

國泰航空有限公司

股份代號：00293

二零一零年報告書





## 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全球三十九個國家及地區共一百四十一個目的地。

國泰航空於一九四六年在香港成立，一直以港為家，並進行龐大投資，致力發展香港成為一個主要的環球航運樞紐。除擁有一支共一百二十七架廣體飛機的機隊外，公司的投資範圍還包括航空飲食及地勤服務公司及位於香港國際機場的企業總部。此外，國泰航空正在機場興建先進的貨運站，將於二零一三年初啟用。



國泰航空  
 國泰航空貨機  
 港龍航空  
 華民航空

## 目錄

2	財務及營業撮要
3	主席致函
5	二零一零年回顧
16	業務回顧
24	財務評述
32	董事及要員
34	董事局報告
41	企業管治
45	獨立核數師報告
46	主要會計政策
50	綜合全面收益表
51	綜合財務狀況表
52	公司財務狀況表
53	綜合現金流量表
54	綜合股東權益變動表
55	公司股東權益變動表
56	賬目附註
92	主要附屬公司及聯屬公司
94	業務統計數字
99	詞彙
100	公司及股東資料

港龍航空有限公司（「港龍航空」）是國泰航空的全資附屬公司。港龍航空是一家在香港註冊及以香港為基地的亞洲地區航空公司，營運一支共有三十一架飛機的機隊，提供定期客運及貨運服務往來十四個國家及地區的三十三個目的地。國泰航空亦持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之十八點七股權。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。國泰航空也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，在亞洲區提供定期貨運服務。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用約二萬七千五百名員工（在香港的員工超過二萬人）。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七百五十個目的地。港龍航空是「寰宇一家」的聯屬成員。

# 財務及營業撮要

## 集團財務統計數字

	2010	2009	變幅
<b>業績</b>			
營業總額	港幣百萬元 <b>89,524</b>	66,978	<b>+33.7%</b>
國泰航空擁有人應佔溢利	港幣百萬元 <b>14,048</b>	4,694	<b>+199.3%</b>
每股盈利	港仙 <b>357.1</b>	119.3	<b>+199.3%</b>
每股股息	港仙 <b>111.0</b>	10.0	<b>+1,010.0%</b>
邊際利潤	% <b>15.7</b>	7.0	<b>+8.7個百分點</b>
<b>財務狀況</b>			
國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元 <b>54,274</b>	42,238	<b>+28.5%</b>
借款淨額	港幣百萬元 <b>15,435</b>	26,131	<b>-40.9%</b>
每股股東資金	港元 <b>13.8</b>	10.7	<b>+29.0%</b>
債務淨額股份比例	倍數 <b>0.28</b>	0.62	<b>-0.34倍</b>

## 營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

	2010	2009	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬 <b>24,461</b>	22,249	<b>+9.9%</b>
運載乘客人次	千位 <b>26,796</b>	24,558	<b>+9.1%</b>
乘客運載率	% <b>83.4</b>	80.5	<b>+2.9個百分點</b>
乘客收益率	港仙 <b>61.2</b>	51.1	<b>+19.8%</b>
運載貨物及郵件	千噸 <b>1,804</b>	1,528	<b>+18.1%</b>
貨物及郵件運載率	% <b>75.7</b>	70.8	<b>+4.9個百分點</b>
貨物及郵件收益率	港元 <b>2.33</b>	1.86	<b>+25.3%</b>
每可用噸千米成本	港元 <b>3.16</b>	2.76	<b>+14.5%</b>
除燃油外之每可用噸千米成本	港元 <b>2.02</b>	2.00	<b>+1.0%</b>
飛機使用量	每日時數 <b>12.0</b>	11.2	<b>+7.1%</b>
航班準時表現	% <b>80.9</b>	86.8	<b>-5.9個百分點</b>

## 主席致函

國泰航空集團二零一零年錄得破紀錄的應佔溢利港幣一百四十億四千八百萬元，而二零零九年的應佔溢利則為港幣四十六億九千四百萬元。本年度營業總額上升百分之三十三點七，達至港幣八百九十五億二千四百萬元。每股盈利上升百分之一百九十九點三至港幣三百五十七點一仙。

集團業務於二零零九年下半年開始從全球經濟衰退復甦過來，這個趨勢在二零一零年全年持續。客運及貨運業務均表現良好，運載量持續強勁，收益大幅增加。集團亦受惠於聯屬公司國航錄得強勁溢利（為二零一零年度業績帶來港幣二十四億八千二百萬元的溢利）、出售香港空運貨站有限公司（「香港空運貨站」）及香港飛機工程有限公司（「港機工程」）權益獲得溢利合計港幣二十一億六千五百萬元，以及視作出售部分國航權益所得收益港幣八億六千八百萬元。此項視作出售項目的產生，是由於國航發行若干新股而集團不可參與。

二零一零年國泰航空及港龍航空合共運載乘客二千六百八十萬人次，較二零零九年上升百分之九點一。由於經濟客位需求持續殷切，加上頭等及商務客位的需求穩步上升，使運載率上升二點九個百分點。本年度客運收益增加百分之二十九點三至港幣五百九十三億五千四百萬元，收益率上升百分之十九點八至港幣六十一點二仙。大部分市場均現強勁的需求，頭等及商務旅客量顯著上升，座位收益亦管理得宜。由於集團已恢復在經濟逆轉期間削減或暫停的服務以及增設新的航點，可載客量增加百分之四點一。

集團的貨運收益增加百分之五十點一至港幣二百五十九億零一百萬元。國泰航空及港龍航空的貨運量增加百分之十八點一至一百八十萬噸。由於在經濟逆轉期間停泊於沙漠的貨機重新投入服務，可載貨量增加百分之十五點二。雖然可載貨量大幅增加，但強勁的需求令運載率增加四點九個百分點至百分之七十五點七。所有主要市場需求強勁，尤其在十月及十一月這段旺季。收益率增加百分之二十五點三至港幣二點三三元，正反映這個情況。

燃油仍是我們最大的單一成本，佔集團的總營業成本百分之三十五點六。年內油價上漲，較二零零九年的平均價上升百分之二十八。我們在二零一零年的燃油成本總額（撇除燃油對沖的影響）增加百分之四十點四，反映油價上升及運作量增加。管理與油價變動相關的風險，是一項重大挑戰。集團的燃油對沖項目於二零一零年錄得虧損港幣四千一百萬元，而約港幣十億元的未變現市值計價盈利已在儲備中確認。該等盈利將於二零一一年及二零一二年當有關合約到期時根據期間油價的變動而撥入損益賬。

隨著經營環境改善，我們已恢復可運載量和服務，並且增設新的航點，反映我們的員工付出了超卓和持續的努力。為答謝在二零零九年自願放無薪假的員工，公司向他們發放特別酬金。員工亦會獲發超過五周薪金的二零一零年利潤分紅。

經營環境有所改善，使我們可以重整資產負債表。我們的財務狀況相當穩健，因此我們可以在繼續維持保守的資產負債表政策的同時，擴大國泰航空的規模，從而進一步加強香港作為主要國際航運樞紐的地位。我們繼續投資建設現代化和富燃油效益的機隊，在二零一零年接收了七架新飛機。我們在二零一零年八月宣佈歷來最大宗的飛機交易，訂購三十架空中巴士A350-900型飛機（將於二零一六年至二零一九年間付運）及額外六架波音777-300ER型飛機。公司於十二月再預訂兩架空中巴士A350-900型飛機。國泰航空於二零一一年三月宣佈購入十五架新空中巴士A330-300型飛機及十架新波音777-300ER型飛機。另外，國泰航空現正進行磋商，如成功達成協定，將會再購入十四架飛機。可惜我們的新一代波音747-8F型貨機延遲付運，其中首架的交付日期現定於二零一一年八月。

國泰航空於二零一零年增設米蘭及莫斯科兩個新航點，加開前往東京羽田機場的航班，以及宣佈於二零一一年六月開辦前往阿布扎比，於二零一一年九月開辦前往芝加哥的客運服務，並且透過與中美洲及拉丁美洲、美國、加拿大及日本的航空公司作出代號共享安排，為其網絡增加二十二個航點。港龍航空增辦前往上海虹橋機場的新航班、恢復前往日本福岡及仙台的航班，並將沖繩納入網絡中。二零一零年十二月，國泰航空宣佈推出嶄新的長途航機商務客艙平臥睡床。年內我們在倫敦開設全新的頭等及商務旅客機場貴賓室，以及在香港開設第四個頭等及商務旅客機場貴賓室「爾雅堂」。我們亦開始為香港的旗艦貴賓室「寰宇堂」進行全面翻新。

二零一零年十一月，歐洲委員會向國泰航空徵收相等於港幣六億一千八百萬元的罰款。該委員會發出一項裁決，指國泰航空與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。我們正就該項裁決進行上訴，但為符合會計準則，我們已於二零一零年的賬目中就該項罰款作全數撥備。國泰航空仍在不同法域接受反壟斷調查及訴訟，並將繼續對有關當局的調查作出配合，在適當情況下積極作出抗辯。公司繼續秉承一貫完全守法的政策，並重申支持在航空公司之間維持全面而公平的競爭。

中國內地有關當局已正式批准我們與國航合辦貨運合資公司。兩家航空公司現正辦理所需的開業文件。國航現有的附屬公司中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）將用作合資平台。國貨航以上海為基地，有助國泰航空開拓長江三角洲地區富吸引力的空運業務商機。集團正出售四架波音747-400BCF型貨機及兩部備用航空引擎予合資公司。其中一架飛機已售予國貨航，其餘三架預計於二零一一年及二零一二年出售。我們對香港作為國際航空貨運樞紐的承諾

堅定不移，於香港國際機場興建貨運站的工程正如期進行。該設施訂於二零一三年初啟用，屆時將是全球最大及最先進的同類設施之一。

業務由二零零八年及二零零九年大部分時間的低位迅速回升至二零一零年的歷史高位，實在令人欣喜，但這也反映出航空業瞬息萬變的特性，因此我們不可輕易自滿。假如再次出現經濟衰退的情況，業績或會遭受不利影響，而且影響會來得非常急速。現時預計二零一一年需求將繼續強勁。但如現時（或更高）的油價水平導致全球經濟活動減少，則可能削弱這方面的預期。隨著新航點的推出及班次的增加，可運載量亦將增加。假如需求符合預期，則收益將與可運載量同步上升。現時燃油成本較二零一一年初的預期為高，其他營業成本預計將會增加，部分成本的增長速度甚至較收益增長為快。特別就燃油而言，油價上漲的影響如未能以提高價格或燃油附加費予以抵銷，或如以此等方式抵銷會令需求大幅下降，則預計會對溢利率造成重大的不利影響。在二零一一年，用於機艙設施及機場貴賓室（以提升服務質素）與資訊科技方面的開支會十分龐大。航空業充滿挑戰和變幻莫測，我們會繼續審慎理財，致力嚴格控制成本。二零一零年發生了許多對我們有利的事情，加上我們擁有一些核心實力，包括能幹和具承擔的工作團隊、超卓的國際網絡、優質的產品及服務、與國航的緊密關係，以及國泰航空在作為世界一大國際航運樞紐和中國內地主要門戶的香港所擁有的地位等，我深信集團必可繼續取得卓越的成就。

主席

白紀圖

香港，二零一一年三月九日

## 二零一零年回顧

二零一零年，國泰航空與港龍航空的業務出現強勁而持續的升勢。經營環境轉趨穩定，使兩家航空公司可以恢復在經濟逆轉期間削減的服務、增設新航點以及宣佈重要的顧客服務優化措施。集團繼續致力進一步發展香港成為全球主要國際航運樞紐之一，以及加強對可持續發展的承擔。

### 產品及服務屢獲殊榮

- 國泰航空於十二月宣佈推出新的商務艙座椅，這項計劃是參考乘客意見後而作出，旨在改善舒適度、多用途特色及功能。新座椅的設計全面顧及乘客的需要，將空間盡量擴大，提供高私穩度及讓乘客更加活動自如。新座椅較之前的座椅更為寬敞，在伸展為平臥睡床時亦較舊座椅長。所有控制器的位置均觸手可及。
- 新商務客艙座椅將安裝於所有新的長途航機上，並會陸續為現有的長途航機進行更換。預計所有長途航機將於二零一三年二年前裝設新商務客艙座椅。
- 我們在香港國際機場共設有五個機場貴賓室，包括四個候機貴賓室及一個抵港貴賓室。最新落成的候機貴賓室「爾雅堂」已於十月啟用，這個佔地一千三百三十九平方米的設施沿用現有貴賓室的設計，但增加了津味坊和泰樂椅等新特色。
- 隨著「爾雅堂」啟用，旗艦貴賓室「寰宇堂」開始進行全面翻新。工程將分階段進行，以減低對頭等及商務乘客的影響。裝修工程預計於二零一二年第三季完成。
- 位於香港國際機場的抵港貴賓室「賞心堂」獲美國版旅遊雜誌《Travel + Leisure》頒發「最佳新開設機場貴賓室」獎。
- 我們在七月於倫敦希斯魯國際機場三號客運大樓開設全新的頭等及商務客艙機場貴賓室，為這條最繁忙長途航線的乘客提升候機享受及服務水平。
- 港龍航空於二零一零年慶祝二十五周年紀念。為慶祝這個大日子，公司把其中一架空中巴士A330型飛機髹上特別的周年紀念外觀，並在機上提供與香港、北京、上海及台灣著名食府共同研製的特別餐膳。另外推出羅列港龍航空發展史中各重要事項的周年紀念網站及紀念小冊子，以及提供機票優惠。
- 國泰航空於二零一零年贏得多個顯赫獎項，包括「全面關懷大獎」(香港社會服務聯會主辦的「商界展關懷」計劃的一個項目)，以表揚公司在關懷社區、僱員及環境方面所作的承擔。
- 國泰航空在二零一零年取得的其他殊榮包括：連續第五年在亞洲版《華爾街日報》的「亞洲最受尊崇公司」選舉中榮登香港公司榜首、於二零一零年亞太區航空中心大獎(Centre for Asia Pacific Aviation Awards)中獲選為「全年最佳貨運航空公司」(表揚公司面對經濟逆轉時精明地作出應變，設立「特別平台」以便從中國蓬勃的經貿發展中得益)，以及在十月獲加拿大國際貨運代理協會選為「全年最佳貨運航空公司」。
- 港龍航空於二零一零年榮獲多項殊榮，包括：在一年一度的Skytrax全球航空公司選舉中獲選為「全球最佳區域航空公司」、在TTG亞洲旅遊大獎中獲選為「最佳區域航空公司」，以及在《商旅(中國)》讀者調查中獲選為「最佳航空公司—經濟客艙」。
- 國泰航空於十二月宣佈推出全新的機艙服務員、機場職員及訂位員工制服，新制服由香港著名時裝設計師劉培基設計，將於二零一一年稍後時間在整個網絡推出。

## 發展空運樞紐

- 隨著經營環境改善，我們已恢復正常的客運服務及開辦新航點，以重申我們對持續發展香港樞紐的承諾。大部分之前被削減的班次已經恢復，而暫時從網絡中剔除的航點亦已重新投入服務，若干航線的班次更增至超出經濟逆轉前的水平。
- 截至年底，國泰航空及港龍航空的可載客量及可載貨量較二零零九年分別增加百分之四點一及百分之十五點二。
- 國泰航空於二零一零年增加兩個客運航點，於三月開辦每周四班前往米蘭的航班，並於七月開辦每周三班前往莫斯科的航班。於十月開辦每日兩班航班前往東京羽田國際機場。公司亦透過與中美洲及拉丁美洲、美國、加拿大及日本的航空公司安排代號共享，使網絡增加二十二個航點。
- 國泰航空網絡於二零一一年將增加兩個航點，於六月開辦每周四班前往中東阿布扎比的航班。這是一條三角形航線，回程經吉達返回香港；另外於九月開辦每日一班前往芝加哥的航班，成為公司在美國的第四個客運航點。
- 港龍航空於九月每日開辦一班前往上海虹橋國際機場的航班，現時上海航線每日共有十四班航班（包括前往浦東機場的航班）。
- 港龍航空於十月恢復前往福岡的每日航班、於十二月恢復仙台的旺季航班，並於十一月將前往沖繩的包機改為定期航班。
- 國泰航空於二零一零年復航及增加的航班包括加開每周五班航班前往多倫多、每周三班航班前往吉達、每周三班航班前往洛杉磯、每周七班航班前往首爾、每周七班航班前往新加坡、每周二十一班航班前往台北、額外航班前往澳洲及每周四班航班前往巴黎。公司亦因應旺季需求而增加前往峇里及札幌的航班。
- 我們在二零一一年繼續加強服務，米蘭航線將由七月開始轉為每日提供一班航班。由三月底開始，巴黎將改為每日提供兩班航班、台北再恢復每周七班航班、雅加達每日提供三班航班，而泗水則每周加開一班航班而成為每日航班。我們亦將提升檳城的服務，將所有每日航班轉為直航。
- 港龍航空恢復前往廈門的航班，加開前往成都、重慶及南京的夏季航班，以及加開前往長沙及武漢的全年航班，又恢復前往班加羅爾的每日航班，每周加開三班航班前往釜山、四班航班前往高雄，以及增加前往布吉及亞庇的航班。
- 港龍航空合併前往達卡及加德滿都的航班（以改善效益），每周班次則由五班增至六班。
- 上海航線的可運載量因世博期間需求上升而增加。
- 我們致力維持香港作為全球主要國際航空貨運樞紐的地位。在本年度間，我們恢復了經濟逆轉期間削減的貨機航班，並增加若干航線的可載貨量。我們在九月時已回復營運所有貨運航班，並按需求加開額外的航班。
- 我們在七月推出首項環繞全球的貨機服務，開辦每周兩班航班前往芝加哥，續程阿姆斯特丹及杜拜然後返港。這是國泰航空首次營運跨越大西洋的航班。
- 我們重新展開斥資達港幣五十五億元於香港國際機場興建貨運站的工程。該項先進設施將於二零一三年初開始營運，為香港空運業提供更多選擇和競爭。貨運站的興建工程及籌備工作進展良好。

## 機隊發展

- 國泰航空於八月宣佈歷來最大宗的飛機交易，訂購三十架空中巴士A350-900型飛機（將於二零一六年至二零一九年間付運）及六架波音777-300ER型飛機，另外已訂購的飛機還有二十九架。在十二月，公司再預訂兩架空中巴士A350-900型飛機。在二零一一年三月，國泰航空宣佈購入十五架新空中巴士A330-300型飛機及十架新波音777-300ER型飛機。另外，國泰航空現正進行磋商，如成功達成協定，將會再購入十四架飛機。

- 國泰航空於二零一零年接收五架新飛機，包括四架新波音777-300ER型飛機及一架新空中巴士A330-300型飛機。
- 港龍航空於二零一零年接收兩架新空中巴士A320型飛機。另外以乾租方式向國泰航空租賃兩架空中巴士A330-300型飛機，以取代兩架交還出租人的空中巴士A330型飛機。
- 國泰航空五架在經濟逆轉期間暫時停泊於沙漠的波音747-400BCF型貨機已於七月全部重新投入服務。
- 於十一月出售一架波音747-400BCF型貨機予國貨航，另外三架該型號貨機將於二零一一年及二零一二年出售。
- 國泰航空已將一架波音747-400BCF型貨機以濕租方式租予華民航空。
- 國泰航空早前有兩架波音747-400型客機暫時停泊於沙漠，為增加可載客量以應付旺季需求，其中一架已於十二月重新投入服務，另一架停泊的波音747-400型客機已經退役。公司仍有四架空中巴士A340-300型飛機停泊於沙漠，將於適當時交還出租人。
- 國泰航空將於二零一一年接收十五架新飛機，包括三架空中巴士A330-300型飛機、六架波音777-300ER型飛機及六架波音747-8F型貨機。該批貨機原定由一月開始陸續接收，但由於波音公司生產出現問題，延於八月開始。
- 乘客預訂由香港出發的航班時，可於網上購買旅遊保險。這項服務於二零一零年底擴展至新加坡及澳洲的離境航班。
- 國泰航空於二零一零年六月成為亞洲首家推出網上更改機位服務的航空公司，這項服務於北美市場首先推出，於二零一一年初在其他多個航點推行，並將於三月擴展至香港。
- 乘客可使用國泰航空網站內的互動地圖，查核訂位資料、更改個人資料、選擇特別機餐及預留機位。如航班服務受影響，也可透過該系統聯絡乘客。
- 國泰航空是其中一家最先推出特別供iPad使用的應用程式，讓乘客可以使用其iPad預訂機位。
- 我們計劃於二零一二年首季為國泰航空及港龍航空啟用新的訂位及辦理登機手續系統。

## 合作夥伴

- 中國內地有關當局已正式批准我們與國航合辦貨運合資公司。兩家航空公司現正辦理所需的開業文件。國航現有的附屬公司國貨航將用作合資平台。國貨航以上海為基地，有助我們開拓長江三角洲地區富吸引力的空運業務商機。集團正出售四架波音747-400BCF型貨機及兩部備用航空引擎予合資公司。其中一架飛機已售予國貨航，其餘三架預計於二零一一年及二零一二年出售。
- 國泰航空分別與「寰宇一家」夥伴智利航空、LAN Peru航空及墨西哥航空作出代號共享安排，將三個中美洲及拉丁美洲航點（聖地牙哥、利馬及墨西哥城）納入國泰航空的網絡。
- 由十一月開始，俄羅斯的S7航空成為「寰宇一家」第十二個正式成員，同時正式開始提供全面的聯盟優惠及服務。
- 隨著S7航空加盟後，「寰宇一家」在全球超過七百五十個航點提供服務。

## 科技著著領先

- 國泰航空預期於二零一二年初推出新的機上寬頻服務，讓乘客在機上使用其流動通訊設備，以及提供一個機上娛樂平台。這項服務亦會在港龍航空機隊上提供。
- 國泰航空率先在香港推行空運提單電子化。香港所有空運提單已於二零一一年一月一日改為電子空運提單，此計劃將於未來兩年推展至外站。採用電子空運提單可減低成本及提升效率。

- 印度唯一一家五星級航空公司翠鳥航空已同意加入「寰宇一家」，預計於二零一一年開始以聯盟成員的身份提供航班服務。
- 德國第二大航空公司柏林航空已同意成為「寰宇一家」正式成員。柏林航空集團旗下的NIKI將成為聯屬成員。
- 日本航空就其聯盟策略進行廣泛檢討後，已重申繼續作為「寰宇一家」成員的承諾。
- 智利在二月發生大地震，對智利航空的業務構成影響，「寰宇一家」聯盟及其航空公司成員均向該公司提供支援。
- 國泰航空年底前宣佈了若干北美及日本的新代號共享安排。國泰航空往來香港及五個日本航點的航班現加入日本航空的代號，而日本航空往來香港、東京及另外十個日本航點的航班則加入國泰航空的代號。這個安排亦伸延至日本航空前往檀香山的航班。國泰航空與WestJet及阿拉斯加航空合作推出代號共享服務，為公司現有的北美代號共享網絡增添八個航點。
- 國泰航空的環保工作獲得外界肯定，在五月獲頒「二零零九年香港環保卓越計劃」銀獎（界別卓越獎 — 交通及物流）。
- 我們的員工參與了多項環保活動，與世界自然基金會安排的活動包括於六月舉辦的海豚導賞團及在八月參觀香港米埔鳥類保護區。
- 我們在八月與國航交流有關最佳環保作業常規的經驗，獲益良多。
- 國泰航空於八月在CLSA的「Sustainable Airlines Thrifty Flyers」報告中登上航空公司榜首之列。
- 我們的「飛向更藍天」碳抵銷計劃，讓國泰航空及港龍航空的乘客抵銷飛行旅程所造成的環境影響。我們在二零一零年向中國內地兩個水力發電項目及一個風力發電項目購買抵銷額。
- 國泰航空於八月製作一份宣傳單張送給企業客戶，希望鼓勵更多行業參與「飛向更藍天」計劃。

## 環保事宜

- 國泰航空繼續與聯合國氣候變化框架公約及國際民航組織等國際機構合作，確保航空公司有機會表達對氣候變化的意見。
- 我們分別在九月於「二零一零年企業社會責任亞洲峰會」、在十月於「亞太航空公司協會論壇」及在十二月於日本舉辦的「氣候變化領導小組」發表有關氣候變化的意見。
- 在三月，我們參與由世界自然基金會舉辦的「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。
- 國泰航空於四月印發首份《可持續發展報告》，展示公司將可持續發展程序及原則納入業務的意向。該報告獲全球報告倡議組織指引(Global Reporting Initiative Guidelines) A+ 評級。
- 為編製下一份《可持續發展報告》，我們在九月舉行多項持份者參與活動，參加者包括較年輕的員工、飛機師、非政府的環保及社會機構、可持續發展專家、各行各業及大學生。
- 港龍航空參與「點滴獻環保」機上籌款計劃，該計劃使人更認識自然保育的重要性。於港龍航空航班籌得的善款（於二零一零年底合共超過港幣七百九十萬元）用於中國內地雲南省的集水區保護工作、扶貧工作及幫助當地人開發其他可持續發展的經濟活動。
- 國泰航空正籌備應對歐盟的排放交易系統，並設有相關系統以符合排放交易系統所設的規定。我們在十月委任顧問協助設定排放標準。

- 我們在十一月獲《Supply & Demand Chain Executive》雜誌頒發「綠色供應鏈」獎，以表揚公司將可持續發展視為供應鏈策略的核心部分。
- 我們在十一月參與二零一零年國際環保博覽盛會，藉此推廣「飛向更藍天」計劃。
- 國泰城每年一度的室內空氣質素認證及國泰城和港龍大廈的ISO 14001認證於十二月續期。
- 國泰航空的員工參加由聯合國兒童基金會主辦的活動，前往肯雅及埃塞俄比亞親身見證「零錢布施」計劃的善款如何改善當地人的生活。
- 中國西部青海省發生地震後，國泰航空及港龍航空聯同太古集團慈善信託基金，合共捐出港幣五百萬元，幫助聯合國兒童基金會進行賑災工作。兩家航空公司按員工及乘客捐出的款額作出等額捐款。

## 回饋社會

- 國泰航空於三月獲頒「全面關懷大獎」(香港社會服務聯會舉辦的「商界展關懷」計劃的一個項目)，以表揚公司在關懷社區、僱員及環境方面所作出的承擔。
- 國泰航空於二月舉辦第四屆「飛躍理想計劃」，共有一百名學生參加為期六個月的活動，藉此增加他們的航空知識，並透過學員設計的社會服務計劃，鼓勵他們對社會作出承擔，更安排他們前往西雅圖、圖魯茲、天津及阿德萊德參觀學習。
- 國泰義工隊繼續幫助本地社群，其「英語啟航」計劃已幫助逾一千名東涌學生改善英語水平。其他義務工作包括清潔沙灘、義賣捐助物品幫助弱勢社群、協助居於大嶼山偏遠村落的長者，以及收集聖誕禮物送給有需要的兒童。
- 國泰航空繼續透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。該計劃創辦至今已二十年，至今公司的乘客已捐出超過港幣一億元，幫助改善全球貧困兒童的生活。
- 「零錢布施」計劃於九月推出新設計的捐款信封和新一輯由聯合國兒童基金會親善大使黎明及楊千嬅參與拍攝的機上短片，配合該計劃的二十周年紀念。
- 國泰航空繼續支持亞洲青年管弦樂團，贊助其排練營及巡迴演出。公司自一九九零年樂團成立至今一直給予支持。
- 兩家航空公司繼續藉恩光之友會的工作，關懷香港的殘疾兒童。
- 國泰航空於八月呼籲員工幫助受巴基斯坦水災及甘肅山泥傾瀉影響的災民。公司按籌得的善款作等額捐款，並將總額港幣一百五十萬元撥捐聯合國兒童基金會作賑災用途。
- 國泰航空及港龍航空將新的香港標誌繫於飛機上，以彰顯兩家公司對香港這個營業基地的承諾。
- 港龍航空與香港航空青年團合辦的「航空證書計劃」共有十六名學員於十二月畢業。該計劃已舉辦了五年，至今畢業人數共有五十人，其中部分現已投身航空業。該計劃於二零一一年首次公開讓香港市民參加。
- 港龍航空連續第五年獲香港社會服務聯會選為「商界展關懷」公司，以嘉許公司實踐良好企業公民的精神。
- 國泰航空繼續支持香港的主要盛事，於二月贊助「新春國際滙演之夜」、於三月贊助「香港七人欖球賽」、於六月(連續第二十五年)贊助「香港壁球公開賽」及於十二月贊助「香港國際賽車」賽馬活動。

## 對僱員的承擔

- 集團於三月向所有曾參與二零零九年（為幫助公司在全球經濟逆轉期間降低成本而推出）的「特別無薪假計劃」的員工發放特別酬金。
- 隨著業務改善，員工於八月獲預支二零一零年的利潤分紅，金額相等於兩星期薪酬。
- 公司於十一月宣佈於年底向合資格員工發放第十三個月的酌情年終獎金，而當集團於三月公佈全年業績時，合資格員工更可望在八月預支的利潤分紅以外，額外獲發至少相等於三星期薪酬的二零一零年利潤分紅。
- 國泰航空「飛行員培訓計劃」繼續培育出新一代的本地飛行員，六十一名學員於二零一零年畢業。計劃至今共有三百五十九名學員學成畢業及於國泰航空任職飛行員。現時有五十七名前任學員任職公司的機長。
- 國泰航空參照營運地區的法例、行業慣例、市場環境和員工個人與集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。我們於五月公佈一項為期三年的新「利潤分紅計劃」，讓國泰航空及港龍航空的員工分享業務成果。
- 國泰航空於二零一零年在香港招聘近九百名機艙服務員，收到超過一萬二千份申請。招聘工作主要在香港進行，亦有部分在韓國和台灣聘請。我們亦在三藩市、倫敦、曼谷及新加坡的海外基地增聘機艙服務員。公司擬於二零一一年招聘八百至一千名機艙服務員。
- 國泰航空於三月推出推廣計劃，內容主要介紹有助公司建立特別服務品牌的員工。有關廣告特別強調服務顧客的前線員工具有專業及個人的特質，並為此設立了一個名為「認識一直用心為你的團隊」的特別網站。第二輪計劃在九月推出，介紹了更多員工。
- 公司為員工舉行一項內部活動，讓員工自行創作宣傳廣告及確立對提升服務水平的承擔。是項活動吸引超過五千名員工參加。
- 第六屆Betsy Awards員工嘉獎禮於六月舉行。舉辦這一年一度的嘉獎禮，是要表揚國泰航空及港龍航空的優秀員工，他們提供職責範圍以外的服務，協助有需要的乘客或進一步推廣兩家公司的卓越服務。
- 國泰航空於九月成立關懷小組，這是一支特別的義工小組，組員來自公司各部門，當出現嚴重事故時，將調派小組組員提供支援。
- 國泰航空為其機艙服務員經理及機場經理舉辦二十五場服務領袖研討會，使他們更了解公司的服務及幫助這些管理人員為乘客提供更體貼的服務。
- 在國際航空運輸協會於六月舉行兩年一度的作業安全查核認證(IOSA)中，國泰航空取得歷來最佳的成績。作業安全查核認證是一套國際公認的系統，用以衡量航空公司的安全及有效作業程度。
- 截至二零一零年底，港龍航空共僱用二千四百六十七名員工，而上年度則僱用二千四百一十二名員工。
- 港龍航空於二零一零年招聘約一百四十名機艙服務員，並擬於二零一一年再招聘三百名機艙服務員。
- 港龍航空繼續推行該公司的飛行員培訓計劃，二零一零年共招收十二名新學員。

整份《可持續發展報告》載於 [www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)。

## 機隊資料\*

飛機類型	截至二零一零年十二月三十一日各機隊的數目															
	租賃				已確實訂購架數				營業租賃期滿架數							
	擁有	籌資	營業	總數	'11	'12	'13及之後	總數	'11	'12	'13	'14	'15	'16及之後	選擇權	購買權
<b>由國泰航空營運的飛機：</b>																
A330-300	11	15	6	32	3	4	7						2	4		
A340-300	6	5	4	15					4							
A350-900							32 <sup>(a)</sup>	32								10 <sup>(b)</sup>
747-400	17		5	22					2				2	1		
747-400F貨機	3	3		6												
747-400BCF貨機	6	1	5	12							3	1		1		
747-400ERF貨機		6		6												
747-8F貨機					6	4	10									
777-200	4	1		5												
777-300	3	9		12												
777-300ER	2	7	9	18	6	5	7	18						9		20 <sup>(c)</sup>
<b>總數</b>	<b>52</b>	<b>47</b>	<b>29</b>	<b>128</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>39</b>	<b>67</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>20</b>
<b>由港龍航空營運的飛機：</b>																
A320-200	5		6	11										6		
A321-200	2		4	6										4		
A330-300	4	1	9	14					1	3	3			2		
<b>總數</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>19</b>	<b>31</b>					<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>			<b>12</b>		
<b>由華民航空營運的飛機：</b>																
A300-600F貨機	2	6		8												
<b>總數合計</b>	<b>65</b>	<b>54</b>	<b>48</b>	<b>167</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>39</b>	<b>67</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>27</b>	<b>10</b>	<b>20</b>

\* 包括停泊的飛機。於年底後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

(a) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。

(b) 此等A350系列飛機的選擇權須於二零一六年或之前行使。

(c) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。

## 其他附屬及聯屬公司回顧

其他附屬公司及聯屬公司的業績整體令人滿意。應佔聯屬公司溢利增加港幣二十三億二千六百萬元，達至港幣二十五億八千七百萬元，主要原因是國航業績強勁。各附屬及聯屬公司的業績表現及業務回顧如下：

### 香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 華民航空是香港唯一一家全貨運航空公司，由國泰航空持有六成股權，其核心業務是為敦豪國際速遞(DHL Express)營運貨運速遞服務。
- 華民航空機隊共有八架自行擁有的空中巴士A300-600F型貨機及三架以濕租形式租賃的飛機，其中一架以濕租方式租用的飛機是向國泰航空租用的波音747-400BCF型貨機。
- 華民航空提供每周六班航班前往曼谷、首爾、上海、新加坡、台北及東京，另外每周提供五班航班前往北京、馬尼拉、名古屋、大阪及檳城（經曼谷）。
- 航班準時表現為百分之九十四，略低於百分之九十五的目標。
- 可載貨量較二零零九年增加百分之七，運載率及收益率分別上升三個百分點及百分之二。
- 與二零零九年相比，華民航空於二零一零年錄得溫和的溢利增長。

### 國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）及海外航空飲食設施

- 全資附屬公司國泰航空飲食服務是香港的主要航空飲食供應商。
- 國泰航空飲食服務於二零一零年生產二千二百九十萬份機餐，佔香港航空飲食市場百分之六十五。營業額較二零零九年上升百分之十，反映航空運輸量回升。
- 銷量增加，加上有效控制營業成本，使邊際利潤有所改善。
- 亞洲區（香港以外）各航空飲食設施的營業額及溢利較二零零九年為佳，但加拿大業務在二零一零年出現赤字。營業成本（尤其是勞工成本）處於高水平，令利潤收窄。

### 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是一家綜合地勤服務公司，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三十七家航空公司提供地勤服務。
- 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四十九點五及百分之二十四點四。
- 市場競爭激烈，二零一零年使用地勤服務的客戶由十七個減至十三個。雖然整體而言出現客戶流失的情況，但亦成功招攬若干新客戶。
- 營業成本受勞工市場緊張及員工生病率上升所影響，但未能將增加的成本轉嫁給顧客。香港機場地勤服務於二零一零年的業績令人失望。

### 中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空持有百分之十八點七股權。在中國內地，國航於客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。
- 截至二零一零年十二月三十一日，該公司定期航班通航全球三十二個國家和地區，包括四十七個國際城市、九十一個國內城市和三個地區。
- 集團委派兩名代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理其應佔國航溢利。
- 集團應佔國航溢利乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零一零年度業績包括國航截至二零一零年九月三十日止十二個月的業績。
- 在一份於二零一一年一月十三日發出的二零一零年年度業績預增公告中，國航作出以下聲明：「二零一零年，受益於中國宏觀經濟持續快速增長和全球經濟趨穩回暖，本公司抓住航空客貨運需求旺盛的市場契機，通過積極的生產組織、有效的市場營銷和成本潛力的挖掘，營業利潤實現大幅增長。此外，本公司增持深圳航空有限責任公司股份成為控股股東，由此產生的協同效應也對業績的提升作出貢獻。」

### 香港飛機工程有限公司（「港機工程」）

- 國泰航空於二零一零年六月七日宣佈同意向太古股份有限公司出售餘下百分之十五的港機工程股權。此項交易是根據我們策略性的優次考慮而作出，將有利於我們的核心航空業務。我們可以利用交易所得收益進行國泰航空核心航空業務的其他投資，包括投資購買新飛機、興建新貨運站、提升產品及服務質素，以及應付國泰航空的一般營運資金需要。由於港機工程一直是我們主要的大修及維修服務供應商，而我們亦是港機工程最大的航空公司客戶，因此國泰航空與港機工程之間建立已久的關係將保持不變。
- 截至二零一零年售股當日止，國泰航空應佔港機工程溢利為港幣四千四百萬元，而二零零九年全年應佔港機工程溢利則為港幣一億八千八百萬元。



於二零一零年八月訂購**三十架**  
新的空中巴士 A350-900 型飛機 —  
公司歷來最大宗的飛機購買交易。

二零一零年開辦  
**三條**新航線 — 莫斯科、  
米蘭及東京羽田機場，  
並定於二零一一年開辦  
阿布扎比及芝加哥航線。



於二零一一年三月訂購  
**十五架**新空中巴士  
A330-300型及**十架**新波音  
777-300ER型飛機。

已落實**九十一架**新飛機  
的訂單，以彰顯我們對香港  
這個營業基地的承諾。

# 投資未來

耗資港幣五十五億元興建的  
國泰航空貨運站將於二零一三年  
啟用，突顯國泰航空致力發展香港  
成為**環球航空貨運樞紐**  
的承諾。



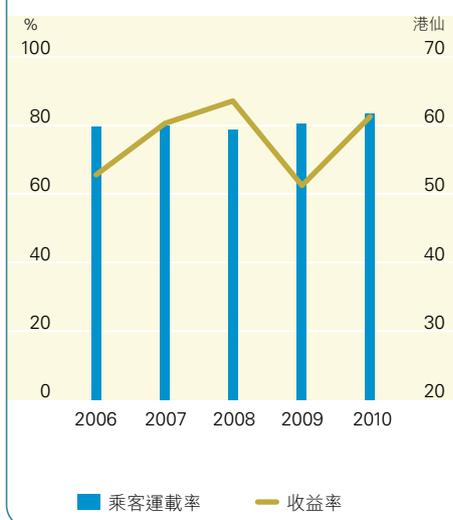
## 業務回顧 客運服務

二零一零年國泰航空與港龍航空合共載客二千六百八十萬人次，較二零零九年增加百分之九點一，創下集團的新紀錄。兩家航空公司的乘客運載率及收益率較上年度均大幅上升，頭等及商務客艙的旅客需求大幅增加，尤以香港出發的航線為甚。這是促使收益率上升百分之十九點八至港幣六十一點二仙的主要因素。期內乘客運載率上升二點九個百分點至百分之八十三點四的新高，而客運服務收益則增加百分之二十九點三至港幣五百九十三億五千四百萬元。

以地區劃分的運載率\*



乘客運載率及收益率\*



\* 自二零零六年十月一日起包括港龍航空。

二零一零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
	2010	2009	變幅	2010	2009	變幅	變幅
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	10,981	10,489	+4.7%	77.5	76.8	+0.7個百分點	+8.2%
東南亞	14,312	13,892	+3.0%	82.8	78.3	+4.5個百分點	+15.0%
西南太平洋及南非	18,327	17,959	+2.0%	80.2	80.8	-0.6個百分點	+23.4%
歐洲	20,993	20,222	+3.8%	85.9	85.3	+0.6個百分點	+18.8%
北亞	24,316	23,343	+4.2%	79.7	72.2	+7.5個百分點	+18.5%
北美	26,819	25,262	+6.2%	89.9	86.7	+3.2個百分點	+23.3%
整體	115,748	111,167	+4.1%	83.4	80.5	+2.9個百分點	+19.8%

## 首要市場 — 香港及珠江三角洲

- 以香港為起點的航線所有客艙需求理想，反映經濟已從金融危機中復甦過來及香港經濟穩健。
- 二零一零年的收益率大幅上升，尤以頭等及商務客艙為甚。
- 前往歐洲及北美航線的需求尤其殷切，所有長途航線的所有客艙均表現良好。
- 前往短途航點的經濟客艙需求理想，尤以假期旺季為甚。
- 由於企業對員工海外公幹政策放寬緩慢，不少仍鼓勵員工乘搭經濟客位，短途航線的頭等及商務客艙需求在年內大部分時間均低於金融危機前的水平，惟企業客戶銷售額仍較二零零九年為高。
- 二零一零年上海舉辦世博，促使前往上海的乘客數目銳增。
- 港龍航空廣州航線的需求在四月及十月廣交會期間尤其強勁。
- 由於二零零九年推出廣州航線，加上從多個城市來港的航班接駁有所提升，使二零一零年來自珠江三角洲地區的需求繼續增長。

## 印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡

- 可倫坡市場在金融危機後有所改善，惟因領取來港或過境護照仍相當困難，對業務繼續構成影響。此困難亦影響達卡、加德滿都及卡拉奇的出境航班客運量。我們合併達卡及加德滿都航線以提升效益。
- 雖然孟買及德里航線面對印度的航空公司的激烈競爭，但印度航線表現令人滿意。欽奈航線需求殷切。港龍航空前往班加羅爾的航班由每周四班增至七班。
- 在中東方面，阿拉伯聯合酋長國的金融危機及當地市場的激烈競爭，對杜拜航線造成影響。吉達航線的需求有所增加。

## 東南亞

- 這地區需求普遍殷切，我們已恢復前往新加坡航線的班次（回復至每日七班），並且加開前往雅加達、泗水、亞庇、布吉及河內的航班。
- 雖然新加坡航線競爭激烈，但往來新加坡的客運量全年處於高水平。印尼航線表現良好，在印尼新年期間表現尤佳。在暑假旺季增加前往峇里的可載容量，但因由歐洲出發的直航航班數目增加，對該航線的客運量構成影響。
- 自二零一一年三月底開始，我們將加強前往印尼的服務，將雅加達航線增至每日三班航班，並每周加開一班航班前往泗水，使該航線每日均提供一班航班。
- 雖然面對激烈競爭，馬來西亞航線表現令人滿意。檳城航線將於二零一一年三月底開始改為每日一班直航航班。
- 曼谷因發生反政府示威導致航班受到嚴重影響，惟本年度稍後時間休閒旅遊的需求略有回升。以曼谷為起點的航班需求維持理想。
- 菲律賓航線表現未如理想，需求疲弱，在八月發生的人質事件對此航線的需求影響尤甚。

## 西南太平洋及南非

- 受惠於頭等及商務客運量的增加，西南太平洋各航線的需求及收益率已回復至經濟逆轉前的水平。我們已恢復前往悉尼的部分航班，並增加布里斯班/開恩茲及珀斯航線的班次。
- 從香港至西南太平洋各航點的機票銷量強勁。接駁中國內地的客運量有助保持運載率高企。
- 我們削減了奧克蘭航線的可載容量（主要在本年度最後四個月），因而影響該航線的表現。
- 上半年南非航線表現強勁，公司增加了可載容量，以應付六月前往欣賞世界盃的旅客需求。需求在接近年底時回軟。

## 歐洲

- 在前往歐洲的航班方面，所有客艙的需求普遍強勁，收益率大幅上升。由歐洲（除倫敦外）出發的航班需求稍遜，部分原因是歐羅呈現弱勢。
- 倫敦航線無論入境或離境航班的運載率及收益率均處於高水平。頭等及商務客艙需求的回升速度遠較其他歐洲航線為快。
- 我們在三月開辦每周四班前往米蘭的航班，表現至今符合預期，該航班將於二零一一年七月開始每日提供一班航班。
- 在七月推出每周三班前往莫斯科的航班，運載率令人滿意，但收益率則受壓，而俄羅斯的離境航班銷量則穩步上升。
- 因應需求日益增加，我們將前往巴黎的航班數目由每周七班增至十一班，並於二零一一年三月底開始，每日提供兩班航班。

## 北亞

- 中國內地航線業務表現強勁，尤其是來港轉乘我們國際航班及往來北京和上海等主要航線的乘客所帶來的業務。
- 上海世博為上海航線帶來強勁的需求及高收益率。
- 往來二線城市（包括福州、青島及杭州）的客運量呈現良好增長。
- 港龍航空恢復中國內地多條航線（包括廈門、南京、重慶、三亞及成都）的可載客量。
- 台灣航線本年度表現強勁，台北航線的可載客量已回復至接近經濟逆轉前的水平。我們因承接了兩岸直航未能涵蓋的客運量而從中受惠。前來香港轉乘國泰航空國際航班的乘客需求強勁。高雄航線表現良好，這條航線於七月增加班次，由每周二十八班增至三十二班。

- 國泰航空將於三月底開始，再恢復每周七班往來台北的航班，使其航班總數增至每周一百零八班。
- 日本航線業務大幅回升。日圓強勢雖推動以日本為起點的航班需求，但亦影響前往日本作休閒旅遊的客運量。
- 我們在十月開辦每日兩班前往東京羽田國際機場的航班，現時每日有七班航班往來東京兩個主要機場。
- 現時每日有四班航班往來大阪。
- 公司宣佈與日本航空作出新的代號共享安排，國泰航空往來香港與五個日本航點的航班將加入日本航空的代號，而日本航空往來香港、東京及另外十個日本航點的航班將加入國泰航空的代號。有關安排亦延伸至日本航空前往檀香山的航班。
- 港龍航空已恢復於金融危機期間暫停前往福岡及仙台的航班，並於十一月開始提供前往沖繩的定期航班。
- 雖然競爭日益增加，韓國航線於二零一零年仍稍有增長。韓圓疲弱，使香港至韓國的休閒旅遊客運量受惠。
- 首爾航線的可載客量已經恢復正常（現已回復至每日五班航班），而港龍航空的釜山航線則每周加開一班航班。

## 北美

- 美國及加拿大市場強勁復甦，北美所有航線的頭等及商務客艙客運量表現強勁，但由美國出境航班的商務客艙銷量仍低於金融危機前的水平。經濟客艙需求大幅增長，收益率相應增加。
- 三藩市及洛杉磯航線本年度均有良好表現。
- 前往芝加哥的每日航班將於二零一一年九月啟航。前往紐約的航班將於二零一一年第二季每日加開一班，增至每日四班。
- 多倫多航線因頭等及商務旅客量大幅回升而受惠，我們在十月將其班次由每周十班增至十二班。由二零一一年第二季開始，多倫多將提供每日兩班航班。

## 業務回顧 貨運服務 亞洲萬里通

二零一零年貨運需求大幅增加，所有主要市場均出現強勁而持續的復甦。國泰航空及港龍航空運載貨物一百八十萬噸，較二零零九年增加百分之十八點一。運載率增加四點九個百分點至百分之七十五點七的新紀錄。收益率亦增加百分之二十五點三至港幣二點三三元。貨運收益上升百分之五十四點七至港幣二百三十七億二千七百萬元。因應經濟逆轉而削減的可載貨量已回復原有水平，所有停泊於沙漠的貨機已經復飛。機隊全年使用率處於高水平。



\* 自二零零六年十月一日起包括港龍航空。

**二零一零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
	2010	2009	變幅	2010	2009	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	13,443	11,666	+15.2%	75.7	70.8	+4.9個百分點	+25.3%

- 儘管全球經濟存在一些不明朗的因素，航空貨運服務的需求於二零一零年全年強勁。雖然下半年來自競爭對手的可載貨量大幅增加，但所有前往北美及歐洲主要航線的需求均持續高企。亞洲區域網絡表現穩健。
- 以香港及上海主要市場為起點的貨運需求持續強勁。由於亞洲（尤其是中國內地）增加輸入奢侈品及其他產品，來港航班的載貨量高於預期，這對我們空運業務的長遠未來有著鼓舞的作用。
- 貨運業務因長途及短途客運網絡擴大而受惠，客機腹艙的運載率及使用率均處於高水平。
- 珠江三角洲地區仍是我們的主要增長來源，但生產商及客戶正開始遷移至成都及重慶等西面城市，以及越南及孟加拉等中國內地以外的地方，該等地方的勞工成本較中國內地為低。
- 我們致力改善收益率。於下半年的旺季期間，不少航線的收益率處於或接近破紀錄的水平。
- 由於消費行業推出新產品，加上企業開始於資訊科技及其他資本項目上進行再投資，使北美及歐洲航線需求持續殷切。企業一般希望將存貨量保持於最低水平及維持靈活性，亦有助增加空運服務的需求。
- 受惠於日圓強勢及日本航空貨機機隊於十月撤出服務，前往日本的貨運服務表現強勁。輸往澳洲的出口業務因澳元強勢而受惠，情況尤以下半年為佳。
- 因應需求的改善，全部五架在經濟逆轉期間停泊於沙漠的波音747-400BCF型貨機已重新投入服務。
- 我們從九月開始，即在旺季開始前，回復營運所有貨運航班。我們在旺季期間加開航班以應付強勁的市場需求。貨機機隊的使用率全年處於非常高的水平。
- 以可用噸千米計算的可載貨量較二零零九年及二零零八年分別增加百分之十五點二及百分之零點一。
- 我們在七月推出環繞全球的貨機服務，提供每周兩班航班向東飛往芝加哥續程阿姆斯特丹及杜拜然後返港，該服務帶來重大的商業及營運效益，需求理想。這是國泰航空首次營運跨越大西洋航班。
- 年內我們因應市場需求而加強多項定期貨機服務。邁阿密/休士頓的服務於七月由每周三班增至四班，而邁阿密則另設每周一班航班（於年底旺季期間則為每周兩班）。前往印度及中東的航班由每周四班增至八班。上海航線增至每周二十一班（經濟逆轉期間每周十六班）。
- 年初達卡/河內三角形航線加開每周第三班航班，該航線於年內稍後時間分為兩條航線，以應付孟加拉及越南大幅增加的出口貨物。
- 在下半年的旺季期間，我們每周前往歐洲及北美的定期航班分別為二十八班及四十班，而年內較早時間則分別為二十二班及二十五班。
- 中國內地有關當局已正式批准我們與國航合辦貨運合資公司。兩家航空公司現正辦理所需的開業文件。國航現有的附屬公司「國貨航」將用作合資平台。國貨航以上海為基地，有助我們開拓長江三角洲地區富吸引力的空運業務商機。我們現正出售四架波音747-400BCF型貨機及兩部備用航空引擎予合資公司，其中一架飛機已售予國貨航，其餘三架預計於二零一一年及二零一二年出售。
- 一架波音改裝貨機現時以濕租方式租予華民航空。
- 我們的新波音747-8F型貨機機隊延遲付運，現定於二零一一年八月開始陸續交付，其中六架預計於二零一一年年底前投入服務。我們在二零一一年上半年相應調整可載貨量，期望新飛機能如期投入服務，以應付二零一一年航空貨運的高峰期。

- 國泰航空積極參與國際航空運輸協會簡化空運業務的行動，率先在香港推行空運提單電子化。電子空運提單已於二零一一年一月一日在香港全面實行，並於未來兩年推展至外站。
- 我們重新展開斥資達港幣五十五億元於香港國際機場興建貨運站的工程。該項先進設施將於二零一三年初開始營運，為香港空運業提供更多選擇和競爭。貨運站的興建工程及籌備工作進展良好。
- 公司興建新貨運站及於二零一一年擴充貨機機隊，彰顯我們對維持香港作為國際航空貨運樞紐的承諾。
- 港龍航空出售其所有客運航線的腹艙艙位，其貨運噸數於二零一零年大幅增加，中國內地航線表現尤佳。
- 「亞洲萬里通」流動網站及iPhone應用程式於二零一零年推出，會員可使用流動通訊設備以英文、繁體中文及簡體中文管理賬戶。

## 反壟斷調查

國泰航空仍在接受不同法域的競爭當局進行反壟斷調查及訴訟，並繼續對有關當局的調查作出配合，在適當情況下積極作出抗辯。該等調查仍在進行，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，但已根據事實及情況按第四十九頁會計政策第19項作出撥備。

## 亞洲萬里通

- 旅遊獎勵計劃「亞洲萬里通」繼續增長，截至二零一零年底，會員人數超過三百萬。二零一零年，中國內地會員數目增加百分之三十三。
- 「亞洲萬里通」夥伴數目增至超過四百個，分屬九個組別，包括航空公司、酒店及主要的金融機構。
- 在二零一零年，「亞洲萬里通」會員於二十家夥伴航空公司兌換機位的數量減少百分之一，近百分之九十的國泰航空航班曾運載以里數兌換機位的常客。
- 「亞洲萬里通」為會員提供超過八百種非飛行獎勵兌換產品，二零一零年非飛行獎勵兌換數量增加百分之七。
- 在二零一零年十一月，美國運通卡與國泰航空推出聯營信用卡，新卡為香港中型及大型企業提供獎勵及節省金錢。

國泰航空的流動  
通訊應用程式為旅客  
提供多元化的服務，包括預  
訂機位及辦理登機手續。



# • 嶄新的產品 及服務

國泰航空於香港國際機場  
新開設的乘客貴賓室「爾雅堂」，  
將飛行體驗的舒適及方便程度提升  
至新的水平。



國泰航空是全球其中一家率先推出 **iPad 應用程式** 的航空公司，乘客可更方便地使用國泰航空多種網上服務。



新的長途航機商務客艙體貼顧客的需要，提供兼顧 **私人及活動空間** 的座椅，這是現今最長及最寬敞的機上平卧睡床之一。

## 財務評述

國泰航空集團二零一零年錄得破紀錄的應佔溢利港幣一百四十億四千八百萬元，而二零零九年則錄得溢利港幣四十六億九千四百萬元。業績創新紀錄，反映核心業務在二零零九年大部分時間經歷極具挑戰的情況後持續大幅復甦，以及來自國航的溢利大幅增加。本年度業績亦包括非經常性項目，即出售香港空運貨站有限公司及香港飛機工程有限公司股份和視作出售國航股份所得的收益。

### 營業總額

	集團		國泰航空及港龍航空	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
客運服務#	59,354	45,920	59,354	45,920
貨運服務#	25,901	17,255	23,727	15,341
航空飲食、收回款項及其他服務	4,269	3,803	3,572	3,128
營業總額	89,524	66,978	86,653	64,389

# 包括相關的附加費。

#### 營業總額\*



#### 國泰航空及港龍航空：乘客及貨物運載數量\*



\* 自二零零六年十月一日起包括港龍航空。

- 集團於二零一零年的營業總額較二零零九年增加百分之三十三點七。

### 國泰航空及港龍航空

- 由於需求強勁，客運服務營業額大幅增加百分之二十九點三至港幣五百九十三億五千四百萬元。載客數目增加百分之九點一至二千六百八十萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之八。
- 乘客運載率上升二點九個百分點至百分之八十三點四的新高，而可用座位千米數則上升百分之四點一。
- 乘客收益率上升百分之十九點八至港幣六十一點二仙。
- 頭等及商務客艙收益增加百分之四十點三，而運載率則由百分之五十八點五上升至百分之六十六點七。經濟客艙收益增加百分之二十四點八，運載率則由百分之八十四點三上升至百分之八十六點四。
- 貨運服務營業額上升百分之五十四點七至港幣二百三十七億二千七百萬元，而可載貨量則增加百分之十五點二。中國內地經香港出口的需求維持強勁。
- 由於燃油價格上漲及運載乘客及貨物數量增加，燃油附加費增加港幣三十六億元。
- 貨物運載率上升四點九個百分點，而貨物收益率則上升百分之二十五點三至港幣二點三元。
- 收入運載率上升三點四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六十九點三。

國泰航空及港龍航空：  
收入及收支相抵運載率\*



\* 自二零零六年十月一日起包括港龍航空。

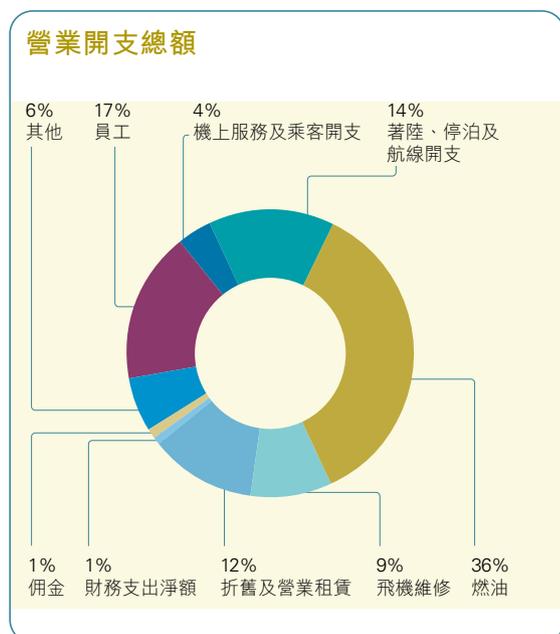
- 收益率及運載率轉變對全年收益的影響如下：

	港幣百萬元
假設乘客運載率增加一個百分點	709
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	966
假設貨物及郵件收益率增加港幣一仙	102

## 營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	變幅	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	變幅
員工	13,850	12,618	+9.8%	12,655	11,515	+9.9%
機上服務及乘客開支	3,308	2,915	+13.5%	3,308	2,915	+13.5%
著陸、停泊及航線開支	11,301	10,458	+8.1%	11,104	10,281	+8.0%
燃油	28,276	17,349	+63.0%	27,705	16,937	+63.6%
飛機維修	7,072	6,567	+7.7%	6,921	6,411	+8.0%
飛機折舊及營業租賃	8,288	7,978	+3.9%	8,120	7,796	+4.2%
其他折舊、攤銷及營業租賃	1,107	1,103	+0.4%	881	867	+1.6%
佣金	736	571	+28.9%	736	571	+28.9%
匯兌收益	(196)	(344)	-43.0%	(214)	(356)	-39.9%
其他	4,729	3,284	+44.0%	5,080	3,628	+40.0%
<b>營業開支</b>	<b>78,471</b>	<b>62,499</b>	<b>+25.6%</b>	<b>76,296</b>	<b>60,565</b>	<b>+26.0%</b>
財務支出淨額	978	847	+15.5%	933	781	+19.5%
<b>營業開支總額</b>	<b>79,449</b>	<b>63,346</b>	<b>+25.4%</b>	<b>77,229</b>	<b>61,346</b>	<b>+25.9%</b>

- 集團營業開支總額增加百分之二十五點四至港幣七百九十四億四千九百萬元。
- 國泰航空及港龍航空合併計算的每可用噸千米成本由港幣二點七六元增至港幣三點一六元，主要反映平均油價上升。



## 國泰航空及港龍航空營業業績分析

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利	9,465	285
出售香港空運貨站及港機工程股份所得溢利	2,165	1,254
視作出售國航股份所得收益	868	-
扣除燃油對沖(虧損)/盈利及稅項前的航空公司溢利	12,498	1,539
已變現及未變現燃油對沖(虧損)/盈利	(41)	2,758
稅項支出	(1,347)	(170)
<b>航空公司除稅後溢利</b>	<b>11,110</b>	<b>4,127</b>
應佔附屬及聯屬公司溢利	2,938	567
國泰航空擁有人應佔溢利	14,048	4,694

扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利變動分析如下：

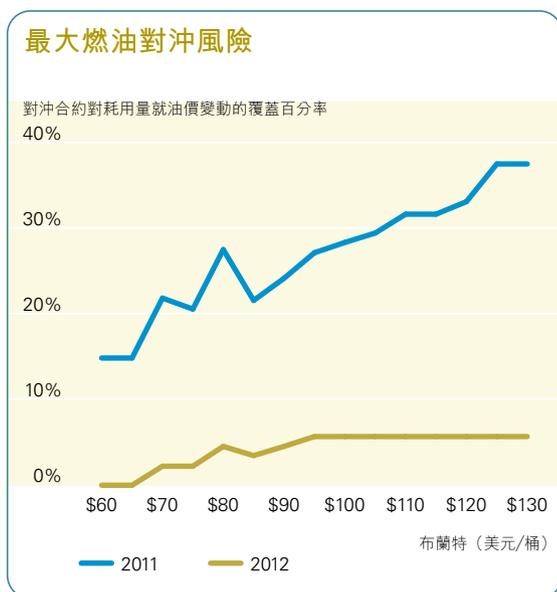
	港幣百萬元
二零零九年扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利	285
客運及貨運營業額	21,820 客運 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 因可載客量增加百分之四點一而增加港幣十八億八千五百萬元。</li> <li>- 因運載率上升二點九個百分點而增加港幣十八億零七百萬元。</li> <li>- 隨著收益率上升百分之十九點八而增加港幣九十七億四千二百萬元，部分原因是燃油附加費增加。</li> </ul> 貨運 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 因可載貨量增加百分之十五點二而增加港幣二十三億三千六百萬元。</li> <li>- 因運載率上升四點九個百分點而增加港幣十二億三千一百萬元。</li> <li>- 隨著收益率上升百分之二十五點三而增加港幣四十八億一千九百萬元，部分原因是燃油附加費增加。</li> </ul>
員工	(1,140) - 因花紅及利潤分紅計劃撥備而增加。
燃油	(7,969) - 由於平均飛機燃油價格上升百分之二十八至每桶九十四美元，加上耗油量增加百分之七點四至三千七百九十萬桶，導致燃油成本上升。
其他	(3,531)
二零一零年扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利	9,465

## 燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
燃油成本總額	28,235	20,107
已變現對沖虧損/(盈利)	78	(740)
未變現市值計價盈利	(37)	(2,018)
燃油成本淨額	28,276	17,349
已付平倉及期權金	746	3,180

於二零一零年十二月三十一日，集團的最大燃油對沖風險如下：



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，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結算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。

## 稅項

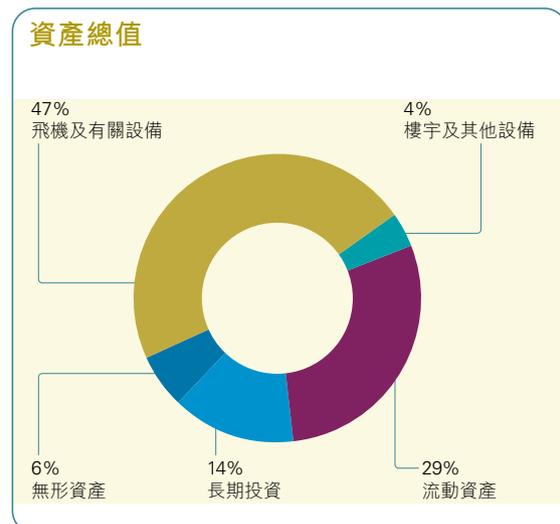
- 稅項支出增加港幣十一億七千九百萬元，達港幣十四億六千二百萬元，主要反映溢利上升。

## 股息

- 本年度擬派股息港幣四十三億六千七百萬元，股息倍數為三點二倍。
- 每股股息由港幣十仙增至港幣一百一十一仙。

## 資產

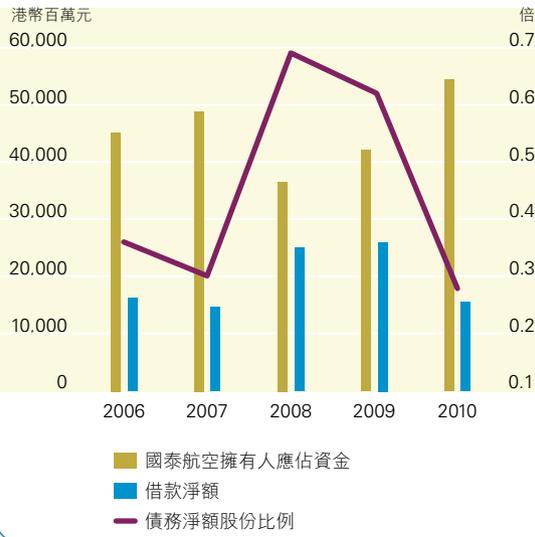
- 於二零一零年十二月三十一日的資產總值為港幣一千二百八十億五千三百萬元。
- 年內固定資產增加港幣八十一億一千萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣六十七億四千二百萬元、樓宇價值港幣十二億一千一百萬元，以及其他設備價值港幣一億五千七百萬元。



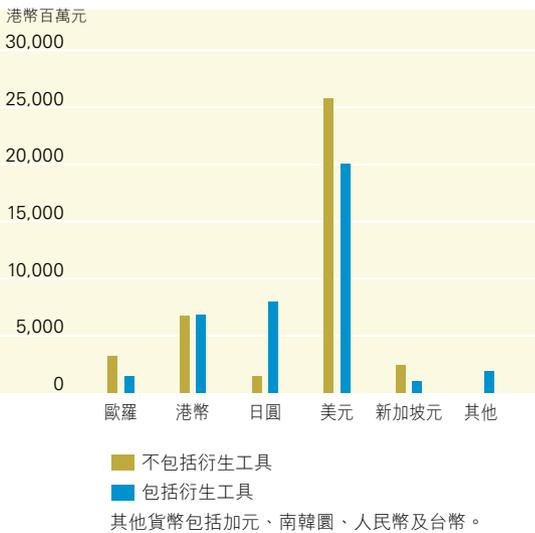
### 借款及資本

- 借款由二零零九年的港幣四百二十六億四千二百萬元減少百分之七點一至港幣三百九十六億二千九百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、新加坡元、日圓及歐羅，並須於二零二三年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之五十九現為定息借款。
- 流動資金增加百分之四十六點五至港幣二百四十一億九千八百萬元，其中百分之七十三點七以美元計算。
- 借款淨額減少百分之四十點九至港幣一百五十四億三千五百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之二十八點五至港幣五百四十二億七千四百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點六二倍降至零點二八倍。

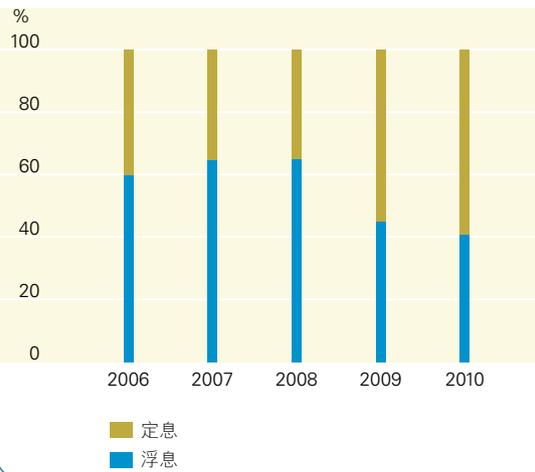
### 債務淨額及股本



### 包括衍生工具前後的借款額



### 借款額的利息安排比例







無論在地勤服務、機上服務或支援工作上，國泰航空的職員均**樂意加倍努力**，務求令顧客感受非凡。

# 殷勤的 員工



廣受歡迎的「**認識我們的團隊**」網頁，讓大家認識為乘客提供獨特飛行體驗的國泰航空工作團隊。

## 董事及要員

### 常務董事

**白紀圖**<sup>#</sup>，CBE，現年五十四歲，自二零零六年二月起出任公司主席及董事，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司、香港飛機工程有限公司及太古地產有限公司主席，以及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。他於一九七八年加入太古集團，除香港外，曾於該集團的澳洲及巴布亞新畿內亞辦事處工作。

**包偉靈**<sup>#</sup>，現年五十一歲，自二零一零年七月起出任公司董事，現亦為港龍航空有限公司及華民航空有限公司董事。他於一九八二年加入太古集團，自一九八三年起先後於公司的香港、馬來西亞及加拿大辦事處工作。

**朱國樑**，現年四十九歲，已獲委任為公司常務總裁，自二零一一年三月三十一日起生效。他於一九八四年加入公司，曾於公司的香港、中國內地、台灣、泰國及澳洲辦事處工作，二零零八年九月獲委任為航空服務董事，現亦擔任國泰航空飲食服務（香港）有限公司主席。

**夏禮熙**<sup>#</sup>，現年四十五歲，自二零零九年三月起出任公司財務董事，現亦擔任港龍航空有限公司董事，之前曾任太古股份有限公司副財務董事。他於一九九四年加入太古集團。

**史樂山**<sup>#</sup>，現年五十四歲，自二零零七年七月起出任公司董事，二零零七年七月獲委任為常務總裁，他已獲委任為公司的行政總裁，自二零一一年三月三十一日起生效。現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司及港龍航空有限公司董事，以及太古飲料有限公司主席。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。

**湯彥麟**<sup>#</sup>，現年五十五歲，自一九九六年十二月起出任公司董事，一九九六年十二月獲委任為企業發展董事，二零零五年一月出任常務總裁，二零零七年七月出任行政總裁，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，並為港龍航空有限公司主席。他於一九七七年加入太

古集團，除香港外，曾於該集團的澳洲、菲律賓、加拿大、日本、意大利及英國辦事處工作。他已辭任公司董事及行政總裁職務，於二零一一年三月三十一日生效，其呈辭是在國際航空運輸協會理事會推薦他於二零一一年七月一日出任該會理事長及行政總裁後作出的。

### 非常務董事

**蔡劍江**，現年四十七歲，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總裁。

**樊澄**<sup>\*</sup>，現年五十五歲，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、副總裁及總會計師。

**何禮泰**<sup>\*\*</sup>，現年六十一歲，自一九九八年七月起出任公司董事，一九九九年六月至二零零四年十二月期間擔任董事局主席，現為英國太古集團有限公司主席、太古股份有限公司、太古地產有限公司及Steamships Trading Company Limited董事，以及滙豐控股有限公司董事。他於一九七六年加入太古集團，曾於該集團的香港、台灣、日本、澳洲及倫敦辦事處工作。

**喬浩華**<sup>#</sup>，現年五十五歲，自二零零九年五月起出任公司董事，現亦擔任太古股份有限公司財務董事，以及香港太古集團有限公司及太古地產有限公司董事。他於一九八三年加入太古集團。

**孔棟**，現年六十二歲，自二零零八年五月起出任公司副主席及董事。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。

**邵世昌**<sup>#</sup>，現年五十六歲，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。

**施銘倫**<sup>#</sup>，現年三十七歲，自二零一零年六月起出任公司董事。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。現為英國太古集團有限公司董事及股東、太古股份有限公司、香港飛機工程有限公司及太古地產有限公司董事，並於Steamships Trading Company Limited擔任候補董事。

**張蘭**，現年五十五歲，自二零零六年十月起出任公司董事，曾任職中國國際航空股份有限公司副總裁、國航香港發展有限公司主席及山東航空集團公司董事，直至二零一一年二月退任中國國際航空股份有限公司的職務為止。

### 獨立非常務董事

**利蘊蓮**<sup>\*\*</sup>，現年五十七歲，自二零一零年一月起出任公司董事。現為Keybridge Capital Limited主席、The Myer Family Company Pty Limited、QBE Insurance Group Limited及ING Bank (Australia) Limited非常務董事及澳洲摩根大通諮詢委員會成員，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。現為希慎興業有限公司非執行董事，將於二零一一年五月九日出任該公司非執行主席。

**蘇澤光**<sup>\*</sup>，現年六十五歲，自二零零二年九月起出任公司董事。現為香港貿易發展局主席，並為瑞信大中華區副主席及友邦保險控股有限公司非執行董事。

**董建成**<sup>+</sup>，現年六十八歲，自二零零二年九月起出任公司董事。現為東方海外(國際)有限公司主席及行政總裁，並為多間上市公司，包括浙江滬杭甬高速公路股份有限公司、中國石油天然氣股份有限公司、中銀香港(控股)有限公司、裕民航運股份有限公司、星島新聞集團有限公司及永亨銀行有限公司的獨立非執行董事。

**王冬勝**<sup>\*</sup>，現年五十九歲，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行政總裁、滙豐控股有限公司集團總經理、馬來西亞滙豐銀行有限公司董事長兼非執行董事、滙豐銀行(中國)有限公司副董事長兼非執行董事、HSBC Bank (Vietnam) Limited副董事長兼非執行

董事，以及恒生銀行有限公司、交通銀行股份有限公司及中國平安保險(集團)股份有限公司非執行董事。現亦擔任香港銀行公會主席，並為香港銀行學會二零零一年、二零零四年、二零零六年及二零零九年的會長。

### 行政要員

**周兆昌**，現年五十七歲，自二零零零年五月起出任人事董事。他於一九七三年加入公司。

**莊偉茵**，現年四十七歲，自二零零八年九月起出任企業事務董事。她於一九九八年加入公司。

**簡柏基**，現年四十九歲，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。

**賀銳智**，現年五十五歲，自二零一零年八月起出任航務董事。他於一九八八年加入公司。

**何杲**<sup>#</sup>，現年四十九歲，自二零一零年八月起出任營業及市場董事。他於一九八六年加入太古集團。

**羅禮祺**<sup>#</sup>，現年五十二歲，自二零一零年八月起出任貨運董事。他於一九八零年加入太古集團。

**司馬談信**，現年四十八歲，自二零一零年八月起出任信息管理董事。他於二零零八年加入公司。

### 秘書

**傅溢鴻**<sup>#</sup>，現年四十七歲，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。

<sup>#</sup> 英國太古集團有限公司集團僱員

<sup>+</sup> 薪酬委員會成員

<sup>\*</sup> 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二零一零年十二月三十一日止年度的報告書及經審核賬目。經審核賬目詳列於第四十六頁至第九十三頁。

## 業務

國泰航空有限公司（「公司」）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（「集團」）並經營其他有關業務，包括航空飲食、航機處理及飛機工程。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九十二頁至第九十三頁。

## 賬目

集團截至二零一零年十二月三十一日止年度的溢利及集團與公司於該日的財務狀況均載於第五十頁至第九十三頁的賬目內。

## 股息

董事局建議派發截至二零一零年十二月三十一日止年度末期股息每股港幣七十八仙。連同於二零一零年十月四日派發的中期股息每股港幣三十三仙，本年度每股共派股息港幣一百一十一仙。全年分派的股息總額為港幣四十三億六千七百萬元。如獲股東於二零一一年五月十八日召開的股東周年大會上通過，末期股息將於二零一一年六月一日派發予於二零一一年五月十八日辦公時間結束時名列股東名冊的股東。

二零一一年五月十三日至二零一一年五月十八日（首尾兩天計算在內）將暫停辦理股東登記，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保享有末期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一一年五月十二日（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。

## 儲備

集團及公司本年度的儲備變動刊載於第五十四頁至第五十五頁的股東權益變動表。

## 會計政策

主要會計政策列於第四十六頁至第四十九頁。

## 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一千一百萬元，以及提供折扣飛機票港幣五百萬元。

## 固定資產

固定資產的變動載於賬目附註12，而飛機購置詳情則載於第十一頁。

## 銀行及其他借款

集團及公司的銀行借款淨額、透支及其他借款（包括籌資租賃責任）詳列於賬目附註17及23。

## 股本

在回顧期內，集團並無購買、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。

於二零一零年十二月三十一日，已發行股份為3,933,844,572股（二零零九年十二月三十一日：3,933,844,572股）。股本變動詳情列於賬目附註24。

## 承擔及或有事項

集團及公司於二零一零年十二月三十一日的資本承擔及或有負債詳情載於賬目附註31。

## 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一節中。

白紀圖、包偉靈、夏禮熙、何禮泰、喬浩華、邵世昌、史樂山、施銘倫及湯彥麟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）中有利益關係。陳南祿及韋立邦為太古集團董事及/或僱員，因而存在利益關係，直至二人分別於二零一零年七月一日及二零一零年六月一日辭任為止。施銘倫亦因身為太古的股東而有利益關係。

截至二零一零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賬目附註30。

## 重大合約

集團與港機工程及其附屬公司廈門太古飛機工程簽訂多項關於飛機及有關設備的維修及大修合約，其總值約佔集團二零一零年度營業開支百分之二。港機工程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。

## 重大交易

公司的全資附屬公司Cathay Pacific Aircraft Services Limited（「CPAS」）就購買三十架空中巴士A350-900型飛機一事，於二零一零年九月十六日與空中巴士公司簽訂協議。根據上市規則，這項交易構成一項重大交易，公司已就此刊發二零一零年九月十六日的公告，並已將二零一零年九月二十一日的有關通函發送各股東。

## 須予披露交易

CPAS就購買六架波音777-300ER型飛機一事，於二零一零年九月二十一日與波音公司簽訂協議。根據上市規則，這項交易構成一項須予披露交易，就此，公司已刊發二零一零年九月二十一日的公告。

## 關連交易

(a) 公司及其全資附屬公司，分別為國泰航空中國貨運控股有限公司（「國泰航空中國貨運控股」）及港龍航空，與中國國際航空股份有限公司（「國航」）及其全資附屬公司，分別為中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）及朗星有限公司(Fine Star Enterprises Corporation)（「朗星」），於二零一零年二月二十五日訂立框架協議，協議規定為進行下述交易（「合資交易」）訂立相關輔助協議：

- i) 國泰航空中國貨運控股以人民幣八億五千一百六十二萬一千一百四十元（包含人民幣八億零八百八十二萬三千五百三十元作為繳付註冊資本及人民幣四千二百七十九萬七千六百一十元作為繳付溢價）的代價認購國貨航百分之二十五股本權益，及朗星以現金對國貨航增加注資人民幣二億三千八百四十五萬三千九百一十九元（包含人民幣二億二千六百四十七萬零五百八十八元作為繳付註冊資本及人民幣一千一百九十八萬三千三百三十一元作為繳付溢價）。股權認購及注資後，國航、朗星及國泰航空中國貨運控股在國貨航的股本權益分別為百分之五十一、百分之二十四及百分之二十五（所有溢價均作為國貨航的資本儲備金入賬）；
- ii) Advent Fortune Limited（「AFL」）透過向公司獲得約人民幣八億一千七百萬元貸款，收購中航興業有限公司（國航的附屬公司）在朗星的全部已發行股本及股東貸款。作為回報，AFL將其持有的朗星股權抵押予本公司，而公司於貸款的回報，將相等於AFL實際持有國貨航百分之二十四股權的股息；
- iii) 國貨航將向公司及港龍航空購買四架配備PW4056-3型航空引擎的波音747-400BCF型改裝貨機及兩部備用航空引擎，代價約為人民幣十九億二千四百萬元；及

iv) 公司將就國泰航空中國貨運控股在相關協議項下的義務向國航出具擔保，並且承諾行使其在上文(iii)段所述貸款的貸款協議及其他相關協議項下的合約權利，促使朗星履行其在國貨航合資協議項下的義務。

由於國航為本公司的主要股東，乃公司的關連人士，因此根據上市規則，合資交易構成公司的關連交易，就此，公司已刊發二零一零年二月二十五日的有關公告，並已將二零一零年四月八日的有關通函發送各股東。合資交易的完成程序已經展開及在進展中。

(b) 公司、太古航空有限公司、太古財務有限公司、太古公司、中信泰富有限公司(作為賣方)，與怡和有限公司、九龍倉集團有限公司、Mosgen Limited、和記港口集團有限公司及中國航空(集團)有限公司(「中航集團」)(作為買方)於二零一零年五月二十五日訂立買賣協議，由公司出售其於香港空運貨站有限公司(「香港空運貨站」)及HACTL Investment Holdings Limited(「HIHL」)的全部一成權益，代價為港幣六億四千萬元。這項交易使公司從所持的香港空運貨站及HIHL的一成權益中套現。

中航集團是國航的聯屬公司，而國航則是公司的主要股東，因此中航集團是公司的關連人士。太古公司是公司的主要股東，因此是公司的關連人士。由於太古公司是公司的控股股東，亦是香港空運貨站及HIHL的主要股東，因此根據上市規則，出售公司於香港空運貨站及HIHL的權益構成公司的關連交易，公司已就此刊發二零一零年五月二十五日的公告。交易已於二零一零年五月三十一日完成。

(c) 公司與太古公司於二零一零年六月七日訂立買賣協議，由太古公司購買及由公司出售24,948,728股每股面值港幣一元的港機工程普通股(約佔百分之十五港機工程股權)，代價約為港幣二十六億二千萬元(相等於每股港機工程股份港幣一百零五元)(「港機工程股份交易」)。

港機工程股份交易是在公司的策略重點推動下進行的，將使公司的核心航空業務受惠。此項交易使公司可以利用交易所得的收益進行公司核心航空業務的其他投資，包括投資於新飛機、正在香港國際機場興建的新貨運站、繼續提升產品及服務質素及國泰航空的一般營運資金需要。

由於太古公司是公司的主要股東，乃公司的關連人士，因此根據上市規則，港機工程股份交易構成公司的關連交易，公司已就此刊發二零一零年六月七日的公告。

港機工程股份交易於二零一零年六月十四日完成後，公司於港機工程的持股量由百分之十五減至零，而太古公司於港機工程的持股量則由百分之四十五點九六增至百分之六十點九六。

## 持續關連交易

截至二零一零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DHL International GmbH(前稱「敦豪國際有限公司」)(「DHL」)於二零零二年十月十七日簽訂的一份協議(「DHL服務協議」)，華民航空出售其在亞洲區經營的若干貨機艙位，供運載DHL上門服務的空運速遞貨件。DHL於每月收到華民航空的發票當日起的三十天內以現金付款。DHL服務協議的期限由二零零二年十月十七日至二零一八年十二月三十一日。

DHL因其控股公司Deutsche Post AG持有公司旗下附屬公司華民航空四成應佔權益，因此為本公司的關連人士。根據DHL服務協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已分別刊發二零零二年十月十七日、二零零五年六月二十七日、二零零七年三月十二日及二零一一年三月九日的有關公告，並已將二零零五年七月十二日及二零零七年三月二十一日的有關通函發送各股東。基於上市規則於二零一零年六月三日生效的修訂，由二零一

一年一月一日開始，按照DHL服務協議進行的交易構成根據上市規則第14A.33(4)條與公司旗下附屬公司層面有關連的人士進行的交易，因而獲豁免遵守上市規則有關申報、年度審閱、公告及獨立股東批准的規定。

根據DHL服務協議，截至二零一零年十二月三十一日止年度DHL向華民航空應付的費用總額為港幣二十億九千三百萬元。

- (b) 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、共同控制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二零一一年一月一日至二零一三年十二月三十一日，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四十二點九七的已發行股本，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及二零一零年十月一日的有關公告。

截至二零一零年十二月三十一日止年度，香港太古集團放棄根據香港太古集團服務協議就公司向太古公司出售24,948,728股港機工程股份所得的未扣除稅項及非控股權益前的經調整公司綜合溢利收取服務費的權利。計及該放棄項目後，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二億九千三百萬元及按成本價償付的支出為港幣一億三千九百萬元。

- (c) 根據國泰常客計劃有限公司（「國泰常客計劃公司」）與電話營業管理服務有限公司（「電話營業管理服務公司」）於二零零八年九月二十九日簽訂的協議（「電盈服務協議」），電話營業管理服務公司向國泰常客計劃公司提供服務。服務包括提供一個服務中心及為公司的飛行常客及忠誠顧客獎勵計劃處理客戶來電及有關的行政工作。國泰常客計劃公司須在收到電話營業管理服務公司的發票當日起的四十五天內，以現金付款。電盈服務協議的期限由二零零八年十月一日至二零一一年九月三十日。

電話營業管理服務公司是電訊盈科有限公司的間接全資附屬公司，而電訊盈科有限公司則間接持有本公司旗下附屬公司聯亞旅遊資訊系統（香港）有限公司百分之三十七的股本權益，因此根據上市規則，電話營業管理服務公司乃本公司的關連人士。根據電盈服務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九月二十九日及二零一零年六月二十九日的有關公告。上市規則的修訂於二零一零年六月三日生效後，根據電盈服務協議進行的交易構成公司的小額交易，可豁免遵守上市規則有關申報、年度審核、公告及獨立股東批准的規定。

由二零一零年一月一日至六月二日，國泰常客計劃公司按照電盈服務協議應付予電話營業管理服務公司的費用合共港幣三千七百萬元。

(d) 根據與港機工程於二零零七年五月二十一日簽訂的框架協議（「港機工程框架協議」），港機工程及其附屬公司（「港機工程集團」）為集團機隊提供服務。有關服務包括於香港國際機場、廈門或其他機場提供外勤維修、基地維修、綜合倉儲及物流支援、部件及航電大修、物料供應、工程服務及配套服務。集團於收到發票後三十天內，以現金付款予港機工程集團。港機工程框架協議為期十年，至二零一六年十二月三十一日止。

由於港機工程乃公司主要股東太古公司的附屬公司，故為公司的關連人士。根據港機工程框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零零七年五月二十一日的有關公告，並已將二零零七年五月三十一日的有關通函發送各股東。

截至二零一零年十二月三十一日止年度，集團根據港機工程框架協議應付予港機工程集團的費用合共港幣十八億一千八百萬元。

(e) 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）及國航及其附屬公司（「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，至二零一三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及二零一零年九月十日的有關公告。

截至二零一零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四億零三百萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣二億一千九百萬元。

(f) 根據與香港航空發動機維修服務有限公司（「香港航空發動機維修服務公司」）於二零一零年七月二十七日訂立的框架協議，香港航空發動機維修服務公司向集團提供飛機引擎及部件大修及維修服務。該等服務並不包括向香港航空發動機維修服務公司償付其向引擎供應商勞斯萊斯公司（或其任何集團公司或關聯公司）代本公司購買材料的成本。集團在收到發票後三十天內以現金向香港航空發動機維修服務公司付款。

香港航空發動機維修服務公司框架協議現時為期三年，至二零一二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。

於二零一零年六月七日，持有香港航空發動機維修服務公司百分之四十五股權的港機工程成為太古公司的附屬公司，因此根據上市規則，香港航空發動機維修服務公司成為太古公司的附屬公司。根據上市規則，太古公司是公司的主要股東，香港航空發動機維修服務公司亦因成為公司一主要股東的附屬公司而成為上市規則界定的關連人士。因此，根據香港航空發動機維修服務公司框架協議進行的交易成為持續關連交易，就此，公司已刊發二零一零年七月二十七日的有關公告。

由二零一零年六月七日至二零一零年十二月三十一日，根據香港航空發動機維修服務公司框架協議，集團應付予香港航空發動機維修服務公司的金額合共港幣二億二千八百萬元。

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) 按正常商業條款達成，或如可供比較的交易不足以判斷交易的條款是否正常商業條款，則對集團而言，交易的條款並不遜於獨立第三者可取得或給予（如適用）的條款；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。

公司的核數師亦已審核此等交易並向董事局確認以下各點：

- (a) 此等交易已獲公司董事局通過；
- (b) 此等交易乃按集團的計價政策計價（如交易涉及由集團提供貨物或服務）；
- (c) 此等交易乃按有關交易的協議訂立；及
- (d) 此等交易並沒有超過之前發出的公告所披露的有關年度上限。

## 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六及百分之三十三。集團的最大顧客佔銷售額百分之一，而集團的最大供應商則佔採購額百分之十。

對於公司向二零一零年集團五大供應商之一的中國石油國際事業（香港）有限公司購貨，董建成因作為其控股公司中國石油天然氣股份有限公司的董事而有利益關係。除本段所披露者外，概無任何董事、其任何聯繫人士或任何據董事所知擁有公司已發行股本百分之五以上的股東於集團五大供應商中擁有權益。

## 董事

朱國樑、利蘊蓮、施銘倫及包偉靈已獲委任為董事，分別於二零一一年三月三十一日、二零一零年一月十三日、二零一零年六月一日及二零一零年七月一日起生效。其他所有現任董事全年任職，其名單見於第三十二頁至第三十三頁。韋立邦、陳南祿及湯彥麟分別擔任董事至二零一零年六月一日、二零一零年七月一日及二零一一年三月三十一日辭任生效。

公司已收到各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年度確認，公司仍確定所有獨立非常務董事的獨立性。

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告退。根據上述規定，何禮泰及史樂山今年退任，但因合乎資格，願候選連任。

自上屆股東周年大會後根據第91條獲委任為公司董事的包偉靈、朱國樑及施銘倫亦告退任，但因合乎資格，願候選連任。

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條告退為止，屆時將通過選舉/重選按次續約三年。各董事均無與集團任何成員訂有或擬訂立任何並非於一年內期滿或不可由集團於一年內終止而毋須支付賠償金（但法定的賠償金除外）的服務合約。

年內發給獨立非常務董事的董事袍金合共港幣二百六十萬元；該等董事並無收取公司或其任何附屬公司的其他薪酬。

## 董事權益

於二零一零年十二月三十一日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，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	佔已發行股本 百分率
邵世昌	個人	1,000	0.00003
湯彥麟	個人	5,000	0.00013

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。

## 董事於競爭性業務的利益

按上市規則第8.10條規定，白紀圖、蔡劍江、陳南祿、樊澄、孔棟及邵世昌已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。

## 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二零一零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：

	股數	佔已發行股本百分率	權益類別(註)
1. 中國國際航空股份有限公司	2,870,107,351	72.96	應佔權益(a)
2. 中國航空集團公司	2,870,107,351	72.96	應佔權益(b)
3. 太古股份有限公司	2,870,107,351	72.96	應佔權益(a)
4. 英國太古集團有限公司	2,870,107,351	72.96	應佔權益(c)

註：於二零一零年十二月三十一日：

- (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2,870,107,351股本公司股份的權益，包括：
- (i) 1,690,347,364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2,870,107,351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) 由於太古集團擁有相當於約百分之四十點六三已發行股本及約百分之五十七點六二投票權的太古公司股份權益，太古及其全資附屬公司香港太古集團被視為共擁有2,870,107,351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，公司已發行股本總額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

白紀圖

香港，二零一一年三月九日

## 企業管治

國泰航空公司致力維持高水平的企業管治，積極識別及釐定最佳的企業管治常規。公司全年均有遵守上市規則附錄十四《企業管治常規守則》（「常規守則」）內所載的所有守則條文。公司亦已制定一套符合常規守則內大部分建議的最佳常規的管治守則。

### 董事局

董事局主席為白紀圖（「主席」）。董事局成員包括五名常務董事及十二名非常務董事，其中四名為獨立董事。各董事的名字及其他資料載於本報告書第三十二頁及第三十三頁。所有董事在需要時均能為履行其職責而尋求獨立的專業意見。獨立非常務董事為優秀的行政人員，具備廣泛的企業知識，能充分發揮監察及平衡作用，保障股東及公司整體利益。

為確保權力和授權分佈均衡，主席與行政總裁的角色已清楚區分。史樂山將於二零一一年三月三十一日接替湯彥麟出任行政總裁。董事局定期檢討其架構、規模及組合，確保能夠維持董事局的專業知識水平及獨立性。董事局亦因應需求識別及提名具備專業知識及能夠對董事局的表現作出正面貢獻的個別人士出任新董事或填補任何董事局空缺。為填補臨時空缺而獲董事局委任的董事，須在接受委任後的首次股東大會上接受股東選舉，而所有董事均須於經普通決議案獲選後第三次股東周年大會上輪席告退，但可候選連任。

所有董事於首次獲委任時須向董事局披露在其他公司或機構擔任董事或其他職務的身份，此等利益申報每年更新一次。倘董事局認為董事於任何動議或交易中存在利益衝突，該董事須申報利益及放棄投票。

董事局以負責任和有效的方式領導公司，藉此向股東負責。董事局負責釐定整體策略、監控營運及財務表現，並制定適當政策，以管理為達成公司策略目標而承擔的風險。董事局亦負責按上市規則或其他法定要求，在公司的賬目、公告及其他披露中，以平衡、清晰及容易理解的方式評述公司的財務及其他資料。公司業務的日常管理工作交由行政總裁負責，而影響公司整體策略政策、財政及股

東的事務則由董事局處理。這些事務包括：財務報表、股息政策、會計政策的重大變動、年度營運預算、重大合約、主要融資安排、主要投資、風險管理策略及庫務政策。董事局的職能及賦予行政總裁的權力均作定期檢討，以確保此安排仍然適當。董事局已成立下列委員會：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。薪酬委員會及審核委員會均有獨立非常務董事參與。

董事局於二零一零年間共舉行六次會議，計及各董事的委任或辭任日期後，出席情況如下：

白紀圖 (6/6)、包偉靈 (3/3)、蔡劍江 (1/6)、陳南祿 (3/3)、樊澄 (3/6)、夏禮熙 (6/6)、何禮泰 (5/6)、喬浩華 (6/6)、孔棟 (2/6)、利蘊蓮 (6/6)、邵世昌 (6/6)、史樂山 (6/6)、蘇澤光 (6/6)、施銘倫 (3/3)、董建成 (5/6)、湯彥麟 (6/6)、王冬勝 (4/6)、韋立邦 (3/3) 及張蘭 (3/6)。

### 證券交易

公司已採納關於董事進行證券交易的守則（「證券守則」）及有關僱員（常規守則所界定者）的證券交易守則，其準則不低於上市規則附錄十《上市公司董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）所訂的標準。公司董事於獲委任時獲發第一份證券守則，其後每年兩次，分別在通過公司中期業績及全年業績的董事會議前至少三十天及六十天，連同提醒董事不得在公佈該等業績前買賣公司證券及衍生工具的通知書一併發出。

根據證券守則的規定，公司董事須在通知主席並接獲註明日期的確認書後才可買賣公司證券及衍生工具，而主席若擬買賣公司的證券及衍生工具，必須在交易前先通知審核委員會主席並取得註明日期的確認書。

在回覆特定查詢時，所有董事確認全年均有遵守標準守則規定的標準。

於二零一零年十二月三十一日，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三十九頁。

## 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。委員會每年開會三次，成員包括兩名常務董事，即行政總裁及史樂山、一名獨立非常務董事蘇澤光、三名行政要員朱國樑、簡柏基及賀銳智機長、飛行總經理 Henry Craig 機長及企業安全主管 Richard Howell。委員會由前航務董事白樂勤機長擔任主席。

## 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包偉靈、夏禮熙及史樂山，以及五名非常務董事蔡劍江、樊澄、喬浩華、孔棟及張蘭。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包偉靈、夏禮熙及史樂山，以及全部八名行政要員周兆昌、莊偉茵、朱國樑、簡柏基、賀銳智機長、何杲、羅禮祺及司馬談信。

## 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，成員包括三名常務董事包偉靈、夏禮熙及史樂山、三名非常務董事樊澄、喬浩華及張蘭、企業財務總經理馮偉健、企業庫務經理韋瀚哲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

薪酬委員會由兩名獨立非常務董事利蘊蓮及董建成組成，並由公司前主席兼非常務董事何禮泰擔任主席。

根據公司與香港太古集團簽訂並經董事局內與太古集團沒有關連的董事詳細研究及批准的服務協議，太古借調不同級別的僱員（包括常務董事）至公司工作，該等職員向公司董事局負責並接受董事局的指示行事，但仍為太古僱員。

為吸引及保留具有合適才幹的國際人才，太古集團提供具競爭力的薪酬待遇，包括薪金、房屋、公積金、度假旅費及教育津貼，並在服務滿三年後，給予與太古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及外地工作，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集團整體的溢利釐定，其中大部分溢利通常來自本公司。

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，作為公司的大股東，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。

此政策及公司給予常務董事的薪酬水平，經薪酬委員會審核。薪酬委員會於十一月的會議上審視一份由獨立顧問美世有限公司編製的報告，該報告確認公司常務董事的薪酬與同業公司的比較大致相若。委員會批准二零零九年發給個別董事的薪酬待遇。

所有董事均沒有參與有關其本身薪酬的討論。獨立非常務董事的薪酬，由董事局考慮到業務的複雜程度及涉及的責任後釐定。

二零一零年支付予獨立非常務董事的薪酬如下：

董事袍金	港幣五十萬元
審核委員會主席酬金	港幣二十萬元
審核委員會成員酬金	港幣十五萬元
薪酬委員會主席酬金	港幣六萬五千元
薪酬委員會成員酬金	港幣五萬元

薪酬委員會於二零一零年舉行兩次會議，出席情況如下：

何禮泰 (2/2)、利蘊蓮 (2/2) 及董建成 (2/2)。

## 審核委員會

審核委員會向董事局負責，成員包括四名非常務董事，其中三名為獨立董事。目前各委員為樊澄、利蘊蓮及王冬勝，並由獨立非常務董事蘇澤光擔任主席。

委員會已審核公司報告及賬目的完整性、準確性及公平程度，並向董事局保證該等報告及賬目符合會計準則、聯交所及法律規定。委員會亦檢討內部監控及風險管理制度是否足夠及其成效，包括公司在會計及財務匯報職能方面的資源、員工資歷及經驗是否足夠，以及員工所接受的培訓課程及有關預算是否充足。委員會亦審閱內部及外聘核數師的工作、有關的費用及條款、外聘核數師所作的核數結果及對重大監控弱點所需採取的適當行動。外聘核數師、財務董事及內部審核經理亦有出席該委員會的會議。

審核委員會於二零一零年間共舉行三次會議，計及各成員的委任或辭任/離任日期後，出席情況如下：

樊澄 (1/3)、利蘊蓮 (3/3)、蘇澤光 (3/3) 及王冬勝 (3/3)。

## 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史樂山擔任主席，成員包括其他兩名常務董事，分別為包偉霆及夏禮熙。

## 內部監控及內部審核

設立內部監控制度，是為保障公司資產、保存適當的會計紀錄及確保各項交易均按管理層的授權而進行。此制度具有完善的組織架構和全面的政策及準則。

內部審核部負責對內部監控制度是否足夠及其成效進行獨立審核。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。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。主要審核結果摘要須每季呈報董事局，並由審核委員會審閱。為評估內部監控制度的成效，董事局及審核委員會就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均進行積極監察。

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。

董事局負責內部監控制度及檢討其成效。在回顧的年度內，董事局認為公司的內部監控制度已經足夠及有效，公司亦已遵守常規守則內有關內部監控的守則條文。

## 外聘核數師

外聘核數師的主要責任，是審核年度賬目並提交報告。二零一零年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣二千六百萬元，包括港幣一千萬元的審核服務費用、港幣一千三百萬元的稅務顧問服務費用及港幣三百萬元的其他專業服務費用。

## 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。委員會由企業安全主管擔任主席，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公司和從事飛機維修的港機工程的高級管理人員。

## 投資者關係

公司不斷加強與投資者的關係和溝通。向各股東派發的年度報告書及中期報告書均載有關於公司表現及業務的廣泛資料。我們與機構投資者及分析員定期進行對話，讓他們知道公司的最新發展。我們也詳盡及適時地處理投資者的諮詢，並鼓勵所有股東出席股東周年大會，共商公司事宜。股東如有任何查詢，可聯絡企業傳訊部，詳細的聯絡資料載於第一百頁。

為促進有效的溝通，公司在其網站 [www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com) 內披露公司的業務、財務及其他資料。

股東可根據《公司條例》第113條要求召開特別股東大會。

# 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)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第四十六頁至第九十三頁國泰航空有限公司(以下簡稱「貴公司」)及其子公司(以下合稱「貴集團」)的綜合財務報表,此綜合財務報表包括於二零一零年十二月三十一日的綜合及公司財務狀況表,截至該日止年度的綜合全面收益表、綜合及公司權益變動表和綜合現金流量表以及主要會計政策概要及其他附註解釋資料。

## 董事就綜合財務報表須承擔的責任

貴公司的董事須負責根據香港會計師公會頒佈的《香港財務報告準則》及香港《公司條例》編製綜合財務報表,以令綜合財務報表作出真實而公平的反映及落實其認為編製綜合財務報表所必要的內部控制,以使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。

## 核數師的責任

我們的責任是根據我們的審計對該等綜合財務報表作出意見。我們是按照香港《公司條例》第141條的規定,僅向整體股東報告。除此以外,我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容,對任何其他人士負責或承擔法律責任。

我們已根據香港會計師公會頒佈的《香港審計準則》進行審計。該等準則要求我們遵守道德規範,並規劃及執行審計,以合理確定綜合財務報表是否不存在任何重大錯誤陳述。

審計涉及執行程序以獲取有關綜合財務報表所載金額及披露資料的審計憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷,包括評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時,核數師考慮與該公司編製綜合財務報表以作出真實而公平的反映相關的內部控制,以設計適當的審計程序,但目的並非對公司內部控制的有效性發表意見。審計亦包括評價董事所採用會計政策的合適性及作出會計估計的合理性,以及評價綜合財務報表的整體列報方式。

我們相信,我們所獲得的審計憑證能充足和適當地為我們的審計意見提供基礎。

## 意見

我們認為,該等綜合財務報表已根據《香港財務報告準則》真實而公平地反映貴公司及貴集團於二零一零年十二月三十一日的事務狀況及貴集團截至該日止年度的利潤及現金流量,並已按照香港《公司條例》妥為編製。

## 畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環遮打道十號太子大廈八樓

香港,二零一一年三月九日

# 主要會計政策

## 1. 會計基準

各賬目已按照香港會計師公會（「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》（「會計準則」）及《香港財務報告準則及釋義》）編製。此等賬目亦符合《香港公司條例》的規定及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賬目，管理層須作若干預算及假設，該等預算及假設會影響賬目內的固定資產、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。

## 2. 綜合賬基準

集團的綜合賬目包括公司及其附屬公司結算至十二月三十一日止的賬目，以及集團在其附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。公司如有權直接或間接規管附屬公司的財務及經營政策，並藉此從其業務中取得利益，則該等附屬公司被視為受公司控制。

各附屬公司的業績均包括在綜合全面收益表內。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賬目內。

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。在全面收益表中，非控股權益被披露作本年度溢利或虧損分配。

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賬目作準。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匯率伸算為港元，而下列項目則按結算日的匯率伸算：

- (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匯兌差額，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實現匯兌差額，如根據會計準則第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。該等匯兌差額將在對沖項目影響損益時包括在同期的損益中，作為收益調整。

- (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實現匯兌差額皆直接計入股東權益。

## 5. 固定資產及折舊

固定資產按成本減累積折舊及減值列賬。

固定資產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	按四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列為飛機成本的一部分，按最高達十年的年期折舊。

折舊政策及固定資產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

按租賃協議持有且給予相當於擁有權的固定資產均視作已以公允值直接購入，而租賃人須承擔的相應負債則在扣除利息後以籌資租賃責任列入賬目。不能給予相當於擁有權的租賃以營業租賃處理。

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用期以直線法在損益中支銷及記入。

## 7. 無形資產

無形資產包括綜合所產生的商譽及開發電腦系統的開支。有關商譽的會計政策於第四十六頁會計政策第2項概述。

產生經濟效益的電腦系統發展開支經資本化為無形資產的一部分，並按其不超過四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。公允值是未扣除交易成本前根據報告期結束時的市場報價計算。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和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容易地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爭議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。

財務資產的利息收入於產生時確認，而股息收入則在收取股息的權利確定時確認。

## 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）均化為淨額，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匯率、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，用以對沖匯率、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。

衍生工具若根據會計準則第39號「金融工具：確認及計量」被界定為不符合作為對沖工具者，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

職員退休福利按每個國家的法例及慣例安排。

界定福利退休計劃的退休福利責任是指該責任減計劃資產的公允值，而計算該責任的方法是利用預計單位基數法，預計未來支付僱員已獲福利所需款額的現值。除非精算損益的累計金額超過界定福利責任現值百分之十或計劃資產公允值的百分之十兩者之較高者，否則不予確認。超過此界限的金額則按參與計劃僱員的預期平均剩餘工齡以直線法確認於損益賬。

## 13. 遞延稅項

所有暫時差異均撥出遞延稅項準備。

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或可變現淨值的較低者入賬。可變現淨值即估計再售價格。

#### 15. 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。

#### 16. 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。

#### 17. 飛行常客獎勵計劃

公司經營一項飛行常客獎勵計劃，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，部分來自初始銷售的收益按獎勵的公允值作遞延確認。公司向參與獎勵計劃的夥伴出售里數。來自出售里數的收益亦作遞延確認。遞延收益及放棄兌換里數收益於會員兌換獎勵時確認。如會員以選乘集團航班的方式兌換，則在提供運輸服務時確認。預期會放棄兌換的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。

#### 18. 關連人士

被視為與集團有關連的人士，是指有能力直接或間接控制集團的人士，或可在財務及營運決策上對集團行使重大影響力的人士，或集團與其受共同控制的人士。集團的聯屬公司、聯營公司及主要管理人員（包括其直屬親人）亦被視為集團的關連人士。

#### 19. 撥備及或有負債

如集團或公司因以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。

# 綜合全面收益表

截至二零一零年十二月三十一日止年度

	附註	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 美元百萬元	2009 美元百萬元
<b>營業額</b>					
客運服務		59,354	45,920	7,609	5,887
貨運服務		25,901	17,255	3,321	2,212
航空飲食、收回款項及其他服務		4,269	3,803	547	488
<b>營業總額</b>	1	<b>89,524</b>	66,978	<b>11,477</b>	8,587
<b>開支</b>					
員工		(13,850)	(12,618)	(1,776)	(1,618)
機上服務及乘客開支		(3,308)	(2,915)	(424)	(374)
著陸、停泊及航線開支		(11,301)	(10,458)	(1,449)	(1,341)
燃油		(28,276)	(17,349)	(3,625)	(2,224)
飛機維修		(7,072)	(6,567)	(907)	(842)
飛機折舊及營業租賃		(8,288)	(7,978)	(1,062)	(1,023)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(1,107)	(1,103)	(142)	(141)
佣金		(736)	(571)	(94)	(73)
其他		(4,533)	(2,940)	(581)	(377)
<b>營業開支</b>		<b>(78,471)</b>	(62,499)	<b>(10,060)</b>	(8,013)
扣除非經常性項目前的營業溢利		11,053	4,479	1,417	574
出售投資所得溢利	3	2,165	1,254	278	161
視作出售一家聯屬公司所得收益	4	868	–	111	–
<b>營業溢利</b>	5	<b>14,086</b>	5,733	<b>1,806</b>	735
財務支出		(1,655)	(1,435)	(212)	(184)
財務收入		677	588	87	75
財務支出淨額	6	(978)	(847)	(125)	(109)
應佔聯屬公司溢利	15	2,587	261	331	33
<b>除稅前溢利</b>		<b>15,695</b>	5,147	<b>2,012</b>	659
稅項	7	(1,462)	(283)	(187)	(36)
<b>本年度溢利</b>		<b>14,233</b>	4,864	<b>1,825</b>	623
<b>其他全面收益</b>					
現金流量對沖		(488)	329	(62)	42
可供出售財務資產帶來的重估(減值)/增值		(15)	479	(2)	62
應佔聯屬公司其他全面收益		(131)	11	(17)	1
海外業務換算產生的匯兌差額		313	8	40	1
<b>本年度除稅後其他全面收益</b>	8	<b>(321)</b>	827	<b>(41)</b>	106
<b>本年度全面收益總額</b>		<b>13,912</b>	5,691	<b>1,784</b>	729
<b>應佔溢利</b>					
國泰航空擁有人	9	14,048	4,694	1,801	601
非控股權益		185	170	24	22
		14,233	4,864	1,825	623
<b>應佔全面收益總額</b>					
國泰航空擁有人		13,727	5,521	1,760	707
非控股權益		185	170	24	22
		13,912	5,691	1,784	729
<b>每股盈利(基本及攤薄)</b>	10	<b>357.1仙</b>	119.3仙	<b>45.8仙</b>	15.3仙

賬目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。

第五十六頁至第九十三頁的附註及第四十六頁至第四十九頁的主要會計政策為此報表的一部分。

# 綜合財務狀況表

二零一零年十二月三十一日結算

	附註	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 美元百萬元	2009 美元百萬元
<b>資產及負債</b>					
<b>非流動資產及負債</b>					
固定資產	12	<b>66,112</b>	65,495	<b>8,476</b>	8,397
無形資產	13	<b>8,004</b>	7,850	<b>1,026</b>	1,007
於聯屬公司的投資	15	<b>12,926</b>	9,042	<b>1,657</b>	1,159
其他長期應收款項及投資	16	<b>4,359</b>	5,307	<b>559</b>	680
		<b>91,401</b>	87,694	<b>11,718</b>	11,243
長期負債		<b>(36,235)</b>	(40,416)	<b>(4,646)</b>	(5,182)
相關已抵押存款		<b>5,310</b>	5,602	<b>681</b>	719
長期負債淨額	17	<b>(30,925)</b>	(34,814)	<b>(3,965)</b>	(4,463)
其他長期應付款項	18	<b>(1,700)</b>	(1,059)	<b>(217)</b>	(136)
遞延稅項	20	<b>(5,815)</b>	(5,255)	<b>(746)</b>	(674)
		<b>(38,440)</b>	(41,128)	<b>(4,928)</b>	(5,273)
<b>非流動資產淨值</b>		<b>52,961</b>	46,566	<b>6,790</b>	5,970
<b>流動資產及負債</b>					
存貨		<b>1,021</b>	947	<b>131</b>	122
貿易、其他應收款項及其他資產	21	<b>11,433</b>	8,161	<b>1,466</b>	1,046
流動資金	22	<b>24,198</b>	16,522	<b>3,102</b>	2,118
		<b>36,652</b>	25,630	<b>4,699</b>	3,286
長期負債的流動部分		<b>(9,249)</b>	(9,023)	<b>(1,186)</b>	(1,157)
相關已抵押存款		<b>545</b>	1,195	<b>70</b>	153
長期負債的流動部分淨額	17	<b>(8,704)</b>	(7,828)	<b>(1,116)</b>	(1,004)
貿易及其他應付款項	23	<b>(15,773)</b>	(12,965)	<b>(2,022)</b>	(1,662)
未獲運輸收益		<b>(9,166)</b>	(8,075)	<b>(1,175)</b>	(1,035)
稅項		<b>(1,541)</b>	(943)	<b>(198)</b>	(121)
		<b>(35,184)</b>	(29,811)	<b>(4,511)</b>	(3,822)
<b>流動資產/(負債)淨值</b>		<b>1,468</b>	(4,181)	<b>188</b>	(536)
<b>資產淨值</b>		<b>54,429</b>	42,385	<b>6,978</b>	5,434
<b>資本及儲備</b>					
股本	24	<b>787</b>	787	<b>101</b>	101
儲備	25	<b>53,487</b>	41,451	<b>6,857</b>	5,314
國泰航空擁有人應佔資金		<b>54,274</b>	42,238	<b>6,958</b>	5,415
非控股權益		<b>155</b>	147	<b>20</b>	19
<b>股東權益總額</b>		<b>54,429</b>	42,385	<b>6,978</b>	5,434

賬目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。

第五十六頁至第九十三頁的附註及第四十六頁至第四十九頁的主要會計政策為此報表的一部分。

董事

白紀圖

香港，二零一一年三月九日

董事

蘇澤光

# 公司財務狀況表

二零一零年十二月三十一日結算

	附註	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 美元百萬元	2009 美元百萬元
<b>資產及負債</b>					
<b>非流動資產及負債</b>					
固定資產	12	48,459	49,693	6,213	6,371
無形資產	13	336	182	43	23
於附屬公司的投資	14	31,517	19,651	4,041	2,519
於聯屬公司的投資	15	8,703	7,602	1,116	975
其他長期應收款項及投資	16	2,538	3,524	325	452
		<b>91,553</b>	80,652	<b>11,738</b>	10,340
長期負債		<b>(30,547)</b>	(34,860)	<b>(3,916)</b>	(4,469)
相關已抵押存款		<b>834</b>	923	<b>107</b>	118
長期負債淨額	17	<b>(29,713)</b>	(33,937)	<b>(3,809)</b>	(4,351)
其他長期應付款項	18	<b>(1,503)</b>	(963)	<b>(193)</b>	(123)
遞延稅項	20	<b>(4,550)</b>	(4,141)	<b>(583)</b>	(531)
		<b>(35,766)</b>	(39,041)	<b>(4,585)</b>	(5,005)
<b>非流動資產淨值</b>		<b>55,787</b>	41,611	<b>7,153</b>	5,335
<b>流動資產及負債</b>					
存貨		<b>883</b>	829	<b>113</b>	106
貿易、其他應收款項及其他資產	21	<b>9,164</b>	6,209	<b>1,175</b>	796
流動資金	22	<b>9,140</b>	11,120	<b>1,172</b>	1,426
		<b>19,187</b>	18,158	<b>2,460</b>	2,328
長期負債的流動部分		<b>(9,315)</b>	(9,052)	<b>(1,194)</b>	(1,160)
相關已抵押存款		<b>126</b>	728	<b>16</b>	93
長期負債的流動部分淨額	17	<b>(9,189)</b>	(8,324)	<b>(1,178)</b>	(1,067)
貿易及其他應付款項	23	<b>(12,920)</b>	(10,553)	<b>(1,657)</b>	(1,353)
未獲運輸收益		<b>(8,697)</b>	(7,666)	<b>(1,115)</b>	(983)
稅項		<b>(986)</b>	(675)	<b>(127)</b>	(87)
		<b>(31,792)</b>	(27,218)	<b>(4,077)</b>	(3,490)
<b>流動負債淨額</b>		<b>(12,605)</b>	(9,060)	<b>(1,617)</b>	(1,162)
<b>資產淨值</b>		<b>43,182</b>	32,551	<b>5,536</b>	4,173
<b>資本及儲備</b>					
股本	24	<b>787</b>	787	<b>101</b>	101
儲備	25	<b>42,395</b>	31,764	<b>5,435</b>	4,072
<b>股東權益總額</b>		<b>43,182</b>	32,551	<b>5,536</b>	4,173

賬目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。

第五十六頁至第九十三頁的附註及第四十六頁至第四十九頁的主要會計政策為此報表的一部分。

董事

白紀圖

香港，二零一一年三月九日

董事

蘇澤光

# 綜合現金流量表

截至二零一零年十二月三十一日止年度

	附註	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 美元百萬元	2009 美元百萬元
<b>營業業務</b>					
業務帶來的現金	26	18,844	4,490	2,416	576
已收聯屬公司股息	15	100	174	13	22
已收利息		89	79	11	10
已付利息淨額		(624)	(965)	(80)	(124)
已付稅項		(810)	(1,743)	(104)	(223)
<b>來自營業業務的現金流入淨額</b>		<b>17,599</b>	2,035	<b>2,256</b>	261
<b>投資業務</b>					
除現金及視同庫存現金外的流動資金(增加)/減少淨額		(9,370)	2,250	(1,201)	288
出售投資		3,260	1,901	418	244
出售固定資產		869	1,304	112	167
其他長期應收款項及投資減少淨額		7	92	1	12
一家聯屬公司的還款		-	6	-	1
固定及無形資產支出		(8,299)	(6,776)	(1,064)	(869)
增持一家聯屬公司股權的支出		(1,130)	-	(145)	-
<b>投資業務的現金流出淨額</b>		<b>(14,663)</b>	(1,223)	<b>(1,879)</b>	(157)
<b>融資業務</b>					
新融資		5,815	6,169	746	790
融資安排的現金利益淨額		488	585	63	75
購回及發行股份		-	8	-	1
償還借款及籌資租賃責任		(9,290)	(4,362)	(1,191)	(559)
存放抵押存款		(59)	(117)	(8)	(15)
已派股息 - 國泰航空擁有人		(1,691)	-	(217)	-
- 非控股權益		(177)	(143)	(23)	(18)
<b>融資業務的現金(流出)/流入淨額</b>		<b>(4,914)</b>	2,140	<b>(630)</b>	274
<b>現金及視同庫存現金(減少)/增加</b>		<b>(1,978)</b>	2,952	<b>(253)</b>	378
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		10,094	7,045	1,294	903
匯兌差額的影響		156	97	20	13
<b>於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金</b>	27	<b>8,272</b>	10,094	<b>1,061</b>	1,294

賬目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。

第五十六頁至第九十三頁的附註及第四十六頁至第四十九頁的主要會計政策為此報表的一部分。

# 綜合股東權益變動表

截至二零一零年十二月三十一日止年度

	國泰航空擁有人應佔部分							非控股權益	股東權益總額
	不可派發								
	股本 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	股份溢價 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	資本贖回 儲備及其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元		
二零一零年一月一日的結餘	<b>787</b>	<b>24,704</b>	<b>16,295</b>	<b>1,117</b>	<b>(1,383)</b>	<b>718</b>	<b>42,238</b>	<b>147</b>	<b>42,385</b>
本年度全面收益總額	-	<b>14,048</b>	-	<b>(15)</b>	<b>(488)</b>	<b>182</b>	<b>13,727</b>	<b>185</b>	<b>13,912</b>
二零零九年末期股息	-	<b>(393)</b>	-	-	-	-	<b>(393)</b>	-	<b>(393)</b>
二零一零年中期股息	-	<b>(1,298)</b>	-	-	-	-	<b>(1,298)</b>	-	<b>(1,298)</b>
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	<b>(177)</b>	<b>(177)</b>
	-	<b>12,357</b>	-	<b>(15)</b>	<b>(488)</b>	<b>182</b>	<b>12,036</b>	<b>8</b>	<b>12,044</b>
二零一零年十二月三十一日 的結餘	<b>787</b>	<b>37,061</b>	<b>16,295</b>	<b>1,102</b>	<b>(1,871)</b>	<b>900</b>	<b>54,274</b>	<b>155</b>	<b>54,429</b>
二零零九年一月一日的結餘	787	20,010	16,287	638	(1,712)	699	36,709	120	36,829
該年度全面收益總額	-	4,694	-	479	329	19	5,521	170	5,691
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	(143)	(143)
行使認股權	-	-	8	-	-	-	8	-	8
	-	4,694	8	479	329	19	5,529	27	5,556
二零零九年十二月三十一日 的結餘	787	24,704	16,295	1,117	(1,383)	718	42,238	147	42,385

第五十六頁至第九十三頁的附註及第四十六頁至第四十九頁的主要會計政策為此報表的一部分。

# 公司股東權益變動表

截至二零一零年十二月三十一日止年度

	國泰航空擁有人應佔部分						總額 港幣百萬元
	不可派發						
	股本 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	股份溢價 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	資本贖回 儲備及其他 港幣百萬元	
二零一零年一月一日的結餘	<b>787</b>	<b>15,685</b>	<b>16,295</b>	<b>1,005</b>	<b>(1,244)</b>	<b>23</b>	<b>32,551</b>
本年度全面收益總額	-	<b>12,875</b>	-	<b>(77)</b>	<b>(476)</b>	-	<b>12,322</b>
二零零九年末期股息	-	<b>(393)</b>	-	-	-	-	<b>(393)</b>
二零一零年中期股息	-	<b>(1,298)</b>	-	-	-	-	<b>(1,298)</b>
	-	<b>11,184</b>	-	<b>(77)</b>	<b>(476)</b>	-	<b>10,631</b>
二零一零年十二月三十一日的結餘	<b>787</b>	<b>26,869</b>	<b>16,295</b>	<b>928</b>	<b>(1,720)</b>	<b>23</b>	<b>43,182</b>
二零零九年一月一日的結餘	787	8,018	16,287	593	(1,666)	23	24,042
該年度全面收益總額	-	7,667	-	412	422	-	8,501
行使認股權	-	-	8	-	-	-	8
	-	7,667	8	412	422	-	8,509
二零零九年十二月三十一日的結餘	787	15,685	16,295	1,005	(1,244)	23	32,551

第五十六頁至第九十三頁的附註及第四十六頁至第四十九頁的主要會計政策為此報表的一部分。

# 賬目附註 全面收益表

## 1. 營業總額

營業總額包括向第三者提供的運輸服務、航空飲食、收回款項及其他服務的收益及附加費。

## 2. 分部資料

(a) 分部業績

	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
<b>溢利或虧損</b>								
銷售予外界客戶	<b>88,542</b>	66,080	<b>982</b>	898			<b>89,524</b>	66,978
分部之間的銷售	-	-	<b>1,343</b>	1,252			<b>1,343</b>	1,252
分部收益	<b>88,542</b>	66,080	<b>2,325</b>	2,150			<b>90,867</b>	68,230
分部業績	<b>13,962</b>	5,638	<b>124</b>	95			<b>14,086</b>	5,733
財務支出淨額	<b>(971)</b>	(839)	<b>(7)</b>	(8)			<b>(978)</b>	(847)
	<b>12,991</b>	4,799	<b>117</b>	87			<b>13,108</b>	4,886
應佔聯屬公司 溢利					<b>2,587</b>	261	<b>2,587</b>	261
除稅前溢利							<b>15,695</b>	5,147
稅項	<b>(1,448)</b>	(269)	<b>(14)</b>	(14)			<b>(1,462)</b>	(283)
本年度溢利							<b>14,233</b>	4,864
<b>其他分部資料</b>								
折舊及攤銷	<b>6,206</b>	5,534	<b>145</b>	150			<b>6,351</b>	5,684
購買固定及無形 資產	<b>7,175</b>	6,745	<b>1,124</b>	31			<b>8,299</b>	6,776

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、地勤及停機坪飛機服務。

賺取收益的主要資產為同時供客運及貨運服務使用的機隊。管理層認為並無適合的基礎將該等資產及相關的營業成本分配至該兩個分部，故此在披露時，並不將客運及貨運服務分為不同的業務分部。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

**2. 分部資料** (續)

## (b) 按地域提供的資料

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
按銷售來源計算的營業總額：		
北亞		
– 香港及中國內地	<b>41,313</b>	28,880
– 日本、韓國及台灣	<b>11,409</b>	8,413
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	<b>4,529</b>	3,735
西南太平洋及南非	<b>6,282</b>	4,712
歐洲	<b>8,664</b>	7,920
東南亞	<b>6,175</b>	4,866
北美	<b>11,152</b>	8,452
	<b>89,524</b>	66,978

在回顧年度間，鑒於「東南亞及中東」區域的業務日益重要，管理層決定將其分為「印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡」與「東南亞」兩個區域。二零零九年的比較數字已相應重列。

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡包括印度次大陸、中東、巴基斯坦、斯里蘭卡及孟加拉。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。西南太平洋及南非包括澳洲、新西蘭及非洲南部。歐洲包括歐洲大陸、英國、斯堪的納維亞、俄羅斯、波羅的海地區及土耳其。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。

**3. 出售投資所得溢利**

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
出售一家聯屬公司的溢利	<b>1,837</b>	1,254
出售一項長期投資的溢利	<b>328</b>	–
	<b>2,165</b>	1,254

於二零一零年六月，公司以港幣二十六億二千萬元出售其餘下的百分之十五港機工程權益予太古公司。因公司為太古公司的聯屬公司，此項售股交易構成一項關連交易。

**4. 視作出售一家聯屬公司所得收益**

於二零一零年十一月二十四日，國航完成發行483,592,400股A股及157,000,000股H股，因而令國泰航空持有的國航股權由百分之十九點三攤薄至百分之十八點三（於年結日後再購入國航股份，使現有持股量增至百分之十八點七）。這項視作出售項目錄得港幣八億六千八百萬元收益，主要反映在緊接發行股份之前及之後集團應佔國航資產淨值的變動。

## 5. 營業溢利

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業溢利中：		
固定資產折舊		
– 租賃	1,932	1,932
– 擁有	4,384	3,720
無形資產攤銷	35	32
營業租賃租金		
– 土地及樓宇	675	668
– 飛機及有關設備	2,343	2,707
– 其他	26	22
飛機及有關設備減值(回撥)/撥備淨額	(98)	219
已支出的存貨成本	1,912	1,892
匯兌差額	(196)	(344)
核數師酬金	10	10
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債盈利淨額	(565)	(3,082)
被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債虧損/(盈利)淨額	159	(58)
非上市投資收入	(68)	(170)
上市投資收入	(3)	(5)

## 6. 財務支出淨額

	2010 港幣百萬元	2009 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	743	991
– 有關抵押存款、票據及債券的利息收入	(343)	(417)
	400	574
– 銀行借款及透支	196	229
– 其他須於五年內全部清還的借款	53	91
	649	894
來自流動資金收入：		
– 專業投資管理資金及其他流動投資	(135)	(43)
– 銀行存款及其他應收款項	(64)	(62)
	(199)	(105)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任	159	(58)
– 衍生金融工具	369	116
	528	58
	978	847

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。

## 7. 稅項

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	100	36
– 海外稅	241	264
– 歷年撥備不足/(超額)	13	(259)
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉(附註20)	1,108	242
	<b>1,462</b>	283

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(二零零九年: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(見賬目附註31(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:

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
除稅前綜合溢利	15,695	5,147
按香港利得稅率百分之十六點五(二零零九年:百分之十六點五)計算的稅額	(2,590)	(849)
不可扣稅的支出	(211)	(229)
歷年稅項撥備(不足)/超額	(13)	259
海外法域實施不同稅率的影響	892	320
已確認稅項虧損/(未確認稅項虧損)	79	(19)
毋須課稅的收入	381	235
稅項支出	<b>(1,462)</b>	(283)

有關遞延稅項的詳細資料載於賬目附註20。

## 8. 其他全面收益

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於年內確認	(1,414)	6
– 轉撥至損益	874	360
– 已確認遞延稅項	52	(37)
可供出售財務資產估價		
– 於年內確認	263	479
– 轉撥至損益	(278)	–
應佔聯屬公司其他全面收益		
– 於年內確認	(156)	11
– 轉撥至損益	25	–
海外業務換算產生的匯兌差額		
– 於年內確認	383	8
– 轉撥至損益	(70)	–
本年度其他全面收益	(321)	827

## 9. 國泰航空擁有人應佔溢利

在國泰航空擁有人應佔溢利中，港幣一百二十八億七千五百萬元（二零零九年：港幣七十六億六千七百萬元）的溢利已計入公司賬目內。

## 10. 每股盈利（基本及攤薄）

每股盈利是以國泰航空擁有人應佔溢利港幣一百四十億四千八百萬元（二零零九年：港幣四十六億九千四百萬元）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（二零零九年：三十九億三千四百萬股）。

## 11. 股息

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
於二零一零年十月四日派發二零一零年中期股息每股港幣三十三仙（二零零九年：零）	1,298	–
於二零一一年三月九日建議派發二零一零年末期股息每股港幣七十八仙（二零零九年：每股港幣十仙）	3,069	393
	4,367	393

# 賬目附註 財務狀況表

## 12. 固定資產

	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	
<b>集團</b>							
成本							
二零一零年一月一日的結餘	<b>61,666</b>	<b>43,728</b>	<b>2,874</b>	<b>478</b>	<b>5,133</b>	<b>837</b>	<b>114,716</b>
增購	<b>4,544</b>	<b>2,198</b>	<b>157</b>	–	<b>128</b>	<b>1,083</b>	<b>8,110</b>
出售	<b>(1,333)</b>	–	<b>(89)</b>	–	<b>(4)</b>	–	<b>(1,426)</b>
重新歸類為貿易、其他應收款項及 其他資產	<b>(552)</b>	–	–	–	–	–	<b>(552)</b>
調撥	<b>3,073</b>	<b>(3,073)</b>	–	–	–	–	–
二零一零年十二月三十一日的結餘	<b>67,398</b>	<b>42,853</b>	<b>2,942</b>	<b>478</b>	<b>5,257</b>	<b>1,920</b>	<b>120,848</b>
二零零九年一月一日的結餘	62,140	42,087	2,851	478	5,104	620	113,280
匯兌差額	(13)	–	–	–	–	–	(13)
增購	3,706	2,614	107	–	32	217	6,676
出售	(5,140)	–	(84)	–	(3)	–	(5,227)
調撥	973	(973)	–	–	–	–	–
二零零九年十二月三十一日的結餘	61,666	43,728	2,874	478	5,133	837	114,716
累積折舊							
二零一零年一月一日的結餘	<b>30,259</b>	<b>14,387</b>	<b>1,967</b>	<b>330</b>	<b>2,278</b>	–	<b>49,221</b>
本年度折舊	<b>4,033</b>	<b>1,912</b>	<b>182</b>	<b>20</b>	<b>169</b>	–	<b>6,316</b>
減值	<b>(98)</b>	–	–	–	–	–	<b>(98)</b>
出售	<b>(428)</b>	–	<b>(87)</b>	–	<b>(4)</b>	–	<b>(519)</b>
重新歸類為貿易、其他應收款項及 其他資產	<b>(184)</b>	–	–	–	–	–	<b>(184)</b>
調撥	<b>2,330</b>	<b>(2,330)</b>	–	–	–	–	–
二零一零年十二月三十一日的結餘	<b>35,912</b>	<b>13,969</b>	<b>2,062</b>	<b>350</b>	<b>2,443</b>	–	<b>54,736</b>
二零零九年一月一日的結餘	29,395	13,567	1,856	309	2,114	–	47,241
該年度折舊	3,360	1,911	193	21	167	–	5,652
減值	219	–	–	–	–	–	219
出售	(3,806)	–	(82)	–	(3)	–	(3,891)
調撥	1,091	(1,091)	–	–	–	–	–
二零零九年十二月三十一日的結餘	30,259	14,387	1,967	330	2,278	–	49,221
賬面淨值							
二零一零年十二月三十一日的結餘	<b>31,486</b>	<b>28,884</b>	<b>880</b>	<b>128</b>	<b>2,814</b>	<b>1,920</b>	<b>66,112</b>
二零零九年十二月三十一日的結餘	31,407	29,341	907	148	2,855	837	65,495

## 12. 固定資產 (續)

	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	
<b>公司</b>						
<b>成本</b>						
二零一零年一月一日的結餘	<b>47,080</b>	<b>42,138</b>	<b>1,031</b>	<b>478</b>	<b>436</b>	<b>91,163</b>
增購	<b>800</b>	<b>3,724</b>	<b>103</b>	–	<b>128</b>	<b>4,755</b>
出售	<b>(1,100)</b>	–	<b>(16)</b>	–	–	<b>(1,116)</b>
調撥	<b>4,289</b>	<b>(4,289)</b>	–	–	–	–
二零一零年十二月三十一日的結餘	<b>51,069</b>	<b>41,573</b>	<b>1,118</b>	<b>478</b>	<b>564</b>	<b>94,802</b>
二零零九年一月一日的結餘	45,965	39,711	1,018	478	408	87,580
增購	2,786	3,854	69	–	28	6,737
出售	(3,098)	–	(56)	–	–	(3,154)
調撥	1,427	(1,427)	–	–	–	–
二零零九年十二月三十一日的結餘	47,080	42,138	1,031	478	436	91,163
<b>累積折舊</b>						
二零一零年一月一日的結餘	<b>26,012</b>	<b>14,044</b>	<b>713</b>	<b>328</b>	<b>373</b>	<b>41,470</b>
本年度折舊	<b>3,356</b>	<b>1,931</b>	<b>85</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>5,397</b>
減值	<b>(98)</b>	–	–	–	–	<b>(98)</b>
出售	<b>(410)</b>	–	<b>(16)</b>	–	–	<b>(426)</b>
調撥	<b>2,576</b>	<b>(2,576)</b>	–	–	–	–
二零一零年十二月三十一日的結餘	<b>31,436</b>	<b>13,399</b>	<b>782</b>	<b>349</b>	<b>377</b>	<b>46,343</b>
二零零九年一月一日的結餘	25,000	12,849	677	308	372	39,206
該年度折舊	2,702	1,902	92	20	1	4,717
減值	219	–	–	–	–	219
出售	(2,616)	–	(56)	–	–	(2,672)
調撥	707	(707)	–	–	–	–
二零零九年十二月三十一日的結餘	26,012	14,044	713	328	373	41,470
<b>賬面淨值</b>						
二零一零年十二月三十一日的結餘	<b>19,633</b>	<b>28,174</b>	<b>336</b>	<b>129</b>	<b>187</b>	<b>48,459</b>
二零零九年十二月三十一日的結餘	21,068	28,094	318	150	63	49,693

## (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十三年不等。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。

**12. 固定資產 (續)****(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，租金為固定租金，不得分租。於二零一零年十二月三十一日，十四架空中巴士A330-300型飛機(二零零九年：十五架)、四架空中巴士A340-300型飛機(二零零九年：四架)、五架波音747-400型飛機(二零零九年：六架)、一架波音747-400BCF型貨機(二零零九年：一架)、九架波音777-300ER型飛機(二零零九年：八架)、六架空中巴士A320-200型飛機(二零零九年：四架)及四架空中巴士A321-200型飛機(二零零九年：四架)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，為港幣一百二十五億七千二百萬元(二零零九年：港幣一百一十六億八千七百萬元)。

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。

於二零一零年十二月三十一日，已承擔的營業租賃於以下各期的未來應付最低租款如下：

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
飛機及有關設備：		
– 一年內	<b>2,686</b>	2,707
– 一年至兩年	<b>2,328</b>	2,420
– 兩年至五年	<b>5,925</b>	5,470
– 五年以上	<b>8,358</b>	7,227
	<b>19,297</b>	17,824
樓宇及其他設備：		
– 一年內	<b>498</b>	552
– 一年至兩年	<b>315</b>	384
– 兩年至五年	<b>383</b>	559
– 五年以上	<b>66</b>	35
	<b>1,262</b>	1,530
	<b>20,559</b>	19,354

- (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成本內，包括集團已支付的預付款項達港幣四十八億四千九百萬元(二零零九年：港幣二十八億一千萬元)，公司的預付款項為港幣三億五千九百萬元(二零零九年：港幣二億九千二百萬元)。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。詳情載於賬目附註17。
- (e) 集團重訂若干飛機的估計剩餘價值，因此集團於二零一零年的折舊支出增加港幣五億四千九百萬元。這亦使截至二零一零年十二月三十一日止期間的折舊支出增加港幣十億八千六百萬元。
- (f) 已停泊但暫時未有復航計劃的飛機按其賬面值與公允值減出售成本兩者之較低者確認。截至二零一零年十二月三十一日止年度就該等飛機及有關設備確認的減值虧損為港幣一億五千三百萬元(二零零九年：港幣二億一千九百萬元)。另一方面，集團就現已重投服務的飛機回撥港幣二億五千一百萬元(二零零九年：零)的減值虧損。

## 13. 無形資產

	集團			公司
	商譽 港幣百萬元	電腦系統 港幣百萬元	總額 港幣百萬元	電腦系統 港幣百萬元
成本				
二零一零年一月一日的結餘	<b>7,666</b>	<b>792</b>	<b>8,458</b>	<b>764</b>
增購	-	<b>189</b>	<b>189</b>	<b>188</b>
二零一零年十二月三十一日的結餘	<b>7,666</b>	<b>981</b>	<b>8,647</b>	<b>952</b>
二零零九年一月一日的結餘	7,666	692	8,358	667
增購	-	100	100	97
二零零九年十二月三十一日的結餘	7,666	792	8,458	764
累積攤銷				
二零一零年一月一日的結餘	-	<b>608</b>	<b>608</b>	<b>582</b>
本年度攤銷	-	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>34</b>
二零一零年十二月三十一日的結餘	-	<b>643</b>	<b>643</b>	<b>616</b>
二零零九年一月一日的結餘	-	576	576	551
該年度攤銷	-	32	32	31
二零零九年十二月三十一日的結餘	-	608	608	582
賬面淨值				
二零一零年十二月三十一日的結餘	<b>7,666</b>	<b>338</b>	<b>8,004</b>	<b>336</b>
二零零九年十二月三十一日的結餘	7,666	184	7,850	182

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（二零零九年：港幣七十六億二千七百萬元）。根據會計準則第36號「資產減值」，集團透過比較各現金產生單位於結算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，以及參照過去表現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推斷而來。該增長率不會超過現金產生單位運作的業務的長期平均增長率。所採用約百分之九（二零零九年：百分之十）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過可收回金額。

## 14. 附屬公司

	公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
非上市股份按原值	<b>246</b>	246
其他投資按原值	<b>14,983</b>	6,640
應收附屬公司的淨額		
– 借款賬	<b>6,280</b>	2,462
– 來往賬	<b>10,008</b>	10,303
	<b>31,517</b>	19,651

主要附屬公司詳列於第九十二頁。

## 15. 聯屬公司

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
香港上市股份按原值(市值:港幣二百零六億一千一百萬元,二零零九年:港幣一百五十九億七千六百萬元)	-	-	<b>8,695</b>	7,594
非上市股份按原值	-	-	<b>20</b>	17
應佔資產淨值				
- 香港上市	<b>8,882</b>	5,880	-	-
- 非上市	<b>373</b>	367	-	-
商譽	<b>3,671</b>	2,795	-	-
	<b>12,926</b>	9,042	<b>8,715</b>	7,611
減:減值虧損	-	-	<b>(12)</b>	(9)
	<b>12,926</b>	9,042	<b>8,703</b>	7,602
應佔聯屬公司溢利				
- 上市	<b>2,526</b>	209	-	-
- 非上市	<b>61</b>	52	-	-
	<b>2,587</b>	261	-	-
已收及應收聯屬公司的股息	<b>100</b>	174	<b>38</b>	126

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
聯屬公司財務資料摘要(百份之一百):		
資產	<b>177,273</b>	127,391
負債	<b>(137,394)</b>	(92,930)
股東權益	<b>39,879</b>	34,461
營業額	<b>88,285</b>	62,911
本年度溢利淨額	<b>11,649</b>	2,041

截至二零一零年十二月三十一日止年度,國航的賬目乃按計算至二零一零年九月三十日(二零零九年:二零零九年九月三十日)的最近期賬目計入綜合賬目內。集團根據會計準則第28號「於聯屬公司的投資」的許可,把聯屬公司不同截至日期(但差距不得超過三個月)的賬目計入應佔聯屬公司的業績內。

主要聯屬公司詳列於第九十三頁。

## 16. 其他長期應收款項及投資

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
投資按公允值				
– 香港上市	183	175	–	–
– 非上市	1,232	1,373	1,133	1,328
官批租地租款預繳金額	1,514	1,557	–	–
借款及其他應收款項	101	311	95	305
衍生財務資產 – 長期部分	1,111	1,891	1,111	1,891
退休福利資產 (附註19)	218	–	199	–
	<b>4,359</b>	5,307	<b>2,538</b>	3,524

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十五億五千七百萬元（二零零九年：港幣十六億元）。

## 17. 長期負債

	附註	2010		2009	
		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
<b>集團</b>					
長期借款	(a)	5,793	11,193	4,140	15,159
籌資租賃責任	(b)	2,911	19,732	3,688	19,655
		<b>8,704</b>	<b>30,925</b>	7,828	34,814
<b>公司</b>					
長期借款	(a)	4,912	7,357	3,278	11,564
籌資租賃責任	(b)	4,277	22,356	5,046	22,373
		<b>9,189</b>	<b>29,713</b>	8,324	33,937

**17. 長期負債 (續)**

## (a) 長期借款

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
銀行借款				
– 有抵押	<b>8,274</b>	8,831	<b>3,676</b>	4,709
– 無抵押	<b>6,292</b>	6,958	<b>6,173</b>	6,623
其他借款				
– 有抵押	–	52	–	52
– 無抵押	<b>2,420</b>	3,458	<b>2,420</b>	3,458
	<b>16,986</b>	19,299	<b>12,269</b>	14,842
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	<b>(5,793)</b>	(4,140)	<b>(4,912)</b>	(3,278)
	<b>11,193</b>	15,159	<b>7,357</b>	11,564
償還如下：				
銀行借款				
– 一年內	<b>3,373</b>	2,843	<b>2,492</b>	1,981
– 一年至兩年	<b>4,942</b>	3,224	<b>4,217</b>	2,495
– 兩年至五年	<b>4,575</b>	7,285	<b>2,725</b>	5,616
– 五年以上	<b>1,676</b>	2,437	<b>415</b>	1,240
	<b>14,566</b>	15,789	<b>9,849</b>	11,332
其他借款				
– 一年內	<b>2,420</b>	1,297	<b>2,420</b>	1,297
– 一年至兩年	–	2,213	–	2,213
	<b>2,420</b>	3,510	<b>2,420</b>	3,510
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	<b>(5,793)</b>	(4,140)	<b>(4,912)</b>	(3,278)
	<b>11,193</b>	15,159	<b>7,357</b>	11,564

銀行借款以外的借款有不同償還日期，最遲為二零一一年，年利率由百分之一點二六至百分之三點八二不等，而銀行借款最遲須於二零二零年償還。

集團及公司毋須於五年內全部償還的長期借款及其他負債分別為港幣四十三億五千九百萬元及港幣十五億八千一百萬元（二零零九年：港幣六十六億六千八百萬元及港幣三十八億四千六百萬元）。

於二零一零年十二月三十一日，集團及公司有以資金及其他投資作配對的長期借款總額分別為港幣二百零三億一千九百萬元及港幣一百八十億三千五百萬元（二零零九年：港幣二百二十二億九千萬元及港幣一百九十二億二千六百萬元）。因此，此等負債及有關資金與有關支出和收入於賬目內已化作淨額。

**17. 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，此等合約於二零一一年至二零二三年到期。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：

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
將來的應付款額	<b>33,098</b>	35,973	<b>33,525</b>	36,296
將來各期的利息支出	<b>(4,600)</b>	(5,833)	<b>(5,932)</b>	(7,226)
將來應付款額的現值	<b>28,498</b>	30,140	<b>27,593</b>	29,070
抵押存款、票據及零息債券	<b>(5,855)</b>	(6,797)	<b>(960)</b>	(1,651)
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	<b>(2,911)</b>	(3,688)	<b>(4,277)</b>	(5,046)
	<b>19,732</b>	19,655	<b>22,356</b>	22,373

將來應付款額的現值應支付如下：

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
一年內	<b>3,456</b>	4,883	<b>4,403</b>	5,774
一年至兩年	<b>4,317</b>	3,200	<b>3,251</b>	4,059
兩年至五年	<b>9,747</b>	10,588	<b>8,515</b>	7,581
五年以上	<b>10,978</b>	11,469	<b>11,424</b>	11,656
	<b>28,498</b>	30,140	<b>27,593</b>	29,070

將來的租賃付款分析於賬目附註32披露。

於二零一零年十二月三十一日，集團及公司有以資金及其他投資作配對的籌資租賃責任，分別達港幣七十三億五千七百萬元及港幣十億八千三百萬元（二零零九年：港幣八十億三千三百萬元及港幣十億八千一百萬元）。因此，此等負債及有關資金與有關支出和收入已於賬目內化作淨額。

於二零一零年十二月三十一日，集團及公司指定為按公允值計入損益的財務負債分別為港幣四十二億三千一百萬元（二零零九年：港幣四十四億七千四百萬元）及港幣四十二億三千一百萬元（二零零九年：港幣四十四億七千四百萬元）。

**18. 其他長期應付款項**

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
退休福利責任(附註19)	—	216	—	224
遞延應付賬項	<b>97</b>	—	—	—
衍生財務負債 — 長期部分	<b>1,603</b>	843	<b>1,503</b>	739
	<b>1,700</b>	1,059	<b>1,503</b>	963

## 19. 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式退休計劃。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。大部分在外地聘請的僱員，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) 界定福利式退休計劃

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。公司及國泰航空飲食服務(香港)有限公司(「國泰航空飲食服務」)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及國泰航空飲食服務支付。

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。

國泰航空退休計劃及太古集團退休福利計劃特別為公司僱員撥出的資金部分於二零零九年十二月三十一日結算的最新精算估值，已由認可精算公司華信惠悅顧問有限公司以預計單位基數法完成。有關太古集團退休福利計劃及國泰航空退休計劃於二零一零年十二月三十一日披露的數據，由管理經理 Cannon Trustees Limited 提供。

	2010		2009	
	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
主要精算假設如下：				
所用折扣率	4.4%	4.4%	4.8%	4.8%
計劃資產預期回報	8.0%	6.5%	8.0%	6.5%
未來薪酬增幅	2-5%	1-5%	2-5%	1-5%

於二零一零年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之一百零六(二零零九年：百分之九十七)。

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
於集團損益確認的支出淨額：		
當期服務費用	324	316
責任的利息	311	342
計劃資產預期回報	(518)	(371)
已確認精算虧損	1	30
計入員工成本的總額	118	317
計劃資產實際回報	820	1,578

19. 退休福利 (續)

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
於財務狀況表確認的(資產)/負債淨額：				
已提撥責任現值	<b>7,615</b>	7,460	<b>6,991</b>	6,870
計劃資產公允值	<b>(8,077)</b>	(7,217)	<b>(7,396)</b>	(6,583)
	<b>(462)</b>	243	<b>(405)</b>	287
未確認精算盈利/(虧損)淨額	<b>244</b>	(27)	<b>206</b>	(63)
	<b>(218)</b>	216	<b>(199)</b>	224

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：				
一月一日的結餘	<b>7,460</b>	7,108	<b>6,870</b>	6,522
本年度變動				
- 當期服務費用	<b>324</b>	316	<b>293</b>	284
- 利息費用	<b>311</b>	342	<b>285</b>	314
- 僱員供款	<b>12</b>	14	<b>12</b>	14
- 已付福利	<b>(524)</b>	(681)	<b>(483)</b>	(645)
- 精算虧損	<b>32</b>	361	<b>14</b>	381
十二月三十一日的結餘	<b>7,615</b>	7,460	<b>6,991</b>	6,870

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：				
一月一日的結餘	<b>7,217</b>	5,924	<b>6,583</b>	5,426
本年度變動				
- 計劃資產預期回報	<b>518</b>	371	<b>469</b>	337
- 僱員供款	<b>12</b>	14	<b>12</b>	14
- 僱主供款	<b>552</b>	382	<b>532</b>	359
- 已付福利	<b>(524)</b>	(681)	<b>(483)</b>	(645)
- 精算盈利	<b>302</b>	1,207	<b>283</b>	1,092
十二月三十一日的結餘	<b>8,077</b>	7,217	<b>7,396</b>	6,583

## 19. 退休福利 (續)

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
計劃資產公允值如下：				
權益	<b>5,318</b>	4,297	<b>4,859</b>	3,785
債務工具	<b>1,919</b>	1,725	<b>1,712</b>	1,607
存款及現金	<b>840</b>	526	<b>825</b>	522
其他	-	669	-	669
	<b>8,077</b>	7,217	<b>7,396</b>	6,583

計劃資產的整體預期回報率乃根據構成計劃總資產的主要類別資產的平均回報率而定。

	集團				
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元
已提撥責任現值	<b>7,615</b>	7,460	7,108	8,223	7,844
計劃資產公允值	<b>(8,077)</b>	(7,217)	(5,924)	(9,131)	(8,065)
(增值)/減值	<b>(462)</b>	243	1,184	(908)	(221)
計劃負債產生的精算虧損/(盈利)	<b>32</b>	361	(1,324)	205	267
計劃資產產生的精算(盈利)/虧損	<b>(302)</b>	(1,207)	3,368	(990)	(529)

	公司				
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元
已提撥責任現值	<b>6,991</b>	6,870	6,522	7,549	7,196
計劃資產公允值	<b>(7,396)</b>	(6,583)	(5,426)	(8,353)	(7,369)
(增值)/減值	<b>(405)</b>	287	1,096	(804)	(173)
計劃負債產生的精算虧損/(盈利)	<b>14</b>	381	(1,210)	178	261
計劃資產產生的精算(盈利)/虧損	<b>(283)</b>	(1,092)	3,070	(893)	(495)

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。集團預期在二零一一年向該等計劃供款港幣三億七千八百萬元。

## 19. 退休福利 (續)

### (b) 界定供款式退休計劃

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。年內按該等計劃規定沒收的福利達港幣一千八百萬元（二零零九年：港幣一千九百萬元），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（以港幣二萬元為上限）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七億五千六百萬元（二零零九年：港幣六億七千七百萬元）。

## 20. 遞延稅項

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
遞延稅項資產：				
– 撥備	(161)	(178)	(112)	(113)
– 稅項虧損	(1,136)	(1,831)	(926)	(1,516)
– 現金流量對沖	(210)	(158)	(184)	(135)
– 客戶忠誠計劃	(41)	(82)	(41)	(82)
遞延稅項負債：				
– 退休福利	8	13	7	11
– 稅項折舊大於會計折舊	2,182	2,047	1,501	1,380
– 於聯屬公司的投資	225	–	–	–
就若干租賃安排撥備	4,948	5,444	4,305	4,596
	<b>5,815</b>	5,255	<b>4,550</b>	4,141

**20. 遞延稅項 (續)**

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：				
一月一日的結餘	<b>5,255</b>	4,831	<b>4,141</b>	3,689
本年度變動				
– 自損益調回				
– 遞延稅項開支 (附註7)	<b>1,108</b>	242	<b>749</b>	193
– 營業開支	<b>70</b>	76	<b>52</b>	56
– 轉撥至現金流量對沖儲備	<b>(52)</b>	37	<b>(49)</b>	56
– 租賃安排的首期現金利益	<b>488</b>	585	<b>488</b>	585
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥備的當期部分	<b>(1,054)</b>	(516)	<b>(831)</b>	(438)
十二月三十一日的結餘	<b>5,815</b>	5,255	<b>4,550</b>	4,141

根據現行稅務條例，集團仍有尚未屆滿的稅項虧損，現已按集團認為可由日後的應課稅溢利抵銷的部分確認一項遞延稅項資產。

就若干租賃安排撥出的準備預計於二零一二年至二零二一年（二零零九年：二零一一年至二零二零年）如以下期間支付：

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
一年至五年	<b>1,792</b>	2,598	<b>1,406</b>	2,018
五年至十年	<b>2,772</b>	2,376	<b>2,515</b>	2,108
十年以上	<b>384</b>	470	<b>384</b>	470
	<b>4,948</b>	5,444	<b>4,305</b>	4,596

**21. 貿易、其他應收款項及其他資產**

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
貿易應收賬項	<b>5,904</b>	4,771	<b>5,165</b>	4,114
衍生財務資產 — 當期部分	<b>2,349</b>	746	<b>2,349</b>	733
其他應收及預繳款項	<b>2,766</b>	2,631	<b>1,625</b>	1,351
應收聯屬公司賬項	<b>46</b>	13	<b>25</b>	11
待出售飛機	<b>368</b>	–	<b>–</b>	–
	<b>11,433</b>	8,161	<b>9,164</b>	6,209

**21. 貿易、其他應收款項及其他資產 (續)**

於二零一零年十二月三十一日，集團及公司不符合作對沖會計處理的衍生財務資產總值分別為港幣八億四千二百萬元（二零零九年：港幣十一億二千三百萬元）及港幣八億四千二百萬元（二零零九年：港幣十一億二千三百萬元）。

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
貿易應收賬項賬齡分析如下：				
當期	<b>5,853</b>	4,741	<b>5,130</b>	4,097
逾期一至三個月	<b>45</b>	27	<b>30</b>	15
逾期三個月以上	<b>6</b>	3	<b>5</b>	2
	<b>5,904</b>	4,771	<b>5,165</b>	4,114

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
一月一日的結餘	<b>163</b>	169	<b>128</b>	135
回撥款額	–	(8)	–	(7)
已確認減值虧損	<b>32</b>	2	<b>30</b>	–
十二月三十一日的結餘	<b>195</b>	163	<b>158</b>	128

**22. 流動資金**

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
短期存款及銀行結存	<b>8,276</b>	10,105	<b>5,827</b>	7,872
存放時超過三個月期滿的短期存款	<b>551</b>	407	<b>551</b>	402
專業投資管理資金				
– 海外上市債券	<b>11,722</b>	2,370	–	–
– 銀行存款	<b>13</b>	2	–	–
其他流動投資				
– 海外上市債券	<b>1,632</b>	1,388	<b>1,372</b>	1,146
– 銀行存款	<b>2,004</b>	2,250	<b>1,390</b>	1,700
	<b>24,198</b>	16,522	<b>9,140</b>	11,120

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十八億五千六百萬元（二零零九年：港幣十億八千五百萬元）及債券港幣十六億三千二百萬元（二零零九年：港幣十三億八千八百萬元）。此等安排規定必須在融資期內將該等存款及債券維持於指定水平。

**23. 貿易及其他應付款項**

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
貿易應付賬項	<b>6,211</b>	4,832	<b>4,681</b>	3,410
衍生財務負債	<b>1,391</b>	1,884	<b>1,361</b>	1,845
其他應付款項	<b>7,779</b>	5,970	<b>6,517</b>	5,053
應付聯屬公司賬項	<b>37</b>	131	<b>23</b>	97
應付其他關連公司賬項	<b>351</b>	137	<b>334</b>	137
無抵押銀行透支(附註27)	<b>4</b>	11	<b>4</b>	11
	<b>15,773</b>	12,965	<b>12,920</b>	10,553

於二零一零年十二月三十一日，集團及公司不符合作對沖會計處理的衍生財務負債總額分別為港幣三億五千五百萬元(二零零九年：港幣十四億七千七百萬元)及港幣三億五千五百萬元(二零零九年：港幣十四億七千一百萬元)。

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：				
當期	<b>6,039</b>	4,713	<b>4,548</b>	3,332
逾期一至三個月	<b>161</b>	106	<b>126</b>	70
逾期三個月以上	<b>11</b>	13	<b>7</b>	8
	<b>6,211</b>	4,832	<b>4,681</b>	3,410

**24. 股本**

	2010		2009	
	股份數目	港幣百萬元	股份數目	港幣百萬元
法定股本(每股港幣二十仙)	<b>5,000,000,000</b>	<b>1,000</b>	5,000,000,000	1,000
已發行及繳足股款(每股港幣二十仙)				
一月一日的結餘	<b>3,933,844,572</b>	<b>787</b>	3,932,746,072	787
年內購回股份	-	-	-	-
已行使認股權	-	-	1,098,500	-
十二月三十一日的結餘	<b>3,933,844,572</b>	<b>787</b>	3,933,844,572	787

年內，公司並無購買、出售或贖回其任何股份。

## 25. 儲備

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
保留溢利	<b>37,061</b>	24,704	<b>26,869</b>	15,685
股份溢價	<b>16,295</b>	16,295	<b>16,295</b>	16,295
投資重估儲備	<b>1,102</b>	1,117	<b>928</b>	1,005
現金流量對沖儲備	<b>(1,871)</b>	(1,383)	<b>(1,720)</b>	(1,244)
資本贖回儲備及其他	<b>900</b>	718	<b>23</b>	23
	<b>53,487</b>	41,451	<b>42,395</b>	31,764

投資重估儲備是關於長期投資公允值的轉變。

集團的資本贖回儲備及其他主要包括資本贖回儲備港幣二千四百萬元（二零零九年：港幣二千四百萬元）、由重估海外投資所帶來的匯兌差額港幣十四億五千八百萬元（二零零九年：港幣十一億四千五百萬元）及應佔聯屬公司其他負儲備港幣六億零五百萬元（二零零九年：港幣四億七千四百萬元）。

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匯兌差額。

由現金流量對沖儲備轉撥至下列損益賬項的款額列述如下：

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
營業總額	<b>(243)</b>	(94)
燃油	<b>(477)</b>	(192)
其他	<b>(14)</b>	(46)
財務收入	<b>(140)</b>	(28)
轉撥至損益的虧損淨額	<b>(874)</b>	(360)

現金流量對沖儲備預計將於下列年度當對沖交易影響損益時在營業溢利/虧損內扣除。

	總額 港幣百萬元
2011	<b>331</b>
2012	<b>488</b>
2013	<b>315</b>
2014	<b>184</b>
2015	<b>148</b>
2015以後	<b>405</b>
	<b>1,871</b>

最終確認於營業溢利/虧損的實際金額，將根據對沖交易影響損益時對沖工具的公允值而釐定。

## 賬目附註 現金流量表

### 26. 營業溢利調整至業務帶來的現金

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
營業溢利	14,086	5,733
折舊	6,316	5,652
無形資產攤銷	35	32
出售固定資產及無形資產所產生的虧損	107	32
出售投資所得溢利	(2,165)	(1,254)
視作出售一家聯屬公司所得收益	(868)	-
貨幣調整及其他與現金流量無關的項目	238	525
存貨(增加)/減少	(74)	13
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項及衍生財務資產的長期部分(增加)/減少	(2,091)	2,422
欠關連及聯屬公司賬項淨額增加	87	94
貿易應付賬項、其他應付款項、衍生財務負債的長期部分及遞延應付賬項增加/(減少)	3,552	(8,303)
未獲運輸收益增加/(減少)	1,091	(574)
非營業性的應收及應付賬變動	(1,470)	118
業務帶來的現金	18,844	4,490

### 27. 現金及視同庫存現金分析

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
短期存款及銀行結餘	8,276	10,105
銀行透支(附註23)	(4)	(11)
	8,272	10,094

## 賬目附註 董事及僱員

### 28. 董事及行政要員薪酬

(a) 按上市規則須予披露的董事薪酬如下：

	現金			非現金			2010 總額 港幣千元	2009 總額 港幣千元
	基本薪金/ 董事袍金* 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	房屋 福利 港幣千元		
<b>常務董事</b>								
白紀圖	1,130	530	79	420	157	626	<b>2,942</b>	3,088
顏堅信 (至二零零九年三月止)	-	-	-	-	-	-	-	4,160
包偉霆 (自二零一零年七月起)	824	-	1,072	395	-	-	<b>2,291</b>	-
夏禮熙 (自二零零九年三月起)	1,980	684	2,217	736	313	1,629	<b>7,559</b>	4,798
邵世昌 (至二零一零年六月止)	1,186	1,391	372	137	-	-	<b>3,086</b>	3,194
史樂山	3,449	2,033	290	1,282	686	1,926	<b>9,666</b>	11,125
湯彥麟	4,428	2,300	55	1,646	775	2,271	<b>11,475</b>	12,109
<b>非常務董事</b>								
蔡劍江 (自二零零九年十一月起)	500*	-	-	-	-	-	<b>500</b>	48
常振明 (二零零九年五月至 二零零九年十一月)	-	-	-	-	-	-	-	270
陳南祿 (至二零一零年六月止)	-	-	-	-	-	-	-	-
郭鵬 (至二零零九年五月止)	-	-	-	-	-	-	-	-
樊澄 (自二零零九年十一月起)	650*	-	-	-	-	-	<b>650</b>	62
范鴻齡 (至二零零九年四月止)	-	-	-	-	-	-	-	134
何禮泰	-	-	-	-	-	-	-	-
喬浩華 (自二零零九年五月起)	-	-	-	-	-	-	-	-
孔棟	500*	-	-	-	-	-	<b>500</b>	500
莫偉龍 (至二零零九年十一月止)	-	-	-	-	-	-	-	466
邵世昌 (自二零一零年七月起)	-	-	-	-	-	-	-	-
施銘倫 (自二零一零年六月起)	-	-	-	-	-	-	-	-
韋立邦 (至二零一零年五月止)	-	-	-	-	-	-	-	-
張蘭	500*	-	-	-	-	-	<b>500</b>	621

## 28. 董事及行政要員薪酬 (續)

	現金			非現金			2010 總額 港幣千元	2009 總額 港幣千元
	基本薪金/ 董事袍金* 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	房屋 福利 港幣千元		
<b>獨立非常務董事</b>								
利蘊蓮 (自二零一零年一月起)	677*	-	-	-	-	-	<b>677</b>	-
利定昌 (至二零零九年十月止)	-	-	-	-	-	-	-	556
柯清輝 (至二零零九年五月止)	-	-	-	-	-	-	-	255
蘇澤光	700*	-	-	-	-	-	<b>700</b>	682
董建成	550*	-	-	-	-	-	<b>550</b>	550
王冬勝 (自二零零九年五月起)	650*	-	-	-	-	-	<b>650</b>	379
<b>二零一零年總額</b>	<b>17,724</b>	<b>6,938</b>	<b>4,085</b>	<b>4,616</b>	<b>1,931</b>	<b>6,452</b>	<b>41,746</b>	
二零零九年總額	17,139	3,447	1,537	14,278	-	6,596		42,997

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。花紅與二零零九年的服務有關，但於二零一零年支付並記入公司賬目。

(b) 按上市規則建議披露的行政要員薪酬如下：

	現金			非現金			2010 總額 港幣千元	2009 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	房屋 福利 港幣千元		
包偉靈 (至二零一零年六月止)	824	1,168	1,233	218	-	-	<b>3,443</b>	7,917
周兆昌	1,749	1,420	601	257	-	-	<b>4,027</b>	3,240
莊偉茵	1,681	1,366	613	168	-	-	<b>3,828</b>	3,206
朱國樑	1,623	1,303	796	238	-	-	<b>3,960</b>	3,056
簡柏基	1,994	1,621	311	335	-	522	<b>4,783</b>	3,897
賀銳智 (自二零一零年八月起)	733	328	695	77	-	369	<b>2,202</b>	-
何泉	1,537	652	1,251	571	387	2,167	<b>6,565</b>	7,607
艾力高 (至二零一零年十月止)	1,486	840	495	584	533	1,486	<b>5,424</b>	8,902
羅禮祺	1,808	793	457	672	482	2,550	<b>6,762</b>	8,515
司馬談信 (自二零一零年八月起)	708	212	246	35	-	-	<b>1,201</b>	-
<b>二零一零年總額</b>	<b>14,143</b>	<b>9,703</b>	<b>6,698</b>	<b>3,155</b>	<b>1,402</b>	<b>7,094</b>	<b>42,195</b>	
二零零九年總額	12,448	8,511	7,959	9,082	2,741	5,599		46,340

上表的花紅與二零零九年的服務有關，但於二零一零年支付。

## 29. 僱員資料

(a) 公司五名最高薪職員包括三名董事（二零零九年：兩名）及兩名行政要員（二零零九年：三名），其薪酬列於上文附註28。

(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	2010			2009		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000	<b>13</b>	<b>9,122</b>	<b>8,525</b>	17	9,046	8,185
1,001 – 1,500	–	<b>662</b>	<b>238</b>	–	551	209
1,501 – 2,000	–	<b>585</b>	<b>112</b>	–	638	103
2,001 – 2,500	<b>1</b>	<b>379</b>	<b>58</b>	–	330	42
2,501 – 3,000	<b>1</b>	<b>291</b>	<b>12</b>	–	150	7
3,001 – 3,500	<b>1</b>	<b>137</b>	<b>10</b>	2	75	4
3,501 – 4,000	–	<b>59</b>	<b>6</b>	–	21	5
4,001 – 4,500	–	<b>19</b>	<b>2</b>	1	4	3
4,501 – 5,000	–	<b>3</b>	<b>4</b>	1	–	4
5,001 – 5,500	–	<b>1</b>	<b>3</b>	–	–	1
5,501 – 6,000	–	–	<b>1</b>	–	–	2
6,001 – 6,500	–	–	<b>1</b>	–	–	1
6,501 – 7,000	–	–	<b>2</b>	–	–	2
7,001 – 7,500	–	–	–	–	–	1
7,501 – 8,000	<b>1</b>	–	–	–	–	2
8,501 – 9,000	–	–	–	–	–	2
9,501 – 10,000	<b>1</b>	–	–	–	–	–
11,001 – 11,500	<b>1</b>	–	–	1	–	–
12,001 – 12,500	–	–	–	1	–	–
	<b>19</b>	<b>11,258</b>	<b>8,974</b>	23	10,815	8,573

# 賬目附註 關連交易

## 30. 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：

	2010		2009	
	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元
營業總額	219	8	161	-
飛機維修成本	666	1,152	1,891	-
航線營運成本	540	-	463	-
已收股息	(132)	-	(174)	-
購買固定資產	1	-	2	-

公司於二零一零年六月七日簽訂買賣協議，向太古公司出售其持有的全部百分之十五港機工程股份，港機工程因而成為太古公司的附屬公司。港機工程於二零一零年六月十四日交易完成前為公司的聯屬公司，自該日起港機工程被界定為「其他關連人士」。

(b) 與關連人士的其他交易

(i) 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、非控股權益及出售固定資產的損益前的溢利的百分之二點五計算。於截至二零一零年十二月三十一日止年度內，已支付截至二零一零年十二月三十一日止年度的服務費合共港幣二億九千三百萬元（二零零九年：港幣九千五百萬元），另以成本值補償支出港幣一億三千九百萬元（二零零九年：港幣一億六千一百萬元）；此外，就共用行政管理服務支付的金額為港幣五千七百萬元（二零零九年：港幣六千萬元）。

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，請參閱第三十七頁的董事局報告。

(ii) 根據與港機工程訂立的港機工程框架協議，集團向港機工程集團支付服務費，以換取港機工程向集團機隊提供維修服務。截至二零一零年十二月三十一日止年度，向港機工程集團支付的服務費用為港幣十八億一千八百萬元（二零零九年：港幣十八億九千一百萬元）。

根據港機工程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，請參閱第三十八頁的董事局報告。

(iii) 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。截至二零一零年十二月三十一日止年度，應付國航集團的金額合共港幣四億零三百萬元（二零零九年：港幣三億零五百萬元），而截至二零一零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二億一千九百萬元（二零零九年：港幣一億六千四百萬元）。

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，請參閱第三十八頁的董事局報告。

(c) 於二零一零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，載於賬目附註21及23。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二零一零年十二月三十一日的銀行借款融資所提供的擔保於賬目附註31披露。

(e) 除關乎股權的交易（董事局報告及企業管治）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賬目附註28披露。

## 31. 承擔及或有事項

(a) 於本年底已批准但未在賬目中撥款有關於資本性項目的投資尚餘付款承擔如下：

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
已批准並已訂約	<b>75,290</b>	35,982	<b>3,913</b>	1,949
已批准但未訂約	<b>11,958</b>	4,458	<b>8,987</b>	605
	<b>87,248</b>	40,440	<b>12,900</b>	2,554

營業租賃承擔已載於賬目附註12。

(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：

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
附屬公司	–	–	<b>4,235</b>	4,421
聯屬公司	<b>62</b>	62	<b>62</b>	62
僱員	<b>200</b>	200	<b>200</b>	200
	<b>262</b>	262	<b>4,497</b>	4,683

- (c) 公司在若干情況下承諾將集團租賃安排的回報率維持於指定水平。董事局並不認為可就該等或有事項可能造成的財務影響作實際的評估。
- (d) 公司於眾多法域營運業務，在其中部分法域與稅務機關存在稅務糾紛。對於可能實現的結果並可作出可靠估計的爭議，已就其預期結果作出撥備。然而，最終結果尚未明朗，最後的負債可能超過所作的撥備。
- (e) 公司正接受不同法域（包括歐盟、加拿大、澳洲、瑞士、韓國及新西蘭）的競爭當局就其貨運業務進行調查及訴訟，並一直對有關當局的調查作出配合，在適當情況下積極作出抗辯。調查及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。

公司於二零零八年十二月十五日接獲新西蘭商業委員會就公司貨運業務發出的申索書。公司在律師協助下已作出回應。

公司於二零零九年七月十七日接獲澳洲競爭及消費者委員會就公司貨運業務發出的經修訂申索書。公司在律師協助下已作出回應。

韓國公平貿易委員會於二零一零年五月二十七日宣佈，將就若干航空公司（包括國泰航空）的貨運定價措施對其處以罰款。韓國公平貿易委員會於二零一零年十一月二十九日發出判決書，國泰航空的罰款為五十三億五千萬韓圓，按公告發出當日的滙率計算約相等於港幣三千六百萬元。國泰航空已於二零一零年十二月就韓國公平貿易委員會的判決向首爾高等法院提出上訴。

歐洲委員會於二零一零年十一月九日宣佈已就其貨物空運調查結果發出裁決，其中指出國泰航空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。歐洲委員會已向國泰航空徵收罰款五千七百一十二萬歐羅（相等於港幣六億一千八百萬元）。國泰航空已於二零一一年一月向歐盟普通法院提出上訴。

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

調查事件、訴訟程序與民事訴訟均仍在進行，結果尚未明朗。國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已根據事實及情況按第四十九頁會計政策第19項作出撥備。

## 32. 財務風險管理

在一般業務運作中，集團須承受匯率、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。我們定期檢討匯率、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情況。

### (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。公司亦參照市值定期監察所承擔的風險程度。

公司於結算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）的賬面值及賬目附註31中所披露的擔保額。於二零一零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十一億七千三百萬元（二零零九年：港幣二十五億六千二百萬元）。

年內就貿易應收賬項作出壞賬撥備的變動於賬目附註21概述。

### (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的融資額度，以應付短期及長期的流動資金需要。未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2010				總計 港幣百萬元
	一年內 港幣百萬元	一年至兩年 港幣百萬元	兩年至五年 港幣百萬元	五年以上 港幣百萬元	
<b>集團</b>					
銀行及其他借款	(5,975)	(5,039)	(4,849)	(1,796)	(17,659)
籌資租賃責任	(3,671)	(4,683)	(11,367)	(13,377)	(33,098)
貿易及其他應付款項	(14,382)	-	-	-	(14,382)
衍生財務負債	(1,254)	(679)	(195)	99	(2,029)
總計	(25,282)	(10,401)	(16,411)	(15,074)	(67,168)

## 32. 財務風險管理 (續)

	2009				總計 港幣百萬元
	一年內 港幣百萬元	一年至兩年 港幣百萬元	兩年至五年 港幣百萬元	五年以上 港幣百萬元	
<b>集團</b>					
銀行及其他借款	(4,365)	(5,729)	(7,800)	(2,667)	(20,561)
籌資租賃責任	(5,225)	(3,594)	(12,587)	(14,567)	(35,973)
貿易及其他應付款項	(11,081)	-	-	-	(11,081)
衍生財務負債	(1,535)	(578)	(95)	24	(2,184)
總計	(22,206)	(9,901)	(20,482)	(17,210)	(69,799)

	2010				總計 港幣百萬元
	一年內 港幣百萬元	一年至兩年 港幣百萬元	兩年至五年 港幣百萬元	五年以上 港幣百萬元	
<b>公司</b>					
銀行及其他借款	<b>(5,048)</b>	<b>(4,273)</b>	<b>(2,868)</b>	<b>(441)</b>	<b>(12,630)</b>
籌資租賃責任	<b>(4,595)</b>	<b>(3,615)</b>	<b>(10,459)</b>	<b>(14,856)</b>	<b>(33,525)</b>
貿易及其他應付款項	<b>(11,559)</b>	-	-	-	<b>(11,559)</b>
衍生財務負債	<b>(1,226)</b>	<b>(655)</b>	<b>(146)</b>	<b>99</b>	<b>(1,928)</b>
總計	<b>(22,428)</b>	<b>(8,543)</b>	<b>(13,473)</b>	<b>(15,198)</b>	<b>(59,642)</b>

	2009				總計 港幣百萬元
	一年內 港幣百萬元	一年至兩年 港幣百萬元	兩年至五年 港幣百萬元	五年以上 港幣百萬元	
<b>公司</b>					
銀行及其他借款	(3,455)	(4,946)	(5,966)	(1,375)	(15,742)
籌資租賃責任	(6,093)	(4,405)	(9,418)	(16,380)	(36,296)
貿易及其他應付款項	(8,708)	-	-	-	(8,708)
衍生財務負債	(1,508)	(562)	(58)	30	(2,098)
總計	(19,764)	(9,913)	(15,442)	(17,725)	(62,844)

## (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。二零一零年造成這風險的外幣主要為美元、歐羅、新台幣、澳元、人民幣及日圓（二零零九年：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能有效地對銷支付該等財務承擔時已實現的匯兌差額。

**32. 財務風險管理 (續)**

於結算日的外匯風險如下：

	2010					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
<b>集團</b>						
貿易及其他應收款項	5,998	521	336	215	404	497
流動資金	17,832	264	75	14	2,444	249
長期借款	(6,340)	-	-	-	-	(1,429)
籌資租賃責任	(19,391)	(3,253)	-	-	-	-
貿易及其他應付款項	(3,225)	(282)	(81)	(152)	(564)	(232)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	36,285	(1,726)	(6,072)	(4,111)	(10,449)	(10,342)
風險淨額	31,159	(4,476)	(5,742)	(4,034)	(8,165)	(11,257)

	2009					
	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
<b>集團</b>						
貿易及其他應收款項	4,536	440	291	37	385	398
流動資金	7,956	58	47	1,395	1,882	163
長期借款	(6,702)	(52)	-	(3,458)	-	(1,379)
籌資租賃責任	(19,281)	(4,062)	-	-	-	-
貿易及其他應付款項	(4,168)	(240)	(71)	(57)	(372)	(170)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	15,585	370	(1,556)	1,235	(3,452)	(6,681)
風險淨額	(2,074)	(3,486)	(1,289)	(848)	(1,557)	(7,669)

	2010					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
<b>公司</b>						
貿易及其他應收款項	4,879	518	287	215	171	490
流動資金	4,623	145	72	14	1,325	246
長期借款	(4,142)	-	-	-	-	-
籌資租賃責任	(21,397)	(3,807)	-	-	-	(1,429)
貿易及其他應付款項	(2,804)	(275)	(55)	(152)	(177)	(210)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	35,809	(1,726)	(6,072)	(4,111)	(9,890)	(10,342)
風險淨額	16,968	(5,145)	(5,768)	(4,034)	(8,571)	(11,245)

## 32. 財務風險管理 (續)

	2009					
	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
<b>公司</b>						
貿易及其他應收款項	3,460	439	233	36	134	388
流動資金	4,300	59	45	1,395	971	158
長期借款	(5,174)	(52)	-	(3,458)	-	-
籌資租賃責任	(21,192)	(4,848)	-	-	-	(1,379)
貿易及其他應付款項	(3,126)	(232)	(30)	(54)	(76)	(148)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	14,553	370	(1,556)	1,235	(2,356)	(6,681)
風險淨額	(7,179)	(4,264)	(1,308)	(846)	(1,327)	(7,662)

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，涉及的外幣主要為歐羅、日圓、新台幣、澳元及人民幣。除美元外，現時集團於該等外幣均有營業盈餘。

## 對外匯風險的敏感度分析

假如港幣兌下列貨幣於二零一零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增加下述金額，這代表於結算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。二零零九年的分析按同樣的基準進行。

	2010	
	損益 港幣百萬元	其他股東 權益部分 港幣百萬元
美元	178	(1,452)
歐羅	(15)	216
新台幣	(16)	282
澳元	(3)	179
人民幣	(115)	482
日圓	(24)	541
增加	5	248

	2009	
	損益 港幣百萬元	其他股東 權益部分 港幣百萬元
美元	686	(438)
歐羅	4	164
新台幣	(12)	73
新加坡元	(30)	76
人民幣	(94)	160
日圓	(18)	316
增加	536	351

**32. 財務風險管理 (續)**

## (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。

於結算日，帶息金融工具的息率組合如下：

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
<b>固定利率工具</b>				
流動資金	–	1,164	–	1,164
長期借款	(908)	(2,075)	(908)	(2,075)
籌資租賃責任	(11,443)	(13,198)	(14,784)	(17,421)
息率及貨幣掉期	(10,625)	(8,099)	(10,016)	(7,407)
風險淨額	(22,976)	(22,208)	(25,708)	(25,739)

	集團		公司	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
<b>可變利率工具</b>				
流動資金	24,198	15,358	9,140	9,956
長期借款	(16,078)	(17,224)	(11,361)	(12,767)
籌資租賃責任	(11,200)	(10,145)	(11,849)	(9,998)
息率及貨幣掉期	11,762	8,683	11,236	8,067
銀行透支	(4)	(11)	(4)	(11)
風險淨額	8,678	(3,339)	(2,838)	(4,753)

**對息率風險的敏感度分析**

假如息率於結算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，這些金額代表於結算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（尤其是匯率）均維持不變。二零零九年的分析按同樣的基準進行。

	2010		2009	
	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	(88)	167	(85)	106

**32. 財務風險管理 (續)**

## (iii) 燃油價格風險

燃油佔集團營業開支百分之三十六(二零零九年：百分之二十八)。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。集團的政策是透過對沖未來十二個月至少百分之三十的預計耗油量，來減低風險程度。

*對航油價格衍生工具的敏感度分析*

假如航油價格出現百分之五的變動，將對損益及其他股東權益部分的金額造成下述影響，這代表於結算日燃油衍生工具公允值的變動。這項分析假設所有其他可變因素均維持不變。

	2010		2009	
	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
航油價格增加淨額	13	453	204	142
航油價格減少淨額	(14)	(444)	(237)	(157)

## (d) 對沖會計

於二零一零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：

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
外匯風險		
– 長期負債(自然對沖)	(2,595)	(4,680)
– 交叉貨幣掉期	110	164
– 外幣期貨合約	(1,211)	46
息率風險		
– 息率掉期	(176)	10
燃油價格風險		
– 燃油期權	1,301	92
其他		
– 破抵銷額	(45)	(45)

## (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：

	賬面值	公允值	賬面值	公允值
	2010 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
<b>集團</b>				
長期借款	(16,986)	(17,236)	(19,299)	(19,639)
籌資租賃責任	(28,498)	(29,846)	(30,140)	(31,420)
已抵押存款	5,855	6,577	6,797	7,606

## 32. 財務風險管理 (續)

	賬面值 2010 港幣百萬元	公允值 2010 港幣百萬元	賬面值 2009 港幣百萬元	公允值 2009 港幣百萬元
<b>公司</b>				
長期借款	(12,269)	(12,403)	(14,842)	(15,085)
籌資租賃責任	(27,593)	(30,166)	(29,070)	(31,736)
已抵押存款	960	1,267	1,651	1,983

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7號「金融工具：披露」，列示按公允值計量的金融工具於二零一零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，其公允值是以相同資產或負債在活躍市場中的報價計量。第二級所包括的金融工具，其公允值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。第三級所包括的金融工具，其公允值按照估值方法計量，此方法所使用的重要輸入值並非基於可觀察的市場數據。

	集團				公司			
	2010 第一級 港幣百萬元	2010 第二級 港幣百萬元	2010 第三級 港幣百萬元	2010 總額 港幣百萬元	2010 第一級 港幣百萬元	2010 第二級 港幣百萬元	2010 第三級 港幣百萬元	2010 總額 港幣百萬元
<b>資產</b>								
投資按公允值								
- 上市	183	-	-	183	-	-	-	-
- 非上市	-	-	1,232	1,232	-	1,133	-	1,133
流動資金								
- 專業投資管理資金	-	11,722	-	11,722	-	-	-	-
- 其他流動投資	-	1,632	-	1,632	-	1,372	-	1,372
衍生財務資產	-	3,460	-	3,460	-	3,460	-	3,460
	183	16,814	1,232	18,229	-	5,965	-	5,965
<b>負債</b>								
按公允值計入損益的籌資租賃責任	-	(4,231)	-	(4,231)	-	(4,231)	-	(4,231)
衍生財務負債	-	(2,994)	-	(2,994)	-	(2,864)	-	(2,864)
	-	(7,225)	-	(7,225)	-	(7,095)	-	(7,095)

## 32. 財務風險管理 (續)

	集團				公司			
	2009 第一級 港幣百萬元	2009 第二級 港幣百萬元	2009 第三級 港幣百萬元	2009 總額 港幣百萬元	2009 第一級 港幣百萬元	2009 第二級 港幣百萬元	2009 第三級 港幣百萬元	2009 總額 港幣百萬元
<b>資產</b>								
投資按公允值								
– 上市	175	–	–	175	–	–	–	–
– 非上市	–	–	1,373	1,373	–	–	1,328	1,328
流動資金								
– 專業投資管理資金	–	2,370	–	2,370	–	–	–	–
– 其他流動投資	–	1,388	–	1,388	–	1,146	–	1,146
衍生財務資產	–	2,637	–	2,637	–	2,624	–	2,624
	175	6,395	1,373	7,943	–	3,770	1,328	5,098
<b>負債</b>								
按公允值計入損益的籌資								
租賃責任	–	(4,474)	–	(4,474)	–	(4,474)	–	(4,474)
衍生財務負債	–	(2,727)	–	(2,727)	–	(2,584)	–	(2,584)
	–	(7,201)	–	(7,201)	–	(7,058)	–	(7,058)

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

	集團 港幣百萬元	公司 港幣百萬元
投資按公允值 — 非上市		
二零一零年一月一日的結餘	<b>1,373</b>	<b>1,328</b>
出售	<b>(396)</b>	<b>(396)</b>
年內於其他全面收益確認的未變現盈虧淨額	<b>255</b>	<b>201</b>
二零一零年十二月三十一日的結餘	<b>1,232</b>	<b>1,133</b>

	集團 港幣百萬元	公司 港幣百萬元
投資按公允值 — 非上市		
二零零九年一月一日的結餘	992	916
年內於其他全面收益確認的未變現盈虧淨額	381	412
二零零九年十二月三十一日的結餘	1,373	1,328

### 33. 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九十九頁，以往十年的數據則載於第九十四頁至第九十五頁。

### 34. 其他新訂會計準則的影響

會計師公會已頒佈新訂及經修訂的財務報告準則，於二零一一年一月一日或之後開始的會計期生效，惟並未在本賬目中採納。《香港財務報告準則》第9號「金融工具」與集團有關，於二零一三年一月一日或之後開始的會計期生效。該項準則要求以攤銷成本或公允值計量財務資產。集團現正評估此項新會計準則對集團業績及財務狀況所產生的影響。

### 35. 報告期後事項

根據於二零一一年三月簽訂的協議，公司旗下一家全資附屬公司同意購入十五架空中巴士A330-300型飛機及十架波音777-300ER型飛機。該批飛機的標價約為港幣四百六十六億八千三百萬元，而經協議各方進行公平磋商後達成的實際購買價低於標價。

# 主要附屬公司及聯屬公司

二零一零年十二月三十一日結算

## 附屬公司

	公司註冊及營業地	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
聯亞旅遊資訊系統(香港)有限公司	香港	電腦訂位系統及有關服務	53	15,600,000 股，每股港幣1元
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，每股港幣1元 36,268,000 股B 股，每股港幣1元
Airline Property Limited	香港	物業投資	100	2股，每股港幣10元
Airline Stores Property Limited	香港	物業投資	100	2股，每股港幣10元
Airline Training Property Limited	香港	物業投資	100	2股，每股港幣10元
國泰假期有限公司	香港	經營旅行團	100	40,000股，每股港幣100元
Cathay Pacific Aero Limited	香港	財務服務	100	1股，每股港幣10元
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 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 <sup>^</sup>	香港	航空飲食服務	100	600股，每股港幣1,000 元
國泰常客計劃有限公司	香港	旅遊獎勵計劃	100	2股，每股港幣1元
Cathay Pacific Services Limited	香港	貨運站	100	1股，每股港幣1元
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，每股港幣10元
廣州國泰信息處理有限公司	中華人民共和國	信息處理	100*	實繳註冊資本港幣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，每股港幣1元
Hong Kong Aviation and Airport Services Limited	香港	物業投資	100*	2股普通股，每股港幣1元
港龍航空有限公司	香港	航空公司	100*	500,000,000股，每股港幣1元
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，每股港幣500元

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。

\* 股份由附屬公司持有。

<sup>^</sup> 此為譯名。

## 聯屬公司

	公司註冊及 營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率
中國國際航空股份有限公司	中華人民共和國	航空公司	18 <sup>#</sup>
Cathay Kansai Terminal Services Company Limited	日本	地勤服務	32
Cebu Pacific Catering Services Inc.	菲律賓	航空飲食服務	40*
CLS Catering Services Limited	加拿大	航空飲食服務	30*
地勤設備工程有限公司	香港	機場地勤工程支援及設備維修	50*
德國漢莎航空膳食服務(香港)有限公司 <sup>^</sup>	香港	航空飲食服務	32*
VN/CX Catering Services Limited	越南	航空飲食服務	40*

\* 股份由附屬公司持有。

<sup>#</sup> 集團有權參與該公司的財務及營運決策而對其行使重大影響力。

<sup>^</sup> 此為譯名。

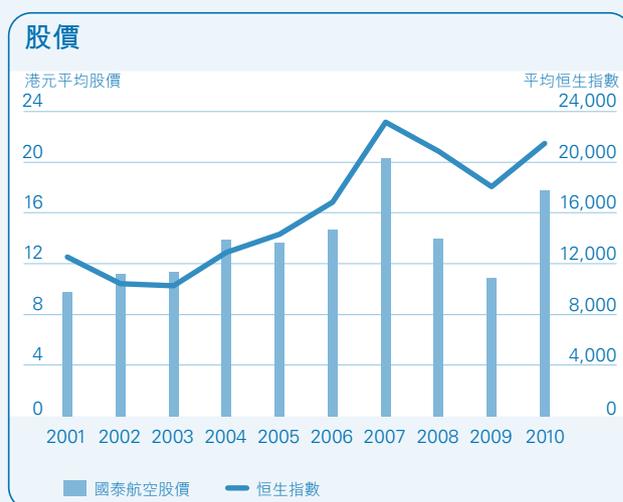
# 業務統計數字

	2010	2009	
<b>綜合損益賬摘要</b>	港幣百萬元		
客運服務	59,354	45,920	
貨運服務	25,901	17,255	
航空飲食、收回款項及其他服務	4,269	3,803	
營業總額	89,524	66,978	
營業開支	(78,471)	(62,499)	
營業溢利/(虧損)	11,053	4,479	
出售投資溢利	2,165	1,254	
視作出售一家聯屬公司所得收益	868	–	
就貨運調查與美國司法部達成和解的罰款	–	–	
財務支出淨額	(978)	(847)	
應佔聯屬公司溢利/(虧損)	2,587	261	
除稅前溢利/(虧損)	15,695	5,147	
稅項	(1,462)	(283)	
本年度溢利/(虧損)	14,233	4,864	
非控股權益應佔溢利	(185)	(170)	
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)	14,048	4,694	
已派股息	(1,691)	–	
本年度保留溢利/(虧損)	12,357	4,694	
<b>綜合財務狀況表摘要</b>	港幣百萬元		
固定及無形資產	74,116	73,345	
長期應收款項及投資	17,285	14,349	
借款	(39,629)	(42,642)	
流動資金減銀行透支	24,194	16,511	
借款淨額	(15,435)	(26,131)	
流動負債淨額(不包括流動資金及銀行透支)	(14,022)	(12,864)	
其他長期應付款項	(1,700)	(1,059)	
遞延稅項	(5,815)	(5,255)	
資產淨值	54,429	42,385	
資金來源：			
國泰航空擁有人應佔資金	54,274	42,238	
非控股權益	155	147	
股東權益總額	54,429	42,385	
<b>每股</b>			
股東資金	港元	13.80	10.74
EBITDA	港元	5.85	2.97
盈利/(虧損)	港仙	357.1	119.3
股息	港仙	111.0	10.0
<b>比率</b>			
邊際利潤/(虧損)	%	15.7	7.0
已動用資本回報	%	22.0	8.7
股息倍數	倍數	3.2	11.9
現金利息倍數	倍數	35.2	5.1
債務總額股份比例	倍數	0.73	1.01
債務淨額股份比例	倍數	0.28	0.62

2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
57,964	49,520	38,755	32,005	26,879	18,920	22,811	20,641
24,623	21,783	18,385	15,773	12,965	10,704	9,908	8,406
3,976	4,055	3,643	3,131	2,917	2,726	2,813	2,941
86,563	75,358	60,783	50,909	42,761	32,350	35,532	31,988
(94,124)	(67,619)	(55,565)	(46,766)	(37,514)	(30,125)	(30,782)	(31,156)
(7,561)	7,739	5,218	4,143	5,247	2,225	4,750	832
-	-	-	-	-	-	-	452
-	-	-	-	-	-	-	-
(468)	-	-	-	-	-	-	-
(1,012)	(787)	(465)	(444)	(583)	(620)	(743)	(571)
(764)	1,057	301	269	298	126	269	153
(9,805)	8,009	5,054	3,968	4,962	1,731	4,276	866
1,333	(799)	(782)	(500)	(446)	(384)	(273)	(167)
(8,472)	7,210	4,272	3,468	4,516	1,347	4,003	699
(224)	(187)	(184)	(170)	(99)	(44)	(20)	(42)
(8,696)	7,023	4,088	3,298	4,417	1,303	3,983	657
(2,438)	(2,245)	(2,992)	(2,196)	(2,189)	(1,035)	(701)	(1,915)
(11,134)	4,778	1,096	1,102	2,228	268	3,282	(1,258)
73,821	70,170	65,351	50,416	50,607	50,176	48,905	50,456
14,530	15,015	12,232	7,184	7,332	4,473	4,783	4,787
(40,280)	(36,368)	(31,943)	(22,455)	(22,631)	(26,297)	(22,810)	(24,024)
15,082	21,637	15,595	13,405	11,444	15,186	13,164	9,746
(25,198)	(14,731)	(16,348)	(9,050)	(11,187)	(11,111)	(9,646)	(14,278)
(16,887)	(13,094)	(9,019)	(6,767)	(6,381)	(4,439)	(3,896)	(1,728)
(4,606)	(1,490)	(170)	(72)	(102)	(181)	(346)	-
(4,831)	(6,621)	(6,508)	(6,460)	(7,280)	(7,762)	(7,614)	(7,836)
36,829	49,249	45,538	35,251	32,989	31,156	32,186	31,401
36,709	49,071	45,386	34,968	32,855	31,052	32,115	31,308
120	178	152	283	134	104	71	93
36,829	49,249	45,538	35,251	32,989	31,156	32,186	31,401
9.33	12.45	11.53	10.34	9.75	9.29	9.63	9.40
(0.91)	3.46	2.78	2.49	2.79	1.86	2.69	1.63
(221.0)	178.3	115.9	97.7	131.4	39.0	119.5	19.7
3.0	84.0	84.0	48.0	65.0	48.0	44.0	17.5
(10.0)	9.3	6.7	6.5	10.3	4.0	11.2	2.1
(11.8)	12.6	8.9	8.8	11.8	4.7	10.8	2.9
(73.7)	2.1	1.2	2.0	2.0	0.8	2.7	1.1
3.7	14.2	15.1	17.1	14.6	7.2	10.1	4.2
1.10	0.74	0.70	0.64	0.69	0.85	0.71	0.77
0.69	0.30	0.36	0.26	0.34	0.36	0.30	0.46

		2010	2009
<b>航空業務概要 — 國泰航空及港龍航空*</b>			
可用噸千米數	百萬位	<b>24,461</b>	22,249
收入噸千米數	百萬位	<b>19,373</b>	16,775
可用座位千米數	百萬位	<b>115,748</b>	111,167
收入乘客運載人次	千位	<b>26,796</b>	24,558
收入乘客千米數	百萬位	<b>96,588</b>	89,440
收入運載率	%	<b>81.1</b>	77.7
乘客運載率	%	<b>83.4</b>	80.5
運載貨物及郵件	千噸	<b>1,804</b>	1,528
貨物及郵件收入噸千米數	百萬位	<b>10,175</b>	8,256
貨物及郵件運載率	%	<b>75.7</b>	70.8
運載超額行李	噸	<b>4,053</b>	3,883
飛行千米數	百萬位	<b>464</b>	431
飛行小時數	千小時	<b>652</b>	605
啟航次數	千位	<b>138</b>	130
定期航班航線網長度	百萬米	<b>535</b>	481
年底目的地	數目	<b>146</b>	122
年底職員數目	數目	<b>21,592</b>	20,907
每職員的可用噸千米數	千位	<b>1,165</b>	1,053
<b>航班準時情況*</b>			
起飛（十五分鐘內）	%	<b>80.9</b>	86.8
<b>飛機平均使用量*</b>			
	每日時數		
A320-200		<b>8.2</b>	8.0
A321-200		<b>8.6</b>	7.8
A330-300		<b>11.6</b>	10.8
A340-300		<b>13.8</b>	12.2
A340-600		—	—
747-400		<b>13.2</b>	12.9
747-200F/300SF 貨機		—	5.4
747-400F/BCF 貨機		<b>14.4</b>	13.2
777-200/300		<b>8.0</b>	8.1
777-300ER		<b>15.3</b>	15.8
<b>機隊平均使用量</b>		<b>12.0</b>	11.2
*自二零零六年十月一日起包括港龍航空的業務。			
<b>機隊資料</b>			
由國泰航空營運的飛機：			
A330-300		<b>32</b>	32
A340-300		<b>15</b>	15
A340-600		—	—
747-400		<b>22</b>	23
747-200F 貨機		—	—
747-400F 貨機		<b>6</b>	6
747-400BCF 貨機		<b>12</b>	13
747-400ERF 貨機		<b>6</b>	6
777-200		<b>5</b>	5
777-300		<b>12</b>	12
777-300ER		<b>18</b>	14
<b>總數</b>		<b>128</b>	126
由港龍航空營運的飛機：			
A320-200		<b>11</b>	9
A321-200		<b>6</b>	6
A330-300		<b>14</b>	14
747-200F 貨機		—	—
747-300SF 貨機		—	—
747-400BCF 貨機		—	—
<b>總數</b>		<b>31</b>	29

2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
24,410	23,077	19,684	17,751	15,794	13,355	12,820	11,827
17,499	16,680	14,452	12,813	11,459	9,371	9,522	8,201
115,478	102,462	91,769	82,766	74,062	59,280	63,050	62,790
24,959	23,253	18,097	15,438	13,664	10,059	12,321	11,269
90,975	81,801	72,939	65,110	57,283	42,774	49,041	44,792
75.1	75.6	76.2	75.2	74.8	71.1	75.9	70.4
78.8	79.8	79.5	78.7	77.3	72.2	77.8	71.3
1,645	1,672	1,334	1,139	990	889	862	713
8,842	8,900	7,514	6,618	6,007	5,299	4,854	3,938
65.9	66.7	68.6	67.0	68.7	68.7	71.2	67.3
2,963	2,310	2,218	2,489	2,530	2,190	2,401	2,270
460	422	357	317	285	238	237	224
649	598	489	431	386	322	322	307
138	131	98	84	77	65	68	65
453	442	457	403	386	377	374	341
124	129	125	92	90	87	62	51
21,309	19,840	18,992	15,806	15,054	14,673	14,649	14,473
1,185	1,194	1,173	1,147	1,066	903	885	810
81.4	83.9	85.2	86.1	90.3	91.0	90.7	82.9
8.4	8.5	8.2	—	—	—	—	—
8.4	8.9	8.9	—	—	—	—	—
10.9	10.7	11.2	10.8	10.1	9.2	10.1	9.4
14.7	15.3	14.9	15.1	13.6	12.4	13.3	13.4
11.4	14.4	14.9	15.3	13.6	11.7	6.3	—
14.1	14.5	14.9	14.7	13.9	12.8	14.1	14.4
7.5	10.8	11.8	11.8	13.3	13.3	13.6	12.2
13.1	14.0	15.3	16.1	16.3	16.4	15.4	14.3
8.7	8.4	9.0	9.1	8.8	8.7	9.4	9.6
14.3	10.7	—	—	—	—	—	—
11.5	11.7	12.5	12.6	12.0	11.4	12.1	12.1
32	29	27	26	23	23	20	20
15	15	15	15	15	15	15	15
—	3	3	3	3	3	2	—
23	24	22	22	21	19	19	19
5	7	7	7	7	6	6	4
6	6	6	6	5	5	5	5
10	6	5	1	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	—
5	5	5	5	5	5	5	5
12	12	12	11	10	9	7	7
9	5	—	—	—	—	—	—
119	112	102	96	89	85	79	75
10	10	10	11	10	8	8	7
6	6	6	6	6	6	4	3
16	16	16	13	10	9	9	7
1	1	1	1	1	—	—	—
—	3	3	3	3	3	3	2
2	3	1	—	—	—	—	—
35	39	37	34	30	26	24	19



	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
<b>生產力*</b>										
每可用噸千米成本	港元 <b>3.16</b>	2.76	3.80	2.87	2.75	2.56	2.31	2.21	2.33	2.50
每港幣千元員工開支的 可用噸千米	單位 <b>1,933</b>	1,932	2,160	2,105	2,197	2,183	1,978	1,825	1,798	1,725
飛機使用量	每日時數 <b>12.0</b>	11.2	11.5	11.7	12.5	12.6	12.0	11.4	12.1	12.1
<b>股價</b> (港元)										
最高	<b>24.1</b>	14.7	20.3	23.1	19.5	15.1	16.4	15.5	13.6	14.3
最低	<b>12.8</b>	7.0	7.1	18.3	12.7	12.0	12.5	8.4	9.9	6.1
年底	<b>21.5</b>	14.5	8.8	20.4	19.2	13.6	14.7	14.8	10.7	10.0
<b>股價比率 (附註)</b> (倍數)										
市盈率	<b>6.0</b>	12.2	(4.0)	11.4	16.5	13.9	11.2	37.9	9.0	50.8
資本市值/國泰航空擁有人 應佔資金	<b>1.6</b>	1.4	0.9	1.6	1.7	1.3	1.5	1.6	1.1	1.1
股價/現金流量	<b>4.5</b>	12.7	8.9	5.0	6.1	5.3	4.5	7.8	3.8	7.2

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）。

**航班準時情況** 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** 由偶發業務產生的收益。

## 比率

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

$$\text{邊際利潤/(虧損)} = \frac{\text{國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)}}{\text{營業總額}}$$

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

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

$$\text{股息倍數} = \frac{\text{國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)}}{\text{股息}}$$

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

$$\text{債務總額股份比例} = \frac{\text{借款}}{\text{國泰航空擁有人應佔資金}}$$

$$\text{債務淨額股份比例} = \frac{\text{借款淨額}}{\text{國泰航空擁有人應佔資金}}$$

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

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

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

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

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

# 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

電話：(852) 2747 5210

傳真：(852) 2810 6563

國泰航空的主要國際互聯網地址為 [www.cathaypacific.com](http://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：shrelations@bnymellon.com

網址：[www.bnymellon.com/shareowner](http://www.bnymellon.com/shareowner)

## 股份代號

香港聯合交易所 00293

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

香港遮打道十號太子大廈八樓

## 財務動態

截至二零一零年十二月三十一日止年度

年度報告書供股東閱覽 二零一一年四月六日

股東周年大會 二零一一年五月十八日

截至二零一一年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零一一年八月

派發中期股息 二零一一年十月

設計：  
化美設計顧問有限公司  
[www.format.com.hk](http://www.format.com.hk)  
印刷：香港



