六十六點五，而收入噸千米則上升百分之一點三至五億一千六百萬。
- 因營業額增加，亞洲萬里通有限公司的溢利高於二零一四年。二零一五年，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。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司於二零一五年生產二千九百六十萬份機餐及處理七萬二千班航班（即平均每日八萬一千份機餐及一百九十六班航班，較二零一四年分別上升百分之八點九及百分之四點一）。營業額增加，加上有效管理成本，使二零一五年的收益及溢利上升。海外所有航空飲食設施錄得的溢利普遍符合預期。
- 國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）於二零一五年為八家航空公司提供貨物處理服務。二零一六年三月增添另外四家航空公司客戶。二零一五年為國泰航空服務第二年全年運作。國泰航空服務於二零一五年處理一百七十萬噸貨物，其中百分之五十一為轉運貨物。進口及出口貨物分別佔總貨運量的百分之十七及百分之三十二。二零一五年的業務表現較二零一四年為佳，反映新客戶加入及有效管理營業成本。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零一五年的財務業績有所改善，反映效率提升、油價處於低位及有效的收益率管理。
- 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，國泰航空於二零一五年十二月三十一日持有其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，因此二零一五年度的集團業績包括國航截至二零一五年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一五年十月一日至二零一五年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。截至二零一五年九月三十日止十二個月，國航主要因油價處於低位及客運需求殷切而令業績提升。二零一五年八月，人民幣貶值為國航帶來重大的滙兌虧損，但此滙兌虧損被低油價所節省的成本抵銷有餘。整體而言，國泰航空於二零一五年錄得應佔國航的溢利增加。
- 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。國貨航於二零一五年的財務業績與二零一四年相若。美元借款重新換算帶來滙兌虧損，加上航空貨運市場競爭非常激烈導致收益率下降，兩者的不利影響被低油價所節省的成本抵銷。

## 企業責任

- 我們已發佈題為「持續翱翔人生」的二零一四年可持續發展報告，該報告已登載於 [www.cathaypacific.com/sdreport](http://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。
- 集團根據歐盟排放交易計劃的規定，由外聘核數師於二零一六年一月滙報旗下歐洲內部航班於二零一五年的排放數據，並於二零一六年二月向英國環境部提交排放報告。外聘核數師已滙報國泰航空於二零一五年的溫室氣體排放數據。

- 香港特別行政區行政長官梁振英於二零一五年二月為國泰航空舉辦的社區飛行活動擔任主禮嘉賓，該活動招待了二百名來自六十個香港基層家庭的人士乘坐波音 777-200 型客機作九十分鐘的飛行旅程。參加者大部分從來沒有乘搭飛機的經驗。我們在二零一六年一月舉辦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。
- 港龍航空於二零一五年十一月舉辦的「讓理想起飛」活動，為五十名受勞工及福利局兒童發展基金資助的人士安排一次飛行旅程。參加者來自基層家庭，從來沒有乘搭飛機的經驗。他們在飛行活動前，先了解不同航空範疇的背後運作。
- 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。我們在二零一五年八月宣佈，公司的乘客於二零一四年捐出超過港幣一千一百三十萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。「零錢布施」計劃自一九九一年推出以來，已籌得超過港幣一億五千五百萬元。
- 於二零一五年底，國泰航空及其附屬公司在全球僱用逾三萬三千六百名員工，其中約二萬五千八百人為在港員工。我們參照法例、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）、朱國樑、何杲、馬天偉及丘應樺；  
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： 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，二零一六年三月九日

公司網址：[www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)