

目錄

- | | | | |
|----|---------|----|--------------|
| 2 | 財務及營業撮要 | 37 | 企業管治報告 |
| 3 | 主席致函 | 49 | 獨立核數師報告 |
| 5 | 二零一五年回顧 | 54 | 綜合損益及其他全面收益表 |
| 16 | 業務回顧 | 55 | 綜合財務狀況表 |
| 22 | 財務評述 | 56 | 綜合現金流量表 |
| 28 | 董事及要員 | 57 | 綜合股東權益變動表 |
| 30 | 董事局報告 | 58 | 財務報表附註 |

國泰航空公司

國泰航空公司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四十三個國家及地區共一百七十九個目的地。

於一九四六年在香港成立的國泰航空，將於二零一六年九月二十四日慶祝七十周年紀念。過去七十年間，國泰航空一直以港為家，並進行龐大投資，致力發展香港成為一個主要的國際航空樞紐。

國泰航空集團於二零一五年十二月三十一日營運二百零一架飛機。國泰航空擁有一百四十六架飛機，其他投資還包括航空飲食及地勤服務公司，以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，截至二零一五年十二月三十一日，已訂購七十架新飛機，陸續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，營運四十二架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共五十三個目的地。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三萬三千六百名員工，其中在香港僱用的員工約二萬五千八百人。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一千個目的地。港龍航空是「寰宇一家」的同盟航空公司。



- 96 主要附屬公司及聯屬公司
- 98 主要會計政策
- 102 業務統計數字
- 107 詞彙
- 108 公司及股東資料

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		2015	2014	變幅
業績				
收益	港幣百萬元	102,342	105,991	-3.4%
國泰航空股東應佔溢利	港幣百萬元	6,000	3,150	+90.5%
每股盈利	港仙	152.5	80.1	+90.4%
每股股息	港元	0.53	0.36	+47.2%
邊際利潤	%	5.9	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	47,927	51,722	-7.3%
借款淨額	港幣百萬元	42,458	43,998	-3.5%
每股股東資金	港元	12.2	13.1	-6.9%
債務淨額股份比例	倍數	0.89	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	30,048	28,440	+5.7%
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	142,680	134,711	+5.9%
收入乘客運載人次	千位	34,065	31,570	+7.9%
乘客運載率	%	85.7	83.3	+2.4 個百分點
乘客收益率	港仙	59.6	67.3	-11.4%
運載貨物及郵件	千噸	1,798	1,723	+4.4%
貨物及郵件運載率	%	64.2	64.3	-0.1 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.90	2.19	-13.2%
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	3.14	3.50	-10.3%
每可用噸千米成本 (除燃油)	港元	2.06	2.12	-2.8%
飛機使用量	每日時數	12.2	12.2	-
航班準時表現	%	64.7	70.1	-5.4 個百分點
機隊平均機齡	年	9.1	9.1	-
溫室氣體排放量	百萬噸二氧化碳當量	17.1	16.4	+4.3%
每可用噸千米排放的溫室氣體	克二氧化碳當量	569	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	2.81	3.67	-23.4%

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。可載容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、不利的滙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、不利的滙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，加上利好的滙率變動，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、十月及十一月啟用。

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最佳的旅遊體驗。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

二零一五年回顧

二零一五年集團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。我們加強網絡以及優化產品和服務。

我們於二零一五年十一月展示新的飛機外觀。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。踏入七十周年，我們將繼續致力加強香港作為世界其中一個主要航空樞紐的地位。

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二零一五年三月完成，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。現有三十三架飛機裝設優化的頭等客艙座椅。
- 旗下所有空中巴士A330-300型飛機及波音777-300ER型飛機已分別於二零一五年五月及二零一五年九月完成裝設全新長途商務客艙座椅及長途經濟客艙座椅的工程。
- 在波音777-200型飛機裝設全新地區性商務客艙座椅的工程於二零一五年一月完成。國泰航空所有地區性飛機現已裝設該等座椅。
- 於二零一五年底，港龍航空五架空中巴士A320-200型飛機已裝設全新的商務及經濟客艙座椅，以及無線機上娛樂系統。港龍航空其餘的空中巴士A320型飛機將於二零一八年底裝設新的座椅及娛樂系統。
- 「玉衡堂」的頭等客艙貴賓室經大規模翻新後，於二零一五年六月重開。該貴賓室的設計及服務廣受歡迎。
- 「玉衡堂」的商務客艙貴賓室於二零一五年七月關閉，以進行翻新工程，將於二零一六年第二季重開。
- 位於東京羽田機場的新貴賓室於二零一四年十一月啟用，廣受乘客歡迎。馬尼拉、曼谷及台北的機場貴賓室分別於二零一五年五月、六月及十一月啟用。該等貴賓室沿用羽田機場貴賓室的設計。
- 位於三藩市的貴賓室自二零一五年十月起擴充服務，擴建範圍設有新的熟食區和更多淋浴間及座位。
- 位於洛杉磯的商務客艙貴賓室最後階段的翻新工程於二零一五年五月完成。
- 位於倫敦希斯路機場的頭等及商務客艙貴賓室於二零一五年十一月關閉進行裝修及擴充工程，將於二零一六年第二季重開。位於溫哥華的機場貴賓室正進行搬遷及翻新，訂於二零一六年第二季重開。
- 我們在香港的機場貴賓室提供電子版報章及雜誌，此服務會於二零一六年最後一季開始伸延至香港以外的機場貴賓室。
- 二零一五年，國泰航空在Skytrax世界航空公司大獎中獲選為「最佳泛太平洋航空公司」、於Randstad Award獲選為「最具吸引力僱主」、獲《商旅》雜誌亞太版旅遊獎頒發「最佳飛行常客計劃」獎及「最佳機場貴賓室」獎，以及獲Airline Retail Conference Asia Pacific頒發「最佳機上零售商」獎。

二零一五年回顧

- 國泰航空的服務團隊及個別員工在「機艙銷售員年度大獎」及香港優質顧客服務協會舉辦的「優質顧客服務大獎」中獲獎。
- 二零一五年，港龍航空於Skytrax世界航空公司投票選舉中獲選為「全球最佳區域航空公司」(第四度)及「亞洲最佳區域航空公司」，並且連續第六年於TTG旅遊大獎中獲選為「最佳區域航空公司」。

發展空運樞紐

- 國泰航空於二零一六年慶祝成立七十周年。國泰航空以港為家，致力將香港國際機場長遠發展為頂級的國際客運及貨運樞紐。
- 香港國際機場的擠塞問題及大中華區的航空管制限制對旗下業務造成不利影響。
- 國泰航空全力支持於香港國際機場興建第三條跑道，我們深信興建第三條跑道對解決容量不足問題極其重要，同時亦可保持香港作為主要航空樞紐的長期競爭力。
- 我們致力發展網絡，但會因應客運及貨運需求而調整可運載量。二零一五年，我們基於商業及營運理由，在不影響網絡的完整下取消部分航班。
- 二零一五年，國泰航空及港龍航空的可載客量較二零一四年增加百分之五點九，反映新航線的推出及若干其他航線的班次增加。國泰航空的可載客量增加百分之六點一，而港龍航空的可載客量則增加百分之四點八。
- 二零一五年，國泰航空開辦客運服務前往蘇黎世(於三月)、波士頓(於五月)及杜塞爾多夫(於九月)。我們將於二零一六年六月及二零一六年九月開辦每周四班客運航班分別前往馬德里及倫敦蓋特威克機場。
- 莫斯科航線於二零一五年六月停辦；多哈航線於二零一六年二月停辦，但繼續提供與卡塔爾航空在此航線的代號共享安排。
- 國泰航空前往三藩市的航班於二零一五年六月由每周十四班增至十七班，芝加哥航線則於二零一五年三月由每周十班減至每日一班。為應付夏季的需求，多倫多航線於二零一五年七月及八月暫時由每周十班增至十三班。
- 前往羅馬的航班及部分悉尼航班分別於二零一五年六月及二零一五年十月採用波音777-300ER型飛機，藉此增加國泰航空的可載客量。
- 由二零一五年十二月至二零一六年三月，阿德萊德航線的班次由每周四班增至五班。
- 由二零一四年十二月至二零一五年三月，奧克蘭航線的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，國泰航空的雅加達航線於一月由每周二十一班增至二十六班，曼谷航線於三月由每周五十九班增至六十三班，馬尼拉航線於三月由每周四十七班增至四十九班，胡志明市航線於十一月由每周十六班增至十八班。
- 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。該航線的原有班次已於二零一五年十一月全面恢復。
- 首爾航線的可載客量先後於二零一五年三月及二零一五年六月兩度被削減。南韓因出現中東呼吸綜合症而令需求下降。該航線的原有班次已於二零一五年九月全面恢復。
- 直航科倫坡的班次於二零一五年十月由每周四班增至每日一班。
- 利雅得航線於二零一五年十月由每周五班減至四班。
- 二零一五年，港龍航空於三月開辦每日一班前往東京羽田的航班及於八月開辦每周兩班前往廣島的航班。

寫意探索

現代化的機隊與不斷
擴大的航線網絡，讓你
享受翱翔人生。



- 港龍航空的馬尼拉航線於二零一五年六月停辦。
- 二零一五年，港龍航空金邊航線的班次於一月由每周十班增至十二班、武漢航線於一月由每周十班增至十一班、加爾各答航線於五月由每周五班增至六班、沖繩航線於夏季由每周四班增至每日一班、上海虹橋航線於十一月由每周七班增至九班、檳城航線於十一月由每周十班增至十二班，並於十二月開始在每周提供十四班航班的布吉航線中的四班航班採用較大型的空中巴士A330-300型飛機。
- 二零一五年，我們的可載貨量較二零一四年增加百分之五點四。我們運作更多貨機服務，利用客機腹艙運載較高比例的貨物（佔總載貨量百分之五十七）。
- 我們於二零一五年三月開辦每周兩班前往加爾各答的貨運服務，德里的貨運服務於同月由每周七班增至八班。
- 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。
- 二零一五年共接收九架新飛機：六架波音777-300ER型飛機及三架空中巴士A330-300型飛機。於九月底接收的波音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型客機的退役時間亦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（一架於二零一四年十一月，另一架於二零一五年七月），其餘四架將於二零一六年底全部付運。
- 國泰航空一架空中巴士A330-300型地區性飛機於二零一五年十二月調至港龍航空。
- 首架空中巴士A350-900XWB型飛機訂於二零一六年五月接收。已訂購四十八架空中巴士A350型飛機，包括A350-900型及A350-1000型機種。
- 我們訂購了兩個空中巴士A350型飛機模擬駕駛艙，其中一個已於二零一五年五月接收。另外，已訂購一個新的空中巴士A330-300型飛機模擬駕駛艙取代舊有設施。

機隊發展

- 我們大力投資於新飛機，使我們成為全球其中一家最現代化及最具燃油效益的航空公司，藉此加強香港作為全球其中一個頂級國際航空樞紐的地位。
- 於二零一五年十二月三十一日，國泰航空運作一百四十六架飛機，港龍航空運作四十二架飛機，而華民航空則運作十三架飛機（集團合共運作二百零一架飛機）。集團已訂購七十架新飛機，由現時至二零二四年間陸續接收。
- 旅遊零售平台繼成功在澳洲及新加坡推出後，於二零一五年四月在香港推出。
- 供乘客使用流動裝置預訂機位的流動應用程式於二零一五年五月推出，並已改良航空公司網站的設計及內容。
- 採用雲端平台的餐膳系統於二零一五年五月推出，以改善生產能力及效率，還有助日後改良餐膳。於二零一五年十二月，該系統已在旗下網絡所有航站推出。
- 國泰航空及港龍航空於二零一五年四月開始向高級機艙服務員提供流動平板電腦，該等設備有助他們獲得所需資料，向乘客提供更一致和個人化的體驗。

- 若干機場於二零一六年初試用自助行李託運及行李標籤設施，該等設施將於二零一六年四月在香港推出。
- 國泰航空正研發訂艙新系統以取代現有系統，預計於二零一六年下半年推出。
- 我們已應用新系統以處理乘客意見及投訴。
- 國泰航空及港龍航空於二零一五年十二月與伏林航空簽訂聯運合作協議。
- 港龍航空於二零一五年一月與深圳航空就深圳航空往來香港及晉江的航班達成代號共享協議。

合作夥伴

- 國泰航空行政總裁朱國樑於二零一五年六月出任「寰宇一家」董事局主席。
- 國泰航空於二零一五年三月擴大與卡塔爾航空的代號共享協議範圍，以納入卡塔爾航空往來多哈及馬斯喀特的航班。
- 國泰航空及港龍航空於二零一五年三月終止與塞舌爾航空及汶萊皇家航空的代號共享安排，但與該等航空公司仍訂有聯運合作協議。
- 國泰航空於二零一五年六月與曼谷航空就雙方的飛行常客計劃簽訂夥伴協議。
- 國泰航空及港龍航空於二零一五年七月與歐洲之翼航空、德國之翼航空及ACP國際鐵路公司簽訂聯運合作協議。
- 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。
- 國泰航空於二零一六年二月停辦每日一班前往多哈的航班，但繼續提供與卡塔爾航空於此航線的代號共享服務。卡塔爾航空的代號仍會展示於國泰航空前往澳洲、日本、韓國及新西蘭的部分航線。
- 國泰航空於二零一五年十一月擴大與美國航空的代號共享協議範圍，以納入美國航空往來洛杉磯及墨西哥城的航班。
- 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匯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。外聘核數師已匯報國泰航空於二零一五年的溫室氣體排放數據。
- 國泰航空為「飛向更藍天碳抵銷計劃」向中國內地及台灣的可再生能源計劃購買被認證為優質的碳排放配額，此計劃可讓乘客抵銷其旅遊所帶來的環境影響。
- 由二零一五年開始，非牟利機構樂餉社收集國泰航空來港航機上未開啟的食物，該機構把剩餘的食物送予香港的慈善團體，以分配給有需要的人士。至今捐贈的剩餘食物超過一百一十六噸。
- 國泰航空於二零一五年三月參與世界自然基金會一年一度的「地球一小時」活動，關掉轄下樓宇及廣告牌的所有非必要燈光。

二零一五年回顧

- 行將退役的空中巴士A340型飛機現以PAMELA程序(空中巴士公司處理報廢飛機的先進管理流程)處理,使舊飛機能以可持續使用的方式拆解(及棄置或回收)。二零一五年已回收四架飛機。
- 我們與國航分享環保作業常規與經驗。
- 國泰航空是「富時社會責任指數」及「恒生可持續發展企業指數」的成分公司。我們已就「碳信息披露計劃」氣候變化及供應鏈意見調查作出回應。
- 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。
- 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。
- 「零錢布施」計劃的部分善款撥捐「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一千二百萬元,超過四百名兒童受惠。
- 國泰航空一羣員工於二零一五年五月前赴中國內地四川省,視察「零錢布施」計劃的善款在當地社區的運用情況。

回饋社會

- 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。
- 由約一千四百名國泰航空員工組成的國泰義工隊以私人時間服務香港社區,當中包括幫助逾二千二百名學生改善英語水平及提升見工技巧的「英語啟航」計劃、擔任勞工及福利局兒童發展基金受助人的友師、參與培養年輕人團隊精神的二十四小時慈善腳踏車大賽,以及參與由國泰航空飲食服務(香港)有限公司與樂餉社合辦的食物捐贈計劃。
- 我們安排各界參觀位於香港國際機場的總部,二零一五年接待了約一萬名來自學校及非政府機構的人士。
- 「港龍青年航空學院」於二零一五年十月舉辦航空業工作坊,約一百名年輕人參加,透過講座和參觀活動,讓他們認識有關香港航空機構的知識。

- 「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。二零一五年，港龍航空的飛行員在九個月期間指導三十一名參加者，為他們提供第一手的航空業知識，藉此培育香港具潛質的飛行員。至今約二百名參加者修畢該計劃，其中近半數畢業學員已投身航空相關行業。
- 國泰航空自二零零三年以來每年均獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」標誌，以表揚公司履行良好企業公民的責任。港龍航空自二零零五年以來每年均獲頒「商界展關懷」標誌。
- 工程部見習生計劃在二零一五年招募了五名學員，多位早年參與計劃的學員現已身居要職。
- 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。
- 國泰航空於二零一五年 Randstad Award 中獲選為「香港最具吸引力僱主」。
- 第十一屆 Betsy Awards 員工嘉獎禮於二零一五年八月舉行。這一年一度的內部嘉獎禮，旨在表揚國泰航空及港龍航空的優秀員工提供職責範圍以外的服務，協助有需要的乘客。

對僱員的承擔

- 於二零一五年十二月三十一日，國泰航空集團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。國泰航空在全球僱用約二萬三千四百名員工，港龍航空則僱用約三千四百名員工。
- 國泰航空於二零一五年招聘逾一千七百名員工，包括約八百四十名機艙服務員及約三百名飛行員。港龍航空則招聘約一百九十名機艙服務員及約四十名飛行員。
- 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。二零一五年，「國泰航空飛行員培訓計劃」共有八十名學員畢業，港龍航空的飛行培訓計劃則有十三名學員畢業。
- 二零一五年共有十名大學畢業生（申請者逾五百名）獲選參加資訊科技見習生計劃，並在八月加入國泰航空資訊科技部門工作。
- 我們在二零一五年五月推出一個內部社交媒體平台，供全球的國泰航空及港龍航空員工使用，以助員工獲得更多資訊及加強聯繫，藉此促進兩家航空公司作更公開的內部溝通。

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				已確實訂購架數				營業租賃期滿架數						
	租賃			總數	'16	'17	'18及之後	總數	'16	'17	'18	'19	'20	'21及之後	選擇權
	擁有	籌資	營業												
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	23	13	6	42							3	1	2		
A340-300	5	2		7^(a)											
A350-900					12 ^(b)	10		22							
A350-1000							26	26							
747-400	3			3											
747-400F貨機	4			4^(c)											
747-400BCF貨機			1 ^(d)	1							1				
747-400ERF貨機		6		6											
747-8F貨機	2	11		13	1 ^(c)			1							
777-200	5			5											
777-200F貨機															5 ^(e)
777-300	11	1		12											
777-300ER	19	11	23	53						2	2			19	
777-9X							21 ^(c)	21							
總數	72	44	30	146	13	10	47	70	2	6	1	2	19	5	
由港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		10	15							2	1	1	6	
A321-200	2		6	8									1	5	
A330-300	10		9 ^(f)	19					3	4		2			
總數	17		25	42					3	4	2	3	2	11	
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F貨機	2	6	2	10							2				
747-400BCF貨機			3 ^(f)	3					1	2					
總數	2	6	5	13					1	2	2				
總數合計	91	50	60^(f)	201	13	10	47	70	4	8	10	4	4	30	5

* 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空中巴士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）。

其他附屬及聯屬公司回顧

二零一五年應佔其他附屬及聯屬公司溢利由港幣十三億零四百萬元增至港幣二十四億二千八百萬元，增幅為百分之八十六點二，主要反映聯屬公司國航表現強勁，其業績因低油價及客運需求殷切而受惠，惟因人民幣貶值而被局部抵銷。附屬及聯屬公司的表現及業務回顧如下：

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、兩架以乾租方式租用的空中巴士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。
- 華民航空於二零一五年三月把一架以濕租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機轉為乾租租約。
- 華民航空於二零一五年間每周提供往來曼谷、胡志明市、大阪、檳城（經胡志明市）、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、馬尼拉及名古屋各五班航班。
- 航班準時表現（於十五分鐘內起飛）為百分之八十七。
- 以可用噸千米計算的可載貨量較二零一四年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。
- 與二零一四年相比，華民航空於二零一五年錄得溢利增長。

亞洲萬里通有限公司（「亞洲萬里通」）

- 全資附屬公司亞洲萬里通為國泰航空集團管理旅遊獎勵計劃。現有會員逾八百萬人。

- 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。
- 因營業額增加，「亞洲萬里通」於二零一五年的溢利高於二零一四年。

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營運香港主要的航空飲食設施。
- 國泰航空飲食服務為香港四十三家國際航空公司提供航空飲食服務，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）。二零一五年，國泰航空飲食服務佔香港航空飲食市場百分之六十六點四。
- 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。
- 可提供百分之四十額外容量的擴建設施，訂於二零一六年下半年啟用。
- 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」）

- 全資附屬公司國泰航空服務於香港國際機場營運集團的貨運站。該貨運站每年可處理二百六十萬噸貨物。
- 長榮航空及AirAsia Zest於二零一五年成為國泰航空服務的客戶。於年底，國泰航空服務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。
- 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。
- 國泰航空服務於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 (「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，現時為國泰航空及港龍航空等共二十二家航空公司提供地勤服務。
- 二零一五年，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四十七及百分之二十。
- 二零一五年使用地勤服務的客戶為二十個，而使用停機坪服務的客戶亦為二十個。與二零一四年比較，使用地勤服務及停機坪服務的航班均減少百分之一點四。
- 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」)

- 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。國航於二零一五年七月建議發行A股股票。倘落實發行該等新股，國泰航空於國航的持股量將被攤薄。
- 於二零一五年十二月三十一日，國航營運二百四十五條國內航線及一百一十五條國際（包括區內）航線，前往四十個國家及地區，包括六十四個海外城市、四個區內城市及一百零六個國內城市。
- 我們委派兩名代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理應佔國航的溢利。

- 國航於二零一五年六月宣佈，其附屬公司深圳航空已訂購四十六架波音737型飛機，預期於二零一六年至二零二零年間陸續接收。
- 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」)

- 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。該公司的總部設於北京，並以上海為主要營運基地。
- 於二零一五年十二月三十一日，國貨航營運十五架貨機，提供貨運航班前往十個國內城市及十一個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫一百七十四個目的地。
- 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。

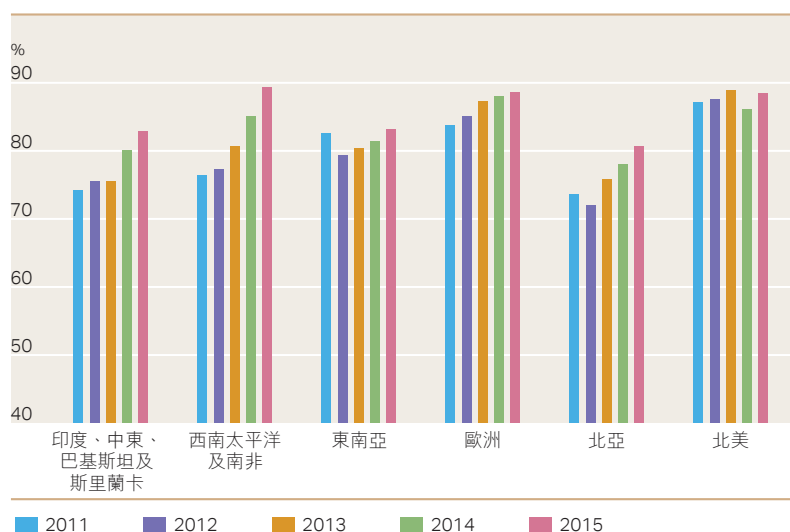
悠閒空間

機場貴賓室的设计顧及每個環節，讓你享受更優越的旅遊體驗。

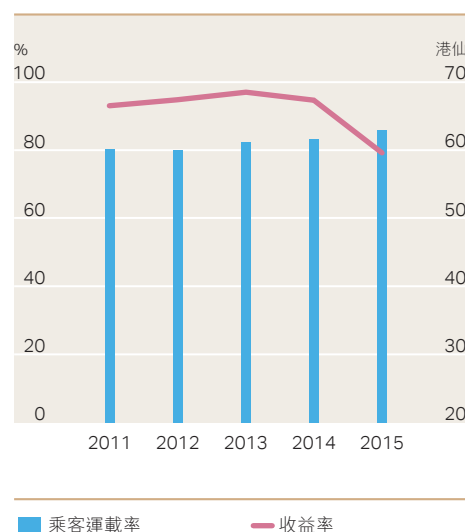


國泰航空及港龍航空於二零一五年合共載客三千四百一十萬人次，較二零一四年度增加百分之七點九。收益減少百分之三點五至港幣七百三十億四千七百萬元，運載率上升二點四個百分點至百分之八十五點七。可載客量增加百分之五點九，反映新航線（往波士頓、杜塞爾多夫、廣島及蘇黎世）的推出及若干其他航線的班次增加。競爭激烈、燃油附加費大幅下調、不利的滙率變動及在香港轉機的乘客比例提高，對收益率造成下調壓力，因而下跌百分之十一點四至港幣五十九點六仙。經濟客艙需求殷切。區域航線的頭等及商務客艙需求有所改善，惟若干長途航線的需求未如預期般殷切。

以地區劃分的運載率



乘客運載率及收益率



二零一五年國泰航空及港龍航空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
	2015	2014	變幅	2015	2014	變幅	變幅
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	10,127	10,685	-5.2%	82.9	80.1	+2.8個百分點	-8.0%
西南太平洋及南非	19,350	18,032	+7.3%	89.3	85.1	+4.2個百分點	-13.9%
東南亞	20,641	18,625	+10.8%	83.2	81.3	+1.9個百分點	-10.6%
歐洲	23,969	21,056	+13.8%	88.5	88.0	+0.5個百分點	-12.7%
北亞	30,267	29,649	+2.1%	80.6	77.9	+2.7個百分點	-10.9%
北美	38,326	36,664	+4.5%	88.4	86.1	+2.3個百分點	-10.8%
整體	142,680	134,711	+5.9%	85.7	83.3	+2.4個百分點	-11.4%

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，但繼續提供與卡塔爾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。

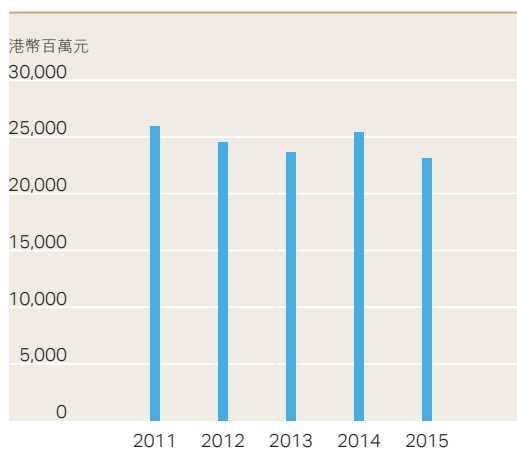
- 由於出現中東呼吸綜合症事件，韓國航線在夏季的表現受到影響。旅遊需求在夏季後回升，但優惠票價令收益率下降。
- 港龍航空於二零一五年三月開辦每日一班前往東京羽田的航班，以及於二零一五年八月開辦每周兩班前往廣島的航班。
- 二零一五年，港龍航空的武漢航線於一月由每周十班增至十一班，沖繩航線於夏季由每周四班增至每日一班，而上海虹橋航線則於十一月由每周七班增至九班。

北美

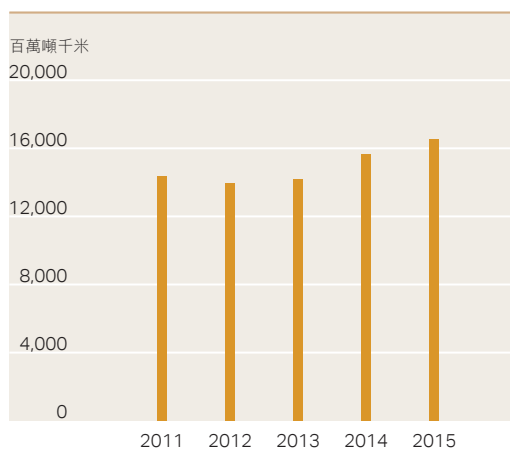
- 乘客數量的增長速度較可載客量的升幅為快，紐約及洛杉磯航線頭等及商務客艙的需求低於預期。
- 我們於二零一五年五月開辦每周四班前往波士頓的服務，該航線廣受歡迎，運載率高企。
- 三藩市航線的班次於二零一五年六月由每周十四班增至十七班。
- 芝加哥航線的班次於二零一五年三月由每周十班減至每日一班。
- 多倫多航線的夏季班次於二零一五年七月及八月由每周十班增至十三班。
- 溫哥華航線的運載率高企，但因加拿大元轉弱，對收益率造成不利影響。

國泰航空及港龍航空於二零一五年合共運載一百八十萬噸貨物及郵件，較二零一四年增加百分之四點四。國泰航空及港龍航空於二零一五年的貨運收益為港幣二百億七千九百萬元，較上年度減少百分之八點九，主要反映燃油附加費因油價下跌而減少。國泰航空及港龍航空的可載貨量增加百分之五點四，運載率下降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，均令收益率受壓，因而下跌百分之十三點二至港幣一點九元。美國西岸港口的工業行動，令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，我們因應需求下降而削減若干航線的可載貨量。我們利用客機腹艙運載的貨物佔總載貨量的比例（百分之五十七）增加。

收益



可運載量 — 貨物及郵件可用噸千米



二零一五年國泰航空及港龍航空貨運服務的可用噸千米數 (「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
	2015	2014	變幅	2015	2014	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	16,481	15,630	+5.4%	64.2	64.3	-0.1個百分點	-13.2%

- 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。

飛行常客獎勵計劃

馬可孛羅會

- 馬可孛羅會是國泰航空及港龍航空的飛行常客計劃，旨在為尊貴的客戶提供各種優越禮遇和服務，提升他們的旅遊體驗。現時該會會員超過一百萬人。
- 馬可孛羅會會員為國泰航空及港龍航空帶來的收益佔總收益近四分之一，會員所乘搭的航班佔航班數目的六分之一。
- 由二零一六年四月十五日起，馬可孛羅會將轉用新積分計算方式，按客艙級別、票價級別及航程距離計算會員的會籍積分。這做法更能肯定乘客的貢獻，與業界方向更為一致。
- 所有廣受歡迎的會籍禮遇將繼續保留，包括銀卡或以上級別會員可無限次使用機場貴賓室、優先登機及優先預辦登機手續等。同時，馬可孛羅會將推出額外禮遇，讓會員與親友靈活享用。

亞洲萬里通

- 「亞洲萬里通」是亞洲主要的旅遊及消閒獎勵計劃，現有逾八百萬名會員及六百多家夥伴機構，包括逾二十五家航空公司及四百家食肆，還有酒店及零售商舖。
- 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。
- 馬可孛羅會會員同時為「亞洲萬里通」會員。

反壟斷訴訟

國泰航空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第一百零一頁會計政策第20項作出撥備。

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，退款已正式確認於二零一五年溢利中。有關反壟斷訴訟的詳情於財務報表附註28(e)披露。

貼心服務

國泰航空的工作團隊
悉心待客，讓你的旅程
有個最美好的開始。



財務評述

國泰航空集團於二零一五年錄得的應佔溢利為港幣六十億元，而二零一四年則錄得溢利港幣三十一億五千萬。

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。

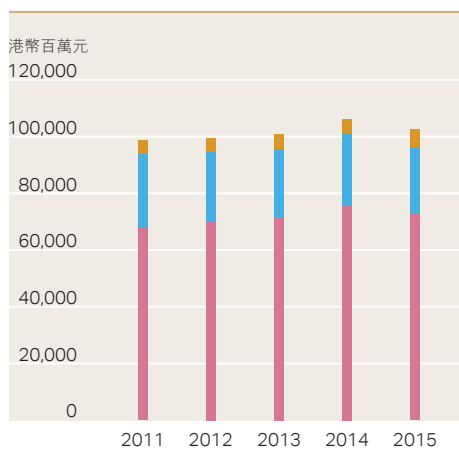
收益

	集團		國泰航空及港龍航空	
	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
客運服務	73,047	75,734	73,047	75,734
貨運服務	23,122	25,400	20,079	22,035
航空飲食、收回款項及其他服務	6,173	4,857	5,590	4,278
收益總額	102,342	105,991	98,716	102,047

22

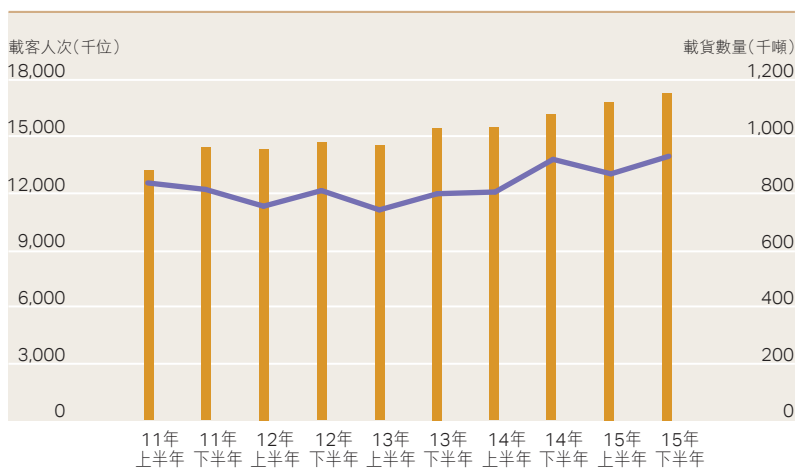
國泰航空有限公司

收益



■ 航空飲食、收回款項及其他服務
■ 貨運服務
■ 客運服務

國泰航空及港龍航空：乘客及貨物運載數量



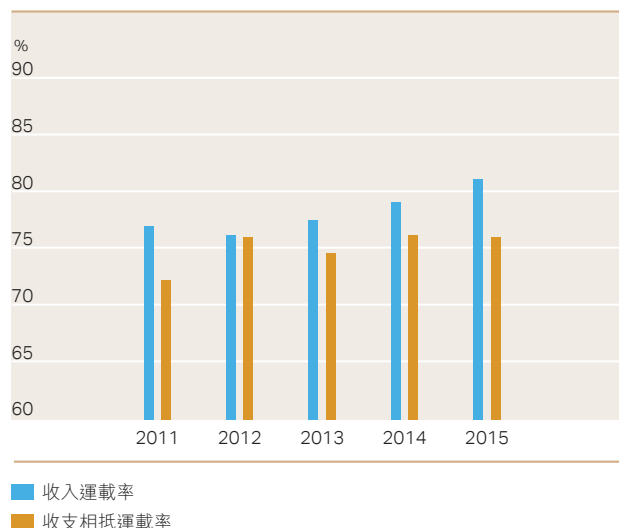
■ 乘客運載數量
— 貨物及郵件運載數量

- 集團於二零一五年的收益較二零一四年減少百分之三點四。

國泰航空及港龍航空

- 客運收益減少百分之三點五至港幣七百三十億四千七百萬元。收入乘客運載人次增加百分之七點九至三千四百一十萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之九。
- 乘客運載率上升二點四個百分點至百分之八十五點七，而可用座位千米數則增加百分之五點九。
- 乘客收益率下降百分之十一點四至港幣五十九點六仙。
- 頭等及商務客艙收益減少百分之二點五，而運載率則由百分之七十一點四上升至百分之七十一點八。
- 特選經濟客艙及經濟客艙收益減少百分之四，而運載率則由百分之八十五點五上升至百分之八十八點三。
- 貨運收益減少百分之八點九至港幣二百億七千九百萬元，可載貨量增加百分之五點四。
- 貨物運載率下跌零點一個百分點，而貨物收益率亦下跌百分之十三點二至港幣一點九元。
- 收入運載率上升二個百分點至百分之八十一點一，而收支相抵運載率則為百分之七十六。

國泰航空及港龍航空： 收入及收支相抵運載率



- 收益率及運載率轉變對全年收益的影響如下：

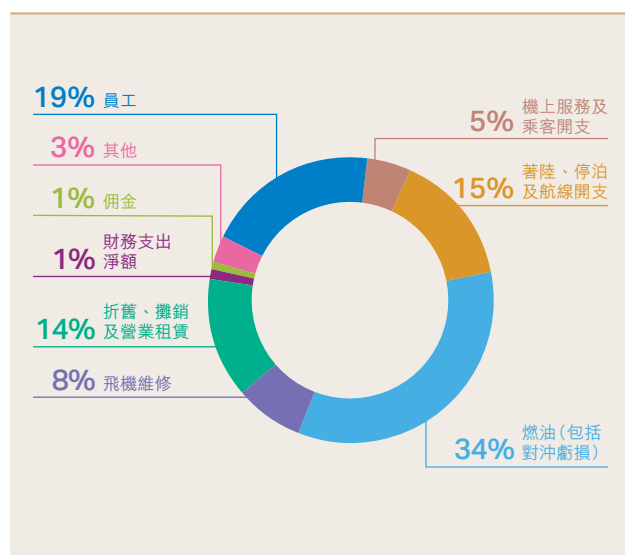
	港幣百萬元
假設乘客運載率增加一個百分點	850
假設貨物及郵件運載率增加一個百分點	313
假設乘客收益率增加港幣一仙	1,223
假設貨物及郵件收益率增加港幣一仙	106

營業開支

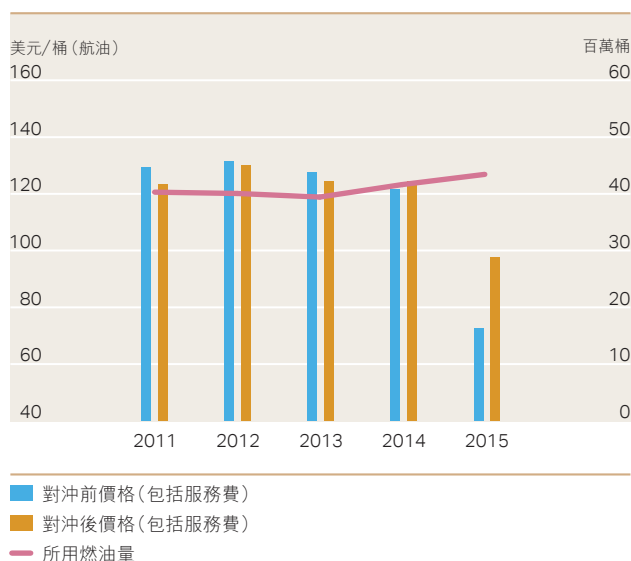
	集團			國泰航空及港龍航空		
	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	變幅	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	變幅
員工	18,990	18,101	+4.9%	17,028	16,247	+4.8%
機上服務及乘客開支	4,713	4,438	+6.2%	4,713	4,438	+6.2%
著陸、停泊及航線開支	14,675	14,196	+3.4%	14,406	13,954	+3.2%
燃油（包括對沖虧損）	32,968	40,299	-18.2%	32,475	39,473	-17.7%
飛機維修	7,504	7,077	+6.0%	7,168	6,766	+5.9%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

- 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。

營業開支總額



燃油價格及耗用量



國泰航空及港龍航空營業業績分析

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

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	2,409
收益減少	(3,331) – 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。 – 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。
成本減少 / (增加)：	
– 燃油 (包括對沖虧損)	6,998 – 燃油成本因平均飛機燃油價格下跌百分之四十點三而減少，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	(402) – 主要由於營運能力上升而增加。
– 折舊、攤銷及營業租賃	(767) – 主要由於接收新飛機而上升。
– 員工	(781) – 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	337 – 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。
二零一五年航空公司除稅前溢利	4,463

燃油開支及對沖

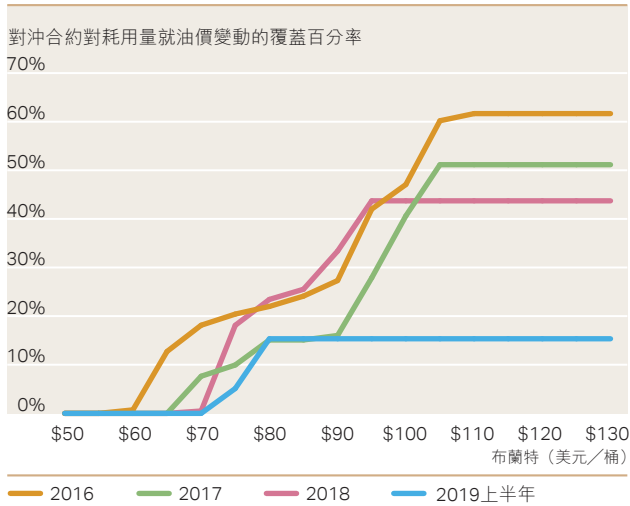
集團燃油成本的分項數字如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
燃油成本總額	24,494	39,388
燃油對沖虧損	8,474	911
燃油成本	32,968	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下圖：

最大燃油對沖風險

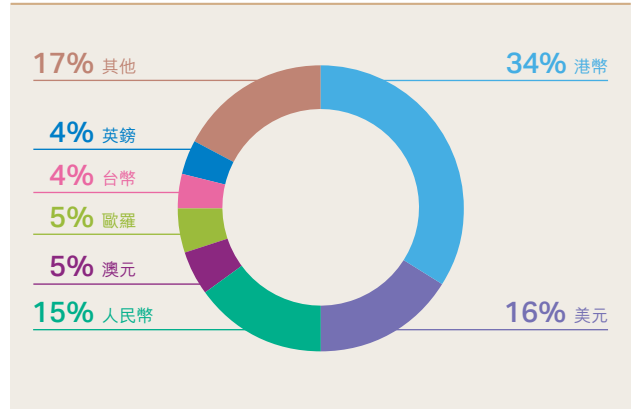


- 集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的油價風險。由於集團使用一組燃油衍生工具以達致所想的對沖持倉，對沖預期耗油量的百分比將視乎有關合約的性質和組合而改變，這些合約在油價到達某個範圍時會產生回報。上圖顯示在某些布蘭特行使價位時對沖交易所覆蓋的預期按年耗油量的預測最大百分比。

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



稅項

- 主要由於加速稅項折舊的負債增加而令遞延稅項支出增加，稅項支出因而增加港幣五億五千八百萬元，為港幣十一億五千七百萬元。

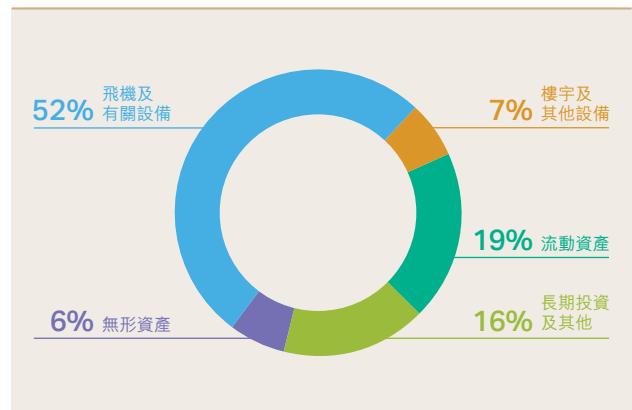
股息

- 本年度擬派股息港幣二十億八千五百萬元，股息倍數為二點九倍。
- 每股股息由港幣零點三六元增至港幣零點五三元。

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。

資產總值

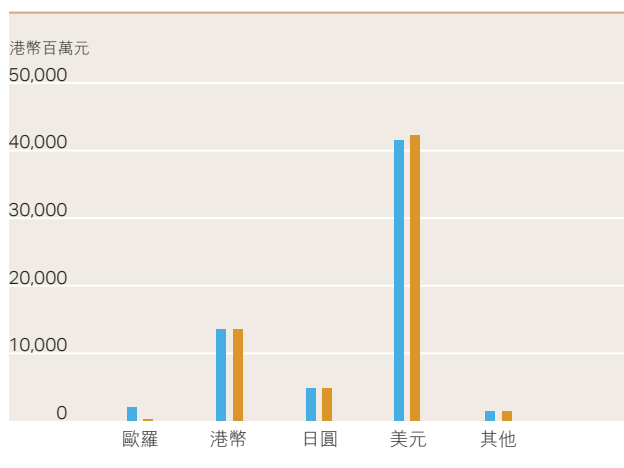


- 年內物業、廠房及設備增加港幣一百二十四億一千九百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣一百零四億八千九百萬元、樓宇價值港幣十四億零三百萬元，以及其他設備價值港幣五億二千七百萬元。

借款及資本

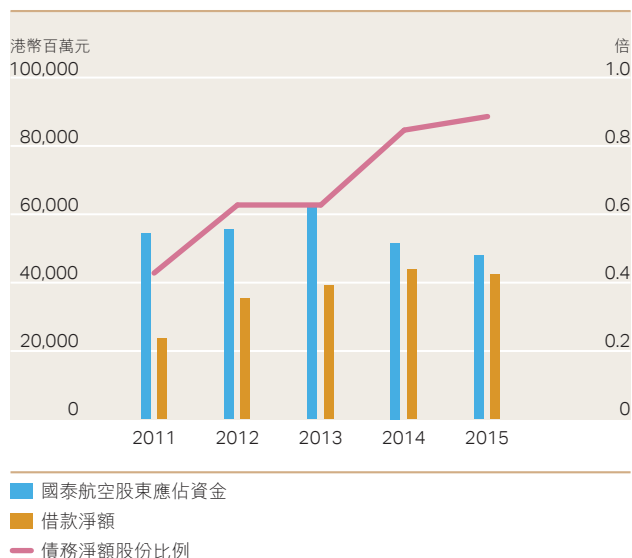
- 借款由二零一四年的港幣六百五十億九千六百萬元減少百分之三點一至二零一五年的港幣六百三十一億零五百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，並須於二零二七年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之四十九點一現為定息借款。
- 流動資金減少百分之二點一至港幣二百零六億四千七百萬元，其中百分之七十六點九以美元計算。
- 借款淨額（扣除流動資金）減少百分之三點五至港幣四百二十四億五千八百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之七點三至港幣四百七十九億二千七百萬元，部分原因是現金流量對沖儲備確認了未變現對沖虧損港幣五十四億一千七百萬元，被保留溢利及其他儲備變動所抵銷。
- 債務淨額股份比例由零點八五倍增至零點八九倍。

包括衍生工具前後的借款額

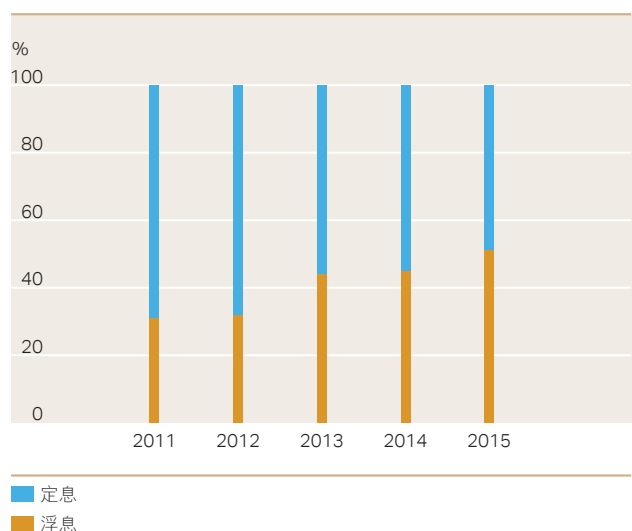


■ 不包括衍生工具
■ 包括衍生工具
其他貨幣包括新加坡元。

債務淨額及股本



借款額的利息安排比例



董事及要員

常務董事

史樂山[#]，現年五十九歲，自二零零七年七月起擔任公司董事，二零一四年三月起出任公司主席。他於二零零七年七月獲委任為公司常務總裁，二零一一年三月獲委任為行政總裁，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司、太古地產有限公司及香港飛機工程有限公司主席，並為香港上海滙豐銀行有限公司及中國國際航空股份有限公司董事。他於一九八零年加入太古集團，曾於該集團的香港、美國及泰國辦事處工作。

朱國樑[#]，現年五十四歲，自二零一一年三月起出任公司董事。他於二零零八年九月獲委任為公司的航空服務董事，二零一一年三月獲委任為常務總裁，並於二零一四年三月獲委任為行政總裁，現亦擔任香港太古集團有限公司及太古股份有限公司董事。他於一九八四年加入太古集團，曾於該集團的香港、中國內地、台灣、泰國及澳洲辦事處工作，現亦擔任港龍航空有限公司主席。

何泉[#]，現年五十四歲，自二零一四年三月起出任公司董事，二零零八年九月獲委任為貨運董事，二零一零年八月出任營業及市務董事，二零一四年三月出任常務總裁。他於一九八六年加入太古集團，曾於該集團的香港、東南亞、澳洲及英國辦事處工作，現亦擔任香港華民航空有限公司主席及港龍航空有限公司董事。

馬天偉[#]，現年四十九歲，自二零一一年十一月起出任公司財務董事，現亦擔任港龍航空有限公司董事，之前任職太古股份有限公司副財務董事。他於一九九五年加入太古集團，曾於該集團的香港、美國、新加坡及澳洲辦事處工作。

丘應樺，現年五十七歲，自二零一五年九月起出任公司董事，自二零一四年七月起擔任港龍航空有限公司行政總裁，之前任職國泰航空服務有限公司（營運位於香港國際機場的國泰航空貨運站）行政總裁。他於一九八二年加入公司，先後擔任多個與機場相關的職務。

非常務董事

蔡劍江，現年五十二歲，自二零零九年十一月起出任公司董事，二零一四年三月起出任副主席。現為中國航空集團公司總經理及中國國際航空股份有限公司董事長。

郭鵬[#]，現年五十八歲，自二零一五年一月起出任公司董事，之前於一九九八年九月至二零零九年五月擔任公司董事，現亦擔任太古股份有限公司企業發展及財務董事，以及香港太古集團有限公司及太古地產有限公司董事。他於一九八六年加入太古集團。

樊澄^{*}，現年六十歲，自二零零九年十一月起出任公司董事。現為中國國際航空股份有限公司董事及副總裁。

邵世昌[#]，現年六十一歲，自二零零八年十月起出任公司董事，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司、港龍航空有限公司及中國國際航空股份有限公司董事。他於一九七八年加入公司，曾於公司的香港、荷蘭、新加坡及英國辦事處工作。他於二零零八年九月獲委任為企業發展董事，並於二零零八年十月一日至二零一零年六月三十日擔任公司的常務董事。

宋志勇，現年五十一歲，自二零一四年三月起出任公司董事，現為中國國際航空股份有限公司董事及總裁。

施銘倫[#]，現年四十二歲，自二零一零年六月起出任公司董事，現亦擔任英國太古集團有限公司行政總裁、董事及股東，以及太古股份有限公司、太古地產有限公司及香港飛機工程有限公司董事。他於一九九七年加入太古集團，曾於該集團的香港、澳洲、中國內地及倫敦辦事處工作。他是公司非常務董事施維新的胞兄。

施維新^{#*}，現年三十六歲，自二零一五年一月起出任公司董事，現亦擔任英國太古集團有限公司董事及股東，以及太古股份有限公司董事。他於二零零三年加入太古集團，曾於該集團的香港、新加坡、中國內地、斯里蘭卡及倫敦辦事處工作。他是公司非常務董事施銘倫的胞弟。

趙曉航，現年五十四歲，自二零一一年六月起出任公司董事，現為中國國際航空股份有限公司副總裁、大連航空有限責任公司董事長，以及中國航空（集團）有限公司及中航興業有限公司董事。

獨立非常務董事

夏理遜*，現年五十九歲，自二零一五年五月起出任公司董事，現為友邦保險控股有限公司、香港交易及結算有限公司、The London Metal Exchange Limited、LME Clear Limited及BW Group Limited獨立非執行董事，以及BW LPG Limited副主席，二零零三年至二零零九年擔任畢馬威中國及香港主席及行政總裁及畢馬威亞太區主席，自二零零八年起擔任畢馬威國際副主席，直至二零一零年九月退任畢馬威的職務為止。

利蘊蓮**，現年六十二歲，自二零一零年一月起出任公司董事，現為希慎興業有限公司主席、中電控股有限公司、Noble Group Limited、滙豐控股有限公司、香港上海滙豐銀行有限公司及恒生銀行有限公司獨立非執行董事，曾於二零零一年三月至二零一零年三月擔任澳洲政府併購委員會(Australian Government Takeovers Panel)成員。

董立均+，現年五十一歲，自二零一五年五月起出任公司董事，現為東方海外（國際）有限公司執行董事及東方海外貨櫃航運有限公司董事及行政總裁，並擔任渣打銀行（香港）有限公司獨立非執行董事。

王冬勝*，現年六十四歲，自二零零九年五月起出任公司董事。現為香港上海滙豐銀行有限公司副主席及行政總裁、滙豐控股有限公司集團常務總監及集團管理委員會成員，以及恒生銀行有限公司及交通銀行股份有限公司非執行董事。現亦擔任香港銀行公會主席及香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員。

行政要員

程鼎一，現年五十二歲，自二零一四年七月起出任營業及市務董事。他於一九八六年加入公司。

簡柏基，現年五十四歲，自二零零七年一月起出任工務董事。他於一九九二年加入公司。

詹善仁#，現年四十七歲，自二零一四年八月起出任航空服務董事。他於一九九一年加入太古集團。

羅世民#，現年四十六歲，自二零一五年八月起出任貨運董事。他於一九九一年加入太古集團。

羅建昊，現年五十六歲，自二零一二年八月起出任訊息科技董事。他於二零一二年加入公司。

盧家培，現年四十七歲，自二零一五年八月起出任企業發展董事。他於一九九一年加入公司。

歐永棠#，現年四十七歲，自二零一五年八月起出任人事董事。他於一九九五年加入太古集團。

唐安娜#，現年四十七歲，自二零一五年四月起出任航務董事。她於一九九零年加入太古集團。

唐偉邦，現年五十一歲，自二零一四年八月起出任企業事務董事。他於一九八七年加入公司。

公司秘書

傅溢鴻#，現年五十二歲，自二零零六年一月起出任公司秘書。他於一九八八年加入太古集團，現為香港證券及期貨事務監察委員會轄下的收購及合併委員會及收購上訴委員會委員。

英國太古集團有限公司集團僱員

+ 薪酬委員會成員

* 審核委員會成員

董事局報告

董事局謹向全體股東提呈截至二零一五年十二月三十一日止年度的報告書及經審核財務報表。經審核財務報表詳列於第五十四頁至第一百零一頁。

主要業務

國泰航空有限公司（「公司」或「國泰航空」）的管理及控制均在香港進行。除經營定期航空業務外，公司及其附屬公司（統稱「集團」）並經營其他有關業務，包括航空飲食、航機處理、飛機工程及營運貨運站。航空業務主要以香港為起終點，集團其他業務亦主要於香港經營。

主要附屬公司、其主要業務與發行資本及主要聯屬公司的詳情列於第九十六頁至第九十七頁。

綜合財務報表

綜合財務報表包含公司及其附屬公司的財務報表與集團於合資及聯屬公司的權益。集團截至二零一五年十二月三十一日止年度的財務表現及集團與公司於該日的財務狀況均載於第五十四頁至第一百零一頁的財務報表內。合資及聯屬公司的詳情載於財務報表附註10。

股息

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。

暫停辦理股東登記

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。

業務審視及表現

集團業務的中肯審視、對集團面對的主要風險及不明朗因素的描述、在本財政年度終結後發生並對集團有影響的重大事件的詳情，以及集團業務未來相當可能有的發展的揭示（在每種情況下對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，須包含關鍵表現指標），載於本年度報告書的「主席致函」（第三頁至第四頁）、「二零一五年回顧」（第五頁至第十四頁）、「業務回顧」（第十六頁至第二十頁）及「財務評述」（第二十二頁至第二十七頁）的章節以及財務報表附註內。在對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，有關集團的環境政策及表現，以及集團與其僱員、顧客及供應商的重要關係的說明以及集團與對集團有重大影響且集團的興盛繫於其上的其他人士的重要關係的說明，載於本年度報告書的「二零一五年回顧」（第五頁至第十四頁）的章節內。在對了解集團業務的發展、表現或狀況屬必需的範圍內，有關集團遵守對集團有重大影響的有關法律及規例的情況，載於本年度報告書的「二零一五年回顧」（第五頁至第十四頁）、「企業管治報告」（第三十七頁至第四十八頁）及「董事局報告」（第三十頁至第三十五頁）的章節內。

儲備

集團及公司本年度的儲備變動分別刊載於第五十七頁的股東權益變動表及財務報表附註21。

會計政策

主要會計政策列於第九十八頁至第一百零一頁。

慈善捐贈

本年度期間，公司及其附屬公司的慈善捐贈包括直接捐款港幣一千二百萬元，以及提供折扣飛機票港幣一千萬元。

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備的變動載於財務報表附註8，而飛機購置詳情則載於第十二頁。

銀行及其他借款

集團的銀行借款淨額及其他借款（包括籌資租賃責任）詳列於財務報表附註12。

股本

年內，公司或其任何附屬公司並無購買、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）。年內並無股本變動。

資本承擔及或有事項

集團於二零一五年十二月三十一日的資本承擔及或有負債詳情載於財務報表附註28。

服務協議

公司與香港太古集團有限公司（「香港太古集團」）訂有服務協議，詳情載於有關持續關連交易的章節內。

史樂山、朱國樑、郭鵬、何杲、馬天偉、邵世昌、施銘倫及施維新為英國太古集團有限公司（「太古」）集團董事及／或僱員，在香港太古集團服務協議（如下文所界定者）中存在利益關係。施銘倫及施維新亦因身為太古的股東而存在此利益關係。包偉霆在其辭任日期（二零一五年九月七日生 效）前，因身為太古集團僱員而存在此利益關係。

截至二零一五年十二月三十一日止年度已付的服務費及開支償付詳情列於下文及財務報表附註27。

重大合約

集團與香港飛機工程有限公司（「港機」）及其附屬公司廈門太古飛機工程有限公司（「廈門太古」）簽訂多項關於飛機及有關設備的維修及大修合約，其總值約佔集團二零一五年度營業開支百分之七。港機為太古公司的附屬公司；此等合約全部均是在雙方的一般業務運作中，按正常商業條款簽訂。

持續關連交易

截至二零一五年十二月三十一日止年度內，集團曾進行下述持續關連交易，詳情羅列如下：

(a) 根據與香港太古集團於二零零四年十二月一日簽訂及於二零零八年九月十八日修訂及重訂的協議（「香港太古集團服務協議」），香港太古集團向公司及其附屬公司提供服務，服務包括由太古集團董事及高級行政人員給予意見及專業知識，包括（但不限於）協助與規管機構及其他政府或官方機構進行洽商、太古集團員工提供全職或兼職服務、其他行政管理及相類服務，以及不時由雙方協定的其他服務，以及為公司及其附屬公司、合資公司及聯屬公司取得由太古集團擁有的有關商標的使用權。就取得商標使用權的責任或使用該等商標無須支付任何費用。

香港太古集團就該等服務收取年度服務費，其金額乃按公司扣除稅項及非控股權益前的綜合溢利的百分之二點五計算，並經若干調整。每年的服務費以現金分兩期於期末支付，中期付款於十月底支付，末期付款因應中期付款作出調整後於翌年四月底支付。公司亦須按成本價償付太古集團因提供服務所引致的一切開支。

香港太古集團服務協議的本期期限由二零一四年一月一日至二零一六年十二月三十一日，此後每三年續期一次，除非協議任何一方給予另一方不少於三個月通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

太古乃太古公司的控股公司，而太古公司擁有本公司約百分之四十五的已發行股份數目，因此根據上市規則，作為太古全資附屬公司的香港太古集團，乃本公司的關連人士。根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已分別刊發二零零四年十二月一日、二零零七年十月一日、二零一零年十月一日及二零一三年十一月十四日的有關公告。

截至二零一五年十二月三十一日止年度，公司根據香港太古集團服務協議須向香港太古集團支付服務費合共港幣一億四千三百萬元及按成本價償付的支出為港幣二億零九百萬元。

(b) 根據與港機及港機工程航材技術管理有限公司（「港機航材技術管理」）於二零一三年十一月十三日簽訂的框架協議（「港機框架協議」），由港機及其附屬公司（「港機集團」）向集團互相提供以及由港機航材技術管理向港機集團互相提供服務（即就飛機、飛機引擎及飛機備件及部件的維修及相關服務，並包括航材技術管理服務及僱員借調）。有關費用於收到發票後三十天內以現金付款。港機框架協議為期十年，至二零二二年十二月三十一日止。

由於港機及港機航材技術管理乃太古公司的附屬公司，而太古公司為公司主要股東之一，因此港機及港機航材技術管理為公司的關連人士。根據港機框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零一三年十一月十三日的有關公告，並已將二零一三年十二月三十一日的有關通函發送各股東，公司已於二零一三年十二月三十一日舉行特別股東大會。

截至二零一五年十二月三十一日止年度，集團根據港機框架協議應付予港機集團的費用合共港幣三十二億四千六百萬元；而港機集團應付予集團的費用則合共港幣二千七百萬元。

(c) 公司於二零零八年六月二十六日與中國國際航空股份有限公司（「國航」）就集團（作為一方）與國航及其附屬公司（「國航集團」）（作為另一方）之間的交易簽訂框架協議（「國航框架協議」），交易包括營運航空客運的聯營安排、代號共享安排、聯運安排、飛機租賃、飛行常客計劃、提供航空膳食、地勤支援及工程服務，以及其他按國航框架協議約定提供的服務和其他約定進行的交易。

國航框架協議現時為期三年，至二零一六年十二月三十一日屆滿，此後每三年續期一次，除非協議任何一方給予另一方不少於三個月通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

國航持有國泰航空百分之二十九點九九股權，為國泰航空的主要股東，因此根據上市規則，國航為國泰航空的關連人士。根據國航框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零零八年六月二十六日、二零一零年九月十日及二零一三年九月二十六日的有關公告。

截至二零一五年十二月三十一日止年度，根據國航框架協議，集團應付予國航集團的金額合共港幣四億一千五百萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣二億三千二百萬元。

在集團任何關連交易中概無存在利益關係的獨立非常務董事已審核上述集團所訂立的持續關連交易，並確認該等交易乃：

- (a) 在集團的一般日常商業運作中訂立；
- (b) 按正常商業條款或更佳條款訂立；及
- (c) 根據有關交易的協議，按公平合理並符合公司股東整體利益的條款訂立。

公司已聘用其核數師，遵照香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號（經修訂）「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」，並參照《實務說明》第740號「關於香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件」，就集團的持續關連交易作出匯報。核數師已根據《上市規則》第14A條發出載有其就集團所披露的持續關連交易的審驗結果的無保留意見函件，當中指出以下各點：

- (a) 其並無發現任何事項，致使其認為此等已披露的持續關連交易未獲公司董事局批准；
- (b) 其並無發現任何事項，致使其認為，如交易涉及由集團提供貨物或服務，此等交易在任何重大方面未有按集團的計價政策計價；
- (c) 其並無發現任何事項，致使其認為此等交易在任何重大方面未有按該等交易的有關協議訂立；及
- (d) 其並無發現任何事項，致使其認為此等已披露的持續關連交易超過有關年度上限。

公司已向聯交所提供核數師函件的副本。

主要顧客及供應商

在本年度內，集團的五大顧客及供應商佔銷售額及採購額分別為百分之七及百分之二十六。集團的最大顧客佔銷售額百分之二，而集團的最大供應商則佔採購額百分之十。

概無任何董事、其任何緊密聯繫人士或任何據董事所知擁有公司已發行股份數目百分之五以上的股東於集團五大供應商中擁有權益。

董事

夏理遜及董立均獲委任為董事，於二零一五年五月二十日舉行的二零一五年股東周年大會結束時生效。邱應樺獲委任為董事，於二零一五年九月七日生​​效。公司其他所有現任董事全年任職，其名單見於第二十八頁至第二十九頁。蘇澤光及董建成於二零一五年五月二十日股東周年大會結束時退任董事。包偉靈辭任董事職務，於二零一五年九月七日生​​效。

公司已收到所有獨立非常務董事根據上市規則第3.13條作出對其獨立性的確認，並認為他們全部確屬獨立人士。

公司已獲聯交所豁免嚴格遵守上市規則第3.10A條的規定，該條文要求發行人所委任的獨立非常務董事必須佔董事局成員至少三分之一。

公司章程第93條規定，所有董事在通過普通決議案獲選後，均須於第三屆股東周年大會上退任。根據上述規定，蔡劍江、樊澄、利蘊蓮及王冬勝今年退任，但因合乎資格，願候選連任。根據第91條規定，自上屆股東周年大會後獲委任為董事的夏理遜、董立均及邱應樺亦告退任，但因合乎資格而願意候選。

每位董事均已與公司簽訂聘書，該聘書構成一份服務合約，為期長達三年，直至該董事根據公司章程第91或93條退任為止，屆時將通過選舉 / 重選按次續約三年。各董事均無與公司訂有不可由僱主於一年內終止而免付賠償金（法定的賠償金除外）的服務合約。

年內發給獨立非常務董事的董事酬金合共港幣二百八十萬元；該等董事並無自集團收取其他薪酬。

董事權益

於二零一五年十二月三十一日，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的股份中持有以下權益：

	持有身份	股數	佔有投票權股份 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部的含義）的股份或相關股份（包括期權）及債權證的權益或淡倉。

在回顧的年度或之前，公司任何董事或任何董事的配偶或其未成年子女，均無獲授權或行使任何權利認購公司股份、認股權證或債券。

除本報告所述外，在本年度內或於年底時，並不存在集團為其中一方並有董事或與董事有關連的實體仍然或曾經直接或間接擁有重大權益的任何重要交易、安排或合約。

董事於競爭性業務的利益

按上市規則第8.10條規定，史樂山、蔡劍江、樊澄、邵世昌及宋志勇披露其於本年度內為國航董事。由於國航經營的若干航點與公司相同，因此直接或間接與公司業務構成競爭或可能構成競爭。

附屬公司的董事

於截至二零一五年十二月三十一日止年度內，或由二零一六年一月一日至本報告的日期止期間，所有任職公司旗下附屬公司董事局的董事名字登載於公司網站 www.cathaypacific.com。

獲准許的彌償

在不抵觸《公司條例》(香港法例第622章)的情況下，根據公司章程每名董事均有權就執行或履行其職務、及 / 或行使其權力、及 / 或與其職責、權力或職務有關或相關的其他事宜而可能承受或產生的所有支出、費用、開支、損失及法律責任，自公司的資產中獲得彌償。在該條例許可的範圍內，公司已就集團旗下公司各董事或須面對任何訴訟而作出抗辯所產生的相關法律責任及支出投保。

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二零一五年十二月三十一日顯示，公司獲通知由大股東及其他人士持有的公司股份權益如下：

好倉	股數	佔有投票權股份 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：於二零一五年十二月三十一日：

- (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) 由於太古集團擁有太古公司股本百分之五十三點二的權益及控制太古公司的股份附有百分之六十二點六投票權，太古及其全資附屬公司香港太古集團被視為共擁有2,949,997,987股本公司股份的權益。

公眾持股量

從公司公開獲得的資料及就董事所知，於本報告的日期，公司已發行股份總數中至少百分之二十五由公眾持有。

核數師

畢馬威會計師事務所循例引退，惟願獲得續聘。公司於即將舉行的股東周年大會上將動議通過續聘畢馬威會計師事務所為公司核數師的決議案。

承董事局命

主席

史樂山

香港，二零一六年三月九日

寧謐舒心

屢獲殊榮的商務客艙
帶你進入舒適放鬆的
旅遊新境界。



- 核准董事局的委任
- 審核董事局成員多元化政策，藉此使董事局成員能在與公司業務相關的技能、經驗及多元化範疇上取得平衡
- 確保有適當的管理層發展及接任計劃
- 制定集團薪酬政策
- 核准年度預算及預測
- 檢討業務營運及財政表現
- 檢討集團風險管理及內部監控制度的有效程度
- 確保公司在會計、內部審核及財務匯報職能方面的資源、員工資歷及經驗，以及員工所接受的培訓課程及預算足夠

董事局已成立董事局安全審核委員會、執行委員會、財務委員會、薪酬委員會及審核委員會，協助履行董事局的職責。薪酬委員會、審核委員會及董事局安全審核委員會均有獨立非常務董事參與。

主席及行政總裁

《企業管治守則》規定主席與行政總裁的角色應有區分，不應由一人兼任，以確保管理董事局的人士與營運業務的行政人員的職責清楚區分。

主席史樂山負責：

- 領導董事局
- 擬定董事局會議議程及考慮其他董事建議納入議程的事項
- 促使所有董事作出有效的貢獻及與其溝通，並使董事彼此建立建設性的關係
- 確保所有董事對董事局會議上的事項獲適當的簡介，並獲得準確、及時而清楚的資料

- 獲取各董事間的共識
- 透過董事局確保公司遵循良好的企業管治常規及程序

行政總裁朱國樑負責實施董事局所制定的政策及策略，確保集團業務的日常管理工作得以順利進行。

年內主席與行政總裁的職責已清楚區分。

董事局的組合

董事局的架構確保其具有出眾的才能，並對各主要範疇的技能和知識取得平衡，使其有效地以團隊方式運作，個別人士或小組不可獨攬決策。

董事局包括主席、其他四名常務董事及十二名非常務董事。各董事的個人資料載於本報告書第二十八頁至第二十九頁，並登載於公司網站。

朱國樑、郭鵬、何杲、馬天偉、邵世昌及史樂山為太古集團的董事及/或僱員。包偉靈為太古集團僱員。施銘倫及施維新為太古股東、董事及僱員。

非常務董事提供獨立顧問意見和判斷，並透過提出建設性的質詢對行政人員進行監督，以及就業務表現及風險事宜進行檢討。董事局的審核委員會及薪酬委員會成員只包括非常務董事。

董事局認為，十二名非常務董事的其中四位為身份及判斷獨立的董事，符合上市規則第3.13條所載的獨立指引。公司接獲所有獨立非常務董事就其按照上市規則第3.13條的獨立性作出確認。

獨立非常務董事：

- 向管理層及董事局成員提出公開而客觀的質詢
- 提出明智的問題，及以具建設性和有力的方式提出質詢
- 提供與集團所營運的業務及市場有關的外來知識，向管理層提出明達的見解及回應

公司已獲聯交所豁免嚴格遵守上市規則第3.10A條的規定，該條文要求發行人所委任的獨立非常務董事必須佔董事局成員至少三分之一。

委任及重選

如物色到個別人士具備合適資格擔任董事，可提呈董事局考慮委任。由董事局委任的董事，須於獲委任後第一次股東周年大會經股東投票選舉，而所有常務董事及非常務董事每隔三年須經股東重選。

獲推薦為新董事者，應具備董事局認為能對董事局的表現帶來正面貢獻的技能和經驗。

有關年內及直至本報告書日期董事局變動的詳細資料，刊載於第三十三頁至第三十四頁的「董事局報告」。

董事局成員多元化政策

董事局設有董事局成員多元化政策，該政策載於公司網站內。

為達致董事局成員多元化的目標，公司的政策是在決定聘用及續聘董事局成員時，考慮多個不同因素，包括性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識、服務任期及公司主要股東的合法權益。

董事責任

各董事於委任時獲發有關集團的資料，包括：

- 董事局的職責及由董事局負責的事項
- 董事委員會的角色及職權
- 集團的企業管治常規及程序
- 管理層獲授予的權力及
- 最新的財務資料

各董事透過參與董事局及其委員會的會議，以及與管理層定期會面，不斷提升其技能、知識及對集團的熟悉程度。公司秘書定期讓董事知悉有關其作為上市公司董事的法律責任及其他職責的最新資料。

董事可透過公司秘書獲得適當的專業培訓及意見。

各董事確保能付出足夠時間及精神關顧集團的事務。所有董事於首次獲委任時，須向董事局申報於其他公司或機構的董事身份或其他利益，有關利益申報定期更新。

有關各董事其他委任的詳情，載述於第二十八頁至第二十九頁的董事資料。

董事局程序

各董事委員會的運作程序與董事局相同。

二零一四年已定下二零一五年各董事局會議的舉行日期，所有日期改動均已在定期會議舉行日期最少十四天前通知各董事。公司備有適當安排，讓董事提出商討事項納入董事局定期會議議程中。

董事局於二零一五年內開會共五次。有關個別董事出席各董事局會議及董事委員會會議的出席情況列述於第四十頁的列表。董事局會議的平均出席率為百分之八十二。年內全體董事均親身或採用電子通訊方式出席董事局會議。

議程連同董事局文件在會議舉行前傳閱，讓各董事有足夠時間作準備。

主席須以身作則，確保董事局以符合公司最佳利益的方式行事，並確保與股東保持有效的溝通，以及向董事局傳達股東的整體意見。

董事局作出決定，須於董事局會議上投票表決，於休會期間則傳閱書面決議。

董事局會議紀錄由公司秘書負責撰寫，該等會議紀錄連同任何有關文件，均向所有董事提供。會議紀錄記下董事局所考慮的事項、所達成的決定及董事所提出的問題或異議。會議紀錄的初稿及最後定稿均發送全體董事，初稿供董事審閱，最後定稿作其紀錄之用。

董事局會議以有助鼓勵董事在會議上公開討論、坦誠辯論及積極參與的形式舉行。

董事局會議的程序通常包括：

- 審閱行政總裁就上次會議以來的業績所作的報告，以及就業務環境的改變及有關改變如何影響預算和較長遠計劃所作的解釋
- 提出新措施及意見
- 提呈文件以支持須獲得董事局核准的決定

- 提供有關法律及合規事宜的最新資料供各董事考慮
- 任何利益申報

集團的行政管理層向董事局提供充分的資料和解釋，使各董事可就提呈董事局的財務及其他資料，作出有根據的評審。若有董事提出問題，均盡快作出全面的回應。

在需要時，獨立非常務董事會私下舉行會議，討論與其本身職責有關的事項。

主席每年最少與非常務董事舉行一次沒有常務董事出席的會議。

	出席次數 / 會議舉行次數				持續專業發展
	董事局	審核委員會	薪酬委員會	二零一五年股東周年大會	培訓類別 (附註)
常務董事					
史樂山 — 主席	5/5			√	a, b
包偉霆 (於二零一五年九月六日辭任)	4/4			√	a, b
朱國樑	5/5			√	a, b
何杲	5/5			√	a, b
馬天偉	5/5			√	a, b
邱應樺 (於二零一五年九月七日獲委任)	1/1			不適用	a
非常務董事					
蔡劍江	1/5			X	a, b
郭鵬	5/5			√	a, b
樊澄	3/5	0/3		X	a, b
邵世昌	5/5			√	a, b
宋志勇	1/5			X	
施銘倫	5/5			√	a, b
施維新	5/5		2/2	√	a, b
趙曉航	4/5			X	a, b
獨立非常務董事					
夏理遜 (於二零一五年五月二十日獲委任)	3/3	2/2		不適用	a
利蘊蓮	5/5	3/3	2/2	√	a, b
蘇澤光 (於二零一五年五月二十日退任)	2/2	1/1		X	a, b
董立均 (於二零一五年五月二十日獲委任)	3/3		1/1	不適用	a
董建成 (於二零一五年五月二十日退任)	1/2		1/1	√	a, b
王冬勝	2/5	1/3		X	a, b
平均出席率	82%	58%	100%	65%	

附註：

- a: 全體董事均接獲培訓資料，包括由公司外聘法律顧問提供與其董事職責有關事宜的資料，並以各種形式不時了解與其董事職責有關的事宜，如出席研討會及會議、閱覽有關財務、商業、經濟、法律、監管及商務的資料。
- b: 正接受由公司外聘法律顧問所提供有關董事職責的培訓。

持續專業發展

上述所有董事已接受上文提述的培訓，並獲發一份由公司註冊處發出的《董事責任指引》及由香港董事學會發出的《董事指引》及《獨立非執行董事指南》。公司向所有董事提供持續專業發展機會，以發展並更新其知識及技能，有關費用由公司負責。

董事及要員的投保安排

公司已就其董事及要員可能面對的法律行動作出適當的投保安排。

利益衝突

若有董事在董事局將予考慮的交易或建議中存在重大利益衝突，涉及的董事須申報利益及放棄投票。有關事項須經董事局會議考慮，經於交易中不存在重大利益的董事投票表決。

董事局權力的轉授

實施董事局所制定的公司業務策略並達成有關目標，以及日常的管理責任，由行政總裁負責。行政總裁的權限，特別對於他們代表公司作出任何承諾前應先向董事局匯報及取得董事局批准的情況，他們已獲得清晰的指引及指示。

董事局根據財務及非財務措施所取得的成績，監控管理層的表現，受監控的主要項目包括：

- 詳細的每月管理賬目，包括損益表、財務狀況表及現金流量表並與預算作對比，以及有關的預測
- 內部及外聘核數師報告
- 客戶、集團其他業務夥伴、業界組織及服務供應商等外界人士的意見

證券交易

公司已採納一套董事及要員進行證券交易的守則（「證券守則」），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》。這些規定載於公司網站。

公司已向每名董事發出一份證券守則，並將每年兩次，分別緊接兩個財政期結束前，連同一份提示一併發出，該提示提醒董事不得在集團發表中期及年度業績前的禁售期內買賣公司證券及衍生工具，並且其所有交易必須按證券守則進行。

根據證券守則的規定，公司董事及高級行政人員須在通知主席並接獲註明日期的確認書後，方可買賣公司證券及衍生工具；而主席若擬買賣公司證券及衍生工具，必須在交易前先通知審核委員會主席並接獲註明日期的確認書。

在作出特定查詢後，公司所有董事確認已遵守證券守則規定的標準。

於二零一五年十二月三十一日，各董事於公司及其相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）的股份中所持權益載於第三十四頁。

董事局安全審核委員會

董事局安全審核委員會負責審核及向董事局匯報有關安全的事宜。年內委員會共開會兩次，成員包括主席(Dr. David King)及公司所有非常務董事及獨立非常務董事。

執行委員會

執行委員會由行政總裁擔任主席，成員包括三名常務董事（何杲、馬天偉及丘應樺），以及五名非常務董事（蔡劍江、郭鵬、樊澄、宋志勇及趙曉航）。委員會按月召開會議，就監察及釐定公司策略方針向董事局負責。

管理委員會

管理委員會按月召開會議，就監察公司日常運作向董事局負責。委員會由行政總裁擔任主席，成員包括三名常務董事（何杲、馬天偉及丘應樺）以及全部九名行政要員（程鼎一、簡柏基、詹善仁、羅世民、羅建昊、盧家培、歐永棠、唐安娜及唐偉邦）。

財務委員會

財務委員會按月召開會議，以檢討公司的財政狀況，並負責制定財務風險管理政策。委員會由行政總裁擔任主席，成員包括兩名常務董事（何杲及馬天偉）、三名非常務董事（樊澄、郭鵬及趙曉航）、一名行政要員（盧家培）、財務服務總經理（韋瀚哲）、庫務部經理（吳素珊）及一名來自財經界的獨立代表。委員會的決定及建議報告須於董事局會議上提呈。

薪酬委員會

有關董事及行政人員的薪酬詳情，列述於財務報表附註25。

薪酬委員會的成員包括三名非常務董事（利蘊蓮、施維新及董立均）。兩名委員會成員為獨立非常務董事，其中由利蘊蓮擔任主席。董立均接替董建成出任薪酬委員會成員，於二零一五年五月二十日舉行的公司二零一五年度股東周年大會結束時生效。其他成員於二零一五年全年任職。

薪酬委員會因應董事局所訂企業方針及目標而檢討及批准管理層的薪酬建議。

薪酬委員會行使董事局的權力，釐定個別常務董事及個別高級管理人員的薪酬待遇（包括薪金、花紅、非金錢利益，及參與任何公積金或其他退休福利計劃的條款），當中會考慮同類公司支付的薪酬、須付出的時間及其職責以及集團內其他職位的僱用條件。

薪酬委員會的職權範圍已參照《企業管治守則》予以檢討，並登載於公司網站。

公司與英國太古集團有限公司（太古集團的母公司）的全資附屬公司香港太古集團訂有一份服務協議。此協議經公司獨立非常務董事詳細研究及批准。根據協議條款，太古集團借調不同級別的僱員（包括常務董事及行政人員）至公司工作，有關僱員須向公司董事局負責並接受董事局的指示行事，但身份仍為太古集團僱員。

為吸引及保留具有合適才幹的人才，太古集團提供具競爭力的薪酬待遇，一般包括薪金、房屋、退休福利、度假旅費及教育津貼，並在服務滿三年後，發放與太古公司集團整體溢利掛鉤的花紅。提供住所，是為方便集團因應業務需要或為配合讓管理人員在太古集團各項業務取得實際經驗的培訓過程而調派僱員在香港或其他地方工作，而以整個集團為發放花紅基準的做法，可讓集團調派員工至盈利能力不同的集團公司工作。花紅的計算方法是參照太古公司整體的溢利釐定，在頗大程度上受公司業績影響。

由於航空業務變化頗大，雖然該等行政人員的薪酬並非完全與公司溢利掛鉤，但卻能令公司維持一個穩定、進取及優質的高級管理班子。此外，由於太古持有公司重大的股本權益，太古亦會確保借調及保留高質素的行政人員於本公司，以維護其最佳利益。

公司亦以相類條件直接僱用多名具有專業知識的董事及高級職員。

薪酬委員會於二零一五年十一月的會議上審核給予常務董事及行政人員的薪酬架構及水平。會上委員會審視了一份由獨立顧問公司Mercer Limited編製的報告，該報告確認，公司常務董事及行政人員的薪酬（於財務報表附註25披露）與同業公司給予同等行政人員的薪酬比較大致相若。

所有董事均沒有參與有關其本身薪酬的討論。

董事局已批准以下的酬金水平：

	2015 港幣	2016 港幣
董事酬金	575,000	575,000
審核委員會主席酬金	260,000	260,000
審核委員會成員酬金	180,000	180,000
薪酬委員會主席酬金	80,000	80,000
薪酬委員會成員酬金	58,000	58,000

問責及核數

財務報告

董事局承認有責任：

- 使公司事務獲得適當的管理，確保財務資訊的完整性
- 按照《香港財務報告準則》及香港《公司條例》編製年度及中期財務報表及其他相關資料，真實和公正地反映集團的事務及有關會計期內的業績和現金流量
- 採用適當的會計政策，並確保貫徹應用該等政策
- 作出審慎而合理的判斷和估計；及
- 確保適當應用持續經營的假設

風險管理及內部監控

董事局承認有責任設立、維持及檢討集團的風險管理及內部監控制度的有效程度。如第四十四頁及第四十五頁所述，此責任主要由審核委員會代董事局履行。

健全的風險管理及內部監控制度，建基於機構的商業道德與文化、職員的質素與能力、董事局的方向，以及管理層的效能。

由於溢利在某程度上是業務成功地承受風險所得的回報，因此風險管理及內部監控制度旨在管理而非消除未能達成業務目標的風險，而且只能就不會有重大的失實陳述或損失作出合理而非絕對的保證。

集團監控架構的主要組成部分如下：

文化：董事局相信良好的管治反映一家機構的文化，這比任何書面程序還要重要。

公司時刻致力以合乎商業道德標準及誠信的方式行事，並由董事局以身作則，為所有僱員樹立良好的榜樣。公司已制定行為守則，並登載於公司的內聯網。

公司致力制定和維持高度的專業及道德標準，這一點可在所有僱員的嚴謹遴選過程及事業發展計劃反映出來。公司作為長期僱主，會在僱員加入集團後，逐漸向僱員灌輸並使其深入了解公司的思維及行事方式。

確立溝通渠道，讓僱員將意見向上傳達，而較高級的職員亦願意聆聽。僱員明白一旦發生意料之外的事故，除了關注事件本身外，亦要留意事件的成因。

公司透過其行為守則，鼓勵僱員（及指示其如何）向有權採取所需行動的人士，匯報監控失效或懷疑監控不當的情況。

風險評估：董事局及管理層各有責任確定及分析達成業務目標的潛在風險，並決定應如何管理及減低該等風險。

管理架構：集團設有明確的組織架構，按所需程度分配有關制定、編寫和實施程序及監控風險的日常職責。僱員明白在此過程中所負的責任。

監控自評程序要求管理層利用詳細的問卷，就財務報告是否可靠、營運是否有效及富效率以及有否遵守有關法規方面，評估風險管理及內部監控工作的充足程度及有效程度，其過程及結果由內部核數師加以檢討，並構成審核委員會就監控工作有效程度所作的年度評估的部分內容。

監控及檢討：監控環境所包含的政策及程序，旨在確保有關管理指示得以執行，以及處理風險的所需行動得以進行。這可能包括批准及查證、檢討、保障資產及職責分權。監控工作可分為營運、財務報告與合規三方面，不過這些工作有時或會重疊。集團公司的監控工作通常包括：

- 分析檢討：例如把實際表現對比預算、預測、前期表現及競爭對手的表現以進行檢討
- 直接職能或工作管理：由負責有關職能或工作的管理人員審閱表現報告
- 資訊處理：為查核交易的授權及其報告（如例外情況報告）的準確性和完整性而進行的監控工作
- 實物監控：確保設備、存貨、證券及其他資產得到保護並定期接受檢查

- 表現指標：分析各組營運及財務數據，研究彼此之間的關係，並在需要時採取補救行動

- 職責分權：劃分不同人員之間的職責，以加強制衡作用和盡量減少出錯及濫權的風險

公司已制定有效的程序及制度，確保在員工能夠履行職責的形式及時間內，識別、紀錄及匯報有關營運、財務及合規方面的資料。

內部審核：內部審核部就主要風險範疇定期進行檢討，並監控集團會計、財務及營運程序的合規程度。內部審核部的職責詳述於第四十六頁。

審核委員會

審核委員會的成員包括四名非常務董事（利蘊蓮、樊澄、夏理遜及王冬勝），負責協助董事局履行企業管治及財務報告職務。委員會其中三名成員為獨立非常務董事，其中利蘊蓮擔任委員會主席。利蘊蓮接替蘇澤光擔任審核委員會主席及夏理遜獲委任為審核委員會成員，於二零一五年五月二十日舉行的公司二零一五年度股東周年大會結束時生效。其他所有成員於二零一五年全年任職。

審核委員會的職權範圍遵照香港會計師公會的指引訂定，並符合《企業管治守則》的規定。有關職權範圍載於公司網站。

審核委員會於二零一五年間共開會三次。財務董事、集團內部審核經理及外聘核數師恆常出席審核委員會的會議。審核委員會每年與外聘核數師舉行至少兩次會議，而管理層不會列席會議。每次會議均省覽外聘核數師及內部審核部的書面報告。

委員會於二零一五年間的工作，包括檢討下列事宜：

- 有關集團業績表現的正式公告（包括二零一四年報告書及二零一五年中期報告及公告）的完整性、準確性及整全性，並建議董事局通過
- 集團對監管及法定規則的遵守
- 集團的風險管理及內部監控制度
- 集團的風險管理程序
- 通過二零一六年度內部審核計劃，及檢討二零一五年度計劃進度
- 內部審核部的定期報告，及解決當中所識別任何事項的進展
- 重大的會計及審核事項
- 公司對於關連交易的政策及該等交易的性質
- 與外聘核數師的關係，詳情載述於第四十六頁
- 公司對《企業管治守則》的遵守

委員會已在二零一六年審核二零一五年度的財務報表，並向董事局建議通過。

評估風險管理及內部監控制度的有效程度

審核委員會代表董事局每年就集團對處理風險與財務會計及報告的風險管理及內部監控制度是否持續有效、營運是否有效及富效率、有否遵守有關法規和風險管理職能等方面進行檢討。

評估工作會考慮：

- 管理層持續監察風險以及風險管理及內部監控制度的工作範疇及質素、內部審核部的工作及有效程度，以及財務董事所提供的保證
- 自上次檢討後，重大風險的性質及嚴重程度的轉變，以及集團應付其業務及外在環境轉變的能力
- 監控結果獲得傳達的程度及頻密度，以便委員會就集團的監控狀況及風險管理的有效程度進行累積評估
- 期內任何時候發現的重大監控失誤或監控弱項次數，及因此導致未能預見的後果或緊急情況的嚴重程度，而這些後果或情況對公司的財務表現或狀況已經產生、或已產生或將會產生重大的影響
- 公司有關財務報告及合規程序的有效程度
- 管理層識別的風險範圍
- 內部審核部匯報的重大風險
- 內部審核部及外聘核數師建議的工作計劃
- 由內部及外聘核數師報告所引出的重大事項
- 管理層的監控自評工作結果

根據上述檢討的結果，董事局確定而管理層亦已向董事局確定集團的風險管理及內部監控制度為有效及足夠，且全年及直至本報告書日期止，均有遵守《企業管治守則》的風險管理及內部監控條文。

開支控制委員會

開支控制委員會按月召開會議，以評估及審批資本開支。委員會由一名常務董事（何果）擔任主席，成員包括其他一名常務董事（馬天偉）及兩名行政要員（盧家培及歐永棠）。

公司秘書

公司秘書是公司的僱員，由董事局委任。公司秘書負責安排董事局的程序，促進董事局成員之間及與股東和與管理層之間的溝通。公司秘書承諾每年接受至少十五小時相關的專業培訓，以更新其技能及知識。

內部審核部

內部審核部負責協助審核委員會對集團的風險管理及內部監控制度是否足夠及其有效程度進行分析及獨立評估。審核計劃乃以風險評估方法制定並每年經審核委員會商討及議定。除議定的年度工作外，該部門亦按需要進行其他特發的審核工作。集團內部審核經理可直接聯絡審核委員會。審核報告須送交常務總裁、財務董事、外聘核數師及被審核部門的相關管理層。主要審核結果及為解決嚴重內部監控缺失提出建議的摘要須每季呈報董事局，並由審核委員會審閱。為評估集團的風險管理及內部監控制度是否足夠及其有效程度，董事局及審核委員會積極監察內部審核部呈交的調查結果的數目和嚴重性，以及有關部門所採取的糾正行動。

該部門須與審核委員會檢討及議定年度內部審核工作計劃和資源運用。

有關處理及發放可影響股價的公司資料的詳細監控指引現已制定，供公司所有僱員索閱。

有關識別、監控及報告重大風險（包括業務、安全、法律、財務、環境及商譽風險）的制度及程序已經制定。董事局在各委員會及高級管理人員的協助下監控該等風險程度。

外聘核數師

審核委員會是與外聘核數師（「核數師」）獨立於管理層的接觸點。核數師可直接與審核委員會主席聯絡，審核委員會主席定期與核數師會面，而管理層不會列席。

審核委員會有關核數師的職責包括：

- 向董事局建議委任核數師，以供股東通過
- 通過核數師的聘用條件
- 審視就中期及年度財務報表向核數師發出的聲明函件
- 審閱核數師的報告及其他特設文件
- 每年評定核數師的質素及效能
- 評估核數師的獨立性和客觀性，包括監察所提供的非核數服務，以確保其獨立性和客觀性不受損害及不會被視為受損害
- 通過核數及非核數費用

核數師獨立性

核數師的獨立性對審核委員會、董事局及股東非常重要。核數師每年致函審核委員會委員，確認其符合香港會計師公會《專業會計師道德守則》第290章對獨立會計師的釋義，且其並不知悉任何足以被合理地視為會影響其獨立性的事宜。審核委員會在一次審核委員會會議上逐一審視及討論該等函件（並考慮到就核數及非核數工作支付核數師的酬金以及非核數工作的性質），以評估核數師的獨立性。

提供非核數服務

在決定核數師應否提供非核數服務之時，會考慮以下的主要原則：

- 核數師不應審核所屬公司的工作
- 核數師不應作出管理決定
- 核數師的獨立性不應受到損害
- 服務質素

此外，不論所涉及的數額多少，任何有可能被視為與核數師的職責相抵觸的工作，必須先向審核委員會提呈並取得批准，方可進行。

二零一五年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣二千三百萬元，包括港幣一千四百萬元的審核服務費用、港幣八百萬元的稅務顧問服務費用及港幣一百萬元的其他專業服務費用。

內幕消息

有關處理及發佈內幕消息的程序及內部監控，公司：

- 須根據《證券及期貨條例》及《上市規則》在合理可行的情況下披露內幕消息

- 嚴格遵循證券及期貨事務監察委員會刊發的《內幕消息披露指引》處理事務
- 在其《企業行為守則》內納入嚴格禁止在未經許可下使用機密資料或內幕消息的規定
- 透過公司的內部報告程序並經管理高層考慮有關的結果，確保適當處理及發佈內幕消息

航空安全審核委員會

航空安全審核委員會按月召開會議，檢討公司的營運風險程度。委員會須審核艙務安全審核委員會、停機坪營運安全委員會及強制性工程事故報告會議的工作。委員會由集團安全及保安總經理擔任主席，成員包括各營運部門的董事及高級管理人員以及從事地勤服務的香港機場地勤服務和從事飛機維修的港機的高級管理人員。

股東

與股東及投資者溝通

董事局及高級管理人員確認其有責任代表所有股東的利益，並盡量提高股東的回報。與股東溝通及向股東負責是公司優先處理的事務。

與股東溝通的渠道包括：

- 財務董事可於中期及年度業績公佈後兩個月內及年內其他若干時間，與主要股東、投資者及分析員會面。此外，財務董事於年內定期出席與香港分析員及投資者的會面、分析員簡報會、投資者集體簡報會、海外路演及投資者會議

- 透過公司網站，包括電子版本財務報告、中期及年度業績公佈期間提供有關業績分析的網上錄音廣播、於投資者會議提供投影片，以及有關集團業務的最新消息、公告及一般資訊
- 透過公佈中期及年度報告
- 透過下述股東周年大會

股東可以郵寄方式或電郵至 ir@cathaypacific.com，將其查詢或疑問傳達予董事局。有關的聯絡資料載於本年度報告書的「公司及股東資料」。

股東周年大會

股東周年大會是一個讓股東參與的重要討論平台。最近期的股東周年大會於二零一五年五月二十日舉行。會議公開讓所有股東及傳媒參與。出席大會的董事詳列於第四十頁的列表。

於股東周年大會上，每項事宜均以決議案個別提出，以投票方式進行表決。大會於投票表決前解釋有關進行投票表決的詳細程序。會議議程為：

- 省覽董事局報告及截至二零一四年十二月三十一日止年度經審核財務報表
- 重選董事
- 續聘核數師及授權董事局釐定其酬金

- 給予董事局一般性授權在場內回購股份
- 給予董事局一般性授權配發及發行不超過決議案通過當日已發行股份數目百分之二十的股份，但可全數收取現金配發的股份總數不得超過決議案通過當日已發行股份數目的百分之五

會議紀錄連同投票結果載於公司網站。

股東參與

根據公司章程第95條，倘有股東擬推薦在行將退任董事以外的其他人士在股東大會上參選董事，該股東應於該會議的通告寄發之日起（包括當天）七天內，將提名通知書送達公司的註冊辦事處。提名候選人於股東大會上參選董事的程序，載於公司網站的「企業管治」網頁內。

倘股東就其他事項擬把有關決議案提呈股東大會審議，須遵照公司網站的「企業管治」網頁開列的要求及程序進行。

股東所持股權若不少於全體股東投票權總數的百分之五，有權要求董事局召開股東大會。有關要求必須註明會議的目的，並送達公司的註冊辦事處。詳細的要求及程序列於公司網站的「企業管治」網頁內。

其他股東資料

與股東有關的二零一六年主要日期載於本報告書第一百零八頁。

年內公司章程並無作出任何修訂。

獨立核數師報告



致國泰航空有限公司股東
(於香港註冊成立的有限公司)

綜合財務報表審計報告

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核列載於第五十四頁至第一百零一頁國泰航空有限公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)的綜合財務報表,此綜合財務報表包括於二零一五年十二月三十一日的綜合財務狀況表與截至該日止年度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,以及綜合財務報表附註,包括主要會計政策概要。

我們認為,該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而公允地反映貴集團於二零一五年十二月三十一日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量,並已遵照香港《公司條例》妥為編製。

意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港核數準則》進行審核。在這些準則下,我們的責任會在審核綜合財務報表之核數師的責任中詳述。根據香港會計師公會之國際職業會計師道德守則(簡稱「守則」),我們獨立於貴集團,並已遵循守則履行其他道德責任。我們相信,我們所獲得的審核憑證是充足和適當地為我們的審核意見提供基礎。

關鍵審核事項

根據我們的專業判斷,關鍵審核事項為我們審核本期綜合財務報表中最重要的事項。我們在審核綜合財務報表和就此形成意見時處理此等事項,而不會就此等事項單獨發表意見。

收益確認

參閱綜合財務報表附註1及第一百零一頁的會計政策。

關鍵審核事項	在審核中的處理方法
<p>客運及貨運的銷售於提供相關運輸服務時確認為收益。於報告期末尚未提供相關運輸服務的客貨運銷售價值，皆於綜合財務狀況表作為未獲運輸收益記賬。</p> <p>貴集團的「亞洲萬里通」常客獎勵計劃，其獎勵的公允值亦作遞延處理，並計入未獲運輸收益中。當會員乘搭貴集團航班而累積「亞洲萬里通」里數，或當貴集團向參與計劃的夥伴出售「亞洲萬里通」里數，便會產生此遞延收益。當會員以「亞洲萬里通」里數進行兌換並獲提供有關貨物或服務時，遞延收益會確認為收入。</p> <p>貴集團備有先進的資訊科技系統，供追蹤每項客貨運銷售的服務提供點，以及追蹤發出「亞洲萬里通」里數及其後兌換及使用里數的情況。貴集團亦估算該計劃會員賺取的「亞洲萬里通」里數初始確認為遞延收益的單位公允值。</p> <p>我們把收益確認列為關鍵審核事項，因為收益是貴集團的關鍵績效指標之一，而當中涉及複雜的資訊科技系統及公允值估算，兩者皆會因收益記入錯誤的會計期或遭到操控而產生固有風險。</p>	<p>我們的審核程序旨在檢視確認為收益的金額的準確性。該等程序包括測試對貴集團收益確認系統的監控，以及對集團客貨運收益及未獲運輸收益進行實質性分析程序。</p> <p>我們仔細審查了所有與收益有關的手工記賬，並檢查了重大或符合其他特定風險條件的分錄的相關文檔記錄。</p> <p>我們參照第三方銷售「亞洲萬里通」里數的價格及航班兌換價值，評估了貴集團就「亞洲萬里通」里數所估算之單位公允值的合理性。我們藉由與管理層討論替代方法檢視相關估算，並評估管理層意見是否有偏頗的跡象。</p>

對沖會計處理

參閱綜合財務報表附註11、13、16、19和29及第一百頁的會計政策。

關鍵審核事項	在審核中的處理方法
<p>貴集團簽訂衍生金融工具合約，以管理在日常業務運作中產生的燃油價格風險、外匯風險及息率風險。於二零一五年十二月三十一日，該等合約產生港幣二十七億七千八百萬元的衍生財務資產及港幣二百一十八億七千一百萬元的衍生財務負債。這些安排大部分根據《香港財務報告準則》進行對沖會計處理。</p> <p>我們把對沖會計處理（包括對沖工具估值）列為關鍵審核事項，因為根據《香港財務報告準則》進行對沖會計屬複雜的範疇。貴集團已訂立大量對沖合約，因此必需備有精密的系統以記錄及追蹤每份合約，並於每個財務報告日計算相關估值。對沖工具的估值及對沖有效性的評估既複雜，且涉及重大的管理層判斷，容易因為固有風險而出錯。</p>	<p>我們的審核團隊包括金融工具估值專家。我們的審核程序包括測試管理層對衍生金融工具及相關對沖會計處理的監控，及以抽樣方式進行實質性程序。</p> <p>我們檢查了管理層的對沖文件及合約，以評估相關的會計處理是否符合《香港財務報告準則》。</p> <p>我們重新計算衍生金融工具的年終估值及對沖的有效性。</p> <p>對於在報告日持有的衍生金融工具，我們還要求訂約方提供書面函證。</p>

稅項、訴訟及索償撥備

參閱綜合財務報表附註4、19和28及第一百零一頁的會計政策。

關鍵審核事項	在審核中的處理方法
<p>貴集團與若干稅務機關存在糾紛，於報告日面對若干法域的反壟斷訴訟。</p> <p>於二零一五年十二月三十一日就稅項、訴訟及索償作出的撥備共港幣十三億三千八百萬元，為管理層對解決該等事宜所需支付金額的最佳估算，已計入綜合財務報表附註19歸類為流動負債的其他應付款項結餘中。</p> <p>我們把稅項、訴訟及索償撥備列為關鍵審核事項，因為在估算該等撥備涉及管理層的重大判斷，當中可能存在意見偏頗的情況。</p>	<p>我們的審核團隊包括香港及有關海外法域的稅務專家，他們藉由與管理層討論，以了解每項重大稅務糾紛，他們並審核貴集團與相關稅務機關之間的通訊以了解相關風險，從而評估貴集團就每一重大稅務糾紛所作的撥備是否足夠。</p> <p>我們檢視管理層就可能影響其對所需撥備的估算而作出的假設及關鍵判斷。有關法域的稅務機關以往所作的判決及第三方顧問提出的相關意見亦在考慮之列。</p> <p>我們與貴集團的內部法律顧問討論重大訴訟及索償的狀況及潛在風險，並從貴集團外聘法律顧問取得有關訴訟及索償進展的函件，獲得他們對每項訴訟或索償的可能結果及潛在風險額的意見。</p> <p>我們利用上述收集所得的資料及憑證檢視管理層的估算，以評估管理層的意見是否有偏頗的跡象。</p>

飛機及有關設備賬面值

參閱綜合財務報表附註8及第九十九頁的會計政策。

關鍵審核事項	在審核中的處理方法
<p>於二零一五年十二月三十一日，貴集團的飛機及有關設備賬面值為港幣八百九十二億九千九百萬元，而截至二零一五年十二月三十一日止年度的相關折舊開支則為港幣七十五億六千五百萬元。</p> <p>貴集團每年檢討飛機及有關設備的折舊率及賬面值，考慮因素包括機隊組合變動、目前及預測市值及影響資產可用年期的技術性因素，因此可能對本年度的減值開支或折舊及攤銷開支構成重大影響。</p> <p>我們把飛機及有關設備賬面值列為關鍵審核事項，因為其在綜合財務報表具重要性，亦因在應用貴集團的會計政策時，管理層需要針對上述因素出現變動的性質、時間及可能性作出重大判斷，有關判斷可能影響貴集團的飛機及有關設備賬面值以及在本年度及未來年度的折舊及攤銷開支。</p>	<p>我們的審核程序旨在檢視貴集團折舊政策的應用，當中參照飛機及有關設備的預期可用期及估計剩餘價值，以及管理層對未來機隊組合的計劃，包括未來購置飛機及安排飛機退役。</p> <p>我們利用第三方專家刊發的估值報告、我們對航空業的認識、其他可資比較的航空公司的政策以及貴集團過往的經驗及未來的營運計劃，來評估管理層的主張及估算的合理性。</p> <p>我們與財務管理團隊討論了飛機及有關設備可能出現減值的跡象。倘確定該等跡象出現，便會評估管理層是否已根據《香港財務報告準則》的要求進行減值測試。</p> <p>我們還對比管理層本年度及過往作出的估算及計劃，並考慮航空業的近期發展及未來營運計劃，檢視管理層所作的假設及重大判斷。</p>

飛機維修撥備

參閱綜合財務報表附註13及第九十九頁的會計政策。

關鍵審核事項	在審核中的處理方法
<p>於二零一五年十二月三十一日，貴集團以營業租賃向外租用五十五架飛機。根據營業租賃協議的條款，貴集團承諾按與出租人訂立租賃時協定的狀況交還飛機。</p> <p>管理層於每個報告期完結時估算維修成本及與歸還具有有限使用期部件有關的成本，並在租賃期內累計該等成本。計算該等成本時，涉及多項可變因素及假設，包括飛機的預計使用情況、預期維修成本及具有有限使用期部件的預計使用期。</p> <p>於二零一五年十二月三十一日，貴集團就飛機維修成本作出的維修撥備合共港幣十五億六千一百萬元，已計入綜合財務狀況表的其他長期應付款項及貿易及其他應付款項內。</p> <p>由於飛機維修撥備具其內在複雜性，管理層在量化該等撥備金額時，須運用主觀判斷評估各項可變因素及假設，因此我們把飛機維修撥備列為關鍵審核事項。</p>	<p>我們的審核程序包括測試管理層對營業租賃飛機維修撥備的監控設計及實施，以及對撥備模式進行實質性程序。</p> <p>我們評估了管理層在估算撥備時採用的方法及主要假設。我們通過重新計算、審閱營業租賃條款，及將假設與合約條款、出租人的資料及貴集團過往的維修成本作比較，來評估撥備模式的完整性及運算的準確度。</p> <p>我們與負責飛機工程的工程部門管理人員討論飛機的使用模式及具有有限使用期部件的預計可用年期，並審視有關撥備與工程部門對飛機狀態所作的評估是否一致。</p> <p>我們還將過往管理層的假設與實際情況及本年假設作對比，來檢視管理層所作的假設。</p>

綜合財務報表以外的其他資料及我們就此發出的核數師報告

董事須對其他資料承擔責任。其他資料包括年報中所包含的資料，但不包括綜合財務報表及我們就此發出的核數師報告。

我們對綜合財務報表作出的意見並未考慮其他資料。我們不對其他資料發表任何形式的核證結論。

就審計綜合財務報表而言，我們的責任是閱讀其他資料，從而考慮其他資料是否與綜合財務報表或我們在審核過程中獲悉的資料存在重大不符，或似乎存在重大錯誤陳述。倘若我們基於已完成的工作認為其他資料出現重大錯誤陳述，我們須報告此一事實。我們就此並無須報告事項。

董事就綜合財務報表須承擔的責任

貴公司董事須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》編製及真實而公允地列報該等綜合財務報表，並負責董事認為編製綜合財務報表所必需的有關內部監控，以確保有關綜合財務報表不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

在編製綜合財務報表時，董事須負責評估貴集團持續經營的能力，並披露與持續經營有關的事項（如適用）。除非董事有意將貴集團清盤，或停止營運，或除此之外並無其他實際可行的辦法，否則董事須採用以持續經營為基礎的會計法。

董事須負責監督貴集團的財務報告流程。

核數師就綜合財務報表須承擔的責任

我們的目標是合理確定整體而言此等綜合財務報表是否存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述，並發出包含審核意見的核數師報告。合理確定屬高層次的核證，但不能擔保根據《香港核數準則》進行的審核工作總能發現所有存在的重大錯誤陳述。重大錯誤陳述可源於欺詐或錯誤，倘個別或整體在合理預期情況下可影響使用者根據綜合財務報表作出的經濟決定時，被視為重大錯誤陳述。

我們根據《香港核數準則》進行審核的工作之一，是運用專業判斷，在整個審核過程中抱持職業懷疑態度。我們也：

- 識別及評估綜合財務報表由於欺詐或錯誤而導致的重大錯報風險，因應這些風險設計及執行審核程序，獲得充足及適當的審核憑證為我們的意見提供基礎。由於欺詐涉及合謀串通、偽造、故意遺漏、誤導性陳述或凌駕內部控制，因此未能發現由此造成的重大錯報風險比未能發現由於錯誤而導致的重大錯報風險更高。
- 了解與審核有關的內部控制，以設計恰當的審核程序，但並非旨在對貴集團的內部控制的有效性發表意見。
- 評估所用會計政策是否恰當，以及董事所作出的會計估算和相關披露是否合理。
- 總結董事採用以持續經營為基礎的會計法是否恰當，並根據已獲取的審核憑證，總結是否有對貴集團持續經營的能力構成重大疑問的事件或情況等重大不確定因素。倘若我們總結認為有重大不確定因素，我們需要在核數師報告中提請注意綜合財務報表內的相關資料披露，或如果相關披露不足，則修訂我們的意見。我們的結論是基於截至核數師報告日期所獲得的審核憑證。然而，未來事件或情況可能導致貴集團不再具有持續經營的能力。
- 評估綜合財務報表（包括資料披露）的整體列報、架構和內容，以及綜合財務報表是否已公允地反映及列報相關交易及事項。
- 就貴集團內各實體或業務活動的財務資料獲得充足的審核憑證，以就綜合財務報表發表意見。我們須負責指導、監督和執行貴集團的審核工作。我們須為我們的審核意見承擔全部責任。

我們就審核工作的計劃範圍和時間、在審核過程中的主要發現（包括內部控制的重大缺失）及其他事項與管治層進行溝通。

我們亦向管治層作出聲明，確認我們已遵守有關獨立性的道德要求，並就所有被合理認為可能影響核數師獨立性的關係和其他事宜以及相關保障措施（如適用），與管治層進行溝通。

我們通過與管治層溝通，確定哪些是本期綜合財務報表審核工作的最重要事項，即關鍵審核事項。除非法律或法規不容許公開披露此等事項或在極罕有的情況下，我們認為披露此等事項可合理預期的不良後果將超過公眾知悉此等事項的利益而不應在報告中予以披露，否則我們會在核數師報告中描述此等事項。

負責此審核項目與簽發獨立核數師報告的項目合夥人為戴力行(Nicholas James Debnam)。

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	2015 美元百萬元	2014 美元百萬元
收益					
客運服務		73,047	75,734	9,365	9,709
貨運服務		23,122	25,400	2,964	3,256
航空飲食、收回款項及其他服務		6,173	4,857	792	623
收益總額		102,342	105,991	13,121	13,588
開支					
員工		(18,990)	(18,101)	(2,435)	(2,321)
機上服務及乘客開支		(4,713)	(4,438)	(604)	(569)
著陸、停泊及航線開支		(14,675)	(14,196)	(1,882)	(1,820)
燃油(包括對沖虧損)		(32,968)	(40,299)	(4,227)	(5,167)
飛機維修		(7,504)	(7,077)	(962)	(907)
飛機折舊及營業租賃		(10,883)	(10,411)	(1,395)	(1,335)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(2,310)	(2,116)	(296)	(271)
佣金		(798)	(799)	(102)	(102)
其他		(2,837)	(4,119)	(364)	(528)
營業開支		(95,678)	(101,556)	(12,267)	(13,020)
營業溢利	2	6,664	4,435	854	568
財務支出		(1,380)	(1,460)	(177)	(187)
財務收入		216	302	28	39
財務支出淨額	3	(1,164)	(1,158)	(149)	(148)
應佔聯屬公司溢利	10	1,965	772	252	99
除稅前溢利		7,465	4,049	957	519
稅項	4	(1,157)	(599)	(148)	(77)
本年度溢利		6,308	3,450	809	442
非控股權益		(308)	(300)	(40)	(38)
國泰航空股東應佔溢利		6,000	3,150	769	404
本年度溢利		6,308	3,450	809	442
其他全面收益					
不會重新歸類至損益的項目：					
界定福利計劃		(210)	(316)	(27)	(40)
其後可能重新歸類至損益的項目：					
現金流量對沖		(5,417)	(12,468)	(695)	(1,598)
可供出售財務資產的價值重估		(321)	67	(41)	9
應佔聯屬公司其他全面收益		(741)	(52)	(95)	(7)
海外業務換算產生的滙兌差額		(1,060)	(527)	(136)	(68)
本年度除稅後其他全面收益	5	(7,749)	(13,296)	(994)	(1,704)
本年度全面收益總額		(1,441)	(9,846)	(185)	(1,262)
應佔全面收益總額					
國泰航空股東		(1,749)	(10,144)	(224)	(1,300)
非控股權益		308	298	39	38
		(1,441)	(9,846)	(185)	(1,262)
每股盈利(基本及攤薄)	6	152.5 仙	80.1 仙	19.6 仙	10.3 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。

第五十八頁至第九十七頁的附註及第九十八頁至第一百零一頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

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	2015 美元百萬元	2014 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
物業、廠房及設備	8	100,552	98,471	12,891	12,624
無形資產	9	10,606	10,318	1,360	1,323
於聯屬公司的投資	10	22,878	22,918	2,933	2,938
其他長期應收款項及投資	11	5,069	6,372	650	817
遞延稅項資產	15	497	428	64	55
		139,602	138,507	17,898	17,757
長期負債		(49,867)	(55,814)	(6,393)	(7,156)
相關已抵押存款		-	499	-	64
長期負債淨額	12	(49,867)	(55,315)	(6,393)	(7,092)
其他長期應付款項	13	(15,838)	(10,439)	(2,031)	(1,338)
遞延稅項負債	15	(9,278)	(9,691)	(1,190)	(1,242)
		(74,983)	(75,445)	(9,614)	(9,672)
非流動資產淨值		64,619	63,062	8,284	8,085
流動資產及負債					
存貨		1,366	1,589	175	204
貿易、其他應收款項及其他資產	16	9,715	10,591	1,246	1,358
待出售資產	17	1,497	189	192	24
流動資金	18	20,647	21,098	2,647	2,705
		33,225	33,467	4,260	4,291
長期負債的流動部分		(13,782)	(10,002)	(1,767)	(1,282)
相關已抵押存款		544	221	70	28
長期負債的流動部分淨額	12	(13,238)	(9,781)	(1,697)	(1,254)
貿易及其他應付款項	19	(23,025)	(22,458)	(2,952)	(2,879)
未獲運輸收益		(13,012)	(12,238)	(1,668)	(1,569)
稅項		(502)	(199)	(65)	(26)
		(49,777)	(44,676)	(6,382)	(5,728)
流動負債淨額		(16,552)	(11,209)	(2,122)	(1,437)
資產總值減流動負債		123,050	127,298	15,776	16,320
資產淨值					
資本及儲備					
股本及其他法定資本儲備	20	17,106	17,106	2,193	2,193
其他儲備	21	30,821	34,616	3,951	4,438
國泰航空股東應佔資金		47,927	51,722	6,144	6,631
非控股權益		140	131	18	17
股東權益總額		48,067	51,853	6,162	6,648

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。

第五十八頁至第九十七頁的附註及第九十八頁至第一百零一頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

董事

史樂山

香港，二零一六年三月九日

董事

利蘊蓮

綜合現金流量表

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	2015 美元百萬元	2014 美元百萬元
營業業務					
業務帶來的現金	22	17,137	12,274	2,197	1,574
已收利息		152	198	20	25
已付利息淨額		(825)	(792)	(106)	(101)
已付稅項		(469)	(1,395)	(60)	(179)
來自營業業務的現金流入淨額		15,995	10,285	2,051	1,319
投資業務					
除現金及視同庫存現金外的流動資金(增加)/減少淨額		(2,521)	4,540	(323)	582
報銷/出售物業、廠房及設備所得款項		515	1,864	66	239
出售待出售資產所得款項		192	97	24	12
出售一家附屬公司	23	83	-	11	-
其他長期應收款項及投資減少/(增加)淨額		54	(52)	7	(6)
物業、廠房及設備及無形資產支出		(13,179)	(14,818)	(1,690)	(1,900)
已收聯屬公司股息		280	221	36	28
購入一家聯屬公司股份		-	(1,240)	-	(159)
予聯屬公司借款		(77)	(1,377)	(10)	(176)
投資業務的現金流出淨額		(14,653)	(10,765)	(1,879)	(1,380)
融資業務					
新融資		8,268	10,006	1,060	1,283
融資安排的現金利益淨額		-	1,195	-	153
償還借款及籌資租賃責任		(10,050)	(11,309)	(1,289)	(1,450)
存放抵押存款		(44)	(42)	(6)	(5)
已派股息 - 國泰航空股東		(2,046)	(1,022)	(262)	(131)
- 非控股權益		(283)	(292)	(36)	(38)
融資業務的現金流出淨額		(4,155)	(1,464)	(533)	(188)
現金及視同庫存現金減少		(2,813)	(1,944)	(361)	(249)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		10,211	12,359	1,309	1,584
滙兌差額的影響		(191)	(204)	(24)	(26)
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	24	7,207	10,211	924	1,309

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。

第五十八頁至第九十七頁的附註及第九十八頁至第一百零一頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零一五年十二月三十一日止年度

	國泰航空股東應佔部分									
	股本 港幣百萬元	股份溢價 港幣百萬元	資本贖回 儲備 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	投資重估 儲備 港幣百萬元	現金流量 對沖儲備 港幣百萬元	資本儲備及 其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元	非控股 權益 港幣百萬元	股東權益 總額 港幣百萬元
二零一五年一月一日的結餘	17,106	-	-	42,156	1,051	(10,128)	1,537	51,722	131	51,853
本年度溢利	-	-	-	6,000	-	-	-	6,000	308	6,308
其他全面收益	-	-	-	(210)	(321)	(5,417)	(1,801)	(7,749)	-	(7,749)
本年度全面收益總額	-	-	-	5,790	(321)	(5,417)	(1,801)	(1,749)	308	(1,441)
二零一四年第二次中期股息	-	-	-	(1,023)	-	-	-	(1,023)	-	(1,023)
二零一五年第一次中期股息	-	-	-	(1,023)	-	-	-	(1,023)	-	(1,023)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(283)	(283)
出售一家附屬公司(附註23)	-	-	-	-	-	-	-	-	(16)	(16)
	-	-	-	3,744	(321)	(5,417)	(1,801)	(3,795)	9	(3,786)
二零一五年十二月三十一日 的結餘	17,106	-	-	45,900	730	(15,545)	(264)	47,927	140	48,067
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
該年度溢利	-	-	-	3,150	-	-	-	3,150	300	3,450
其他全面收益	-	-	-	(314)	67	(12,468)	(579)	(13,294)	(2)	(13,296)
該年度全面收益總額	-	-	-	2,836	67	(12,468)	(579)	(10,144)	298	(9,846)
二零一三年第二次中期股息	-	-	-	(629)	-	-	-	(629)	-	(629)
二零一四年第一次中期股息	-	-	-	(393)	-	-	-	(393)	-	(393)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(292)	(292)
調撥(附註20)	16,319	(16,295)	(24)	-	-	-	-	-	-	-
	16,319	(16,295)	(24)	1,814	67	(12,468)	(579)	(11,166)	6	(11,160)
二零一四年十二月三十一日 的結餘	17,106	-	-	42,156	1,051	(10,128)	1,537	51,722	131	51,853

第五十八頁至第九十七頁的附註及第九十八頁至第一百零一頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

財務報表附註 | 損益及其他全面收益表

1. 分部資料

(a) 分部業績

	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
溢利或虧損								
銷售予外界客戶	101,199	104,869	1,143	1,122			102,342	105,991
分部之間的銷售	8	8	3,478	3,111			3,486	3,119
分部收益	101,207	104,877	4,621	4,233			105,828	109,110
分部業績	6,402	4,422	262	13			6,664	4,435
財務支出淨額	(1,040)	(1,148)	(124)	(10)			(1,164)	(1,158)
	5,362	3,274	138	3			5,500	3,277
應佔聯屬公司溢利					1,965	772	1,965	772
除稅前溢利							7,465	4,049
稅項	(1,037)	(600)	(120)	1			(1,157)	(599)
本年度溢利							6,308	3,450
其他分部資料								
折舊及攤銷	8,408	7,919	451	420			8,859	8,339
購買物業、廠房及設備 及無形資產	11,888	14,348	1,291	470			13,179	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。

1. 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
	102,342	105,991

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、波羅的海諸國及土耳其。北美包括美國、加拿大及拉丁美洲。

按地域分部所作的資產淨值分析如下：

賺取收益的主要資產為於香港註冊並運用於集團整個環球航線網絡的機隊。管理層認為並無適合的基礎將該等資產及有關負債撥入各地域分部。因此，分部資產、分部負債及其他分部資料不予披露。

2. 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)

3. 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)
	439	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)
	1,019	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)
	(169)	(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
	314	295
	1,164	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）。

4. 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（附註15）	727	221
	1,157	599

4. 稅項 (續)

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（見財務報表附註28(d)）。

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財務報表附註15。

5. 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（附註15）	33	40
現金流量對沖		
– 於年內確認	(13,780)	(14,385)
– 轉撥至損益（附註21）	7,473	427
– 已確認遞延稅項（附註15）	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)

6. 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）。

7. 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

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。

財務報表附註 | 財務狀況表

8. 物業、廠房及設備

	飛機及有關設備		其他設備		樓宇		總額 港幣百萬元
	擁有 港幣百萬元	租賃 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	租賃 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	興建中 港幣百萬元	
集團							
成本							
二零一五年一月一日的結餘	88,290	51,897	4,082	478	11,747	460	156,954
滙兌差額	(1)	-	-	-	-	-	(1)
增購	10,489	-	527	-	407	996	12,419
出售	(5,126)	-	(250)	-	-	-	(5,376)
出售一家附屬公司	-	-	(36)	-	-	-	(36)
重新歸類為待出售資產	(6,374)	-	(198)	-	(31)	-	(6,603)
調撥	5,899	(5,899)	-	-	-	-	-
二零一五年十二月三十一日的結餘	93,177	45,998	4,125	478	12,123	1,456	157,357
二零一四年一月一日的結餘	80,124	58,056	3,852	478	11,431	298	154,239
滙兌差額	(1)	-	3	-	-	-	2
增購	13,148	-	351	-	318	162	13,979
出售	(7,252)	-	(124)	-	(2)	-	(7,378)
重新歸類為待出售資產	(3,888)	-	-	-	-	-	(3,888)
調撥	6,159	(6,159)	-	-	-	-	-
二零一四年十二月三十一日的結餘	88,290	51,897	4,082	478	11,747	460	156,954
累積折舊及減值							
二零一五年一月一日的結餘	38,417	13,505	2,638	412	3,511	-	58,483
本年度折舊	5,339	2,226	312	8	502	-	8,387
出售	(4,710)	-	(237)	-	-	-	(4,947)
出售一家附屬公司	-	-	(31)	-	-	-	(31)
重新歸類為待出售資產	(4,901)	-	(159)	-	(27)	-	(5,087)
調撥	3,979	(3,979)	-	-	-	-	-
二零一五年十二月三十一日的結餘	38,124	11,752	2,523	420	3,986	-	56,805
二零一四年一月一日的結餘	38,494	14,897	2,475	399	3,039	-	59,304
滙兌差額	-	-	2	-	-	-	2
該年度折舊	4,816	2,429	284	13	474	-	8,016
出售	(5,614)	-	(123)	-	(2)	-	(5,739)
減值	428	171	-	-	-	-	599
重新歸類為待出售資產	(3,699)	-	-	-	-	-	(3,699)
調撥	3,992	(3,992)	-	-	-	-	-
二零一四年十二月三十一日的結餘	38,417	13,505	2,638	412	3,511	-	58,483
賬面淨值							
二零一五年十二月三十一日的結餘	55,053	34,246	1,602	58	8,137	1,456	100,552
二零一四年十二月三十一日的結餘	49,873	38,392	1,444	66	8,236	460	98,471

8. 物業、廠房及設備 (續)

(a) 籌資租賃資產

若干飛機以籌資租賃方式持有，於各租約期滿時可行使選擇權購買該等飛機。餘下租約期限由一至十年不等。部分租金以浮動方式計算，一般與市場息率掛鈎。所有租賃均容許有分租權，但須獲得原出租人同意。部分租約如於指定期滿日前終止，須支付提前還款罰款。

(b) 營業租賃資產

若干飛機、樓宇及其他設備以營業租賃方式持有。

根據有關飛機的營業租賃協議，租金部分為固定形式，部分為浮動形式，不得分租。於二零一五年十二月三十一日，十三架空中巴士A330-300型飛機(二零一四年：十三架)、無波音747-400型飛機(二零一四年：一架)、一架波音747-400BCF型貨機(二零一四年：一架)、二十三架波音777-300ER型飛機(二零一四年：二十三架)、十架空中巴士A320-200型飛機(二零一四年：十架)、六架空中巴士A321-200型飛機(二零一四年：六架)及兩架空中巴士A300-600F型貨機(二零一四年：一架)以營業租賃方式持有，大部分均有購買權及全部未資本化。此等租賃的估計資本化價值，即未來總租款的現值，為港幣一百八十八億三千一百萬元(二零一四年：港幣二百一十二億三千四百萬元)。

有關樓宇及其他設備的營業租賃一般以固定租金方式租用，並有選擇權在期滿後以新條款續租。

於二零一五年十二月三十一日，已承擔的營業租賃於以下各期的未來應付最低租款如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
飛機及有關設備：		
– 一年內	3,673	3,493
– 一年至兩年	3,581	3,577
– 兩年至五年	8,308	8,733
– 五年以上	7,786	10,233
	23,348	26,036
樓宇及其他設備：		
– 一年內	769	787
– 一年至兩年	600	664
– 兩年至五年	922	1,196
– 五年以上	410	456
	2,701	3,103
	26,049	29,139

(c) 集團及公司向將於未來數年交付的飛機及有關設備製造商預付款項。於年結日，在擁有的飛機及有關設備賬項內，包括集團已支付的預付款項港幣三十六億九千七百萬元(二零一四年：港幣三十八億四千二百萬元)。此等預付款項不作折舊準備。

(d) 提供貸款的租賃公司或其他提供信貸的機構已獲抵押，抵押品包括有關資產及有關保險單。詳情載於財務報表附註12。

8. 物業、廠房及設備 (續)

- (e) 截至二零一五年十二月三十一日止年度未有確認任何減值虧損(二零一四年：港幣五億九千九百萬元)。截至二零一四年十二月三十一日止年度，飛機及相關設備的減值以減低賬面值至估計可收回金額港幣二十六億二千三百萬元考慮，估計可收回金額指使用價值與公允值減出售成本兩者之較高者；而可收回金額是以公允值減出售成本(參考其於二零一四年十二月三十一日的估計出售價值並使用市場比較法)釐定。年內，多架飛機已轉撥至待出售資產。用以計算可收回金額的公允值歸類為第二級計量。

9. 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				
二零一五年一月一日的結餘	7,666	3,738	253	11,657
增購	-	760	-	760
二零一五年十二月三十一日的結餘	7,666	4,498	253	12,417
二零一四年一月一日的結餘	7,666	2,938	214	10,818
增購	-	800	39	839
二零一四年十二月三十一日的結餘	7,666	3,738	253	11,657
累積攤銷				
二零一五年一月一日的結餘	-	1,338	1	1,339
本年度攤銷	-	468	4	472
二零一五年十二月三十一日的結餘	-	1,806	5	1,811
二零一四年一月一日的結餘	-	1,016	-	1,016
該年度攤銷	-	322	1	323
二零一四年十二月三十一日的結餘	-	1,338	1	1,339
賬面淨值				
二零一五年十二月三十一日的結餘	7,666	2,692	248	10,606
二零一四年十二月三十一日的結餘	7,666	2,400	252	10,318

分配予航空業務的商譽賬面值為港幣七十六億二千七百萬元(二零一四年：港幣七十六億二千七百萬元)。根據《香港會計準則》第36號「資產減值」，集團透過比較各現金產生單位於報告日的可收回總金額與總賬面值，完成對分配予集團各現金產生單位的商譽進行的每年減值測試。現金產生單位的可收回金額按使用價值計算而釐定。該等計算使用根據管理層已批准的五年財務預算得出的現金流量預測，以及參照過去的表现與預期市場發展而進行。超過五年的現金流量乃按照估計的一般年度增長率百分之一至百分之三(二零一四年：百分之一至百分之三)推斷而來。該增長率不超過現金產生單位運作的業務的長期平均增長率。所採用約百分之八(二零一四年：百分之八點五)的折現率並未計及稅項，並反映相關分部的特定風險。管理層相信以上任何主要假設出現的任何合理可預見的改變，不會導致商譽的賬面值超逾可收回金額。

10. 於聯屬公司的投資

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	15,282	15,082
– 非上市	2,241	2,316
商譽	3,882	4,068
	21,405	21,466
聯屬公司所欠借款	1,473	1,452
	22,878	22,918

於二零一五年十二月三十一日結算，香港上市股份的市值為港幣一百六十億九千二百萬元（二零一四年：港幣一百六十五億一千三百萬元）。

於二零一五年十二月三十一日結算，聯屬公司所欠借款包括一項無抵押、年息為百分之二（二零一四年：免息）及須於二零一九年三月二十三日前償還的港幣十一億七千萬元（二零一四年：港幣十二億二千六百萬元）借款。借款條件須每年予以檢討。

國航被視為對集團具重大意義，集團應佔其資產及負債與業績撮述如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
聯屬公司下述賬項總額		
– 流動資產	25,706	27,020
– 非流動資產	237,315	232,435
– 流動負債	(66,060)	(76,773)
– 非流動負債	(116,086)	(107,483)
收益	130,432	129,998
來自持續營運的溢利	8,909	3,275
其他全面收益	(1,594)	284
全面收益總額	7,315	3,559
已收聯屬公司股息	175	150
調節至集團於聯屬公司的權益		
– 聯屬公司資產淨值總額	80,875	75,199
– 按實際權益計算集團應佔聯屬公司資產淨值 (二零一五年：百分之二十點一三；二零一四年：百分之二十點一三)	16,280	15,138
– 相互持股的影響及其他	(998)	(56)
– 商譽	3,882	4,068
	19,164	19,150

國航是集團的策略夥伴，亦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。

10. 於聯屬公司的投資 (續)

個別不具重大意義的聯屬公司的總體資料

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
個別不具重大意義的聯屬公司的賬面總值	3,714	3,768
集團應佔該等聯屬公司總額		
– 來自持續營運的溢利	139	121
– 其他全面收益	(164)	(68)
– 全面收益總額	(25)	53

主要聯屬公司詳列於第九十七頁。

11. 其他長期應收款項及投資

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
股本投資按公允值		
– 香港上市	433	284
– 非上市	584	1,196
官批租地租款預繳金額	1,301	1,344
借款及其他應收款項	1,118	1,170
衍生財務資產 – 長期部分	1,633	2,378
	5,069	6,372

官批租地是在香港以中期租約持有的土地，其未攤銷總值為港幣十三億四千四百萬元（二零一四年：港幣十三億八千六百萬元）。

12. 長期負債

	附註	2015		2014	
		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	(a)	9,164	26,438	6,025	27,672
籌資租賃責任	(b)	4,074	23,429	3,756	27,643
		13,238	49,867	9,781	55,315

(a) 長期借款

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
銀行借款		
– 有抵押	22,213	18,181
– 無抵押	9,780	11,468
其他借款		
– 無抵押	3,609	4,048
	35,602	33,697
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(9,164)	(6,025)
	26,438	27,672
償還如下：		
銀行借款		
– 一年內	8,833	5,664
– 一年至兩年	4,616	8,206
– 兩年至五年	9,060	7,824
– 五年以上	9,484	7,955
	31,993	29,649
其他借款		
– 一年內	331	361
– 一年至兩年	1,870	331
– 兩年至五年	894	2,842
– 五年以上	514	514
	3,609	4,048
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(9,164)	(6,025)
	26,438	27,672

銀行借款以外的借款有不同償還日期，最遲為二零二二年，年利率為百分之三點一，而銀行借款最遲須於二零二七年償還。

集團毋須於五年內全部償還的長期借款為港幣二百一十六億一千五百萬元（二零一四年：港幣一百七十六億九千八百萬元）。

於二零一五年十二月三十一日，集團有以資金及其他投資作配對的長期借款總額為港幣三百三十七億零三百萬元（二零一四年：港幣三百六十六億一千七百萬元）。因此，此等負債及有關資金與有關支出和收入已於財務報表內作配對。

12. 長期負債 (續)**(b) 籌資租賃責任**

集團須履行若干飛機及有關設備的籌資租賃合約，此等合約於二零一六年至二零二五年到期。此等籌資租約將來的應付租款與其賬面值間的差異分析如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
將來的應付款額	30,898	35,871
將來各期的利息支出	(2,851)	(3,752)
將來應付款額的現值	28,047	32,119
抵押存款、票據及零息債券	(544)	(720)
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(4,074)	(3,756)
	23,429	27,643

將來應付款額的現值應支付如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
一年內	4,618	3,978
一年至兩年	3,845	4,622
兩年至五年	9,707	10,916
五年以上	9,877	12,603
	28,047	32,119

將來的租賃付款分析於財務報表附註29披露。

於二零一五年十二月三十一日，集團有以資金及其他投資作配對的籌資租賃責任為港幣二億一千五百萬元（二零一四年：港幣十億六千二百萬元）。因此，此等負債及有關資金與有關支出和收入已於財務報表內作配對。

於二零一五年十二月三十一日，集團指定為按公允值計入損益的財務負債為港幣二十五億九千三百萬元（二零一四年：港幣三十一億二千九百萬元）。

13. 其他長期應付款項

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
遞延負債	2,390	2,103
衍生財務負債 – 長期部分	12,415	7,747
退休福利負債 (附註14)	1,033	589
	15,838	10,439

於二零一五年十二月三十一日，集團已就回復營業租賃飛機至若干維修狀態而作出維修撥備港幣十五億六千一百萬元（二零一四年：港幣十一億三千三百萬元）。該項撥備除計入貿易及其他應付款項的港幣三百萬元（二零一四年：港幣四千八百萬元）外，已包括在上述賬項內。

14. 退休福利

集團為其香港及若干海外地方的僱員提供多項界定福利及界定供款退休計劃。各計劃的資產由獨立的信託管理基金持有。香港的退休金計劃是根據《職業退休計劃條例》及《強制性公積金計劃條例》（「強積金條例」）註冊，並符合該等條例的規定。大部分在本地聘請的僱員，其退休福利按當地情況而作出適當安排。

集團提供以下各主要計劃：

(a) 界定福利退休計劃

界定福利計劃是釐定僱員在退休時可收取福利的退休計劃，有關福利通常視乎年齡、服務年資及補償等一個或多個因素而定。集團有責任為參與僱員提供該等福利。

太古集團退休福利計劃在香港提供辭職及退休福利予離職的員工，包括於一九九六年九月前加入公司的機艙服務員及於一九九七年六月前加入的其他本地聘用僱員。公司、國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）及雅潔洗衣有限公司（「雅潔」）為該計劃的參與僱主。僱員毋須就該計劃供款，全部福利所需款項由公司、國泰航空飲食服務及雅潔支付。

公司在香港以海外僱員條件於一九九三年四月前僱用的職員則有資格參加另一項計劃，即國泰航空有限公司退休計劃（「國泰航空退休計劃」）。此項計劃，職員及公司均須供款。

集團大部分計劃是保證一筆過按最終薪金的界定福利計劃。

界定福利退休計劃的供款按認可的獨立精算師所建議的供款率作出，目的是確保該等計劃能於負債到期時清償負債。供款率每年均作檢討，並在考慮計劃資產市值與過往服務累計負債現值間的差額後，持續參考精算估值方式釐定。香港的主要計劃根據香港《職業退休計劃條例》的規定，每年由認可精算公司估值作融資用途。截至二零一五年十二月三十一日止年度，披露資料以美世（香港）有限公司於二零一五年十二月三十一日製備的估值為基準。截至二零一四年十二月三十一日止年度，披露資料以美世（香港）有限公司於二零一二年十二月三十一日製備並經集團界定福利計劃的主要管理經理 Cannon Trustees Limited 於二零一四年十二月三十一日更新的估值為基準。

集團因推行其界定福利退休計劃而面對多項風險，其中最大的風險為市場風險。

市場風險可能引致虧損及盈利，並包括價格風險、息率風險及貨幣風險，以及僅影響個別投資或其發行人的因素或僅限於某個市場的風險。市場風險主要透過委託投資經理進行分散投資予以管理。投資經理受協議管轄，該等協議規定了投資的表現目標，有關目標是參考認可基準及接近此基準的預期模擬誤差而釐定。整體的市場風險狀況由投資委員會每季進行監察。

14. 退休福利 (續)

於二零一五年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之八十八點四（二零一四年：百分之九十三點四）。

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
於集團損益確認的支出淨額：		
當期服務費用	331	324
利息費用淨額	39	15
計入員工成本的總額	370	339
計劃資產實際回報	64	325

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
於財務狀況表確認的負債淨額：		
已提撥責任現值	8,912	8,961
計劃資產公允值	(7,879)	(8,372)
退休福利負債（附註13）	1,033	589

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：		
一月一日的結餘	8,961	8,414
重新計量：		
– 財務假設的變動產生的精算（盈利）/ 虧損	(253)	600
– 經驗虧損 / （盈利）	209	(226)
本年度變動		
– 當期服務費用	331	324
– 利息支出	262	322
– 僱員供款	4	5
– 已付福利	(565)	(438)
– 調撥	(7)	(40)
– 出售一家附屬公司	(30)	–
十二月三十一日的結餘	8,912	8,961

界定福利責任的加權平均期限為七年（二零一四年：七年）。

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：		
一月一日的結餘	8,372	8,353
本年度變動		
– 不包括利息收入的計劃資產回報	(287)	18
– 利息收入	223	307
– 僱員供款	4	5
– 僱主供款	163	167
– 已付福利	(565)	(438)
– 調撥	(7)	(40)
– 出售一家附屬公司	(24)	–
十二月三十一日的結餘	7,879	8,372

年內計劃並無任何修訂、縮減及結算。

14. 退休福利 (續)

	2015		2014	
	港幣百萬元	%	港幣百萬元	%
計劃資產公允值如下：				
股本證券				
- 亞太區	1,016	13	1,138	14
- 歐洲	460	6	476	5
- 北美	947	12	981	12
- 其他地區	709	9	832	10
債務工具	1,935	24	2,283	27
存款及現金	2,812	36	2,662	32
	7,879	100	8,372	100

所有股本證券及債券均透過有信譽的投資經理以上市單位信託方式持有。

表現及風險由一個投資委員會監察及管理，該委員會每年開會四至六次。

為確保該等計劃能夠清償將來到期的負債，在釐定未來供款額時會考慮該等計劃於精算估值日的資產公允值與過往服務累計負債現值間的差額。供款是根據精算估值提出的建議計算。集團預期在二零一六年向該等計劃供款港幣一億六千四百萬元。

	2015		2014	
	太古集團 退休福利計劃	國泰航空 退休計劃	太古集團 退休福利計劃	國泰航空 退休計劃
重大精算假設如下：				
貼現率	3.22%	3.22%	3.27%	3.27%
預期未來薪酬增加比率	5.00%	3.06%	5.00%	3.41%

界定福利責任對精算假設變動的敏感度列述如下，顯示精算假設出現百分之零點五的變動時，於二零一五年十二月三十一日結算的界定福利責任會（增加）/ 減少的幅度：

	增加0.5%		減少0.5%	
	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
貼現率	282	303	(298)	(315)
預期未來薪酬增加比率	(323)	(283)	310	275

上述敏感度分析基於一項假設的變動，而其他假設維持不變。實際上，此情況極難發生，而某些假設的變動可能彼此相關。在計算界定福利責任對重大精算假設的敏感度時，已採納於財務狀況表內確認的退休福利負債的計算方法。

14. 退休福利 (續)**(b) 界定供款退休計劃**

界定供款計劃是一項退休計劃，集團根據計劃向一個獨立實體作固定供款。如有關基金所持有的資產不足以支付所有僱員的有關當期及前期僱員服務福利，集團並無法定或推定責任作進一步供款。

公司以海外僱員條件在香港聘請的職員均合資格參加另一項界定供款式退休計劃，即國泰一九九三公積金計劃。所有在香港聘請的職員均有資格參加國泰公積金計劃。

按照該等計劃的條款，除公司的供款外，僱員可選擇按其月薪的零至百分之十供款。年內並無按該等計劃規定沒收任何福利（二零一四年：零），並已撥入公司須付的供款內。

強制性公積金（「強積金」）計劃是根據強積金條例於二零零零年十二月設立的。如員工選擇加入強積金計劃，公司及員工均須以僱員有關入息（以港幣三萬元為上限）的百分之五供款。員工可選擇高於最低供款額的自願供款。

就各界定供款退休計劃記入集團損益的供款為港幣十一億三千四百萬元（二零一四年：港幣十億八千九百萬元）。

15. 遞延稅項

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
遞延稅項資產：		
– 撥備	(169)	(169)
– 稅項虧損	(1,591)	(1,637)
– 現金流量對沖	(2,104)	(1,214)
– 退休福利	(127)	(69)
遞延稅項負債：		
– 稅項折舊大於會計折舊	4,063	3,511
– 於聯屬公司的投資	779	625
就若干租賃安排撥備	7,930	8,216
	8,781	9,263

下列金額經適當對銷後釐定，於財務狀況表中分項列述：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
於財務狀況表確認的遞延稅項資產淨額	(497)	(428)
於財務狀況表確認的遞延稅項負債淨額	9,278	9,691
	8,781	9,263

15. 遞延稅項 (續)

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：		
一月一日的結餘	9,263	9,429
本年度變動		
- 計入損益		
- 遞延稅項開支 (附註4)	727	221
- 營業開支	59	48
- 計入其他全面收益		
- 轉撥至現金流量對沖儲備 (附註5)	(890)	(1,490)
- 轉撥至保留溢利 (附註5)	(33)	(40)
- 租賃安排的首期現金利益	-	1,195
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥備的當期部分	(345)	(100)
十二月三十一日的結餘	8,781	9,263

有關承前稅項虧損的遞延稅項資產，只會在相關稅項利益有可能透過未來應課稅溢利變現時才會確認。集團有港幣九十六億五千四百萬元的未確認稅項虧損 (二零一四年：港幣一百二十四億二千四百萬元) 可結轉抵銷未來應課稅收入。此等數額分析如下：

	集團	
	未確認稅項虧損	
	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
無到期日	2,426	8,444
二零二一年後到期	7,228	3,980
	9,654	12,424

就若干租賃安排撥出的準備預計於二零一七年至二零二六年 (二零一四年：二零一六年至二零二五年) 如以下期間支付：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
一年至五年	2,373	2,096
五年至十年	5,557	5,173
十年以上	-	947
	7,930	8,216

16. 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
	9,715	10,591

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
	5,360	5,527

	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
	5,360	5,527

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。

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

17. 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
	1,497	189

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。

18. 流動資金

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
短期存款及銀行結存（附註24）	7,207	10,211
存放時超過三個月期滿的短期存款	7,715	2,176
專業投資管理資金		
– 海外上市債券	4,698	6,780
– 銀行存款	7	224
其他流動投資		
– 海外上市債券	817	1,295
– 銀行存款	203	412
	20,647	21,098

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二億零三百萬元（二零一四年：港幣四億一千二百萬元）及債券港幣一億三千四百萬元（二零一四年：港幣二億五千萬元）。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

	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
	23,025	22,458

於二零一五年十二月三十一日，集團不符合作對沖會計處理的衍生財務負債總額為港幣一億七千五百萬元（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
	5,341	5,671

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

20. 股本

	2015		2014	
	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 (附註21)	-	-	-	16,319
十二月三十一日的結餘	3,933,844,572	17,106	3,933,844,572	17,106

年內，公司或其附屬公司並無購買、出售或贖回公司任何股份。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。

21. 儲備

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
保留溢利	45,900	42,156
投資重估儲備	730	1,051
現金流量對沖儲備	(15,545)	(10,128)
資本儲備及其他	(264)	1,537
	30,821	34,616

公司	股份溢價 港幣百萬元	資本贖回 儲備 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	投資重估 儲備 港幣百萬元	現金流量 對沖儲備 港幣百萬元	資本儲備 及其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
二零一五年一月一日的結餘	-	-	34,952	792	(10,162)	(1)	25,581
本年度溢利	-	-	5,579	-	-	-	5,579
其他全面收益	-	-	(190)	(446)	(5,404)	-	(6,040)
本年度全面收益總額	-	-	5,389	(446)	(5,404)	-	(461)
二零一四年中期股息	-	-	(1,023)	-	-	-	(1,023)
二零一五年第一次中期股息	-	-	(1,023)	-	-	-	(1,023)
	-	-	3,343	(446)	(5,404)	-	(2,507)
二零一五年十二月三十一日的結餘	-	-	38,295	346	(15,566)	(1)	23,074
二零一四年一月一日的結餘	16,295	24	31,656	743	2,435	(1)	51,152
該年度溢利	-	-	4,586	-	-	-	4,586
其他全面收益	-	-	(268)	49	(12,597)	-	(12,816)
該年度全面收益總額	-	-	4,318	49	(12,597)	-	(8,230)
二零一三年中期股息	-	-	(629)	-	-	-	(629)
二零一四年第一次中期股息	-	-	(393)	-	-	-	(393)
調撥 (附註20)	(16,295)	(24)	-	-	-	-	(16,319)
	(16,295)	(24)	3,296	49	(12,597)	-	(25,571)
二零一四年十二月三十一日的結餘	-	-	34,952	792	(10,162)	(1)	25,581

21. 儲備 (續)

根據新香港《公司條例》(第622章)第6部的條文計算，公司於二零一五年十二月三十一日的可派發儲備為港幣三百八十二億九千五百萬元(二零一四年：港幣三百四十九億五千二百萬元)。

投資重估儲備包括長期投資公允值的轉變。

集團的資本儲備及其他包括資本儲備港幣二千三百萬元(二零一四年：港幣二千三百萬元)、由重估海外投資所帶來的滙兌差額港幣十一億八千七百萬元(二零一四年：港幣二十二億四千七百萬元)及應佔聯屬公司其他負儲備港幣十四億七千四百萬元(二零一四年：港幣七億三千三百萬元)。

現金流量對沖儲備包括對沖工具公允值累積變動淨額的有效部分和使預期的營業現金流量足以償還以外幣安排的借款及租賃責任的滙兌差額。

由集團現金流量對沖儲備轉撥至損益賬項的虧損列述如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
收益	1,295	489
燃油	(8,489)	(743)
其他	-	73
財務支出淨額	(279)	(246)
轉撥至損益的虧損淨額(附註5)	(7,473)	(427)

集團現金流量對沖儲備預計將於下列年度當對沖交易影響溢利或虧損時或確認相關資產時在營業溢利內扣除或轉撥至相關資產。

	總額 港幣百萬元
2016	(6,935)
2017	(5,930)
2018	(3,655)
2019	(298)
2020	239
2020以後	1,034
	(15,545)

最終確認於營業溢利或轉撥至相關資產的實際金額，將根據對沖交易影響損益時對沖工具的公允值而釐定。

22. 營業溢利調整至業務帶來的現金

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
營業溢利	6,664	4,435
物業、廠房及設備折舊	8,387	8,016
無形資產攤銷	472	323
待出售資產減值撥備	4	14
物業、廠房及設備減值撥備	-	599
出售待出售資產的盈利	(4)	-
出售物業、廠房及設備的盈利淨額	(49)	(215)
出售一家附屬公司的盈利	(106)	-
貨幣調整及其他與現金流量無關的項目	7,791	619
存貨減少 / (增加)	223	(78)
貿易應收賬項、其他應收款項及其他資產及衍生財務資產減少	2,351	1,008
欠關連及聯屬公司賬項淨額減少	(8)	(28)
貿易應付賬項、其他應付款項、衍生財務負債及遞延應付賬項增加	5,526	12,821
未獲運輸收益增加	774	1,001
非營業性的應收及應付賬項變動	(14,888)	(16,241)
業務帶來的現金	17,137	12,274

23. 出售一家附屬公司

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
所出售的負債淨額：		
物業、廠房及設備	5	-
貿易、其他應收款項及其他資產	14	-
貿易及其他應付款項	(18)	-
其他	(8)	-
負債淨額合計	(7)	-
非控股權益的逆轉	(16)	-
出售時所得盈利	106	-
代價總額	83	-
出售一家附屬公司的現金流入淨額分析：		
銷售所得款項	125	-
減出售流動資金：		
- 短期存款	(20)	-
- 銀行結餘	(22)	-
出售一家附屬公司的現金流入淨額	83	-

24. 現金及視同庫存現金分析

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
短期存款及銀行結餘 (附註18)	7,207	10,211
	7,207	10,211

25. 董事及行政要員薪酬

(a) 根據香港《公司條例》第383(1)條及《公司（披露董事利益資料）規例》第2部披露的董事薪酬如下：

	現金			非現金				2015 總額 港幣千元	2014 總額 港幣千元
	基本薪金/ 酬金 (附註a) 港幣千元	花紅 (附註b) 港幣千元	津貼及 福利 港幣千元	退休計劃 供款 港幣千元	計入 退休計劃 的花紅 港幣千元	其他福利 港幣千元	房屋福利 港幣千元		
常務董事									
史樂山	228	1,147	6	77	359	-	166	1,983	7,367
白紀圖（至二零一四年三月止）	-	140	-	-	-	-	-	140	862
包偉靈（至二零一五年九月止）	1,442	1,649	1,592	487	1,041	209	-	6,420	7,243
朱國樑	3,453	3,840	1,781	1,022	-	-	-	10,096	7,372
何杲（自二零一四年三月起）	2,400	1,809	689	811	1,054	15	4,339	11,117	6,524
馬天偉	2,518	1,631	581	851	906	101	3,151	9,739	9,110
丘應樺（自二零一五年九月起）	631	166	159	95	-	-	-	1,051	-
非常務董事									
蔡劍江	575	-	-	-	-	-	-	575	575
郭鵬（自二零一五年一月起）	-	-	-	-	-	-	-	-	-
樊澄	755	-	-	-	-	-	-	755	755
邵世昌	-	-	-	-	-	-	-	-	-
宋志勇（自二零一四年三月起）	575	-	-	-	-	-	-	575	462
施銘倫	-	-	-	-	-	-	-	-	-
施維新（自二零一五年一月起）	-	-	-	-	-	-	-	-	-
王昌順（至二零一四年一月止）	-	-	-	-	-	-	-	-	41
趙曉航	575	-	-	-	-	-	-	575	575
獨立非常務董事									
夏理遜（自二零一五年五月起）	467	-	-	-	-	-	-	467	-
利蘊蓮	885	-	-	-	-	-	-	885	835
蘇澤光（至二零一五年五月止）	320	-	-	-	-	-	-	320	835
董立均（自二零一五年五月起）	392	-	-	-	-	-	-	392	-
董建成（至二零一五年五月止）	243	-	-	-	-	-	-	243	633
王冬勝	755	-	-	-	-	-	-	755	755
二零一五年總額	16,214	10,382	4,808	3,343	3,360	325	7,656	46,088	
二零一四年總額	16,611	9,550	4,878	2,773	3,037	239	6,856		43,944

(a) 獨立非常務董事以董事局及其委員會成員的身份收取酬金。常務董事收取薪金。由太古集團僱用的董事，上表所披露的薪酬為記入公司賬目的金額。

(b) 花紅與二零一四年的服務有關，並於二零一五年支付。其他酌情發放的花紅於二零一四年或二零一五年支付。

(c) 常務董事的酬金總額根據處理集團事務的時間計入集團開支中。

25. 董事及行政要員薪酬 (續)

(b) 按上市規則建議披露的行政要員薪酬如下：

	現金			非現金				2015 總額 港幣千元	2014 總額 港幣千元
	基本薪金 港幣千元	花紅 港幣千元	津貼及 福利 港幣千元	退休計劃 供款 港幣千元	計入 退休計劃 的花紅 港幣千元	其他福利 港幣千元	房屋福利 港幣千元		
周兆昌 (至二零一三年八月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	799
程鼎一 (自二零一四年七月起)	1,765	855	639	289	-	-	-	3,548	1,477
張鳳婷 (至二零一四年八月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	3,164
簡泰偉 (至二零一四年七月止)	-	635	-	-	492	-	-	1,127	4,662
簡柏基	2,412	1,780	1,106	405	-	-	-	5,703	5,119
詹善仁 (自二零一四年八月起)	1,732	440	1,337	585	328	80	1,635	6,137	2,329
賀銳智 (至二零一五年四月止)	670	1,316	855	-	-	-	-	2,841	6,431
何杲 (至二零一四年三月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	4,019
羅世民 (自二零一五年八月起)	642	-	481	213	-	32	788	2,156	-
羅建吳	2,346	1,056	1,066	352	-	-	-	4,820	5,206
盧家培 (自二零一五年八月起)	596	140	259	98	-	-	-	1,093	-
歐永棠 (自二零一五年八月起)	627	-	269	212	-	32	769	1,909	-
羅禮祺 (至二零一五年七月止)	1,259	1,715	35	425	1,094	137	1,585	6,250	8,302
唐安娜 (自二零一五年四月起)	1,175	-	1,426	397	-	118	-	3,116	-
唐偉邦 (自二零一四年八月起)	1,746	845	502	286	-	-	-	3,379	1,164
韋靖 (至二零一五年九月止)	1,200	1,052	593	405	799	163	1,511	5,723	6,850
二零一五年總額	16,170	9,834	8,568	3,667	2,713	562	6,288	47,802	
二零一四年總額	15,341	11,987	7,358	2,736	3,585	460	8,055		49,522

(a) 上表的花紅與二零一四年的服務有關，並於二零一五年支付。

(b) 行政要員的酬金總額根據處理集團事務的時間計入集團開支中。

26. 僱員資料

- (a) 公司五名最高薪職員包括四名董事（二零一四年：四名）及一名行政要員（二零一四年：一名），其薪酬列於上文附註25。
- (b) 下表載列各職系的人數（包括年內已退休或辭職的員工）及其本年度的薪酬總額範圍：

港幣千元	2015			2014		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000	15	11,494	9,978	14	11,102	9,717
1,001 – 1,500	1	614	301	–	423	301
1,501 – 2,000	1	362	121	–	343	142
2,001 – 2,500	–	595	83	–	692	67
2,501 – 3,000	–	449	25	–	419	21
3,001 – 3,500	–	265	7	–	250	6
3,501 – 4,000	–	152	6	–	142	1
4,001 – 4,500	–	91	1	–	54	3
4,501 – 5,000	–	27	3	–	5	2
5,001 – 5,500	–	4	–	–	1	5
5,501 – 6,000	–	–	2	–	–	–
6,001 – 6,500	1	–	2	–	–	1
6,501 – 7,000	–	–	–	1	–	2
7,001 – 7,500	–	–	–	3	–	–
8,001 – 8,500	–	–	–	–	–	1
9,001 – 9,500	–	–	–	1	–	–
9,501 – 10,000	1	–	–	–	–	–
10,001 – 10,500	1	–	–	–	–	–
11,001 – 11,500	1	–	–	–	–	–
	21	14,053	10,529	19	13,431	10,269

27. 關連交易

(a) 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：

	2015		2014	
	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
收益	240	19	226	11
飛機維修成本	1,102	2,140	948	2,207
營業成本	761	-	514	-
股息收入	280	11	221	8
財務收入	19	-	-	-
購買物業、廠房及設備	-	6	-	13

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。

(i) 根據與港機及港機航材技術管理訂立的港機框架協議，集團就飛機維修及相關服務向港機集團支付及收取費用。截至二零一五年十二月三十一日止年度，應付港機集團的金額合共港幣三十二億四千六百萬元（二零一四年：港幣三十一億六千七百萬元），而截至二零一五年十二月三十一日止年度，應收港機集團的金額則合共港幣二千七百萬元（二零一四年：港幣一千三百萬元）。

根據港機框架協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露及股東批准規定。有關各辭彙的釋義，請參閱第三十二頁的董事局報告。

(ii) 根據於二零零八年六月二十六日與國航訂立的國航框架協議，就集團（作為一方）與國航集團（作為另一方）之間進行的交易，包括營運航空客運的聯營安排、代號共享安排、聯運安排、飛機租賃、飛行常客計劃、提供航空膳食、地勤支援及工程服務，以及其他按國航框架協議約定提供的服務和其他約定進行的交易，集團向國航集團支付及收取費用。截至二零一五年十二月三十一日止年度，應付國航集團的金額合共港幣四億一千五百萬元（二零一四年：港幣四億三千萬元），而截至二零一五年十二月三十一日止年度，應收國航集團的金額則合共港幣二億三千二百萬元（二零一四年：港幣二億二千四百萬元）。

根據國航框架協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露規定。有關各辭彙的釋義，請參閱第三十二頁及第三十三頁的董事局報告。

(b) 公司與香港太古集團訂有服務協議（「香港太古集團服務協議」）。根據香港太古集團服務協議，公司向香港太古集團支付服務費及成本，以獲得提供服務。服務費將每年支付，以集團未計稅項、聯屬公司業績、非控股權益及出售物業、廠房及設備的損益前的溢利的百分之二點五計算。截至二零一五年十二月三十一日止年度，已支付服務費港幣一億四千三百萬元（二零一四年：港幣八千一百萬元），另以成本值補償支出港幣二億零九百萬元（二零一四年：港幣二億一千四百萬元）；此外，就共用行政管理服務支付的金額為港幣六千八百萬元（二零一四年：港幣五千萬萬元）。

根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露規定。有關各辭彙的釋義，請參閱第三十二頁的董事局報告。

(c) 於二零一五年十二月三十一日結算的應收及應付聯屬公司及其他關連公司的款項，載於財務報表附註16及19。該等結餘來自正常業務途徑，並不附帶利息及沒有固定償還條款。

(d) 公司為一家聯屬公司在二零一五年十二月三十一日的銀行借款融資所提供的擔保於財務報表附註28(b)披露。

(e) 除關乎股權的交易（如董事局報告及企業管治報告所披露）外，與董事及行政要員並無重大交易。董事及行政要員的薪酬於財務報表附註25披露。

28. 資本承擔及或有事項

(a) 於本年底已批准但未在財務報表中撥備的資本承擔尚餘付款如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
已批准並已訂約	94,272	100,841
已批准但未訂約	5,096	10,102
	99,368	110,943

營業租賃承擔載於財務報表附註8(b)。

(b) 截至年底就租賃責任、銀行借款及其他負債所提供的擔保尚餘欠款如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
聯屬公司	4,776	3,112
關連人士	1,186	1,032
僱員	200	200
	6,162	4,344

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糾紛，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，公司正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。

除下文另作說明外，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第一百零一頁會計政策20作出撥備。

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。公司已於二零一一年一月向歐盟普通法院提出上訴。該上訴於二零一五年五月由盧森堡普通法院審理。普通法院於二零一五年十二月作出裁決，撤銷歐洲委員會對公司的裁決，公司已於二零一六年二月初獲退回五千七百一十二萬歐羅的罰款。歐洲委員會可於二零一六年二月二十六日或之前就普通法院的裁決提出上訴，但委員會未有提出上訴。

公司於多個國家，包括加拿大、英國、德國、荷蘭、挪威及韓國多宗民事索償（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集體民事起訴，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。

28. 資本承擔及或有事項 (續)

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 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）。是項和解已於二零一五年十月獲法院批准，解決了集體訴訟成員者中，所有選擇不退出協議者的索償。若干原訟人選擇退出協議。公司於二零一四年十二月支付一千五百四十萬美元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣一億一千九百四十萬元），以解決由選擇退出協議的原告人DPWN Holdings (USA)所提出的索償；並於二零一五年一月支付八百二十萬美元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣六千三百六十萬元），以解決由選擇退出協議的原告人Schenker, AG所提出的索償。公司並不知悉有其他選擇退出協議的原訟人提出索償，但其他選擇退出協議的索償均非重大索償。

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客運收費的若干部分定價，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）。是項和解已於二零一五年五月獲法院批准，解決了集體訴訟成員者中，所有選擇不退出協議者的索償。只有一名乘客選擇退出協議。公司並不知悉該乘客有否提出任何申索，但為該乘客提出的任何索償均非重大索償。

公司於加拿大三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若干貨運收費及附加費定價，觸犯加拿大反壟斷法。其中兩宗訴訟暫時擱置，待解決第三宗集體訴訟後處理，第三宗訴訟於二零一五年八月獲核證，要求賠償，但未有具體金額。為解決全部三宗訴訟，公司於二零一五年十二月達成協議，同意向原告人支付六百萬加元（按付款當日的滙率計算約相等於港幣三千四百九十萬元）。是項須待法院批准的和解，將可解決三宗訴訟所有集體訴訟成員提出的索償。

29. 財務風險管理

在一般業務運作中，集團須承受滙率、息率及航油價格變動所帶來的風險。這些風險由國泰航空庫務部按財務委員會批准的政策管理，有時須使用衍生金融工具。

衍生金融工具僅用於財務風險管理用途，集團並不持有或發行衍生金融工具作自營買賣用途。帶有對沖性質的衍生金融工具不會使集團承受市場風險，因其任何市值上的變動，將會被對沖項目的補償性市值變動所抵銷。我們定期檢討滙率、息率及航油價格變動帶來的風險，並按內部指引及限制修訂持倉量。

(a) 信貸風險

管理層已制定一套信貸政策，並持續監察所承受的信貸風險。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。

貿易應收賬項主要為代理所欠的客運及貨運營業額以及航空公司就機票互通服務所欠的金額。大部分代理均加入了國際航空運輸協會營運的結算系統，國際航空運輸協會負責查核這些代理的信貸能力，以及按照當地同業準則收納銀行擔保或其他財務抵押。在大部分情況下，航空公司所欠款項均透過國際航空運輸協會的結算所以淨額結算。有關個別代理及航空公司的信貸風險相對較低。

為管理信貸風險，公司只會與享有高信貸評級的金融機構進行衍生財務、存款及基金交易，而對所有此等金融機構均預設買賣限額，並對限額進行定期檢討。公司參照市值定期監察所承受的風險程度。

29. 財務風險管理 (續)

公司於報告日並無重大的信貸集中風險。最大的信貸風險為財務狀況表中各項財務資產（包括衍生金融工具）的賬面值及財務報表附註28中所披露的擔保額。於二零一五年十二月三十一日結算，就所授信貸條款所收的抵押品及擔保的總值為港幣十三億七千三百萬元（二零一四年：港幣十四億一千三百萬元）。

年內就貿易應收賬項作出壞賬撥備的變動於財務報表附註16列述。

(b) 流動資金風險

集團的政策是要監控流動資金及遵守借貸契諾，確保有充足的流動資金及由金融機構提供融資額度，以應付短期及長期的流動資金需要。有關分析按二零一四年的相同基準進行。未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2015				
	一年內 港幣百萬元	一年後 至兩年 港幣百萬元	兩年後 至五年 港幣百萬元	五年後 港幣百萬元	總計 港幣百萬元
集團					
銀行及其他借款	(9,806)	(7,148)	(11,559)	(10,945)	(39,458)
籌資租賃責任	(4,470)	(4,302)	(10,917)	(10,535)	(30,224)
其他長期應付款項	-	(312)	(1,091)	(987)	(2,390)
貿易及其他應付款項	(13,569)	-	-	-	(13,569)
衍生財務負債淨額	(9,331)	(7,553)	(4,917)	2	(21,799)
總計	(37,176)	(19,315)	(28,484)	(22,465)	(107,440)
	2014				
	一年內 港幣百萬元	一年後 至兩年 港幣百萬元	兩年後 至五年 港幣百萬元	五年後 港幣百萬元	總計 港幣百萬元
集團					
銀行及其他借款	(6,526)	(9,125)	(12,107)	(9,386)	(37,144)
籌資租賃責任	(4,122)	(4,615)	(12,582)	(13,690)	(35,009)
其他長期應付款項	-	(319)	(800)	(984)	(2,103)
貿易及其他應付款項	(15,167)	-	-	-	(15,167)
衍生財務負債淨額	(7,147)	(3,779)	(3,979)	16	(14,889)
總計	(32,962)	(17,838)	(29,468)	(24,044)	(104,312)

(c) 市場風險

(i) 外匯風險

集團的收益以多種外幣為單位，因而承受匯率變動風險。在這方面，我們假設美元兌其他貨幣的幣值變動，不會對港元與美元的聯繫匯率造成重大影響。二零一五年造成這風險的外幣主要為美元、歐羅、澳元、新加坡元、人民幣及日圓（二零一四年：美元、歐羅、新台幣、新加坡元、人民幣及日圓）。外匯風險是運用敏感度分析來衡量，並考慮目前及預期的風險承擔。為妥善管理這項風險，集團資產在可能情況下以預計有營業盈餘淨額的外幣安排融資，從而進行自然對沖。此外，集團亦利用貨幣衍生工具來減少預計的外幣盈餘。使用外幣借款及貨幣衍生工具對沖未來營業收入，是財務風險管理的主要部分，因為用以支付財務承擔的外幣收入的價值轉變有效地對銷支付該等財務承擔時的已變現匯兌差額。

29. 財務風險管理 (續)

於報告日的外匯風險如下：

	2015					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
集團						
聯屬公司所欠借款	297	-	-	-	1,170	-
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項	5,423	839	179	33	1,106	193
流動資金	15,880	128	97	464	767	100
長期借款	(19,773)	-	-	(1,370)	-	(1,894)
籌資租賃責任	(21,722)	(1,953)	-	-	-	(2,899)
貿易應付賬項及其他應付款項	(26,052)	(254)	(139)	(72)	(624)	(238)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	20,854	(65)	(2,630)	(274)	(8,579)	(872)
風險淨額	(25,093)	(1,305)	(2,493)	(1,219)	(6,160)	(5,610)
	2014					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
集團						
聯屬公司所欠借款	130	-	-	-	1,226	-
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項	6,609	422	208	51	721	244
流動資金	13,157	77	6	95	2,230	114
長期借款	(13,798)	-	-	(1,466)	-	(2,137)
籌資租賃責任	(24,933)	(2,337)	-	-	-	(3,109)
貿易應付賬項及其他應付款項	(19,899)	(290)	(90)	(93)	(580)	(199)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	27,376	(5,940)	(2,361)	(678)	(6,344)	(943)
風險淨額	(11,358)	(8,068)	(2,237)	(2,091)	(2,747)	(6,030)

除上述現有風險外，集團的未來淨營業現金流量亦承受貨幣風險，涉及的外幣主要為美元、歐羅、澳元、新加坡元、人民幣及日圓。

對外匯風險的敏感度分析

假如港幣兌下列貨幣於二零一五年十二月三十一日升值百分之五，將使損益及其他股東權益部分出現下述變動，這代表於報告日財務資產及負債的換算及貨幣衍生工具的公允值變動。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是息率）均維持不變。有關分析按二零一四年的相同基準進行。

29. 財務風險管理 (續)

	2015	
	損益的 增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元	其他股東權益部分的 增加淨額 港幣百萬元
美元	1,287	6
歐羅	(22)	70
澳元	(7)	114
新加坡元	(21)	81
人民幣	(111)	360
日圓	(3)	281
增加淨額	1,123	912

	2014	
	損益的 增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元	其他股東權益部分的 增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元
美元	1,247	(544)
歐羅	2	345
新台幣	(5)	105
新加坡元	(3)	103
人民幣	(173)	276
日圓	25	274
增加淨額	1,093	559

(ii) 息率風險

集團現金流量承受的息率風險主要來自以浮動利率計算的長期借款。為管理帶息財務負債的息率組合，我們使用不同貨幣的息率掉期將固定利率與浮動利率負債的比率維持在適當的水平。我們對可變利率工具進行敏感度分析，來衡量息率風險。

於報告日，帶息金融工具的息率組合如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
固定利率工具		
應收借款	536	601
長期借款	(2,972)	(3,411)
籌資租賃責任	(7,427)	(8,592)
息率及貨幣掉期	(21,005)	(24,057)
風險淨額	(30,868)	(35,459)

29. 財務風險管理 (續)

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
可變利率工具		
聯屬公司所欠借款	1,467	1,356
流動資金	20,647	21,098
長期借款	(32,630)	(30,286)
籌資租賃責任	(20,076)	(22,807)
息率及貨幣掉期	22,070	25,201
風險淨額	(8,522)	(5,438)

對息率風險的敏感度分析

假如息率於報告日上升二十五個基點，將使本年度損益減少及其他股東權益部分增加下述金額，這些金額代表於報告日息率掉期及被指定為按公允值計入損益的財務負債的公允值變動，以及財務支出淨額的增加。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是滙率）均維持不變。有關分析按二零一四年的相同基準進行。

	2015		2014	
	損益 港幣百萬元	其他股東 權益部分 港幣百萬元	損益 港幣百萬元	其他股東 權益部分 港幣百萬元
可變利率工具	(98)	149	(91)	190

(iii) 燃油價格風險

燃油佔集團營業開支總額百分之三十四（二零一四年：百分之三十九點二）。我們以燃油衍生工具管理燃油價格變動帶來的風險。此等燃油衍生工具產生的損益視乎有關合約的性質和組合，這些合約在油價到達某個範圍時會產生回報。

對航油價格衍生工具的敏感度分析

假如航油價格於報告日增加 / (減少) 百分之五，將對本年度損益及其他股東權益部分造成下表所示的影響。這些金額代表於報告日燃油衍生工具公允值的變動。

	2015		2014	
	損益的增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元	其他股東權益 部分的增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元	損益的增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元	其他股東權益 部分的增加 / (減少) 淨額 港幣百萬元
航油價格增加百分之五	-	1,187	(21)	1,695
航油價格減少百分之五	-	(1,187)	12	(1,702)

29. 財務風險管理 (續)

(d) 對沖會計

於二零一五年十二月三十一日被指定作為現金流量對沖的財務資產 / (負債) 的賬面值如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
外匯風險		
– 長期負債 (自然對沖)	(6,662)	(7,482)
– 交叉貨幣掉期	–	519
– 外幣期貨合約	1,442	1,168
– 外幣掉期	–	(4)
息率風險		
– 息率掉期	(290)	(258)
燃油價格風險		
– 燃油衍生工具	(21,291)	(14,307)

(e) 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：

	2015		2014	
	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	536	575	601	650
長期借款	(35,602)	(37,202)	(33,697)	(35,185)
籌資租賃責任	(28,047)	(28,904)	(32,119)	(33,171)
已抵押存款	544	671	720	855

此等金融工具是使用相類資產或負債在活躍市場中的報價計量，或使用可觀察的市場數據為所有重要輸入值的估值方法計量。最重要的輸入值是市場息率。

其他財務資產及負債的賬面值被視為其公允值的合理估算。

(f) 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二零一五年十二月三十一日的賬面值。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。公允值是根據莊家的報價或以可觀察的市場數據為所有重要輸入值的現金流量貼現估值方法釐定。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。

29. 財務風險管理 (續)

	2015				2014			
	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	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
經常性公允值計量								
資產								
投資按公允值								
- 上市	433	-	-	433	284	-	-	284
- 非上市	-	-	584	584	-	-	1,196	1,196
流動資金								
- 專業投資管理資金	-	4,698	-	4,698	-	6,780	-	6,780
- 其他流動投資	-	817	-	817	-	1,295	-	1,295
衍生財務資產	-	2,778	-	2,778	-	3,269	-	3,269
	433	8,293	584	9,310	284	11,344	1,196	12,824
負債								
按公允值計入損益的								
籌資租賃責任	-	(2,593)	-	(2,593)	-	(3,129)	-	(3,129)
衍生財務負債	-	(21,871)	-	(21,871)	-	(15,038)	-	(15,038)
	-	(24,464)	-	(24,464)	-	(18,167)	-	(18,167)

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疇	不可觀察輸入值與公允值的關係	可能出現的 合理變動	對估值的 正面 / (負面) 影響 (港幣百萬元)
非上市投資				
貼現率	2015: 10.0% (2014: 8.0%)	貼現率越高，公允值越低	2015: +/- 0.5% (2014: +/- 0.5%)	2015: (11)/11 (2014: (76)/100)

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
投資按公允值 - 非上市		
一月一日的結餘	1,196	1,085
增購	-	78
出售	(143)	(9)
年內於其他全面收益確認的未變現盈虧淨額	13	42
重新歸類至損益的未變現盈利或虧損淨額	(482)	-
十二月三十一日的結餘	584	1,196

29. 財務風險管理 (續)

(g) 抵銷財務資產及財務負債

	2015				
	已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 對銷的已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 呈列的財務 資產 / 負債淨額 港幣百萬元	未於財務狀況表 對銷的金融工具 港幣百萬元	淨額 港幣百萬元
集團					
衍生財務資產	2,778	-	2,778	(2,022)	756
相關已抵押存款	544	(544)	-	-	-
籌資租賃責任	(544)	544	-	-	-
衍生財務負債	(21,871)	-	(21,871)	2,022	(19,849)
	(19,093)	-	(19,093)	-	(19,093)
	2014				
	已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 對銷的已確認財務 資產 / 負債總額 港幣百萬元	於財務狀況表 呈列的財務 資產 / 負債淨額 港幣百萬元	未於財務狀況表 對銷的金融工具 港幣百萬元	淨額 港幣百萬元
集團					
衍生財務資產	3,269	-	3,269	(1,667)	1,602
相關已抵押存款	720	(720)	-	-	-
籌資租賃責任	(720)	720	-	-	-
衍生財務負債	(15,038)	-	(15,038)	1,667	(13,371)
	(11,769)	-	(11,769)	-	(11,769)

集團根據國際掉期及衍生工具協會 (ISDA) 總協議簽訂衍生交易，規定可在出現違約情況時作對銷處理。ISDA 協議不符合財務狀況表中的對銷要求，原因是現時集團沒有法定可強制執行的權力就已確認金額進行對銷，因為只有在出現如銀行借款違約或其他信貸事故等未來事故時，才可強制執行對銷的權力。

30. 資本風險管理

集團於管理資本的目標，是維持充足的流動資金及設立最佳的資本架構，盡量提升股東價值。

集團認為債務淨額股份比例乃衡量資本風險管理的主要基準。債務淨額股份比例的釋義載於年度報告書第一百零七頁，以往十年的數據則載於第一百零二頁及第一百零三頁。

31. 公司層面的財務狀況表

	附註	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元	2015 美元百萬元	2014 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
物業、廠房及設備		79,154	77,208	10,148	9,899
無形資產		2,931	2,631	376	337
於附屬公司的投資		34,329	36,436	4,401	4,671
於聯屬公司的投資		10,802	10,726	1,385	1,375
其他長期應收款項及投資		3,335	4,655	427	597
		130,551	131,656	16,737	16,879
長期負債		(48,279)	(53,474)	(6,190)	(6,856)
相關已抵押存款		-	499	-	64
長期負債淨額		(48,279)	(52,975)	(6,190)	(6,792)
其他長期應付款項		(14,972)	(9,725)	(1,919)	(1,247)
遞延稅項負債		(7,929)	(8,498)	(1,017)	(1,089)
		(71,180)	(71,198)	(9,126)	(9,128)
非流動資產淨值		59,371	60,458	7,611	7,751
流動資產及負債					
存貨		1,141	1,379	146	177
貿易、其他應收款項及其他資產		8,989	9,599	1,152	1,231
待出售資產		1,493	189	192	24
流動資金		14,985	11,357	1,921	1,456
		26,608	22,524	3,411	2,888
長期負債的流動部分		(13,006)	(9,089)	(1,667)	(1,165)
相關已抵押存款		544	21	70	3
長期負債的流動部分淨額		(12,462)	(9,068)	(1,597)	(1,162)
貿易及其他應付款項		(20,272)	(19,490)	(2,599)	(2,499)
未獲運輸收益		(12,619)	(11,577)	(1,618)	(1,484)
稅項		(446)	(160)	(57)	(21)
		(45,799)	(40,295)	(5,871)	(5,166)
流動負債淨額		(19,191)	(17,771)	(2,460)	(2,278)
資產總值減流動負債		111,360	113,885	14,277	14,601
資產淨值		40,180	42,687	5,151	5,473
資本及儲備					
股本及其他法定資本儲備	20	17,106	17,106	2,193	2,193
其他儲備	21	23,074	25,581	2,958	3,280
股東權益總額		40,180	42,687	5,151	5,473

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。

第五十八頁至第九十七頁的附註及第九十八頁至第一百零一頁的主要會計政策為此財務報表的一部分。

董事

史樂山

香港，二零一六年三月九日

董事

利蘊蓮

32. 其他新訂會計準則的影響

香港會計師公會已頒佈新訂及經修訂的準則，於二零一五年一月一日或之後開始的會計期生效，惟並未在本財務報表中採納。

《香港財務報告準則》第9號「金融工具」與集團有關，並於二零一八年一月一日或之後開始的會計期生效。該準則規定財務資產分為兩個計量類別：按公允值計量及按攤銷成本計量。集團現正評估此項新準則所產生的全部影響。

《香港財務報告準則》第15號「來自客戶合約的收入」與集團有關，並於二零一八年一月一日或之後開始的會計期生效。該準則處理收益確認，並確立向財務報表的使用者報告有關實體與客戶所訂合約的性質、金額、時間及收益的不明朗因素與所產生的現金流量等資訊的原則。集團現正評估此項新準則所產生的全部影響。

《國際財務報告準則》第16號「租賃」於二零一九年一月一日或之後開始的會計期生效，該準則推出單一租賃會計模式，取代《國際會計準則》第17號「租賃」規定承租人把租賃區分為營業租賃或籌資租賃的處理方法。若採用單一租賃會計模式，承租人須為所有租賃期超過十二個月的租賃確認為資產及負債（除非相關資產價值甚低），並在損益表中分開列出租賃資產的折舊與租賃負債的利息。預期香港會計師公會快將發出相應的準則，以保持與《國際財務報告準則》的融合，而該等未來的準則關乎本集團。集團尚未評估新準則的全部影響。

33. 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。

主要附屬公司及聯屬公司

二零一五年十二月三十一日結算

附屬公司

	公司註冊/ 成立及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率	已發行及繳足股本及債券
香港華民航空有限公司	香港	貨運航空公司	60*	54,402,000股A股及 36,268,000股B股
Airline Property Limited	香港	物業投資	100	2股
Airline Stores Property Limited	香港	物業投資	100	2股
Airline Training Property Limited	香港	物業投資	100	2股
亞洲萬里通有限公司	香港	旅遊獎勵計劃	100	2股
國泰假期有限公司	香港	經營旅行團	100	40,000股
Cathay Pacific Aero Limited	香港	財務服務	100	1股
Cathay Pacific Aircraft Acquisition Limited	馬恩島	飛機收購服務	100	2,000股，每股1美元
Cathay Pacific Aircraft Lease Finance Limited	香港	飛機租賃服務	100	1股
Cathay Pacific Aircraft Services Limited	馬恩島	飛機收購服務	100	10,000股，每股1美元
國泰航空飲食服務(香港)有限公司^	香港	航空飲食服務	100	600股
Cathay Pacific MTN Financing Limited	開曼群島	財務服務	100	1股，每股1美元
國泰航空服務有限公司	香港	貨運站	100	1股
臻美食品有限公司	香港	食物加工及餐膳	100	20股
傳訊香港有限公司	香港	空運貨物相關資料互換 電腦網絡	95	100股
廣州國泰信息處理有限公司	中華人民 共和國	信息處理	100*	註冊資本港幣8,000,000元 (外商獨資企業)
香港機場地勤服務有限公司	香港	飛機停機坪服務	100	100股
Hong Kong Aviation and Airport Services Limited	香港	物業投資	100*	2股
港龍航空有限公司	香港	航空公司	100	500,000,000股
Snowdon Limited	馬恩島	財務服務	100*	2股，每股1英鎊
Troon Limited	百慕達	財務服務	100	12,000股，每股1美元
雅潔洗衣有限公司	香港	洗衣及乾洗服務	100	3,700股

主要附屬公司及聯屬公司指對集團業績或資產有重大影響的公司。

除另有註明外，所有股份為普通股。

* 股份由附屬公司持有。

^ 此為譯名。

主要會計政策

1. 會計基準

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。

除若干財務資產及負債使用公允值入賬外（見下述會計政策第8、9、10及12項），各賬目以歷史成本為編製基準。

按照財務報告準則編製各財務報表，管理層須作若干預算及假設，該等預算及假設會影響財務報表內的物業、廠房及設備、無形資產、長期投資、退休福利責任及稅項的數額。我們按管理層對未來事故所作的合理預期，持續評估該等預算及假設。

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. 綜合賬基準

集團的綜合財務報表包括公司及其附屬公司結算至十二月三十一日止的財務報表，以及集團在其聯屬公司的應佔業績及資產淨值。附屬公司是由集團控制的實體。集團對實體具有控制權，是指集團因參與該實體的營運而獲得或有權享有其可變回報，並能運用其對該實體的權力影響該等回報。

各附屬公司的業績均包括在綜合損益及其他全面收益表內。至於在年內收購或出售的權益，僅與控制期間有關的業績方包括在財務報表內。

商譽即附屬及聯屬公司的認購成本超過在收購當天集團應佔資產淨值的公允值的餘額。商譽按成本減累積減值虧損確認。收購附屬公司產生的商譽分配予各現金產生單位，並每年進行減值測試。

當出售附屬或聯屬公司時，盈利或虧損的計算會包括商譽。

在綜合財務狀況表的非控股權益包括外間股東在附屬公司資產淨值中所佔的比例，並列作股東權益的一部分。在綜合損益及其他全面收益表中，非控股權益被披露作本年度溢利或虧損及全面收益總額分配。

在公司的財務狀況表中，於附屬公司的投資以成本值減任何已確認的減值虧損列賬。公司按已收及應收股息為附屬公司業績入賬。

3. 聯屬公司

聯屬公司即集團在其股本中持有重大長期權益並可對其作出重要影響的非附屬公司。

綜合損益及其他全面收益表包括集團在聯屬公司的應佔業績，此乃根據各公司結算日期不早於十二月三十一日前三個月的財務報表作準。在綜合財務狀況表中，於聯屬公司的投資指集團所佔的資產淨值、收購聯屬公司所產生的商譽（減任何減值）及予該等公司的借款。

在公司的財務狀況表中，於聯屬公司的投資以成本值減任何已確認的減值虧損及予該等公司的借款列賬。

4. 外幣

於年內成交的外幣交易按有關交易日的市場滙率伸算為港元，而下列項目則按報告日的滙率伸算：

- (a) 以外幣為單位的財務資產及負債。
- (b) 海外附屬及聯屬公司的資產及負債。

除下述者外，外幣伸算為港元所產生的滙兌差額，均反映於損益中：

- (a) 如下述會計政策第8、9及10項所述，以外幣結算的財務資產及負債的未變現滙兌差額，如根據《香港會計準則》第39號「金融工具：確認及計量」界定為有效的現金流量對沖工具，則透過股東權益變動表直接計入股東權益。該等滙兌差額將在對沖項目影響損益時包括在同期的損益中，作為對沖項目的調整。
- (b) 於海外附屬及聯屬公司的投資淨值（包括集團內部的權益性結餘）及相關長期負債的未變現滙兌差額皆直接計入股東權益。

5. 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按成本減累積折舊及減值列賬。

一個物業、廠房及設備項目的成本包括其購買價及任何使資產達致可使用狀態作原定用途所產生的直接應佔成本。一架添置（擁有及籌資租賃）的飛機，反映飛機在具備全面服務潛力時的所有部分，但不包括其起落架、機身及引擎的維修狀況。有關維修元素的成本在添置時確定為獨立部分，並折舊至其下一次進行大型維修事故為止。飛機進行機身大修、引擎大修及起落架大修的開支均按成本價化作資本，並按主要大修之間的平均預計使用期（估計四至十年）折舊。包修（每小時收取固定費用）協議所涵蓋的引擎大修費用開支是按飛行小時支出。其他維修及整修的開支計入損益。

物業、廠房及設備的折舊乃以直線法為基準，按預期可用期減低成本至估計剩餘價值如下：

客機	按二十年折舊至成本的百分之十或預期可變現價值兩者中較低的剩餘價值。
貨機	按二十至二十七年折舊至成本的百分之十至百分之二十之間的剩餘價值，由客機改裝而成的貨機則按十年折舊至無剩餘價值。
飛機產品	按五至十年折舊至無剩餘價值。
其他設備	按三至二十五年折舊至無剩餘價值。
樓宇	按官批租地的租賃期折舊至無剩餘價值。

飛機的主要改裝及重新設計成本經資本化為飛機成本的一部分，按最高達十年的年期折舊。

折舊政策及物業、廠房及設備的賬面值每年進行檢討，考慮因素有機隊組合變動、目前及預測市值及影響資產可用年期的技術性因素。任何價值減損會以減低賬面值至估計可收回金額記賬，估計可收回金額指使用價值（即未來現金流量的現值）與公允值減出售成本兩者之較高者。

6. 租賃資產

物業、廠房及設備如按租賃協議持有，且租賃使與資產所有權有關的所有風險和報酬實質上轉移至本集團，均視作已以公允市值直接購入，而租賃人須承擔的相應負債則在扣除利息支出後以籌資租賃責任列入賬目。如租賃不會使與資產所有權有關的所有風險和報酬實質上轉移至本集團，則劃歸為營業租賃。

籌資租賃的應付款項，乃根據租約內含的利率，分攤於利息支出及債務償還款項。

營業租賃費用及收入按有關租賃資產的租期以直線法在損益中支銷及記入。

對於營業租賃協議，如集團交還的飛機須符合若干維修狀況，則在租賃期內作出撥備。此撥備是按為符合維修及非維修交還狀況而產生的預期未來成本的現值計算，並已考慮現有機隊計劃及長期維修時間表。

7. 無形資產

無形資產包括綜合所產生的商譽、購置電腦軟件牌照及其他。有關商譽的會計政策於第九十八頁會計政策第2項概述。

電腦軟件牌照及其他產生經濟效益的開支經資本化為無形資產的一部分，並按其不超過四至十年的可用年期以直線法攤銷。

8. 財務資產

其他長期應收款項、銀行及抵押存款、貿易及其他短期應收款項歸入借款及應收款項並按攤銷成本減去減值虧損入賬。

如集團持有的長期投資被界定為可供出售財務資產，這些投資按公允值列賬。公允值是根據報告期結束時未扣除交易成本前的市場報價計算。非上市股本投資的公允值是使用適當的估值模式進行估值。公允值的任何變動，均確認於投資重估儲備內。在出售投資或有證據顯示投資出現減值時，該投資的累積盈利或虧損便由投資重估儲備重新歸類至損益賬。

現金及視同庫存現金包括銀行存款及現金、於銀行及其他金融機構的活期存款，以及短期及流動性極高的投資項目。這些項目可以在沒有重大價值轉變的風險下輕易換算為已知的現金數額，並在購入後三個月內到期。

按公允值基準管理及評估的專業投資管理資金及其他流動投資，被指定為按公允值計入損益賬。

當有客戶出現財政困難或債項存在糾紛而令債項的可收回程度成疑，便會確認減值。

有關衍生財務資產的會計政策於會計政策第10項概述。

集團於買賣財務資產當日確認或撤銷確認該財務資產。

9. 財務負債

長期借款、籌資租賃責任與貿易及其他應付款項按攤銷成本列賬，或被指定為按公允值計入損益中。

凡以存放抵押存款作配對的長期負債，有關的負債及存款（及其所產生的收入及支出）已化作淨額，以反映此等安排在整體上的商業效果。此淨額計算的安排乃基於有可依法強制執行的權利對銷負債及存款，且集團亦有意以淨額清償或同時變現存款及償付負債。在二零零五年前所作的交易以淨額計算，則基於有權（包括在違約情況下）堅持將負債及存款作淨額清償，而且該權利毫無疑問地獲得保證，以反映該等交易的實質及經濟上的真實性。

衍生財務負債的會計政策於會計政策第10項概述。

財務負債於已訂約的財務承擔產生時確認或消失時撤銷確認。

於財務負債項下產生的利息支出採用實際息率法計算及確認。

10. 衍生金融工具

根據集團的風險管理政策，衍生金融工具僅用於管理滙率、息率及航油價格波動帶來的風險，集團並不持有或發行衍生金融工具作自營買賣用途。

所有衍生金融工具以公允值在財務狀況表內確認。衍生金融工具若根據《香港會計準則》第39號「金融工具：確認及計量」界定為有效對沖工具，用以對沖滙率、息率或航油價格波動帶來的風險，其公允值的變動按下述方式列賬：

(a) 確定為有效現金流量對沖的公允值變動部分，透過股東權益變動表直接確認於股東權益內，並在對沖交易影響損益時，包括在同期的損益中，作為收益、財務支出淨額或燃油開支的調整。

(b) 公允值變動被界定為失效的部分即時於損益中確認。

衍生工具若根據《香港會計準則》第39號「金融工具：確認及計量」被界定為不合作為對沖工具者，則按持有作買賣用途的金融工具計賬，其公允值變動即時於損益中確認。

11. 公允值的計量

財務資產及財務負債的公允值是參照開列的市值或採用類似工具的市場息率折現未來現金流量而釐定。

12. 退休福利

界定福利計劃的退休福利成本採用預計單位貸記法估值。根據此方法，提供退休福利的成本記入損益及其他全面收益表中，從而將正常成本在僱員的服務年期分攤。

在財務狀況表中確認的資產或負債，是以提供此等福利（界定福利責任）成本的現值減報告期末的計劃資產公允價值計算。界定福利責任每年由獨立精算師計算，根據優質公司債券的息率對預計未來現金流量貼現來釐定。計劃資產按現行買盤價估值。

因應經驗作出的調整及精算假設的變動所產生的精算盈利及虧損在其產生期內，於損益及其他全面收益表中的其他全面收益支銷或記入。過往服務成本即時在損益及其他全面收益表中確認。

對於界定供款計劃，集團的供款記入該供款相關財政期的損益及其他全面收益表中。

13. 遞延稅項

遞延稅項以負債法就資產及負債的評稅基準與其於財務報表內的賬面值兩者間的暫時差異，作出全數撥備。然而，如遞延所得稅乃來自進行交易時初始確認的資產或負債（如屬業務合併則除外）而在確認時並不影響應課稅或會計溢利或虧損，則不會予以確認。

有關未用稅務虧損及可扣減暫時差異的遞延稅項資產，只會在未來應課稅溢利有可能用作抵銷此等未用稅務虧損及可扣減暫時差異時才會確認。

此外，就若干租賃協議收取的期初現金利益，亦已就承擔支付未來稅務的責任撥出準備。

14. 存貨

持有作消耗用途的存貨以成本或加權平均成本減任何陳舊備抵列賬，而待清理的存貨則以成本與可變現淨值的較低者入賬。可變現淨值即估計再售價格。

15. 待出售資產

非流動資產的賬面值將主要透過銷售交易收回，而銷售機會極高時，則歸入待出售資產列賬。待出售資產按賬面值與公允價值減銷售成本兩者之較低者入賬。

16. 收益認算

客運及貨運的銷售於提供運輸服務時確認為收益。未提供服務的客運及貨運銷售價值皆作為未獲運輸收益記賬。來自航空飲食及其他服務的收入，於提供服務時認算。利息收入於產生時確認，而股息收入則於確定收取股息的權利時確認。

17. 保養及大修成本

飛機保養及大修的零件更換及勞工成本分別於使用及產生時記入損益中，除非根據會計政策第5項將該等成本化作資本。

18. 常客計劃

公司經營一項常客獎勵計劃，名為「亞洲萬里通」（「獎勵計劃」）。當會員乘搭國泰航空或港龍航空航班而累積里數，或當公司向參與計劃的夥伴出售里數，來自初始銷售的收益按獎勵的公允價值作遞延確認為負債，直至有關里數獲兌換，而如以選乘集團航班的方式兌換，則直至乘客獲運載為止。棄用里數，即預期過期的積分比例，於賬目確認以減低公允價值。棄用里數是根據多項假設而釐定，包括過往的經驗、未來的兌換模式及計劃的設計。向參與計劃的夥伴售出里數的相關市場推廣收益乃按所收代價與遞延收益之間的差額計算，並於提供服務時確認。

19. 關連人士

關連人士是指有能力直接或間接控制另一方或可在財務及營運決策上對另一方行使重大影響力的個人、公司或集團，包括附屬公司、同系附屬公司、共同控制公司及聯屬公司及主要管理人員（包括其直系親屬）。

20. 撥備及或有負債

如集團或公司因過往事件而須承擔法定或推定責任，以致可能須付出經濟代價以清償責任，則在能可靠地估計涉及的金額時，為該項責任撥備。若承擔有關責任可能毋須付出經濟代價，或無法可靠地估計涉及的金額，則有關責任以或有負債的形式披露，除非付出經濟代價的可能性極低。

業務統計數字

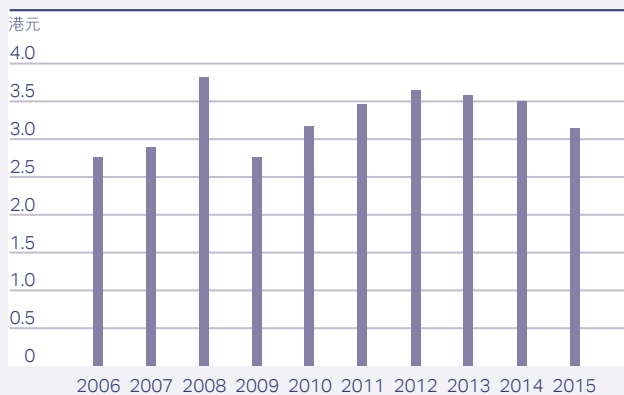
	2015	2014	
綜合損益賬摘要	港幣百萬元		
客運服務	73,047	75,734	
貨運服務	23,122	25,400	
航空飲食、收回款項及其他服務	6,173	4,857	
收益	102,342	105,991	
營業開支	(95,678)	(101,556)	
營業溢利 / (虧損)	6,664	4,435	
出售投資溢利	-	-	
視作出售一家聯屬公司的盈利	-	-	
財務支出淨額	(1,164)	(1,158)	
應佔聯屬公司溢利 / (虧損)	1,965	772	
除稅前溢利 / (虧損)	7,465	4,049	
稅項	(1,157)	(599)	
本年度溢利 / (虧損)	6,308	3,450	
非控股權益應佔溢利	(308)	(300)	
國泰航空股東應佔溢利 / (虧損)	6,000	3,150	
已派股息	(2,046)	(1,022)	
本年度保留溢利	3,954	2,128	
綜合財務狀況表摘要	港幣百萬元		
物業、廠房及設備及無形資產	111,158	108,789	
長期應收款項及投資	27,947	29,290	
借款	(63,105)	(65,096)	
流動資金減銀行透支	20,647	21,098	
借款淨額	(42,458)	(43,998)	
流動負債淨額 (不包括流動資金、銀行透支及借款的流動部分)	(23,961)	(22,478)	
其他長期應付款項	(15,838)	(10,487)	
遞延稅項	(8,781)	(9,263)	
資產淨值	48,067	51,853	
資金來源：			
國泰航空股東應佔資金	47,927	51,722	
非控股權益	140	131	
股東權益總額	48,067	51,853	
每股			
股東資金	港元	12.18	13.15
EBITDA	港元	4.45	3.44
盈利 / (虧損)	港仙	152.5	80.1
股息	港元	0.53	0.36
比率			
邊際利潤 / (虧損)	%	5.9	3.0
已動用資本回報	%	7.6	4.7
股息倍數	倍數	2.9	2.2
現金利息倍數	倍數	28.9	20.7
債務總額股份比例	倍數	1.32	1.26
債務淨額股份比例	倍數	0.89	0.85

2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
71,826	70,133	67,778	59,354	45,920	57,964	49,520	38,755
23,663	24,555	25,980	25,901	17,255	24,623	21,783	18,385
4,995	4,688	4,648	4,269	3,803	3,976	4,055	3,643
100,484	99,376	98,406	89,524	66,978	86,563	75,358	60,783
(96,724)	(97,763)	(93,125)	(78,672)	(62,583)	(94,911)	(67,831)	(55,687)
3,760	1,613	5,281	10,852	4,395	(8,348)	7,527	5,096
-	-	-	2,165	1,254	-	-	-
-	-	-	868	-	-	-	-
(1,019)	(884)	(744)	(978)	(847)	(1,012)	(787)	(465)
838	754	1,708	2,577	264	(764)	1,057	301
3,579	1,483	6,245	15,484	5,066	(10,124)	7,797	4,932
(675)	(409)	(779)	(1,441)	(275)	1,366	(775)	(769)
2,904	1,074	5,466	14,043	4,791	(8,758)	7,022	4,163
(284)	(212)	(169)	(185)	(170)	(224)	(187)	(183)
2,620	862	5,297	13,858	4,621	(8,982)	6,835	3,980
(551)	(1,338)	(3,777)	(1,691)	-	(2,438)	(2,245)	(2,992)
2,069	(476)	1,520	12,167	4,621	(11,420)	4,590	988
104,737	93,703	82,099	74,116	73,345	73,821	70,170	65,351
27,449	24,776	23,393	17,512	14,321	14,504	15,923	12,452
(67,052)	(59,546)	(43,335)	(39,629)	(42,642)	(40,280)	(36,368)	(31,943)
27,736	24,182	19,597	24,194	16,511	15,082	21,637	15,595
(39,316)	(35,364)	(23,738)	(15,435)	(26,131)	(25,198)	(14,731)	(16,348)
(19,110)	(15,711)	(16,685)	(14,022)	(12,864)	(16,887)	(13,094)	(9,019)
(1,318)	(3,205)	(3,650)	(1,700)	(1,086)	(5,509)	(1,222)	-
(9,429)	(8,061)	(6,651)	(5,842)	(5,255)	(4,737)	(6,752)	(6,550)
63,013	56,138	54,768	54,629	42,330	35,994	50,294	45,886
62,888	56,021	54,633	54,476	42,182	35,878	50,116	45,731
125	117	135	153	148	116	178	155
63,013	56,138	54,768	54,629	42,330	35,994	50,294	45,886
15.99	14.24	13.89	13.85	10.72	9.12	12.72	11.62
3.04	2.31	3.34	5.80	2.95	(1.00)	3.41	2.75
66.6	21.9	134.7	352.3	117.5	(228.3)	173.5	112.9
0.22	0.08	0.52	1.11	0.10	0.03	0.84	0.84
2.6	0.9	5.4	15.5	6.9	(10.4)	9.1	6.5
4.0	2.3	8.4	21.7	8.7	(12.3)	12.3	8.7
3.0	2.7	2.6	3.2	11.8	(76.1)	2.1	1.2
23.8	20.9	41.7	35.2	5.1	3.7	14.2	15.1
1.07	1.06	0.79	0.73	1.01	1.12	0.73	0.70
0.63	0.63	0.43	0.28	0.62	0.70	0.29	0.36

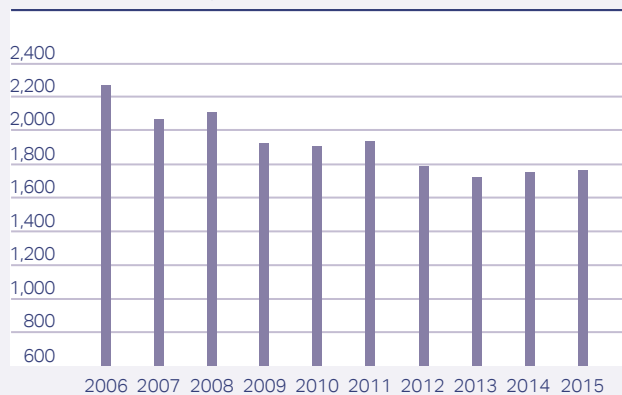
		2015	2014
國泰航空及港龍航空業務概要*			
可用噸千米數	百萬位	30,048	28,440
收入噸千米數	百萬位	22,220	20,722
可用座位千米數	百萬位	142,680	134,711
收入乘客運載人次	千位	34,065	31,570
收入乘客千米數	百萬位	122,330	112,257
收入運載率	%	81.1	79.1
乘客運載率	%	85.7	83.3
運載貨物及郵件	千噸	1,798	1,723
貨物及郵件收入噸千米數	百萬位	10,586	10,044
貨物及郵件運載率	%	64.2	64.3
運載超額行李	噸	2,596	2,699
飛行千米數	百萬位	576	550
飛行小時數	千小時	823	789
啟航次數	千位	173	167
定期航班航線網長度	百萬米	620	586
年底目的地數目	目的地	193	210
年底職員數目	數目	26,833	25,755
每職員的可用噸千米數	千位	1,120	1,104
航班準時表現*			
起飛(十五分鐘內)	%	64.7	70.1
飛機平均使用量*			
	每日時數		
A320-200		9.4	9.2
A321-200		9.8	9.9
A330-300		12.1	12.4
A340-300		8.5	11.6
A340-600		–	–
747-400		5.7	8.2
747-200F/300SF 貨機		–	–
747-400F/BCF/8F 貨機		11.9	11.8
777-200/300		8.6	8.8
777-300ER		15.9	16.1
機隊平均使用量		12.2	12.2
*自二零零六年十月一日起包括港龍航空的業務。			
機隊資料			
由國泰航空營運的飛機：			
A330-300		42	40
A340-300		7	11
A340-600		–	–
747-400		3	7
747-200F 貨機		–	–
747-400F 貨機		4	5
747-400BCF 貨機		1	1
747-400ERF 貨機		6	6
747-8F 貨機		13	13
777-200		5	5
777-300		12	12
777-300ER		53	47
總數		146	147
由港龍航空營運的飛機：			
A320-200		15	15
A321-200		8	8
A330-300		19	18
747-200F 貨機		–	–
747-300SF 貨機		–	–
747-400BCF 貨機		–	–
總數		42	41

2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
26,259	26,250	26,383	24,461	22,249	24,410	23,077	19,684
18,696	18,819	19,309	19,373	16,775	17,499	16,680	14,452
127,215	129,595	126,340	115,748	111,167	115,478	102,462	91,769
29,920	28,961	27,581	26,796	24,558	24,959	23,253	18,097
104,571	103,837	101,536	96,588	89,440	90,975	81,801	72,939
77.5	76.2	77.0	81.1	77.7	75.1	75.6	76.2
82.2	80.1	80.4	83.4	80.5	78.8	79.8	79.5
1,539	1,563	1,649	1,804	1,528	1,645	1,672	1,334
8,750	8,942	9,648	10,175	8,256	8,842	8,900	7,514
61.8	64.2	67.2	75.7	70.8	65.9	66.7	68.6
2,599	2,711	3,103	4,053	3,883	2,963	2,310	2,218
512	502	494	464	431	460	422	357
735	715	695	652	605	649	598	489
160	154	146	138	130	138	131	98
576	602	568	535	481	453	442	457
190	179	167	146	122	124	129	125
24,572	23,844	23,015	21,592	20,907	21,309	19,840	18,992
1,091	1,110	1,184	1,165	1,053	1,185	1,194	1,173
75.5	77.4	82.0	80.9	86.8	81.4	83.9	85.2
9.1	8.8	8.9	8.2	8.0	8.4	8.5	8.2
8.8	8.9	8.4	8.6	7.8	8.4	8.9	8.9
12.0	12.3	12.1	11.6	10.8	10.9	10.7	11.2
13.3	12.7	13.0	13.8	12.2	14.7	15.3	14.9
-	-	-	-	-	11.4	14.4	14.9
10.9	12.7	13.7	13.2	12.9	14.1	14.5	14.9
-	-	-	-	5.4	7.5	10.8	11.8
10.9	11.4	13.8	14.4	13.2	13.1	14.0	15.3
8.3	8.4	8.2	8.0	8.1	8.7	8.4	9.0
15.8	15.7	15.7	15.3	15.8	14.3	10.7	-
11.8	12.0	12.3	12.0	11.2	11.5	11.7	12.5
35	37	33	32	32	32	29	27
11	11	13	15	15	15	15	15
-	-	-	-	-	-	3	3
13	18	21	22	23	23	24	22
-	-	-	-	-	5	7	7
6	6	6	6	6	6	6	6
1	6	8	12	13	10	6	5
6	6	6	6	6	2	-	-
13	8	4	-	-	-	-	-
5	5	5	5	5	5	5	5
12	12	12	12	12	12	12	12
38	29	24	18	14	9	5	-
140	138	132	128	126	119	112	102
15	15	11	11	9	10	10	10
6	6	6	6	6	6	6	6
20	17	15	14	14	16	16	16
-	-	-	-	-	1	1	1
-	-	-	-	-	-	3	3
-	-	-	-	-	2	3	1
41	38	32	31	29	35	39	37

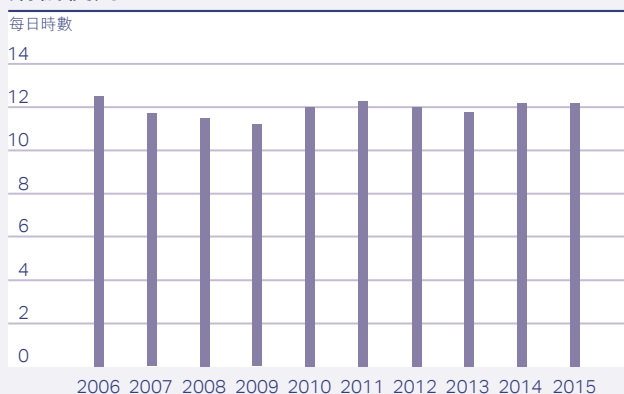
每可用噸千米成本（連燃油）



每港幣千元員工開支的可用噸千米



飛機使用量



股價



		2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
生產力*											
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	3.14	3.50	3.58	3.65	3.46	3.16	2.76	3.81	2.88	2.76
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,764	1,750	1,720	1,785	1,936	1,905	1,919	2,106	2,066	2,270
飛機使用量	每日時數	12.2	12.2	11.8	12.0	12.3	12.0	11.2	11.5	11.7	12.5
股價											
	港元										
最高		20.6	17.7	16.8	15.9	23.1	24.1	14.7	20.3	23.1	19.5
最低		12.7	13.7	12.2	11.9	11.9	12.8	7.0	7.1	18.3	12.7
年底		13.4	16.9	16.4	14.2	13.3	21.5	14.5	8.8	20.4	19.2
股價比率 (附註)											
	倍數										
市盈率		8.8	21.1	24.6	64.9	9.9	6.1	12.3	(3.9)	11.8	17.0
資本市值 / 國泰航空股東應佔資金		1.1	1.3	1.0	1.0	1.0	1.6	1.4	1.0	1.6	1.7
股價 / 現金流量		3.1	5.4	4.6	6.1	3.4	4.5	12.7	8.9	5.0	6.1

附註：在適用情況下，根據年底的股價計算。

*自二零零六年十月一日起包括港龍航空的業績。

詞彙

專門術語

借款 總借款(貸款及租賃責任)減抵押存款、票據及零息債券。

借款淨額 借款及銀行透支減流動資金。

可用噸千米數(「可用噸千米」) 以每航線的航程乘該航線可運載乘客、超額行李、貨物及郵件的整體運載量(以噸計)。

可用座位千米數(「可用座位千米」) 以每航線的航程乘該航線可運載乘客的乘客座位運載量(以座位數目計算)。

收入乘客千米數(「收入乘客千米」) 以每航線的航程乘該航線的載客數目。

收入噸千米數(「收入噸千米」) 以每航線的航程乘該航線的運輸量(以運載乘客、超額行李、貨物及郵件的收入噸數計算)。

航班準時表現 在原定啟航時間十五分鐘內起飛。

EBITDA 扣除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利。

收回款項 由偶發業務收回的成本。

比率

$$\text{每股盈利/(虧損)} = \frac{\text{國泰航空股東應佔溢利/(虧損)}}{\text{本年度已發行加權平均股數(按日計算)}}$$

$$\text{邊際利潤/(虧損)} = \frac{\text{國泰航空股東應佔溢利/(虧損)}}{\text{收益}}$$

$$\text{每股股東資金} = \frac{\text{國泰航空股東應佔資金}}{\text{年底已發行及已繳足股款的股份總數}}$$

$$\text{已動用資本回報} = \frac{\text{營業溢利及應佔聯屬公司溢利減稅項}}{\text{股東權益總額及借款淨額的平均數}}$$

$$\text{股息倍數} = \frac{\text{國泰航空股東應佔溢利/(虧損)}}{\text{股息}}$$

$$\text{現金利息倍數} = \frac{\text{業務帶來的現金}}{\text{已付利息淨額}}$$

$$\text{債務總額股份比例} = \frac{\text{借款}}{\text{國泰航空股東應佔資金}}$$

$$\text{債務淨額股份比例} = \frac{\text{借款淨額}}{\text{國泰航空股東應佔資金}}$$

$$\text{乘客/貨物及郵件運載率} = \frac{\text{收入乘客千米數/貨物及郵件收入噸千米數}}{\text{可用座位千米數/可用貨物及郵件噸千米數}}$$

$$\text{收入運載率} = \frac{\text{乘客、貨物及郵件運載收入總額}}{\text{以現有收益率及可運載量計算可達到的最高收入}}$$

$$\text{收支相抵運載率} = \text{能達到收支平衡的收入運載率}$$

$$\text{乘客/貨物及郵件收益率} = \frac{\text{客運收益/貨物及郵件收益}}{\text{收入乘客千米數/貨物及郵件收入噸千米數}}$$

$$\text{每可用噸千米成本} = \frac{\text{國泰航空及港龍航空營業開支總額}}{\text{國泰航空及港龍航空的可用噸千米}}$$

公司及股東資料

國泰航空有限公司是在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

註冊辦事處

香港金鐘道八十八號

太古廣場一座三十三樓

股票托管處

The Bank of New York Mellon

BNY Mellon Shareowner Services

P.O. Box 358516

Pittsburgh, PA 15252-8516

U.S.A.

美國境內免費電話熱線：1(888) BNY ADRS

國際電話熱線：1(201) 680 6825

電郵：shrrelations@bnymellon.com

網址：www.bnymellon.com/shareowner

股份代號

香港聯合交易所 293

ADR CPCAY

股份登記處

香港中央證券登記有限公司

香港皇后大道東一八三號

合和中心十八樓一八零六至一八零七室

核數師

畢馬威會計師事務所

香港中環遮打道十號太子大廈八樓

財務動態

截至二零一五年十二月三十一日止年度

年度報告書供股東閱覽 二零一六年四月八日

股東周年大會 二零一六年五月十一日

截至二零一六年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零一六年八月

派發中期股息 二零一六年十月

設計：
化美設計顧問有限公司
www.format.com.hk
印刷：香港



www.cathaypacific.com