

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

CATHAY PACIFIC AIRWAYS LIMITED

國泰航空有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股份代號：293)

二零二二年八月份客、貨運量數據

附上的新聞稿載列國泰航空有限公司（「國泰航空」）的二零二二年八月份客、貨運量數據。新聞稿載列的資料可能為股價敏感資料。因此，本公告附上新聞稿乃按《證券及期貨條例》第 XIVA 部發出。新聞稿載列的資料乃在內部管理記錄的基礎上編制，未經外聘核數師審核或審閱。

本公告乃國泰航空根據《證券及期貨條例》第 XIVA 部發出。

本公告載列的資料乃在內部管理記錄的基礎上編制，未經外聘核數師審核或審閱。

投資者在買賣國泰航空股票時務必審慎行事。

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事： 賀以禮（主席）、韓兆傑、林紹波、沈碧嘉、鄧健榮；

非常務董事： 白德利、馬崇賢、宋志勇、孫玉權、施銘倫、施維新、
尚烽、張卓平；

獨立非常務董事： 陳智思、夏理遜、馬焜圖及董立均。

承董事局命

國泰航空有限公司

公司秘書

黎穎懿

香港，二零二二年九月十六日

二零二二年九月十六日

國泰航空公布 2022 年 8 月份客、貨運量數據

國泰航空今天公布 2022 年 8 月份客、貨運量數據。有關數據持續反映香港特別行政區政府進一步調整旅遊限制及檢疫要求，尤其是就入境旅客強制酒店檢疫安排所帶來的正面影響。

國泰航空於 8 月份載客二十五萬三千九百零七人次，較 2021 年同月增加 87.6%，但相比疫情前 2019 年 8 月的水平下跌 91.3%。收入乘客千米數按年上升 82.7%，但與 2019 年 8 月相比則減少 86.1%。乘客運載率增加 22.2 個百分點至 68.6%，以可用座位千米數計算的運力按年增加 23.5%，與 2019 年 8 月相比下跌 83.8%。在 2022 年首八個月，載客人次較去年同期增加 133.5%，運力上升 1.6%，而收入乘客千米數則上升 141.9%。

國泰航空於 8 月份運載十萬零四千八百五十一公噸貨物，較去年同月減少 15.6%，與 2019 年 8 月相比減少 35%。月內的貨物收入噸千米數按年減少 23.3%，與 2019 年 8 月相比減少 35.1%。運載率下跌 10.7 個百分點至 67%。以可用貨物噸千米數計算的運力則按年減少 11.1%，與 2019 年 8 月相比減少 41.1%。在 2022 年首八個月，載貨量較去年同期下跌 8%，運力減少 25.4%，而貨物收入噸千米數則下跌 32.4%。

客運

顧客及商務總裁林紹波表示：「8 月的客運表現持續改善，平均每天載客人次更升至逾 8,000 水平。月內的客運航班運力較 7 月份增加約 28%，但仍僅為疫情前水平約 16%，而載客率則維持約 69% 的高水平。

「隨著香港特別行政區政府於 8 月 12 日起調整入境抵港人士的酒店檢疫安排，我們留意到返港及經香港樞紐轉機的乘客人數有上升趨勢，尤其是從美國、加拿大和歐洲出發的長途乘客。雖然前往內地的客運航班運力持續受限，我們於 8 月恢復了前往鄭州、青島及廈門的載客航班。

「8 月份客運量主要由內地出發前往美國的留學生需求推動。除紐約、洛杉磯和三藩市航班服務外，我們於上月亦首次恢復芝加哥及波士頓航班，以迎合殷切的需求。整體而言，上月前往美國的航班載客率達 80%。除學生前往美國外，由美國出發的乘客需求亦有增長，因我們增加了更多前往東南亞的航班班次，提供更多接駁航班選擇。

貨運

「貨運方面，我們在 8 月全面恢復運作所有貨機定期航班，而運力亦因更多客運航班及區域只載貨客機航班而有所增加。上月整體貨運運力按年下跌 11%，主要因為我們去年同期運作大量長途只載貨客機航班。整體而言，8 月的貨運運力為疫情前的 59%。儘管夏季的貨運需求平滯，我們會繼續為即將踏入的貨運旺季作好準備，確保運作保持順暢。

「為支持國泰航空集團致力於 2050 年或之前實現淨零碳排放的目標，我們將碳抵銷計劃『飛向更藍天』擴展至航空貨運服務。計劃不單讓貨運客戶計算貨運所衍生的二氧化碳排放量，更可直接購買碳排放抵銷量。有關項目均已通過國際公認的非營利組織『黃金標準』(Gold Standard) 認證，確認項目的碳排放抵銷量及為社會帶來的裨益。

「此外，我們一直致力提高服務質素，推出了貨物出倉管控 (FOW) 及貨物進倉管控 (FIW) 兩項 Cargo iQ 嶄新指標，提高整體貨運流程的透明度。有關項目現已在香港的國泰航空貨運站實行，並計劃擴展至國泰網絡的其他航點。

展望

「國泰航空歡迎香港特別行政區政府於本月較早前，調整駐港機組人員抵港後的強制檢疫要求。儘管我們會繼續在可行情況下盡快恢復更多航班，加強往返香港樞紐的航班網絡聯繫，然而重建運力仍需要一定時間，因為我們要確保營運準備充足，包括為機組及前線人員提供培訓，以及調配飛機重返機隊。

「此外，航班運作亦涉及其他複雜的限制，因此航班運力要需時數月逐步增加。我們現時預計於今年年底時，客運航班運力將達疫情前水平約三分之一，即較 8 月份水平增加約一倍；而貨運航班運力則可達至疫情前水平約三分之二。隨著市場環境及運作條件持續改善，我們致力在可行情況下恢復更多航班。

「客運方面，預計第四季的需求仍然穩健，預料經香港往返美洲以及東南亞和印度的中轉需求強勁；而往來澳紐及其他地區的客量亦會增加。

「隨著日本等更多亞洲航點陸續調整其入境旅遊措施，我們會繼續因應需求而調整客運運力。我們計劃於十月加開約 200 對客運航班，主要前往大阪、首爾(仁川)、曼谷、吉隆坡及馬尼拉等亞洲航點，以及溫哥華、悉尼及墨爾本等長途航點。

「貨運方面，雖然供應鏈受內地防疫措施影響，然而九月起出台的新電子產品有利即將開始的貨運旺季。我們會繼續全面運作所有貨機運力，及充分利用新增客運航班，及區內只載貨客機航班的載貨運力。」

2022 年 8 月份詳細運載數字及詞彙請見下頁。

| 國泰航空運載量 | 2022年 8月 | 對比 2021年8月 差額百分比 | 2022年8個 月累積數字 | 今年至今 差額百分比 |
|--------------|-------------|------------------------|------------------|---------------|
| 收入乘客千米數（千位） | | | | |
| – 中國內地 | 72,967 | 0.9% | 255,076 | 66.3% |
| – 東北亞 | 23,618 | 121.4% | 71,813 | 56.9% |
| – 東南亞 | 77,827 | 342.3% | 271,709 | 111.3% |
| – 南亞，中東及非洲 | 31,583 | 313.5% | 90,046 | 447.5% |
| – 西南太平洋 | 135,153 | 631.4% | 554,102 | 422.9% |
| – 北美洲 | 825,314 | 35.4% | 2,041,843 | 81.7% |
| – 歐洲 | 436,049 | 210.1% | 1,463,269 | 276.8% |
| 收入乘客千米數（千位） | 1,602,511 | 82.7% | 4,747,858 | 141.9% |
| 載運乘客人次 | 253,907 | 87.6% | 809,115 | 133.5% |
| 貨物收入噸千米數（千位） | 600,283 | -23.3% | 3,269,911 | -32.4% |
| 載運貨物（公噸） | 104,851 | -15.6% | 731,442 | -8.0% |
| 航班數量 | 1,795 | -2.7% | 11,127 | 13.5% |

| 國泰航空可容量 | 2022年 8月 | 對比 2021年8月 差額百分比 | 2022年8個 月累積數字 | 今年至今 差額百分比 |
|--------------|-------------|------------------------|------------------|---------------|
| 可用座位千米數（千位） | | | | |
| – 中國內地 | 126,196 | -1.3% | 717,259 | 59.1% |
| – 東北亞 | 66,689 | 14.1% | 245,423 | -29.3% |
| – 東南亞 | 151,095 | 54.9% | 516,528 | -17.9% |
| – 南亞，中東及非洲 | 65,139 | 131.4% | 198,616 | 160.1% |
| – 西南太平洋 | 205,987 | -34.3% | 935,151 | -38.9% |
| – 北美洲 | 1,231,895 | 29.4% | 2,843,014 | -6.3% |
| – 歐洲 | 489,843 | 56.0% | 1,762,317 | 70.0% |
| 可用座位千米數（千位） | 2,336,844 | 23.5% | 7,218,308 | 1.6% |
| 乘客運載率 | 68.6% | 22.2%pt | 65.8% | 38.1%pt |
| 可用貨物噸千米數（千位） | 895,827 | -11.1% | 4,467,284 | -25.4% |
| 貨物運載率 | 67.0% | -10.7%pt | 73.2% | -7.6%pt |
| 可用噸千米數（千位） | 1,120,209 | -5.7% | 5,159,158 | -22.6% |

詞彙

Cargo iQ

Cargo iQ 是由國際航空運輸協會 (IATA) 支援的非牟利會員組織，成員包括主要航空公司、貨運代理、地勤服務供應商、陸路運輸公司及資訊科技供應商，攜手為空運貨物的運送流程制訂標準及提高透明度。Cargo iQ 總營運計劃 (MOP) 獲 IATA 認可為值得推薦的作業方式，它清楚列明空運貨物由付運商運送至收貨人的端對端標準運送流程。

專門術語：

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)。

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、貨物的整體運載量 (以噸計)。

可用貨物噸千米數 (「可用貨物噸千米數」)

以每航線的航程乘該航線可運載貨物的運載量 (以噸計)。

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。

貨物收入噸千米數 (「貨物收入噸千米數」)

以每航線的航程乘該航線的運載貨物 (以噸計) 的數量。

比率:

$$\text{乘客 / 貨物運載率} = \frac{\text{收入乘客千米數} / \text{貨物收入噸千米數}}{\text{可用座位千米數} / \text{可用貨物噸千米數}}$$

傳媒查詢



+852 2747 5393



press@cathaypacific.com



www.cathaypacific.com