

國泰航空有限公司
二零一一年報告書

股份代號：00293





目錄

2	財務及營業撮要
3	主席致函
5	二零一一年回顧
16	業務回顧
24	財務評述
32	董事及要員
34	董事局報告

40	企業管治
44	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



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四十二個國家及地區共一百六十二個目的地。

國泰航空於一九四六年在香港成立，一直以港為家，並進行龐大投資，致力發展香港成為一個主要的國際航運樞紐。除擁有一支共一百三十二架飛機的機隊外，公司的投資範圍還包括航空飲食公司、地勤服務公司及位於香港國際機場的企業總部。國泰航空持續在香港進行龐大投資，已再訂購九十六架新飛機，將於二零一九年底前接收。此外，公司正在香港興建貨運站，將於二零一三年初投入運作。

港龍航空有限公司（「港龍航空」）為國泰航空的全資附屬公司，是一家在香港註冊及以香港為基地的區域航空公司，營運三十二架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共三十三個目的地。國泰航空持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之十九點五三股權。國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。國泰航空亦是香港華民航空有限公司（「華民航空」）的主要股東，華民航空是一家全貨運航空公司，在亞洲區提供定期貨運航班。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用約二萬九千名員工（在香港的員工超過二萬二千人）。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。

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

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		2011	2010	變幅
業績				
營業總額	港幣百萬元	98,406	89,524	+9.9%
國泰航空擁有人應佔溢利	港幣百萬元	5,501	14,048	-60.8%
每股盈利	港仙	139.8	357.1	-60.9%
每股股息	港元	0.52	1.11	-53.2%
邊際利潤	%	5.6	15.7	-10.1個百分點
財務狀況				
國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	55,809	54,274	+2.8%
借款淨額	港幣百萬元	23,738	15,435	+53.8%
每股股東資金	港元	14.2	13.8	+2.9%
債務淨額股份比例	倍數	0.43	0.28	+0.15 倍

營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		2011	2010	變幅
可用噸千米數（「可用噸千米」）	百萬	26,383	24,461	+7.9%
運載乘客人次	千位	27,581	26,796	+2.9%
乘客運載率	%	80.4	83.4	-3.0個百分點
乘客收益率	港仙	66.5	61.2	+8.7%
運載貨物及郵件	千噸	1,649	1,804	-8.6%
貨物及郵件運載率	%	67.2	75.7	-8.5個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.42	2.33	+3.9%
每可用噸千米成本（連燃油）	港元	3.45	3.16	+9.2%
每可用噸千米成本（除燃油）	港元	2.01	2.02	-0.5%
飛機使用量	每日時數	12.3	12.0	+2.5%
航班準時表現	%	82.0	80.9	+1.1個百分點

主席致函

國泰航空集團二零一一年錄得應佔溢利港幣五十五億零一百萬元，而二零一零年度則錄得刷新集團紀錄的港幣一百四十億四千八百萬元溢利。二零一零年度業績包括重大的非經常性項目港幣三十億三千三百萬元，即集團出售所持的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」）股權的溢利及視作出售部分國航權益的盈利。撇除這些項目後，二零一一年的應佔溢利較二零一零年減少港幣五十五億一千四百萬元或百分之五十點一。每股盈利下跌百分之六十點九至港幣一百三十九點八仙。本年度營業總額為港幣九百八十四億零六百萬元，上升百分之九點九。

二零一一年世界主要經濟體出現不穩定和不明朗的因素，嚴重影響國泰航空集團的核心業務。國泰航空及港龍航空的客運業務表現頗為理想，主要原因是頭等及商務客艙需求殷切；惟在貨運方面，香港和中國內地兩個主要出口市場的需求顯著下降，對業務造成不利影響。

燃油是我們最大的單一成本，航油價格持續高企，對二零一一年的營業業績構成重大影響。撇除燃油對沖的影響後，集團在二零一一年的燃油成本總額增加港幣一百二十四億五千五百萬元（或百分之四十四點一），增幅反映油價上升及航班增加。管理因油價變動而帶來的相關風險，仍是公司的一項首要工作。為此，我們設有積極的燃油對沖計劃。在二零一一年，我們的燃油對沖項目錄得港幣十八億一千三百萬元已變現溢利，以及於二零一一年十二月三十一日儲備中的港幣四億三千六百萬元未變現市值計價盈利。

本年度客運收益為港幣六百七十七億七千八百萬元，較二零一零年增加百分之十四點二。可載客量增加百分之九點二，運載乘客合共二千七百六十萬人次，較二零一零年上升百分之二點九。運載率下跌三個百分點，收益率則上升百分之八點七至港幣六十六點五仙。若干收益結算貨幣相對處於強勢，為收益帶來正面的貢獻。頭等及商務客艙於二零一一年需求理想，短途航線的商務客位需求穩健，反映亞洲經濟相對強勁。經濟客艙運載率普遍仍處於高水

平，尤以北美及東南亞航線為甚，但長途航線的經濟客艙收益率則告下降。日本於二零一一年三月發生的地震及其後的海嘯，以及泰國於十月及十一月發生的嚴重水災，分別對兩地的業務構成負面影響。

二零一一年的貨運收益為港幣二百五十九億八千萬元，較二零一零年上升百分之零點三。貨運業務於二零一一年首季的表現相當不俗，但香港及中國內地兩個最重要市場的貨運需求自四月起大幅轉弱，並於年內其餘時間持續疲弱。我們因應需求致力調整可載貨量，並繼續開拓新市場。收益率上升百分之三點九至港幣二點四二元，可載貨量增加百分之六點九，但運載率則下跌八點五個百分點至百分之六十七點二。我們在二零一一年開辦前往印度班加羅爾、中國內地西部地區的重慶及成都、西班牙薩拉戈薩等貨運航線。

我們繼續購置新飛機，取代機齡較高、效益較差的飛機，並擴大機隊規模，於二零一一年接收了六架波音 777-300ER 型飛機、三架空中巴士 A330-300 型飛機及四架波音 747-8F 型貨機。港龍航空機隊於二零一二年二月增添兩架空中巴士 A320-200 型新飛機。我們於二零一一年三月宣佈訂購二十七架新飛機，包括兩架空中巴士 A350-900 型飛機（已於二零一零年十二月訂購）、十五架空中巴士 A330-300 型飛機及十架波音 777-300ER 型飛機；於二零一一年八月宣佈再購入四架波音 777-300ER 型飛機及八架波

主席致函

音 777-200F 型貨機。於二零一二年一月，我們宣佈購入六架空中巴士 A350-900 型飛機，於二零一六年至二零一七年間接收，以及議定租用兩架空中巴士 A320-200 型新飛機，於二零一二年稍後時間接收。期望在二零一九年底，建立全球其中一支機齡最低、燃油效益最佳的廣體客機機隊。

儘管目前經濟疲弱，我們對貨運業務的長遠前景仍充滿信心，並深信香港能繼續維持全球主要國際航空貨運樞紐的地位。我們為機隊添置效益更高的新貨機，除上文所述的十架波音 747-8F 型貨機外，還訂購了八架波音 777-200F 型貨機。不但如此，我們更自行興建一個貨運站，並在二零一一年十一月舉行了平頂儀式，以慶祝土木工程竣工。預計貨運站將於二零一三年初投入運作。

在二零一一年間，我們繼續致力作出改進，讓乘客享受更佳的服務。國泰航空於二零一一年三月推出新的商務客艙座椅，乘客對新產品的反應非常良好。截至二零一一年底，新座椅已在十五架飛機內裝設。由二零一二年二月開始，我們逐步在長途航機上裝設嶄新的「特選經濟客艙」，預計於二零一三年底前有八十七架飛機裝設這種機艙。新機艙的座椅及服務均遠勝於一般經濟客艙。我們由二零一二年三月開始，在中途及長途航機上裝設新型經濟客艙座椅。位於香港國際機場六樓的國泰航空旗艦貴賓室「寰宇堂」內的商務艙貴賓室經過大規模翻新工程後，已於二零一一年四月重開。「寰宇堂」的全部翻新工程（包括頭等艙貴賓室）預期於二零一二年第四季完成。國泰航空繼續發展客運網絡，於二零一一年開辦了兩條新航線（阿布扎比及芝加哥），並增加多條其他主要航線的班次。

國航對我們的業務日益重要，二零一一年帶來的溢利佔集團除稅前綜合溢利百分之三十一點一。國航與國泰航空繼續緊密合作，兩者合組的貨運合資公司於二零一一年二月正式通過審批成立，並於五月正式開業。國泰航空持有該公司的股本及經濟權益。該合資公司以中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）的名稱於上海營業。

國泰航空聯同其他航空公司、業界組織及多國政府反對歐盟新的排放交易計劃。該計劃於二零一二年一月一日推出，主要向飛往歐洲的航班徵收一項碳排放稅，對經營長途航班的航空公司並不公平。我們認為應該訂立一個全球性的排放計劃，為所有航空公司營造公平競爭的環境。

我們在二零一零年錄得破紀錄的業績，但在二零一一年卻面對多項重大挑戰：全球經濟不穩、航空貨運市場疲弱、經濟客艙收益率下降、日本及泰國發生天災對業務造成負面影響、中東局勢動盪及航油價格持續高企。展望未來，經濟不明朗的情況已持續至今年上半年，倘此情況持續，預計對經濟客艙收益率構成壓力，而貨運業務尤其疲弱，加上油價進一步上調。因此，二零一二年將較二零一一年更具挑戰，故此我們對今年的前景持審慎的態度。我們將繼續在不影響產品及服務質素或策略性長期業務投資的情況下，以警覺的態度控制成本。集團的財政狀況仍相當穩健。二零一一年八月，我們設立了一項中期票據計劃。該計劃為公司開拓另一個融資平台，以及讓公司可以發行多種貨幣的債券。該計劃首批票據於二零一一年十月發行，其後於二零一二年一月及二月再度發行票據。

國泰航空集團的業務能夠持續取得佳績，有賴集團與其附屬及聯屬公司轄下員工所作的承擔和努力。我謹藉此機會向他們表示謝意。

主席

白紀圖

香港，二零一二年三月十四日

二零一一年回顧

二零一一年世界主要經濟體出現不穩定和不明朗的因素，嚴重影響國泰航空與港龍航空的核心業務。客運業務表現仍頗為強勁，頭等及商務客運全年需求理想，惟經濟客艙於下半年錄得收益率下跌。貨運業務表現特別疲弱，最後三季的需求大幅下跌，尤以香港及中國內地兩個主要市場為甚。航油價格高企，亦對營業溢利造成嚴重影響。我們的長遠策略維持不變，包括繼續擴大網絡及機隊、持續投資於產品及服務，並持續協助香港發展為環球主要國際航運樞紐之一。

產品及服務屢獲殊榮

- 國泰航空已開始在長途航機上裝設「特選經濟客艙」，首班設有新機艙的航班將於二零一二年四月投入服務。國泰航空所有長途航機均會裝設這種新機艙。在二零一三年底前將有八十七架飛機裝設新機艙。
- 「特選經濟客艙」比一般經濟客艙更加舒適，座椅更大及提供更充裕的伸腿空間。每個座椅的椅背可調低八吋，配備有腳墊、腳踏、10.6吋電視屏幕及多端口連接器。特選經濟客艙乘客可使用專用櫃位辦理登機手續，較經濟客位乘客優先登機，並享有更佳的機上服務。
- 在二零一二年三月，我們開始在波音 777-300ER 型及空中巴士 A330-300 型長途飛機上裝設新的經濟客艙座椅，預計在二零一三年底前會有六十二架飛機裝設了這種座椅。新座椅較舊座椅更加舒適、儲物空間更多，並配備供流動通訊設備使用的插座及輕觸式電視屏幕。
- 於二零一一年三月首次推出的新商務客艙座椅已裝設於九架近期接收的波音 777-300ER 型及空中巴士 A330-300 型飛機上，並會陸續於該等型號現有的飛機上裝設。於二零一一年底，已裝設新座椅的飛機共有十五架，預計於二零一二年底將有四十九架飛機裝設新座椅。乘客對此產品的反應相當理想，產品的主要設計特色在於座椅不僅可伸展為平卧睡床，亦集開放和私穩於一身。
- 國泰航空位於香港國際機場的旗艦貴賓室「寰宇堂」的翻新工程繼續進行。位於六樓的商務客艙貴賓室於二零一一年四月重開，而七樓的商務客艙貴賓室則於二零一一年五月關閉以進行翻新，並於二零一二年一月重新開放予乘客使用。整個翻新工程（包括頭等艙貴賓室）預計於二零一二年第四季完成。二零一一年二月，美國旅遊指南出版商 Frommers 將「寰宇堂」列入為全球五大最佳國際機場貴賓室的第一位。
- 位於法蘭克福的頭等及商務客艙貴賓室進行大規模翻新後，已於二零一一年十一月重開。國泰航空位於三藩市國際機場的全新頭等及商務客艙貴賓室已於二零一一年十二月啟用。
- 國泰航空於二零一一年七月為近九千名機艙服務員及逾四千名負責機場、貨運及訂位工作的員工推出新制服。新制服由香港設計師劉培基設計，除保留舊制服的優良元素外，亦具反映現時潮流的新元素，並充分配合國泰航空的品牌形象。
- 國泰航空於二零一一年十月推出第二階段的「People and Service」廣告計劃，內容以介紹國泰航空職員為主，宣傳媒介包括電視、印刷品及網上平台。
- 我們繼續改善航空飲食服務，包括不少特別的美食推廣活動。國泰航空於二零一一年提供由美麗華集團八家食府及太古酒店集團四家食府創製的菜式。港龍航空則提供由米芝蓮星級食府「翠玉軒」及 JW's California 創製的菜式。

二零一一年回顧

- 國泰航空在二零一一年度的 Skytrax 選舉中，榮獲「最佳泛太平洋航空公司」及「最佳頭等艙座椅」獎項，而港龍航空則獲頒「全球最佳區域航空公司」及「亞洲最佳區域航空公司」獎項。
- 國泰航空於二零一一年贏得多個其他獎項，包括香港優質顧客服務協會頒發的金獎及銀獎、香港機場管理局舉辦的「2010/2011 優質顧客服務計劃」團隊獎第一名、《星島日報》「星鑽服務品牌大獎」、《東周刊》「香港服務大獎」，並在《商旅》讀者評選大獎中獲選為「飛航中國最佳亞洲航空公司」及「最佳航空公司 — 頭等客艙」。
- 國泰航空及港龍航空於二零一一年再度獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」標誌，以表揚公司良好的企業公民精神。
- 港龍航空於二零一一年榮獲其他多項殊榮，包括：在第七屆航空貨運服務調查中榮獲「航空貨運卓越獎」、在 TTG 旅遊大獎中獲選為「最佳區域航空公司」以及獲《亞洲周刊》選為「亞洲卓越品牌」。
- 前往台北的航班每周再有七班復航，使班次回復至金融危機前每周合共來回各一百零八班的水平。
- 國泰航空於二零一一年三月每周加開三班航班前往紐約，並於五月再度增加班次，現時該航線每日共提供四班航班，其中三班為不停站服務。多倫多航線於五月開始每周加開兩班航班，使該航線的班次回復每日兩班的水平。
- 雅加達航線於二零一一年八月每周加開三班航班，使該航線現時增至每日三班航班。泗水航線於三月開始每周加開一班航班，使其班次現時增至每日一班。檳城航線在安排每周三班航班中途不停吉隆坡後，現時每日提供一班不停站航班。新加坡由二零一一年七月開始，每日提供八班航班。
- 於二零一一年十一月，我們將每周七班前往阿德萊德的航班其中三班轉為不停站航班，其餘四班繼續於墨爾本停站。

發展空運樞紐

- 國泰航空致力協助香港發展為環球主要國際航運樞紐之一。二零一一年我們繼續改善國泰航空及港龍航空的網絡，除開辦新航線外，亦在合適情況下於現有航線增加班次，務求為乘客及貨運客戶提供更多選擇。
- 國泰航空在二零一一年開辦兩條新的客運航線，於六月擴大公司的中東網絡，每周運作四班航班前往阿拉伯聯合酋長國首都阿布扎比，並於九月推出每日一班前往芝加哥的航班。
- 由於米蘭航線需求殷切，國泰航空於二零一一年七月開始，將該航線的班次由每周四班增至每日一班。
- 日本在二零一一年三月發生地震及海嘯後需求下降，因此國泰航空及港龍航空削減前往日本的班次。隨著需求增加，我們在夏季期間開始恢復部分航班，至十月已全面恢復所有日本航線的客運航班。
- 泰國出現嚴重水災導致需求下跌，因此我們在二零一一年十一月每日取消一班前往曼谷的航班。所有航班已於十二月全面復航。
- 港龍航空由二零一一年三月開始增加中國內地及台灣航線的可運載量。高雄航線每周加開十班航班，使每周的班次總數增至四十二班。廈門航線加開一班每日航班，使其班次總數增至每日四班。寧波航線的航班數目由每周七班增至十班。成都及南京航線每日提供兩班航班，而重慶航線則每日提供一班航班。杭州航線自二零一一年十月起每日加開第四班航班。

二零一一年回顧

- 港龍航空採用較大型的（空中巴士 A330-300 型）飛機，以增加前往中國內地二線城市部分航線的可運載量。
- 二零一一年第二季貨運需求轉弱，貨運航班因而作出相應調整。我們亦在合適的情況下加強貨機網絡，於五月推出每周一班經新加坡往曼谷的貨機航班，以及於八月開辦每周兩班經德里往班加羅爾的貨機服務。我們亦於二零一一年十月開辦前往中國內地西部重慶及成都的貨機服務，並於十一月開辦前往西班牙薩拉戈薩的服務。
- 我們在二零一一年十一月為設於香港國際機場的國泰航空新貨運站舉行平頂儀式，以慶祝土木工程竣工。儀式由香港特別行政區行政長官曾蔭權先生擔任主禮嘉賓。貨運站預期於二零一三年初啟用，附屬公司國泰航空服務有限公司將僱用約一千八百名員工於站內工作。該設施全面投入運作後，將成為全球其中一個最大及最先進的空運貨站，有助鞏固香港作為全球主要國際航空貨運樞紐的地位。
- 我們在二零一二年一月宣佈再購入六架空中巴士 A350-900 型飛機，將於二零一六年至二零一七年間接收。
- 在二零一二年一月，我們議定租用兩架空中巴士 A320-200 型新飛機。該等飛機將分別於二零一二年十一月及十二月接收。
- 我們預計於二零一二年接收十九架飛機。
- 分階段售予與國航合組的貨運合資公司的四架波音 747-400BCF 型貨機中，第二架的買賣已於二零一一年七月完成，其餘兩架同型號飛機預期於二零一二年第二季售予該貨運合資公司。
- 為增加華民航空的可載貨量，我們以乾租方式向該公司出租三架波音 747-400BCF 型貨機。
- 港龍航空以乾租方式向國泰航空租用共三架空中巴士 A330-300 型飛機，其中兩架於二零一一年租用。現時港龍航空的全空中巴士機隊共有三十二架飛機。

機隊發展

- 於二零一一年底，已訂購的新飛機共九十三架，由現時至二零一九年間陸續接收。
- 我們在二零一一年接收了十三架新飛機：三架空中巴士 A330-300 型客機、六架波音 777-300ER 型客機及四架波音 747-8F 型貨機。
- 港龍航空機隊於二零一二年二月增添兩架空中巴士 A320-200 型新飛機。
- 國泰航空於二零一一年三月宣佈再購入十五架空中巴士 A330-300 型及十架波音 777-300ER 型飛機。這些飛機將於現時至二零一五年底陸續接收。國泰航空於八月宣佈再購入四架波音 777-300ER 型飛機及八架波音 777-200F 型貨機。
- 國泰航空於二零零八年至二零零九年金融危機期間停泊的四架空中巴士 A340-300 型租賃飛機將不會再投入服務，其中兩架已於二零一一年交還租賃公司，其餘兩架則於二零一二年一月及二月交還租賃公司。
- 港龍航空一架空中巴士 A330-300 型飛機已於二零一一年交還租賃公司。
- 我們計劃於二零二零年前，在接收更具效益的新飛機後，安排機隊中二十一架波音 747-400 型及十一架空中巴士 A340-300 型飛機退役。一架波音 747-400 型客機於二零一一年二月撤消登記。
- 我們在二零一二年一月購入一架於當時約滿的波音 747-400 型飛機。

科技著著領先

- 我們正為國泰航空及港龍航空開發新的訂位、可售機位及辦理登機手續系統。在進行大規模的測試及培訓後，首階段計劃（包括訂位及可售機位）已於二零一二年二月實行。
- 國泰航空是首家推出網上更改機位服務的亞洲航空公司，這項服務於二零一零年應用在北美航線，並於二零一一年推廣至大部分其他主要航線。
- 二零一一年十二月在奧克蘭為使用網上預辦登機服務的乘客提供手機登機證服務，並於二零一二年一月伸延至香港，現正陸續推展至其他外站。
- 國泰航空於二零一一年七月推出一個自動營銷系統，以助公司因應與客戶的關係及其旅遊習慣，推廣合適的產品及服務。
- 我們在二零一一年五月為附屬公司國泰假期有限公司推出新的預訂系統。
- 國泰航空繼續增加在社交媒體的曝光率，在多個國家開設新的 Facebook 專頁。國泰航空的 Facebook 主頁已擁有超過十三萬個支持者。我們在多個國家開設特別為有關國家而設的新 Facebook 專頁，全球擁有超過二十五萬八千個支持者。
- 我們繼續拓展及改良流動通訊設備的應用程式，在二零一一年五月與香港旅遊協會攜手推出一個特設的應用程式，讓 iPad、iPhone 及 Android 用戶以虛擬旅程的方式觀賞香港的主要景點，至今下載次數已超過六萬。
- 國泰航空是首家航空公司推出專為 BlackBerry PlayBook 裝置而設的航空公司應用程式，並於二零一一年七月在香港發售。

- 國泰航空在二零一一年成為其中一家最先推出 Google+ 專頁的航空公司，此專頁自二零一一年十一月推出以來已有逾六百個成員。

合作夥伴

- 於二零一一年三月，擴大與「寰宇一家」夥伴日本航空的代號共享安排，涵蓋至秋田市，並於十一月進一步擴展至另外八個日本航點，包括出雲、宮崎、三澤、松山、長崎、大分、德島及宇部。
- 與 WestJet 的代號共享安排於二零一一年三月擴展至加拿大英屬哥倫比亞省基洛納。
- 與阿拉斯加航空的代號共享安排於二零一一年六月增加墨西哥城及瓜達拉哈拉航點（兩者均途經洛杉磯）。
- 於二零一一年六月宣佈擴大與「寰宇一家」夥伴美國航空的代號共享安排。美國航空的十一條美國航線已加上國泰航空的代號，航點包括亞特蘭大、夏洛特、克利夫蘭、哥倫布、底特律、堪薩斯市、明尼亞波利斯 — 聖保羅、費城、匹茲堡、鳳凰城和鹽湖城。我們的芝加哥新航線及胡志明市航線則加上美國航空的代號。此外，終止與美國航空現有的六個代號共享安排，航點為奧斯汀、芝加哥、勞德代爾堡、紐阿克、聖何塞及聖胡安。
- 二零一一年六月宣佈馬來西亞航空將加入「寰宇一家」聯盟，預計於二零一二年生效。柏林航空亦將於二零一二年三月成為聯盟的正式會員。翠鳥航空延遲加盟「寰宇一家」。「寰宇一家」現有成員匈牙利航空宣佈停止營運，直至另行通知為止。
- 於二零一一年十二月，我們與「寰宇一家」夥伴美國航空的代號共享安排擴大至涵蓋巴西的聖保羅及里約熱內盧。

環保事宜

- 我們於二零一一年七月發表二零一零年《可持續發展報告書》。這是公司第二份有關報告，題為《我們共同的旅程》，重點闡述我們對加強與持份者溝通的承諾。我們再度在全球報告倡議組織 (Global Reporting Initiative) 指引中獲最高級別的 A+ 評級。該指引是國際認可的可持續發展報告準則。
- 國泰航空繼續與監管機構及參與制定關乎氣候變化的航空政策團體進行溝通，與國際民航組織、國際航空運輸協會、全球航空協定組織、可持續航空燃料用戶組織及亞太航空公司協會合作，旨在加強有關氣候變化議題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 在二零一一年三月，我們參與一年一度由世界自然基金會贊助的「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。
- 富時集團於二零一一年三月確認，公司繼續獲選為富時社會責任指數系列 (FTSE4Good Index Series) 的成份公司，該指數根據全球公認的企業責任標準衡量企業的表現，藉此促使各界投資於達標企業。
- 為符合歐盟排放交易計劃的航空規定，我們在二零一一年三月向英國環境部提交有關噸千米及排放的報告，並會繼續遵守歐盟排放交易計劃的規定。
- 國泰航空於二零一一年四月榮獲「香港環保卓越計劃」交通及物流界別金獎。公司曾於二零一零年及二零零九年分別獲頒銀獎及銅獎。
- 於二零一一年五月加入亞太商業及可持續協會 (Asia Pacific Business and Sustainability Council)。
- 現時商務客艙的旅行用品包內附可生物降解產品。
- 港龍航空自二零零四年起與大自然保護協會合作推行「點滴獻環保」機上籌款計劃。此計劃有助認識環境保育的重要性。有關捐款用於中國內地雲南省的集水區保護工作、扶貧及為當地人民開發可持續發展的經濟方案。港龍航空已為「點滴獻環保」計劃籌得超過港幣八百萬元。
- 國泰航空及港龍航空繼續參與「飛向更藍天」碳抵銷計劃，讓乘客抵銷飛行對環境所造成的影響。
- 我們在二零一一年九月贊助亞太商業及可持續協會論壇，議題為「亞洲商界回應氣候問題」。論壇為期兩天，於國泰航空總部國泰城舉行，與會者包括來自亞洲各行各業的九十多名代表。我們於同月作為「飛向更藍天」航空及環境論壇的主要贊助商，並舉辦為期一天的「亞太航空公司協會環保論壇」。
- 為編製《二零一一年可持續發展報告》，我們與三個海外辦事處的地勤人員和機艙服務員以及與供應商、投資者、企業客戶和非政府機構進行有關討論。
- 員工在二零一一年參與了多項環保活動，包括在二零一一年五月由香港機場管理局於香港大嶼山舉行的植樹活動、於香港大埔滘自然護理區舉行的農林戶外研習日、香港環保促進會舉辦的大嶼山海岸清潔運動，以及於二零一一年十二月參觀香港米埔自然保護區。

回饋社會

- 日本於二零一一年三月發生地震及海嘯，集團及員工為災民籌得合共港幣一千萬元，該筆善款（包括太古集團慈善信託基金捐出港幣一百萬元）已撥捐紅十字會。我們亦自「零錢布施」機上籌款計劃撥出超過港幣一百九十萬元捐款，該計劃是為支持聯合國兒童基金會的賑災工作而設。此外，我們亦提供及運送賑災物資（如毛氈、襪及毛巾）和贊助機票。額外賑災物品的價值超過港幣一百三十萬元。
- 在日本受災後，我們贊助多名亞洲演藝人士來港參與籌款音樂會的機票。我們亦在二零一一年六月舉辦「我愛日本」計劃，鼓勵人們再次前往日本旅遊。
- 我們捐出人民幣五十萬元予紅十字會，幫助雲南省受地震影響的災民。員工籌得逾港幣三十四萬二千元，捐予新西蘭紅十字會，幫助基督城受地震影響的災民。
- 在二零一一年十一月，我們呼籲員工捐款幫助泰國受水災影響的災民，公司按員工捐款金額作等額捐款，合共籌得港幣一百二十萬元捐予紅十字會作賑災用途。
- 「國泰航空綠色使者計劃」於二零一一年五月開辦，讓四十名年齡介乎十六至十八歲的參加者於八月參與在香港及中國內地四川省舉行的活動，旨在增進參加者對環境問題的認識及了解保育的重要性。參加者對計劃的反應甚佳，我們希望將此計劃納入為常規的社區活動。
- 國泰義工隊繼續幫助本地社群，其活動包括「英語啟航」計劃，該計劃已幫助逾一千五百名學生（包括五分之一的東涌學生）改善英語水平。
- 職員義工探訪香港大嶼山東涌的獨居長者，幫助他們佈置家居預備歡度農曆新年，並於二零一一年十月協助將國泰航空送出的三百部回收電腦，分派給香港油尖旺區家境清貧的青少年。
- 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。我們在二零一一年六月宣佈公司的乘客於二零一零年捐出超過港幣一千二百三十萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。「零錢布施」計劃自一九九一年推出以來，已籌得超過港幣一億一千萬元。
- 國泰航空連續五年獲香港社會服務聯會頒發「5年 Plus 商界展關懷」標誌，以表揚公司為良好企業公民。港龍航空連續六年獲「商界展關懷」嘉許。
- 為慶祝香港航空業發展一百周年，我們在二零一一年五月舉辦「飛常連繫」比賽，邀請香港市民以航空交通如何將香港連繫至世界為題提交作品。公司送出一千八百張機票，獎勵香港十八區的得獎者。遞交作品的參賽者超過六千人。
- 紀念航空業發展一百周年的其他活動，包括於二零一一年三月舉行的特惠機票推廣活動、學生飛行常識大賽及破紀錄的「拉飛機」活動。與香港民航處及香港航空青年團合辦的「飛行常識大賽」吸引香港超過二百六十隊中學隊伍共七百八十名學生參加，勝出隊伍獲獎參與公司到西雅圖波音飛機廠接收新飛機的旅程。我們就這項比賽在 Facebook 舉辦相關活動，吸引超過五千名年輕人參與。
- 國泰航空繼續協助舉行多項大型盛事，作為對香港社會的支持。公司於二零一一年一月贊助「香港網球精英賽」，這項贊助已持續超過三十年；於二零一一年三月再度與瑞信聯合贊助「香港國際七人欖球賽」，並於五月宣佈與滙豐達成協議，在二零一二年至二零一五年間聯合贊助這項盛事；於十一月聯合贊助「香港壁球公開賽」；於十二月贊助「香港國際賽事」賽馬活動；並於二零一二年一月連續第十四年冠名贊助「新春國際匯演之夜」。
- 三十八位職員把他們在世界各地擔任義工的親身體驗結集成書，取名《與38顆善心齊飛》。此書的版稅收益悉數捐贈慈善機構「恩光之友會」，此組織由國泰航空員工為幫助香港身心殘障兒童而成立。

二零一一年回顧

- 國泰航空繼續透過安排各界參觀公司位於香港國際機場的總部，以聯繫本地市民。在二零一一年，總部大樓已接待約一萬四千六百名來自學校及非政府機構的人士。
- 二零一零年國泰航空員工參與一萬八千四百一十小時社區服務，於二零一一年十月獲社會福利署頒發「一萬小時義工服務獎」。
- 二零一一年成立「港龍青年航空學院」，旨在鼓勵香港的年輕人認識航空業，並考慮投身這個行業。我們需要持續培育青年人才加入航空業，以確保將來香港能夠維持環球航運樞紐的地位。
- 港龍航空的重點企業社會責任項目「航空證書計劃」由港龍航空與香港航空青年團聯合舉辦，旨在給予參加者第一手的航空知識，以培育新一代的香港飛行員。二零一一年度計劃已於十二月結束，二十四位參加者經過港龍航空飛機師給予個人指導後順利畢業。該計劃自推出以來，共有九十位參加者畢業，其中約三分之一已加入航空界工作。
- 我們在二零一一年十一月推出「國泰慈善基金」，國泰航空集團所有全職員工，均可為其參與的認可慈善機構及活動申請撥款。
- 截至二零一一年底，港龍航空共僱用二千七百六十五名員工。二零一一年招聘超過三百名機艙服務員，計劃於二零一二年再招聘約四百五十名機艙服務員。
- 公司於二零一一年十二月宣佈，所有合資格的在港員工於二零一二年將獲加薪平均百分之五，另外發放一筆酌情年終獎金。
- 「國泰航空飛行員培訓計劃」供世界各地人士參加，二零一一年內共有一百一十二名學員畢業。於二零一一年底共有二百零八名學員在阿德萊德受訓。
- 港龍航空繼續舉辦其飛行員培訓計劃。二零一一年，港龍航空透過其飛行員培訓計劃及見習機師培訓計劃招聘了九名飛行員，並計劃於二零一二年再招聘約三十五名飛行員。
- 國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。
- 我們在二零一一年七月對地勤員工進行第三次企業策略調查，讓僱員有機會表達他們對公司表現的看法。我們重視調查的結果，現正就最近期的結果進行改善工作。
- 我們已重組績效管理制度，將更多焦點放於員工發展及事業晉升方面。

對僱員的承擔

- 截至二零一一年底，國泰航空集團在全球僱用約二萬九千名員工，其中超過二萬二千人為在港員工。
- 隨著業務擴展，國泰航空將繼續招聘員工，二零一一年招聘超過二千名新員工，預期於二零一二年再招聘約一千九百名員工，包括超過一千名機艙服務員及約三百五十名飛行員。
- 舉辦第六屆「We Suggest」內部創意活動，旨在向員工徵集改善業務的新意念。
- 第七屆 Betsy Awards 員工嘉獎禮於二零一一年六月舉行。舉辦這個一年一度的內部嘉獎禮，是為表揚優秀員工提供職責範圍以外的服務，協助有需要的乘客。

整份《可持續發展報告》載於 www.cathaypacific.com。

機隊資料 *

截至二零一一年十二月三十一日各機隊的數目

飛機類型	租賃			總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數						選擇權	購買權
	擁有	籌資	營業		'12	'13	'14及 之後		'12	'13	'14	'15	'16	'17及 之後		
由國泰航空營運的飛機：																
A330-300	8	15	10	33	6	4	9	19				2	1	7		
A340-300	6	5	2 ^(a)	13												
A350-900							32 ^(b)	32							10 ^(c)	
747-400	16		5	21					2 ^(d)			2	1			
747-400F 貨機	3	3		6												
747-400BCF 貨機	4 ^(e)		4	8						2	1			1		
747-400ERF 貨機		6		6												
747-8F 貨機	2	2		4	4	2		6								
777-200	5			5												
777-200F 貨機							8	8								
777-300	3	9		12												
777-300ER	5	8	11	24	5	8	13	26						11		20 ^(f)
總數	52	48	32	132	15	14	62	91	2	2	1	4	2	19	10	20
由港龍航空營運的飛機：																
A320-200	5		6	11	2 ^(g)			2				2	2	2		
A321-200	2		4	6								2	2			
A330-300	4	1	10	15					3	3	1	1	2			
總數	11	1	20	32	2			2	3	3	1	5	6	2		
由華民航空營運的飛機：																
A300-600F 貨機	2	6		8												
747-400BCF 貨機			3	3									1	2		
總數	2	6	3	11									1	2		
總數合計	65	55	55	175	17 ^(h)	14	62	93	5	5	2	9	9	23	10	20

* 包括停泊的飛機。於二零一一年十二月三十一日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

(a) 該兩架飛機的營業租賃期分別於二零一一年七月及十二月到期，已於二零一二年一月及二月交還租賃公司。

(b) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。

(c) 此等 A350 系列飛機的選擇權須於二零一六年或之前行使。

(d) 包括一架於二零一二年一月租約到期後由公司購入的飛機。

(e) 包括兩架預期於二零一二年第二季售予國貨航的飛機。

(f) 此等購買權所涉及的飛機將於二零一七年前交付。

(g) 兩架於二零一二年二月接收，營業租賃期為十年的飛機。

(h) 根據於二零一一年十二月簽訂的意向書，兩架以營業租賃方式租用的空中巴士 A320-200 型飛機（於二零一二年一月簽訂租賃協議），將分別於二零一二年十一月及十二月接收。連同這兩架飛機，二零一二年將接收共十九架飛機。

其他附屬及聯屬公司回顧

其他附屬公司錄得的業績整體令人滿意。應佔聯屬公司溢利為港幣十七億一千七百萬元，減少港幣八億七千萬元，主要原因是國貨航合資公司業績欠佳以及國航的年終撥備。其他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，其機隊包括八架自資擁有的空中巴士 A300-600F 型貨機及三架以乾租方式向國泰航空租用的波音 747-400BCF 型貨機。

二零一一年回顧

- 華民航空於二零一一年間每周提供六班前往曼谷、首爾、上海、新加坡、台北及東京的航班，另外每周提供五班前往北京、馬尼拉、名古屋、大阪及檳城（經曼谷）的航班。由二零一二年二月開始，開辦每周五班前往胡志明市的航班。
- 航班準時表現為百分之九十一，低於百分之九十五的目標。
- 可載貨量較二零一零年增加百分之七，運載率下跌三個百分點，收益率則上升百分之十九。
- 儘管收益率上升，華民航空於二零一一年的溢利低於二零一零年。

國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）及海外航空飲食設施

- 全資附屬公司國泰航空飲食服務是香港主要的航空飲食供應商。
- 國泰航空飲食服務為香港三十九家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零一一年生產二千三百九十萬份機餐（即每日平均生產六萬五千份機餐，較二零一零年上升百分之四）。國泰航空飲食服務於二零一一年佔香港航空飲食市場百分之六十四。
- 營業額增加，推動二零一一年的營業總額及溢利上升。然而，原料、燃料及工資成本上升，使邊際利潤下降。
- 海外的航空飲食設施於二零一一年表現良好，亞洲區的溢利率有所改善，加拿大業務則轉虧為盈。

香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）

- 全資附屬公司香港機場地勤服務在香港提供停機坪及地勤服務，現時為國泰航空及港龍航空等共三十三家航空公司提供地勤服務。
- 香港機場地勤服務在二零一一年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及百分之二十四。

- 二零一一年使用地勤服務的客戶由十九個增至二十二個，而使用停機坪服務的客戶則由三十二個減至二十九個。二零一一年公司提供地勤服務及停機坪服務的航班分別增加百分之十及百分之二。
- 香港機場地勤服務於香港國際機場運載機組人員的巴士營運牌照於二零一一年四月續期三年。
- 香港機場地勤服務於二零一一年的業績令人滿意，反映航班升降量增加及收益率有所改善。

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十九點五三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。
- 截至二零一一年十二月三十一日，國航營運一百九十七條國內航線和八十五條國際（包括區內）航線。該公司提供定期航班前往三十個國家及地區，包括四十三個海外城市及九十六個國內城市。
- 我們委派兩名代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理應佔國航的溢利。
- 集團應佔國航溢利乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零一一年度的集團業績包括國航截至二零一一年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一一年十月一日至二零一一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）

- 國貨航是中國內地提供貨運服務的主要公司，國泰航空持有其股本及經濟權益。
- 截至二零一一年十二月三十一日，國貨航的機隊共有十架波音 747-400F 型貨機，提供定期貨運航班前往十個國家及地區，航點包括五個國內城市及十五個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫一百四十三個目的地。

我們的業務

旅程更添姿采

我們致力讓任何等級客艙的乘客均深深享受每次飛行旅程，提供一系列流動通訊服務，為旅途帶來更多方便。

服務與眾不同

國泰航空以服務殷勤見稱，我們的機艙服務員關注每位乘客的需要，提供發自內心的服務。



國泰航空的核心業務是每年運載數以千萬計的乘客由其香港樞紐前往世界各地。公司致力提供高水平的顧客服務和出類拔萃的地面及機上產品。

產品尊貴卓越

繼續推出深受歡迎的新商務客位，並於二零一二年推出嶄新的「特選經濟客艙」產品以及新長途經濟艙座椅。

享受完美無瑕

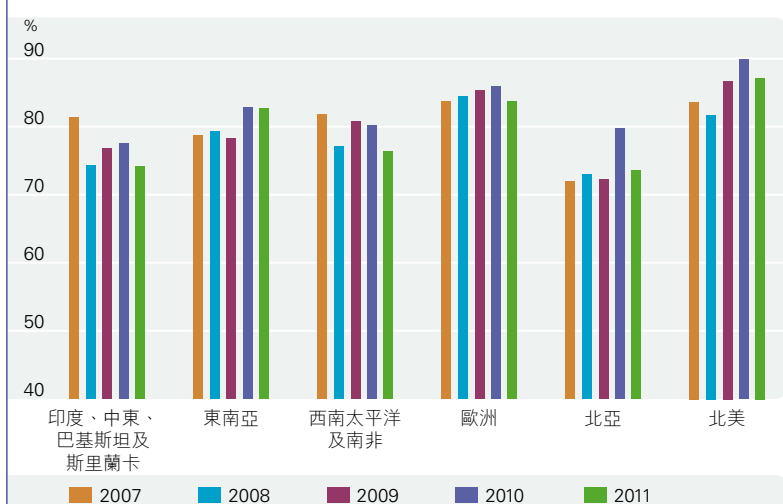
屢獲殊榮的機場貴賓室提供舒適的服務，讓乘客在登機前放鬆身心。旗艦貴賓室「寰宇堂」已全面翻新，並在海外新設多個機場貴賓室。



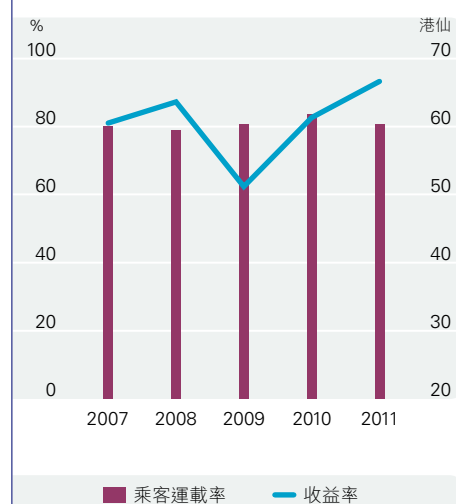
業務回顧 | 客運服務

國泰航空及港龍航空於二零一一年度的客運服務收益為港幣六百七十七億七千八百萬元，增幅為百分之十四點二。兩家航空公司共載客二千七百六十萬人次，較上年度增加百分之二點九。可載客量增加百分之九點二。運載率較二零一零年下跌三個百分點至百分之八十點四。相對於港元及美元，若干收益結算貨幣處於強勢，因而令收益率上升百分之八點七至港幣六十六點五仙。頭等及商務客運需求於二零一一年維持理想。經濟客艙於第一季的需求亦見殷切，但其後需求轉弱。長途航線的經濟客艙收益率下降，尤以下半年為甚。

以地區劃分的運載率



乘客運載率及收益率



二零一一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
	2011	2010	變幅	2011	2010	變幅	變幅
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	11,467	10,981	+4.4%	74.2	77.5	-3.3 個百分點	+9.5%
東南亞	16,020	14,312	+11.9%	82.6	82.8	-0.2 個百分點	+7.5%
西南太平洋及南非	19,082	18,327	+4.1%	76.3	80.2	-3.9 個百分點	+10.7%
歐洲	22,552	20,993	+7.4%	83.7	85.9	-2.2 個百分點	+10.1%
北亞	25,375	24,316	+4.4%	73.5	79.7	-6.2 個百分點	+14.8%
北美	31,844	26,819	+18.7%	87.1	89.9	-2.8 個百分點	+4.0%
整體	126,340	115,748	+9.2%	80.4	83.4	-3.0 個百分點	+8.7%

首要市場 — 香港及珠江三角洲

- 以香港為起點的航線需求於二零一一年普遍理想。頭等、商務及經濟客艙收益均告上升，且上升速度較可載客量的增長為快。
- 以香港為起點的頭等及商務客艙需求於二零一一年上半年繼續上升，下半年由於企業客戶開始因應經濟情況而檢討員工海外公幹政策，因此需求的增長速度略為下降。二零一一年頭等及商務客艙的載客人次及收益率均告上升。
- 二零一一年以香港為起點的經濟客艙需求普遍理想。然而，前往日本的客運需求因二零一一年三月發生的地震及海嘯而大受影響。我們削減可載客量，以配合需求的下降。年內需求逐步回升，可載客量已於十月後期全面恢復原有水平。
- 由於泰國於二零一一年十一月發生嚴重水災，我們削減曼谷航線的可載客量。此航線的團體旅客及自由行旅客需求均告下降。隨著團體旅客需求逐漸回升，我們已於十二月恢復可載客量。
- 珠江三角洲的業務於二零一一年繼續增長。區內的經濟發展繼續為航空旅遊需求帶來支持。前往東南亞、北美及歐洲航線的可載客量增加，有助應付這方面的需求。然而，由於競爭對手增加可載客量及兩岸直航航班增加，對珠江三角洲的業務構成壓力。

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡

- 在印度，德里及孟買航線面對激烈競爭而對經濟客艙業務造成不利影響，該等航線的頭等及商務客艙業務表現普遍理想。欽奈及班加羅爾航線的業務表現維持穩健。
- 斯里蘭卡航線業務普遍理想，惟因領取來港或過境簽證困難，使業務繼續受負面影響。其他南亞航線（達卡、加德滿都及卡拉奇）亦面對同樣困難。
- 我們在二零一一年六月將阿布扎比納入網絡中，這是我們第五個中東航點。這條航線初期的運載率低於預期，但正逐步改善中。

- 二零一一年往來中東的業務普遍令人失望。區內政治動盪及經濟前景均對客運需求造成不利影響。頭等及商務客艙收益的增幅低於可載客量的增幅。

東南亞

- 大部分東南亞航線的所有等級客艙業務於二零一一年表現強勁，我們在夏季增加新加坡及印尼航線的可載客量。
- 往來泰國的旅遊需求於上半年回復至二零一零年政治動盪前的水平，惟該國於二零一一年十月發生嚴重水災，對其後的入境及出境旅遊造成嚴重打擊。我們因應需求下降而削減曼谷航線的可載客量，但已於十二月底全面恢復所有航班。
- 新加坡航線雖然競爭激烈，但往來該地的旅遊需求於二零一一年首三季持續強勁。在二零一一年七月，該航線由每日七班增至八班航班。
- 檳城航線因自夏季開始改為每日一班直航航班而受惠。吉隆坡航線表現仍然理想。
- 二零一一年往來印尼的旅遊需求大幅增長，公司於三月將前往泗水的班次增至每日一班；於八月將前往雅加達的班次增至每日三班；並在印尼新年期間因應需求殷切而加開前往印尼的航班。峇里航線方面，雖然由歐洲出發的直航航班數目增加，但需求仍令人滿意。
- 二零一零年在馬尼拉發生的人質事件，繼續對往來菲律賓的整體旅遊需求造成不利影響。然而，由於頭等及商務客運需求殷切，在部分程度上抵銷了經濟客艙需求下降的影響。港龍航空馬尼拉航線的表現繼續有所改善。

西南太平洋及南非

- 由於澳元處於強勢，加上悉尼航線於二零一一年三月推出新商務客艙，西南太平洋航線頭等及商務客艙的收益增長超越可載客量。提供直航航班往返中國內地的航空公司增加，導致競爭加劇，對經濟客艙業務造成不利影響。

- 紐西蘭航線的需求令人滿意。南半球航線的可載客量於夏季增加。在二零一一年十月世界杯欖球賽舉行期間，客運量大幅增加。
- 上半年南非航線業務頗為疲弱，客運量較上年度為低（上年度受惠於世界盃足球賽）。然而，該航線的客運量在接近年底時回升，尤以經濟客艙為甚。

歐洲

- 二零一一年來自歐洲航線的收益增幅普遍高於可載客量。頭等及商務客艙的業務普遍勝於經濟客艙，年內載客人次及收益率的增幅逐步減慢。
- 二零一一年倫敦航線表現理想。雖然可載客量沒大變動，但收益仍有增長。收益率上升，尤以頭等及商務客艙為甚。
- 米蘭航線自二零一零年開辦以來表現持續良好，我們在二零一一年七月加開該航線的班次，由每周四班增至每日一班。
- 巴黎航線由二零一一年三月至十月間增加可載客量。
- 莫斯科航線繼續因競爭激烈而受影響，二零一一年運載率下跌。

北亞

- 二零一一年中國內地的業務日趨重要。頭等及商務客運需求強勁，促使收益增長。前往二線城市的旅遊需求強勁，因此港龍航空增加多條航線的可載客量。上海航線競爭日益加劇，表現相對疲弱。
- 兩岸直航航班增加，繼續影響台灣航線的業務，然而因途經香港轉駁至其他航線（尤其是歐洲）的乘客數目增加，將此不利影響局部抵銷。台灣航線於二零一一年的收益增加，但於接近年底時增幅減少。
- 由於所有等級客艙需求強勁，韓國航線於二零一一年的收益增長超越可載客量。然而，經濟客艙業務競爭加劇，尤其是釜山航線，因而對收益率造成不利影響。

- 日本在二零一一年三月發生地震及海嘯，對日本航線的需求造成不利影響，我們相應削減其可載客量。運載率下降，尤以往來東京的業務為甚。以日本為起點的客運需求的回升速度較以日本為終點的客運需求為快。需求於二零一一年八月開始回升，至十月底已全面恢復所有客運航班。

北美

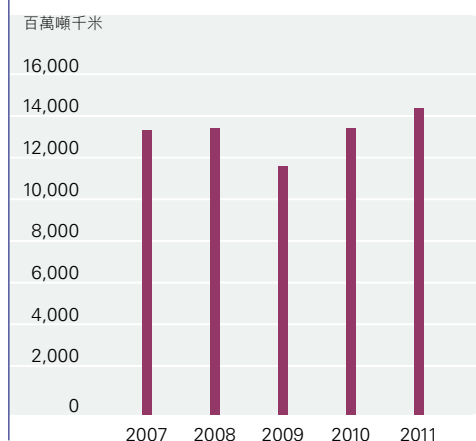
- 二零一一年北美航線所有等級客艙均需求殷切。由美國前往東南亞的企業客戶需求尤其強勁。年內經濟客艙的收益率逐步下降。
- 我們在二零一一年增加美國航線的可載客量，於五月加開第四班往紐約的每日航班（這也是每日第三班中途不停站的航班），並於九月開辦前往芝加哥的每日航班。這兩班新航班使頭等及商務客艙的載客人次增加。芝加哥航線經濟客艙的載客量低於預期。
- 我們宣佈在北美達成多項新的代號共享協議。阿拉斯加航空由洛杉磯往返墨西哥兩大城市墨西哥城及瓜達哈拉哈的航班，於六月開始加入國泰航空的代號；而美國航空由紐約往返巴西聖保羅及里約熱內盧的航班，則於十二月開始加入我們的代號。我們亦擴大與美國航空的代號共享協議範圍，增闢十一個美國航點，這些航點大部分連接芝加哥。
- 二零一一年三藩市及洛杉磯航線頭等及商務客艙的運載率及需求令人滿意。
- 加拿大方面，二零一一年的收益增長符合預期，但低於可載客量。我們每周加開兩班機前往多倫多，使該航線由五月開始每日提供兩班航班。溫哥華航線（尤其是經濟客艙）的收益率因競爭加劇而下降。
- 我們擴大與加拿大 WestJet 的代號共享協議範圍，在其往返溫哥華至基洛納的航班上加入國泰航空的代號。根據此協議，我們的航班現時覆蓋該國七個國內航點。

國泰航空及港龍航空的貨運收益下跌百分之一點七至港幣二百三十三億三千五百萬元。全球貨運市場於二零一零年強勁增長，此趨勢持續至二零一一年第一季。我們的業務在該季表現堅穩，但自四月開始，香港及中國內地兩個主要市場的貨運量大幅轉弱，並於二零一一年其餘時間持續疲弱。往常在秋季末呈現的貨運升幅並沒有出現。國泰航空及港龍航空於二零一一年運載貨物一百六十萬噸，較二零一零年下跌百分之八點六。我們於年初達至最高的營運能力，其後可載貨量隨著需求下降而減少。本年度的可載貨量總計較二零一零年上升百分之六點九。運載率下跌八點五個百分點至百分之六十七點二。貨運收益率上升百分之三點九至港幣二點四二元。航空貨運市場的疲弱趨勢正延續至二零一二年上半年。

營業總額



可運載量 — 貨物及郵件可用噸千米



二零一一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
	2011	2010	變幅	2011	2010	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	14,367	13,443	+6.9%	67.2	75.7	-8.5 個百分點	+3.9%

- 二零一一年間並沒有出現明顯的貨運旺季，我們需要因應各主要航線的需求而削減可載貨量。
- 燃油價格全年高企，影響貨運業務的溢利率。燃油附加費不足以抵銷燃油成本上升的幅度。
- 香港及中國內地兩個主要市場的貨運需求自二零一一年第二季開始下跌，並於年內其餘時間持續疲弱。中國內地的出口貨量隨著各主要市場消費需求轉弱而下降。往歐洲的貨運需求尤其疲弱。於上海營業的航空公司帶來更大的競爭，亦對我們的業務造成影響。
- 在中國內地，現時在珠江三角洲及長江三角洲進行的生產業務愈來愈少，較多生產業務（尤其是高科技產品）在西部及中部地區進行。為作好部署以爭取運載來自該等地區的貨物，我們在二零一一年十月開始提供前往重慶及成都的定期貨機航班。
- 中國內地對優質的海外產品需求日增，反映中產人士的數量及其財富均日益增加，以及人民幣處於強勢。這方面的需求增長，使運到香港轉至中國內地的貨物數量有所增加。
- 我們的亞洲區內貨運航線需求強勁，反映亞洲經濟相對處於強勢，因此我們將部分長途航線的可載貨量轉移至區內航線。其他航空公司亦採取同樣的行動，導致競爭加劇。
- 日本於二零一一年三月發生的地震及海嘯破壞了高科技產品的供應鏈，因而影響該產品於中國內地的生產業務，導致經香港轉運的貨物減少。
- 發生地震及海嘯後，日本航線的客運航班（及可供載貨的腹艙艙位）減少，導致可載貨量下降，但我們仍維持前往日本的定期貨運航班，並提供若干包機服務供運載救援物資。
- 貨機網絡在二零一一年五月增加曼谷航點，提供經新加坡前往曼谷的航班。此航班於十月底發生水災後停航，但於十一月復航。隨著泰國生產業復工，我們營運若干包機往來該地。
- 我們在八月開辦每周兩班經德里前往班加羅爾的貨機服務。
- 澳洲各航線於二零一一年大部分時間需求殷切，反映澳洲經濟及澳元處於強勢。為應付需求，我們盡可能增加該等航線的可載貨量。
- 由於西班牙輸出成衣到亞洲的需求強勁，我們在二零一一年十一月開辦每周兩班往返西班牙薩拉戈薩的貨機服務。
- 港龍航空出售其客機的腹艙艙位，讓我們能夠應付往來港龍航空網絡覆蓋的中國內地二線城市的貨運需求。
- 首架波音 747-8F 型貨機於二零一一年十月接收，並於二零一一年底前再接收三架該等貨機，其中一架髹上特別的飛機外觀，以首架在一九八二年接收的波音 747 型貨機名字命名為「Hong Kong Trader」。另外四架波音 747-8F 型貨機預期於二零一二年接收，最後兩架則於二零一三年接收。這些飛機將為北美航線提供更多可載貨量，並使其效益提升。
- 我們在二零一一年八月宣佈擬購入八架波音 777-200F 型貨機，於二零一四年至二零一六年間接收。這些飛機將主要用於歐洲及亞洲航線，有助提升貨機機隊的效益，並提供額外的可載貨量，以應付貨運需求的預期增長。
- 在售予國貨航的四架波音 747-400BCF 型貨機中，第二架的買賣已於二零一一年七月完成，其餘兩架同型號飛機預期於二零一二年第二季售予該貨運合資公司。
- 旗下三架波音 747-400BCF 型貨機以乾租方式租予華民航空，以增加其可載貨量。
- 國泰航空持有股本及經濟權益的國貨航於二零一一年二月正式通過審批成立，並於五月正式開業。該合資公司於上海營業。合資公司除運作其貨機外，亦有專利權出售國航客機的腹艙。合資公司同樣受二零一一年貨運市場疲弱所影響。

亞洲萬里通

- 國泰航空及港龍航空的旅遊獎勵計劃「亞洲萬里通」屢次獲獎，現時全球會員超過四百萬人，其中百分之四十六居於中國內地。
- 二零一一年，「亞洲萬里通」連續第七年於 Business Traveller Asia-Pacific Awards 頒獎禮中，獲頒「最佳飛行常客計劃」獎。
- 「亞洲萬里通」夥伴數目近五百個，分屬九個不同組別，包括航空公司、酒店及主要的金融機構。航空公司夥伴共二十個，覆蓋逾一千個航點。
- 二零一一年，「亞洲萬里通」會員兌換機位的數量增加百分之十九，超過九成國泰航空航班運載以里數兌換機位的常客。

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。

我們的投資

空運發展

耗資港幣五十七億元興建的新貨運站
將於二零一三年啟用。



機餐製作專業

國泰航空飲食服務是全球知名的
機餐供應商。



CAT

國泰航空進行了龐大的投資，致力發展香港成為超卓的環球航運樞紐，其投資包括地勤及航空飲食公司、新建的貨運站和日益壯大的現代化機隊。

機隊日益擴展

新購九十六架廣體飛機將於二零一九年底前付運。



地勤服務

香港機場地勤服務有限公司是亞洲最大的地勤服務公司之一。



HAY

財務評述

國泰航空集團二零一一年錄得應佔溢利港幣五十五億零一百萬元，而二零一零年則錄得溢利港幣一百四十億四千八百萬元。二零一零年度業績包括重大的非經常性項目港幣三十億三千三百萬元，即集團出售所持的香港空運貨站及港機工程股權的溢利和視作出售國航部分權益的盈利。撇除這些溢利後，二零一一年度應佔溢利較二零一零年減少港幣五十五億一千四百萬元或百分之五十點一。溢利減少，主要反映客運量增長放緩、航空貨運服務需求疲弱（尤其是以香港及中國內地為起點的貨運需求）及燃油價格高企。全球經濟情況未見明朗及高油價是集團的主要挑戰。

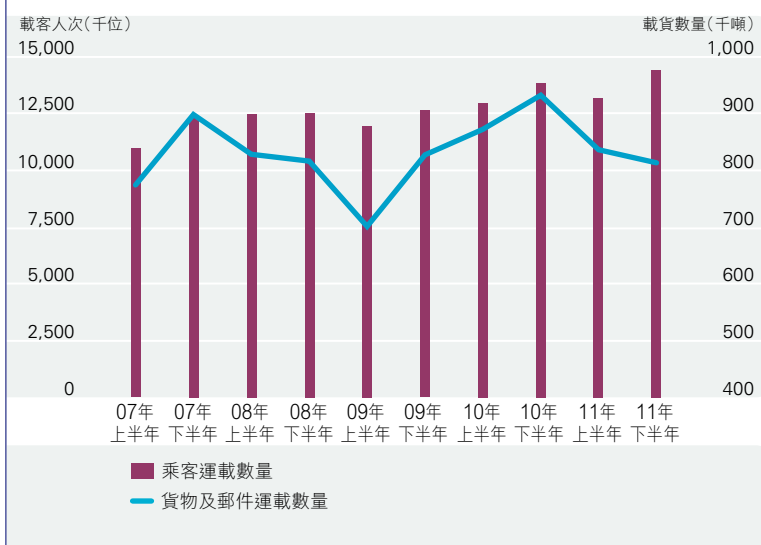
營業總額

	集團		國泰航空及港龍航空	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
客運服務	67,778	59,354	67,778	59,354
貨運服務	25,980	25,901	23,335	23,727
航空飲食、收回款項及其他服務	4,648	4,269	4,006	3,572
營業總額	98,406	89,524	95,119	86,653

營業總額



國泰航空及港龍航空：乘客及貨物運載數量



- 集團於二零一一年的營業總額較二零一零年增加百分之九點九。

國泰航空及港龍航空

- 客運服務營業額增加百分之十四點二至港幣六百七十七億七千八百萬元。載客數目增加百分之二點九至二千七百六十萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之五點一。
- 乘客運載率下跌三個百分點至百分之八十點四，而可用座位千米數則上升百分之九點二。
- 乘客收益率上升百分之八點七至港幣六十六點五仙。
- 頭等及商務客艙收益增加百分之十六點五，而運載率則由百分之六十六點七上升至百分之六十六點九。經濟客艙收益增加百分之十三點一，運載率則由百分之八十六點四下跌至百分之八十二點七。
- 貨運服務營業額下跌百分之一點七至港幣二百三十三億三千五百萬元，而可載貨量則增加百分之六點九。自二零一一年第二季以來，中國內地經香港出口的需求一直疲弱。
- 貨物運載率下跌八點五個百分點，而貨物收益率則上升百分之三點九至港幣二點四二元。
- 收入運載率下跌四點一個百分點至百分之七十七，而收支相抵運載率則為百分之七十二點二。

國泰航空及港龍航空： 收入及收支相抵運載率



- 收益率及運載率轉變對全年收益的影響如下：

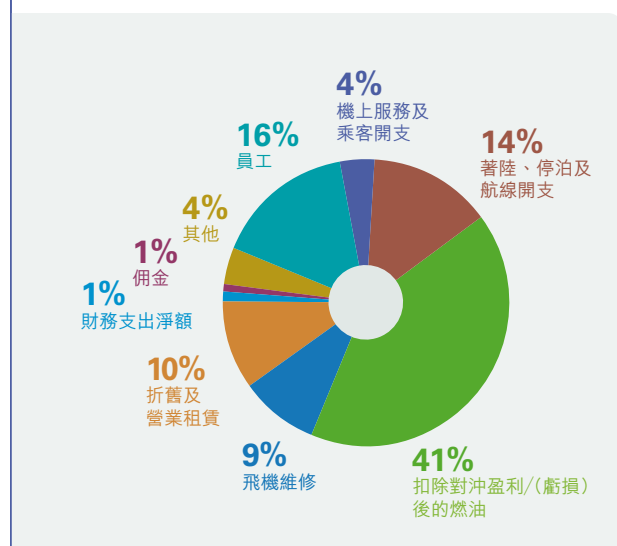
	港幣百萬元
假設乘客運載率增加一個百分點	840
假設貨物及郵件運載率增加一個百分點	347
假設乘客收益率增加港幣一仙	1,015
假設貨物及郵件收益率增加港幣一仙	96

營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	變幅	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	變幅
員工	14,772	13,850	+6.7%	13,431	12,655	+6.1%
機上服務及乘客開支	3,794	3,308	+14.7%	3,794	3,308	+14.7%
著陸、停泊及航線開支	13,105	11,301	+16.0%	12,820	11,104	+15.5%
扣除對沖盈利/(虧損)後的燃油	38,877	28,276	+37.5%	38,061	27,705	+37.4%
飛機維修	8,468	7,072	+19.7%	8,268	6,921	+19.5%
飛機折舊及營業租賃	8,197	8,288	-1.1%	8,049	8,120	-0.9%
其他折舊、攤銷及營業租賃	1,205	1,107	+8.9%	977	881	+10.9%
佣金	791	736	+7.5%	791	736	+7.5%
匯兌收益	(416)	(196)	+112.2%	(423)	(214)	+97.7%
其他	4,113	4,729	-13.0%	4,625	5,080	-9.0%
營業開支	92,906	78,471	+18.4%	90,393	76,296	+18.5%
財務支出淨額	744	978	-23.9%	701	933	-24.9%
營業開支總額	93,650	79,449	+17.9%	91,094	77,229	+18.0%

- 集團營業開支總額增加百分之十七點九至港幣九百三十六億五千萬元。
- 國泰航空及港龍航空合併計算的每可用噸千米成本(連燃油)由港幣三點一六元增至港幣三點四五元，主要反映平均油價上升。

營業開支總額



燃油價格及耗用量



國泰航空及港龍航空營業業績分析

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
扣除非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利	4,025	9,424
出售香港空運貨站及港機工程股份所得溢利	–	2,165
視作出售國航股份的盈利	–	868
航空公司除稅前溢利	4,025	12,457
稅項支出	(609)	(1,347)
航空公司除稅後溢利	3,416	11,110
應佔附屬及聯屬公司溢利	2,085	2,938
國泰航空擁有人應佔溢利	5,501	14,048

扣除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：

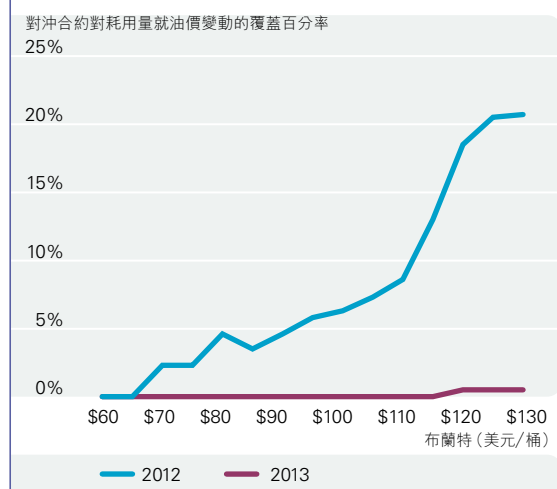
	港幣百萬元
二零一零年扣除非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利	9,424
客運及貨運營業額	8,032 客運 - 因可載客量增加百分之九點二而增加港幣五十四億一千二百萬元。 - 因運載率下跌三個百分點而減少港幣二十三億五千二百萬元。 - 隨著收益率上升百分之八點七而增加港幣五十三億六千四百萬元，部分原因是燃油附加費增加。 貨運 - 因可載貨量增加百分之六點九而增加港幣十六億三千萬元。 - 因運載率下跌八點五個百分點而減少港幣二十八億六千萬元。 - 隨著收益率上升百分之三點九而增加港幣八億三千八百萬元，部分原因是燃油附加費增加。
燃油	(10,356) – 由於平均飛機燃油價格上升百分之三十七點七至每桶一百二十九美元，加上耗油量增加百分之四點四至三千九百五十萬桶，導致燃油成本上升。
其他	(3,075)
二零一一年扣除非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利	4,025

燃油開支及對沖

集團的燃油成本為港幣三百八十八億七千七百萬元（二零一零年：港幣二百八十二億七千六百萬元）。

於二零一一年十二月三十一日，集團的最大燃油對沖風險如下：

最大燃油對沖風險



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

- 主要由於溢利下降，稅項支出減少港幣六億五千九百萬元，達港幣八億零三百萬元。

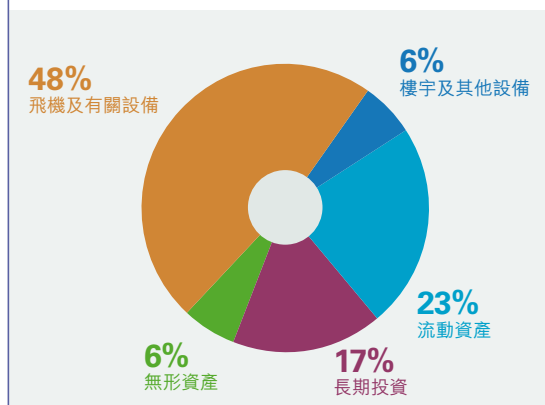
股息

- 本年度擬派股息港幣二十億四千六百萬元，股息倍數為二點七倍。
- 每股股息由港幣一點一一元減至港幣零點五二元。

資產

- 於二零一一年十二月三十一日的資產總值為港幣一千三百七十一億三千三百萬元。
- 年內固定資產增加港幣一百六十九億七千二百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣一百四十億一千九百萬元、樓宇價值港幣二十六億二千八百萬元，以及其他設備價值港幣三億二千五百萬元。

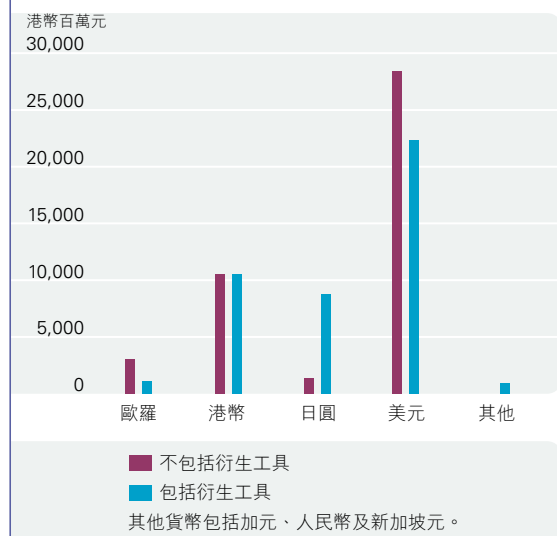
資產總值



借款及資本

- 借款由二零一零年的港幣三百九十六億二千九百萬元增加百分之九點四至二零一一年的港幣四百三十三億三千五百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，並須於二零二三年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之六十九現為定息借款。
- 流動資金減少百分之十九至港幣一百九十五億九千七百萬元，其中百分之六十四點六以美元計算。
- 借款淨額增加百分之五十三點八至港幣二百三十七億三千八百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之二點八至港幣五百五十八億零九百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點二八倍升至零點四三倍。

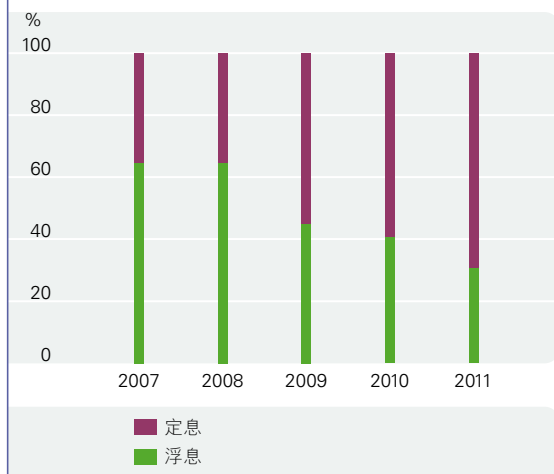
包括衍生工具前後的借款額



債務淨額及股本



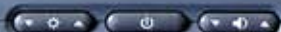
借款額的利息安排比例



我們的夥伴

貨運公司

國泰航空與國航共同成立的貨運合資公司
名為中國國際貨運航空有限公司，已於
二零一一年五月開業。



救生衣在座位下
Life jacket under seat
安坐時請扣上安全帶

國泰航空與國航（基地設於北京、載國旗飛行的航空公司）建有穩固的策略性夥伴關係，雙方的合作包括交叉持股、共同營運往來香港至主要內地城市的國航、國泰航空及港龍航空航班，以及於上海合作成立一家貨運合資公司。

策略夥伴

國泰航空與國航均致力加強往來香港至中國內地的空運服務。



董事及要員

常務董事

白紀圖[#]，CBE，現年五十五歲，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，曾於該集團的香港、澳洲及巴布亞新畿內亞辦事處工作。

包偉霆[#]，現年五十二歲，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，現年五十歲，自二零一一年三月起出任公司董事。他於二零零八年九月獲委任為航空服務董事，二零一一年三月獲委任為公司常務總裁。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，現亦擔任華民航空有限公司主席及港龍航空有限公司董事。

馬天偉[#]，現年四十五歲，自二零一一年十一月起出任公司財務董事，現亦擔任港龍航空有限公司董事，之前任職太古股份有限公司副財務董事。他於一九九五年加入太古集團，曾於該集團的香港、美國、新加坡及澳洲辦事處工作。

史樂山[#]，現年五十五歲，自二零零七年七月起出任公司董事。他於二零零七年七月獲委任為常務總裁，二零一一年三月獲委任為公司行政總裁，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，以及港龍航空有限公司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。

非常務董事

蔡劍江，現年四十八歲，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^{*}，現年五十六歲，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^{##}，現年六十二歲，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[#]，現年五十六歲，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。

邵世昌[#]，現年五十七歲，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[#]，現年三十八歲，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及太古股份有限公司董事及股東、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。

董事及要員

王昌順，現年五十四歲，自二零一二年三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。

趙曉航，現年五十歲，自二零一一年六月起出任公司董事。現為中國國際航空股份有限公司副總裁、大連航空有限責任公司董事長以及中國航空（集團）有限公司及中航興業有限公司董事。

獨立非常務董事

利蘊蓮⁺⁺，現年五十八歲，自二零一零年一月起出任公司董事。現為希慎興業有限公司及 Keybridge Capital Limited 主席、QBE Insurance Group Limited 非常務董事、Noble Group Limited 獨立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。

蘇澤光^{*}，現年六十六歲，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⁺，現年六十九歲，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，並於多間上市公司，包括浙江滬杭甬高速公路股份有限公司、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，擔任獨立非執行董事。董先生已辭任中國石油天然氣股份有限公司獨立非執行董事職務，自二零一一年五月十八日結束時起生效。

王冬勝^{*}，現年六十歲，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常務總監及集團管理委員會成員，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及香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員。

行政要員

周兆昌，現年五十八歲，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，現年四十八歲，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。

簡泰偉[#]，現年四十七歲，自二零一一年七月起出任航空服務董事。他於一九八八年加入太古集團。

簡柏基，現年五十歲，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，現年五十六歲，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[#]，現年五十歲，自二零一零年八月起出任營業及市務董事。他於一九八六年加入太古集團。

羅禮祺[#]，現年五十三歲，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，現年四十九歲，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[#]，現年四十八歲，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。

[#] 英國太古集團有限公司集團僱員

⁺ 薪酬委員會成員

^{*} 審核委員會成員

董事局報告

董事局謹向全體股東提呈截至二零一一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

集團截至二零一一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

由截至二零一一年十二月三十一日止年度起，公司擬派發兩次中期股息，而非派發一次中期股息及一次末期股息。第二次中期股息將代替末期股息。在一個年度中派發兩次中期股息，股東獲派的股息總額將與派發一次中期股息及一次末期股息一樣。

董事局已宣佈派發截至二零一一年十二月三十一日止年度第二次中期股息每股港幣零點三四元。連同於二零一一年十月三日派發的第一次中期股息每股港幣零點一八元，本年度每股共派股息港幣零點五二元。全年分派的股息總額為港幣二十億四千六百萬元。第二次中期股息將於二零一二年五月三日派發予於二零一二年四月五日（星期四）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一二年四月二日（星期一）起除息。

暫停辦理股東登記

股東登記將於二零一二年四月五日（星期四）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保享有第二次中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一二年四月三日（星期二）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

為方便處理於二零一二年五月九日舉行的股東周年大會的委任代表書，股東登記將於二零一二年五月四日至二零一二年五月九日（包括首尾兩天）暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保有權出席股東周年大會並於會上投票，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一二年五月三日（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一千七百萬元，以及提供折扣飛機票港幣六百萬元。

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十二頁。

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24。

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。

於二零一一年十二月三十一日，已發行股份為3,933,844,572股（二零一零年十二月三十一日：3,933,844,572股）。股本變動詳情列於賬目附註25。

承擔及或有事項

集團及公司於二零一一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32。

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、何禮泰、喬浩華、馬天偉、邵世昌、史樂山及施銘倫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。湯彥麟及夏禮熙為太古集團董事及/或僱員，因而存在利益關係，直至二人分別於二零一一年三月三十一日及二零一一年十一月十八日辭任為止。施銘倫亦因身為太古的股東而有利益關係。

截至二零一一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31。

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，其總值約佔集團二零一一年度營業開支百分之三。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」）於二零一一年三月九日與空中巴士公司簽訂協議，購買十五架空中巴士 A330-300 型飛機。根據上市規則，這項交易構成一項重大交易，公司已就此刊發二零一一年三月九日的公告，並已將二零一一年三月三十日的有關通函發送各股東。

CPAS 於二零一一年三月九日與波音公司簽訂協議，購買十架波音 B777-300ER 型飛機。根據上市規則，這項交易構成一項重大交易，公司已就此刊發二零一一年三月九日的公告，並已將二零一一年三月三十日的有關通函發送各股東。

CPAS 於二零一一年八月十日與波音公司簽訂協議，購買四架波音 777-300ER 型飛機及八架波音 777-200F 型貨機。根據上市規則，這項交易構成一項重大交易，公司已就此刊發二零一一年八月十日的公告，並已將二零一一年八月十九日的有關通函發送各股東。

須予披露交易

CPAS 於二零一二年一月二十日與空中巴士公司簽訂協議，購入六架空中巴士 A350-900 型飛機。根據上市規則，這項交易構成一項須予披露交易，公司已就此刊發二零一二年一月二十日的公告。

持續關連交易

截至二零一一年十二月三十一日止年度內，集團曾進行下述持續關連交易，詳情羅列如下：

- (a) 根據與香港太古集團於二零零四年十二月一日簽訂及於二零零八年九月十八日修訂及重訂的協議（「香港太古集團服務協議」），香港太古集團向公司及其附屬公司提供服務，服務包括由太古集團董事及高級行政人員給予意見及專業知識，包括（但不限於）協助與規管機構及其他政府或官方機構進行洽商、太古集團員工提供全職或兼職服務、其他行政管理及相類服務，以及不時由雙方協定的其他服務，以及為公司及其附屬公司、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四十四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。

截至二零一一年十二月三十一日止年度，公司根據香港太古集團服務協議須向香港太古集團支付服務費合共港幣一億三千六百萬元及按成本價償付的支出為港幣一億四千六百萬元。

- (b) 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。

由於港機工程乃太古公司的附屬公司，而太古公司為公司主要股東之一，因此港機工程為公司的關連人士。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。

截至二零一一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二十二億八千七百萬元。

- (c) 公司於二零零八年六月二十六日與中國國際航空股份有限公司（「國航」）就集團（作為一方）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。

截至二零一一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三億五千六百萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣二億八千七百萬元。

- (d) 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。

由於香港航空發動機維修服務公司乃公司主要股東太古公司的聯屬公司，故為公司的關連人士。根據香港航空發動機維修服務公司框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零一零年七月二十七日的有關公告。

截至二零一一年十二月三十一日止年度，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四億三千萬元。

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三十六。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十二。

對於公司向二零一一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，直至二零一一年五月為止。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、趙曉航、馬天偉及王昌順已獲委任為董事，分別於二零一一年三月三十一日、二零一一年六月一日、二零一一年十一月十八日及二零一二年三月十四日起生效。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。湯彥麟、張蘭、夏禮熙及孔棟分別擔任董事至二零一一年三月三十一日、二零一一年六月一日、二零一一年十一月十八日及二零一二年三月十四日辭任生效。

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退任。根據上述規定，白紀圖、邵世昌、蘇澤光及董建成今年退任，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馬天偉、王昌順及趙曉航亦告退任，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條退任為止，屆時將通過選舉/重選按次續約三年。各董事均無與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三百萬元；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

於二零一一年十二月三十一日，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

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、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二零一一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	2,948,784,242	74.96	應佔權益 (a)
2. 中國航空集團公司	2,948,784,242	74.96	應佔權益 (b)
3. 太古股份有限公司	2,948,784,242	74.96	應佔權益 (a)
4. 英國太古集團有限公司	2,948,784,242	74.96	應佔權益 (c)

註：於二零一一年十二月三十一日：

- (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2,948,784,242股本公司股份的權益，包括：
- (i) 1,769,024,255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2,948,784,242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四十二點七九已發行股本及約百分之五十八點四五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2,948,784,242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，二零一二年三月十四日

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。蘇澤光及董建成已任職獨立非常務董事超過九年，各董事認為儘管他們的任期較長，但仍保持獨立性。蘇澤光及董建成繼續展示上述作為獨立非常務董事的特質，並無證據顯示其任期對其獨立性有任何影響。董事局相信他們對集團業務的豐富知識和經驗以及在集團以外的經驗，將繼續為公司帶來莫大裨益，並相信他們會對公司事務保持獨立意見。公司已收到所有獨立非常務董事根據上市規則第3.13條作出對其獨立性的確認。

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。現任行政總裁為史樂山。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。

董事局於二零一一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 (6/6)、蔡劍江 (0/6)、朱國樑 (4/4)、樊澄 (0/6)、夏禮熙 (5/6)、何禮泰 (6/6)、喬浩華 (6/6)、孔棟 (0/6)、利蘊蓮 (6/6)、馬天偉 (0/0)、邵世昌 (6/6)、史樂山 (5/6)、蘇澤光 (6/6)、施銘倫 (5/6)、董建成 (5/6)、湯彥麟 (2/2)、王冬勝 (2/6)、張蘭 (0/3) 及趙曉航 (0/3)。

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。

於二零一一年十二月三十一日，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三十八頁。

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，即行政總裁及朱國樑、一名獨立非常務董事蘇澤光、三名行政要員簡泰偉、簡柏基及賀銳智機長、飛行總經理 Henry Craig 機長及企業安全總經理 Richard Howell。委員會於二零一一年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、朱國樑及馬天偉，以及五名非常務董事蔡劍江、樊澄、喬浩華、孔棟及趙曉航。委員會按月召開會議，就監察及釐定公司策略方針向董事局負責。

管理委員會

管理委員會按月召開會議，就監察公司日常運作向董事局負責。委員會由行政總裁擔任主席，成員包括三名常務董事包偉靈、朱國樑及馬天偉，以及全部八名行政要員周兆昌、莊偉茵、簡泰偉、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、朱國樑及馬天偉、三名非常務董事樊澄、喬浩華及趙曉航、企業財務總經理馮啟澤、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鈎的花紅。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鈎，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。薪酬委員會於二零一一年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。委員會批准二零一二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。

二零一一年支付予獨立非常務董事的薪酬如下：

董事袍金	港幣五十七萬五千元
審核委員會主席酬金	港幣二十四萬元
審核委員會成員酬金	港幣十八萬元
薪酬委員會主席酬金	港幣七萬五千元
薪酬委員會成員酬金	港幣五萬八千元

薪酬委員會於二零一一年舉行兩次會議，出席情況如下：

何禮泰 (2/2)、利蘊蓮 (2/2) 及董建成 (1/2)。

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。

審核委員會於二零一一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 (0/3)、利蘊蓮 (3/3)、蘇澤光 (3/3) 及王冬勝 (0/3)。

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朱國樑擔任主席，成員包括其他兩名常務董事，分別為包偉霆及馬天偉。

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積極監察內部審核部呈交的調查結果的數目和嚴重性，以及有關部門所採取的糾正行動。

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。二零一一年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣二千八百萬元，包括港幣一千一百萬元的審核服務費用、港幣一千六百萬元的稅務顧問服務費用及港幣一百萬元的其他專業服務費用。

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 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(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表,此綜合財務報表包括於二零一一年十二月三十一日的綜合及貴公司財務狀況表,截至該日止年度的綜合全面收益表、綜合及貴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有任何重大錯誤陳述。

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,但目的並非為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保留審計意見提供基礎。

保留意見的基礎

綜合財務狀況表包含貴集團於一家聯營公司——中國國際航空股份有限公司(「國航」)——的投資。如綜合財務報表附註十五所述,貴集團使用國航於九月三十日的財務資料按權益法計算其於國航的投資。有關截至二零一一年十二月三十一日止年度,貴集團採用國航於二零一一年九月三十日及截至該日止年度的財務資料,該財務資料是根據國航管理賬戶內所載由二零一零年十月一日至二零一一年九月三十日期間的未經審計財務資料,此等財務資料是按照中華人民共和國財政部頒佈的《企業會計準則》編製。貴公司管理層已對該等財務資料就符合綜合財務報表第四十六頁至第四十九頁所載

獨立核數師報告

的會計政策的任何差異及國航於二零一一年十月一日至二零一一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。貴集團截至二零一一年十二月三十一日止年度的綜合財務報表已包括貴集團截至二零一一年九月三十日止年度和二零一一年九月三十日應佔國航的利潤和資產淨值，詳情載於綜合財務報表附註十五。

香港審計準則第600號《對集團財務報表審核的特殊考慮（包括組成部分核數師的工作）》（「香港審計準則第600號」）對審核自二零零九年十二月十五日或之後日期開始的年度的集團財務報表生效。香港審計準則第600號要求我們考慮國航的投資是否貴集團的一個重要組成部分。對於二零一一年十二月三十一日止年度，國航為貴集團帶來重大的除稅前利潤，故此對貴集團具有個別財務意義而被視為一個財務重大性的組成部分。香港審計準則第600號規定須對所有該等重要組成部分的財務資料進行審核。

國航於二零一一年十月二十七日公佈其截至二零一一年九月三十日止三個月的未經審核季度業績。要在國航公佈截至二零一一年九月三十日止季度業績之前，對其截至二零一一年九月三十日止年度的管理賬目進行審核並不可行。於本報告所載日期，國航截至二零一一年十二月三十一日止年度經審核的業績仍未公佈。故此，我們無法履行香港審計準則第600號的規定。我們亦無法採取其他滿意的審計程序，因此，我們無法就貴集團於二零一一年十二月三十一日及截至該日止年度的綜合財務報表所收錄有關貴集團對國航投資的賬面價值及該年度應佔國航的業績是否公允地列報獲取充分和適當的審計憑證。這導致我們不能釐定有關國航的投資所披露的金額是否需要作出任何調整及採用所有適用的審核準則規定。

保留意見

我們認為，除“保留意見的基礎”一段所述事項的潛在影響外，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集團和貴公司於二零一一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。

根據香港《公司條例》第141(4)條和141(6)條項下報告的事宜

關於我們未能就貴集團於國航的權益獲取充足和適當的審計憑證一事：

- 我們未能獲取我們認為對此審計工作所有必需的資料和解釋；及
- 我們無法判斷有關賬簿記錄是否已備存妥善。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環遮打道10號太子大廈8樓

二零一二年三月十四日

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：

主要會計政策

- (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市值直接購入，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輕易換算為已知的現金數額，並在購入後三個月內到期。

主要會計政策

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列賬，或被指定為按公允值計入損益中。

凡以存放抵押存款作配對的長期負債，有關的負債及存款（及其所產生的收入及支出）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。

主要會計政策

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

截至二零一一年十二月三十一日止年度

	附註	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 美元百萬元	2010 美元百萬元
營業額					
客運服務		67,778	59,354	8,689	7,609
貨運服務		25,980	25,901	3,331	3,321
航空飲食、收回款項及其他服務		4,648	4,269	596	547
營業總額	1	98,406	89,524	12,616	11,477
開支					
員工		(14,772)	(13,850)	(1,894)	(1,776)
機上服務及乘客開支		(3,794)	(3,308)	(486)	(424)
著陸、停泊及航線開支		(13,105)	(11,301)	(1,680)	(1,449)
扣除對沖盈利/(虧損)後的燃油		(38,877)	(28,276)	(4,984)	(3,625)
飛機維修		(8,468)	(7,072)	(1,086)	(907)
飛機折舊及營業租賃		(8,197)	(8,288)	(1,051)	(1,062)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(1,205)	(1,107)	(155)	(142)
佣金		(791)	(736)	(101)	(94)
其他		(3,697)	(4,533)	(474)	(581)
營業開支		(92,906)	(78,471)	(11,911)	(10,060)
扣除非經常性項目前的營業溢利		5,500	11,053	705	1,417
出售投資所得溢利	3	–	2,165	–	278
視作出售一家聯屬公司的盈利	4	–	868	–	111
營業溢利	5	5,500	14,086	705	1,806
財務支出		(1,726)	(1,655)	(221)	(212)
財務收入		982	677	126	87
財務支出淨額	6	(744)	(978)	(95)	(125)
應佔聯屬公司溢利	15	1,717	2,587	220	331
除稅前溢利		6,473	15,695	830	2,012
稅項	7	(803)	(1,462)	(103)	(187)
本年度溢利		5,670	14,233	727	1,825
非控股權益		(169)	(185)	(22)	(24)
國泰航空擁有人應佔溢利	8	5,501	14,048	705	1,801
本年度溢利		5,670	14,233	727	1,825
其他全面收益					
現金流量對沖		(546)	(488)	(70)	(62)
可供出售財務資產帶來的重估減值		(217)	(15)	(28)	(2)
應佔聯屬公司其他全面收益		(158)	(131)	(20)	(17)
海外業務換算產生的匯兌差額		732	313	94	40
本年度除稅後其他全面收益	9	(189)	(321)	(24)	(41)
本年度全面收益總額		5,481	13,912	703	1,784
應佔全面收益總額					
國泰航空擁有人		5,312	13,727	681	1,760
非控股權益		169	185	22	24
		5,481	13,912	703	1,784
每股盈利 (基本及攤薄)	10	139.8仙	357.1仙	17.9仙	45.8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

二零一一年十二月三十一日結算

	附註	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 美元百萬元	2010 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
固定資產	12	73,498	66,112	9,423	8,476
無形資產	13	8,601	8,004	1,103	1,026
於聯屬公司的投資	15	17,894	12,926	2,294	1,657
其他長期應收款項及投資	16	5,783	4,359	741	559
		105,776	91,401	13,561	11,718
長期負債		(38,410)	(36,235)	(4,924)	(4,646)
相關已抵押存款		3,637	5,310	466	681
長期負債淨額	17	(34,773)	(30,925)	(4,458)	(3,965)
其他長期應付款項	18	(2,612)	(1,700)	(335)	(217)
遞延稅項	20	(6,797)	(5,815)	(871)	(746)
		(44,182)	(38,440)	(5,664)	(4,928)
非流動資產淨值		61,594	52,961	7,897	6,790
流動資產及負債					
存貨		1,155	1,021	148	131
貿易、其他應收款項及其他資產	21	9,859	11,065	1,264	1,419
待出售資產	22	746	368	95	47
流動資金	23	19,597	24,198	2,512	3,102
		31,357	36,652	4,019	4,699
長期負債的流動部分		(10,603)	(9,249)	(1,359)	(1,186)
相關已抵押存款		2,041	545	261	70
長期負債的流動部分淨額	17	(8,562)	(8,704)	(1,098)	(1,116)
貿易及其他應付款項	24	(17,464)	(15,773)	(2,239)	(2,022)
未獲運輸收益		(9,613)	(9,166)	(1,232)	(1,175)
稅項		(1,368)	(1,541)	(175)	(198)
		(37,007)	(35,184)	(4,744)	(4,511)
流動（負債）/資產淨值		(5,650)	1,468	(725)	188
資產總值減流動負債		100,126	92,869	12,836	11,906
資產淨值		55,944	54,429	7,172	6,978
資本及儲備					
股本	25	787	787	101	101
儲備	26	55,022	53,487	7,054	6,857
國泰航空擁有人應佔資金		55,809	54,274	7,155	6,958
非控股權益		135	155	17	20
股東權益總額		55,944	54,429	7,172	6,978

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，二零一二年三月十四日

董事

蘇澤光

公司財務狀況表

二零一一年十二月三十一日結算

	附註	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 美元百萬元	2010 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
固定資產	12	54,722	48,459	7,016	6,213
無形資產	13	910	336	117	43
於附屬公司的投資	14	29,997	31,517	3,845	4,041
於聯屬公司的投資	15	9,812	8,703	1,258	1,116
其他長期應收款項及投資	16	4,044	2,538	518	325
		99,485	91,553	12,754	11,738
長期負債		(34,715)	(30,547)	(4,450)	(3,916)
相關已抵押存款		836	834	107	107
長期負債淨額	17	(33,879)	(29,713)	(4,343)	(3,809)
其他長期應付款項	18	(2,033)	(1,503)	(261)	(193)
遞延稅項	20	(5,415)	(4,550)	(694)	(583)
		(41,327)	(35,766)	(5,298)	(4,585)
非流動資產淨值		58,158	55,787	7,456	7,153
流動資產及負債					
存貨		1,014	883	130	113
貿易、其他應收款項及其他資產	21	7,874	9,164	1,010	1,175
待出售資產	22	746	–	95	–
流動資金	23	8,848	9,140	1,134	1,172
		18,482	19,187	2,369	2,460
長期負債的流動部分		(8,806)	(9,315)	(1,129)	(1,194)
相關已抵押存款		34	126	4	16
長期負債的流動部分淨額	17	(8,772)	(9,189)	(1,125)	(1,178)
貿易及其他應付款項	24	(14,567)	(12,920)	(1,867)	(1,657)
未獲運輸收益		(9,089)	(8,697)	(1,165)	(1,115)
稅項		(860)	(986)	(110)	(127)
		(33,288)	(31,792)	(4,267)	(4,077)
流動負債淨額		(14,806)	(12,605)	(1,898)	(1,617)
資產總值減流動負債		84,679	78,948	10,856	10,121
資產淨值		43,352	43,182	5,558	5,536
資本及儲備					
股本	25	787	787	101	101
儲備	26	42,565	42,395	5,457	5,435
股東權益總額		43,352	43,182	5,558	5,536

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，二零一二年三月十四日

董事

蘇澤光

綜合現金流量表

截至二零一一年十二月三十一日止年度

	附註	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 美元百萬元	2010 美元百萬元
營業業務					
業務帶來的現金	27	15,393	18,844	1,973	2,416
已收聯屬公司股息		417	100	53	13
已收利息		119	89	15	11
已付利息淨額		(488)	(624)	(62)	(80)
已付稅項		(1,461)	(810)	(187)	(104)
來自營業業務的現金流入淨額		13,980	17,599	1,792	2,256
投資業務					
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少/(增加) 淨額		6,185	(9,370)	793	(1,201)
出售投資		—	3,260	—	418
出售固定資產		2,288	869	293	112
出售待出售資產		361	—	46	—
其他長期應收款項及投資(增加)/減少淨額		(1,604)	7	(206)	1
固定及無形資產支出		(17,610)	(8,299)	(2,257)	(1,064)
增持聯屬公司股權的支出		(3,098)	(1,130)	(397)	(145)
投資業務的現金流出淨額		(13,478)	(14,663)	(1,728)	(1,879)
融資業務					
新融資		12,187	5,815	1,562	746
融資安排的現金利益淨額		1,467	488	188	63
償還借款及籌資租賃責任		(8,874)	(9,290)	(1,138)	(1,191)
存放抵押存款		(56)	(59)	(7)	(8)
已派股息 — 國泰航空擁有人		(3,777)	(1,691)	(484)	(217)
— 非控股權益		(189)	(177)	(24)	(23)
融資業務的現金流入/(流出) 淨額		758	(4,914)	97	(630)
現金及視同庫存現金增加/(減少)		1,260	(1,978)	161	(253)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		8,272	10,094	1,061	1,294
匯兌差額的影響		80	156	10	20
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	28	9,612	8,272	1,232	1,061

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

截至二零一一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	港幣百萬元	港幣百萬元
二零一一年一月一日的結餘	787	37,061	16,295	1,102	(1,871)	900	54,274	155	54,429
本年度全面收益總額	—	5,501	—	(217)	(546)	574	5,312	169	5,481
二零一零年末期股息	—	(3,069)	—	—	—	—	(3,069)	—	(3,069)
二零一一年中期股息	—	(708)	—	—	—	—	(708)	—	(708)
支付非控股權益股息	—	—	—	—	—	—	—	(189)	(189)
	—	1,724	—	(217)	(546)	574	1,535	(20)	1,515
二零一一年十二月三十一日 的結餘	787	38,785	16,295	885	(2,417)	1,474	55,809	135	55,944
二零一零年一月一日的結餘	787	24,704	16,295	1,117	(1,383)	718	42,238	147	42,385
該年度全面收益總額	—	14,048	—	(15)	(488)	182	13,727	185	13,912
二零零九年末期股息	—	(393)	—	—	—	—	(393)	—	(393)
二零一零年中期股息	—	(1,298)	—	—	—	—	(1,298)	—	(1,298)
支付非控股權益股息	—	—	—	—	—	—	—	(177)	(177)
	—	12,357	—	(15)	(488)	182	12,036	8	12,044
二零一零年十二月三十一日 的結餘	787	37,061	16,295	1,102	(1,871)	900	54,274	155	54,429

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

截至二零一一年十二月三十一日止年度

	國泰航空擁有人應佔部分						
	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	不可派發			總額 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	
二零一一年一月一日的結餘	787	26,869	16,295	928	(1,720)	23	43,182
本年度全面收益總額	—	4,687	—	(169)	(571)	—	3,947
二零一零年末期股息	—	(3,069)	—	—	—	—	(3,069)
二零一一年中期股息	—	(708)	—	—	—	—	(708)
	—	910	—	(169)	(571)	—	170
二零一一年十二月三十一日的結餘	787	27,779	16,295	759	(2,291)	23	43,352
二零一零年一月一日的結餘	787	15,685	16,295	1,005	(1,244)	23	32,551
該年度全面收益總額	—	12,875	—	(77)	(476)	—	12,322
二零零九年末期股息	—	(393)	—	—	—	—	(393)
二零一零年中期股息	—	(1,298)	—	—	—	—	(1,298)
	—	11,184	—	(77)	(476)	—	10,631
二零一零年十二月三十一日的結餘	787	26,869	16,295	928	(1,720)	23	43,182

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	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
溢利或虧損								
銷售予外界客戶	97,359	88,542	1,047	982			98,406	89,524
分部之間的銷售	8	–	1,569	1,343			1,577	1,343
分部收益	97,367	88,542	2,616	2,325			99,983	90,867
分部業績	5,325	13,962	175	124			5,500	14,086
財務支出淨額	(737)	(971)	(7)	(7)			(744)	(978)
	4,588	12,991	168	117			4,756	13,108
應佔聯屬公司溢利					1,717	2,587	1,717	2,587
除稅前溢利							6,473	15,695
稅項	(778)	(1,448)	(25)	(14)			(803)	(1,462)
本年度溢利							5,670	14,233
其他分部資料								
折舊及攤銷	6,018	6,206	150	145			6,168	6,351
購買固定及無形資產	15,110	7,175	2,500	1,124			17,610	8,299

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。未分配分部業績指集團應佔聯屬公司溢利。

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

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

2. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	2011 港幣百萬元	2010 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	42,915	41,313
– 日本、韓國及台灣	13,598	11,409
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	4,727	4,529
東南亞	7,259	6,175
西南太平洋及南非	7,117	6,282
歐洲	9,518	8,664
北美	13,272	11,152
	98,406	89,524

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

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
出售一家聯屬公司的溢利	–	1,837
出售一項長期投資的溢利	–	328
	–	2,165

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的盈利

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
視作出售一家聯屬公司的盈利	–	868
	–	868

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盈利，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

	2011 港幣百萬元	2010 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	1,971	1,932
– 擁有	4,156	4,384
無形資產攤銷	41	35
營業租賃租金		
– 土地及樓宇	734	675
– 飛機及有關設備	2,465	2,343
– 其他	35	26
飛機及有關設備減值撥備/(回撥)淨額	250	(98)
已支出的存貨成本	2,162	1,912
匯兌差額	(416)	(196)
核數師酬金	11	10
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債盈利淨額	(120)	(565)
被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債虧損淨額	339	159
非上市投資收入	(36)	(68)
上市投資收入	(4)	(3)

6. 財務支出淨額

	2011 港幣百萬元	2010 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	676	743
– 有關抵押存款、票據及債券的利息收入	(318)	(343)
	358	400
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	132	156
– 毋須於五年內全部清還	51	40
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	41	53
– 毋須於五年內全部清還	9	–
– 售後租回	(13)	–
	578	649
來自流動資金收入：		
– 專業投資管理資金及其他流動投資	(255)	(135)
– 銀行存款及其他應收款項	(68)	(64)
	(323)	(199)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任	340	159
– 衍生金融工具	149	369
	489	528
	744	978

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

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	116	100
– 海外稅	272	241
– 歷年撥備(超額)/不足	(53)	13
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉(附註20)	468	1,108
	803	1,462

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五(二零一零年：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32(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：

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
除稅前綜合溢利	6,473	15,695
按香港利得稅率百分之十六點五(二零一零年：百分之十六點五)計算的稅額	(1,068)	(2,590)
不可扣稅的支出	(146)	(211)
歷年稅項撥備超額/(不足)	53	(13)
海外法域實施不同稅率的影響	223	892
(未確認稅項虧損)/已確認稅項虧損	(55)	79
毋須課稅的收入	190	381
稅項支出	(803)	(1,462)

有關遞延稅項的詳細資料載於賬目附註20。

8. 國泰航空擁有人應佔溢利

在國泰航空擁有人應佔溢利中，港幣四十六億八千七百萬元（二零一零年：港幣一百二十八億七千五百萬元）的溢利已計入公司賬目內。

9. 其他全面收益

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於年內確認	485	(1,414)
– 轉撥至損益	(1,081)	874
– 已確認遞延稅項	50	52
可供出售財務資產的價值重估		
– 於年內確認	(217)	263
– 轉撥至損益	–	(278)
應佔聯屬公司其他全面收益		
– 於年內確認	(158)	(156)
– 轉撥至損益	–	25
海外業務換算產生的匯兌差額		
– 於年內確認	732	383
– 轉撥至損益	–	(70)
本年度其他全面收益	(189)	(321)

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五十五億零一百萬元（二零一零年：港幣一百四十億四千八百萬元）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（二零一零年：三十九億三千四百萬股）。

11. 股息

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
於二零一一年十月三日派發第一次中期股息每股港幣零點一八元 （二零一零年：每股港幣零點三三元）	708	1,298
於二零一二年三月十四日建議派發第二次中期股息每股港幣零點三四元	1,338	–
於二零一一年六月一日派發末期股息每股港幣零點七八元	–	3,069
	2,046	4,367

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	
集團							
成本							
二零一一年一月一日的結餘	67,398	42,853	2,942	478	5,257	1,920	120,848
滙兌差額	6	—	—	—	—	—	6
增購	10,039	3,980	325	—	266	2,362	16,972
出售	(5,909)	—	(51)	—	(13)	—	(5,973)
重新歸類為待出售資產	(1,172)	—	—	—	(13)	—	(1,185)
調撥	666	(666)	—	—	—	—	—
二零一一年十二月三十一日的結餘	71,028	46,167	3,216	478	5,497	4,282	130,668
二零一零年一月一日的結餘	61,666	43,728	2,874	478	5,133	837	114,716
增購	4,544	2,198	157	—	128	1,083	8,110
出售	(1,333)	—	(89)	—	(4)	—	(1,426)
重新歸類為待出售資產	(552)	—	—	—	—	—	(552)
調撥	3,073	(3,073)	—	—	—	—	—
二零一零年十二月三十一日的結餘	67,398	42,853	2,942	478	5,257	1,920	120,848
累積折舊							
二零一一年一月一日的結餘	35,912	13,969	2,062	350	2,443	—	54,736
本年度折舊	3,778	1,954	191	17	187	—	6,127
減值	250	—	—	—	—	—	250
出售	(3,451)	—	(50)	—	(13)	—	(3,514)
重新歸類為待出售資產	(416)	—	—	—	(13)	—	(429)
調撥	898	(898)	—	—	—	—	—
二零一一年十二月三十一日的結餘	36,971	15,025	2,203	367	2,604	—	57,170
二零一零年一月一日的結餘	30,259	14,387	1,967	330	2,278	—	49,221
該年度折舊	4,033	1,912	182	20	169	—	6,316
減值回撥	(98)	—	—	—	—	—	(98)
出售	(428)	—	(87)	—	(4)	—	(519)
重新歸類為待出售資產	(184)	—	—	—	—	—	(184)
調撥	2,330	(2,330)	—	—	—	—	—
二零一零年十二月三十一日的結餘	35,912	13,969	2,062	350	2,443	—	54,736
賬面淨值							
二零一一年十二月三十一日的結餘	34,057	31,142	1,013	111	2,893	4,282	73,498
二零一零年十二月三十一日的結餘	31,486	28,884	880	128	2,814	1,920	66,112

12. 固定資產 (續)

	飛機及有關設備		其他設備		樓宇	總額
	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	
公司						
成本						
二零一一年一月一日的結餘	51,069	41,573	1,118	478	564	94,802
增購	4,804	9,069	195	—	259	14,327
出售	(5,378)	—	(26)	—	—	(5,404)
重新歸類為待出售資產	(608)	(564)	—	—	—	(1,172)
調撥	1,948	(1,948)	—	—	—	—
二零一一年十二月三十一日的結餘	51,835	48,130	1,287	478	823	102,553
二零一零年一月一日的結餘	47,080	42,138	1,031	478	436	91,163
增購	800	3,724	103	—	128	4,755
出售	(1,100)	—	(16)	—	—	(1,116)
調撥	4,289	(4,289)	—	—	—	—
二零一零年十二月三十一日的結餘	51,069	41,573	1,118	478	564	94,802
累積折舊						
二零一一年一月一日的結餘	31,436	13,399	782	349	377	46,343
本年度折舊	3,095	2,038	93	17	22	5,265
減值	100	—	—	—	—	100
出售	(3,435)	—	(26)	—	—	(3,461)
重新歸類為待出售資產	(252)	(164)	—	—	—	(416)
調撥	898	(898)	—	—	—	—
二零一一年十二月三十一日的結餘	31,842	14,375	849	366	399	47,831
二零一零年一月一日的結餘	26,012	14,044	713	328	373	41,470
該年度折舊	3,356	1,931	85	21	4	5,397
減值回撥	(98)	—	—	—	—	(98)
出售	(410)	—	(16)	—	—	(426)
調撥	2,576	(2,576)	—	—	—	—
二零一零年十二月三十一日的結餘	31,436	13,399	782	349	377	46,343
賬面淨值						
二零一一年十二月三十一日的結餘	19,993	33,755	438	112	424	54,722
二零一零年十二月三十一日的結餘	19,633	28,174	336	129	187	48,459

(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十二年不等。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，租金為固定及浮動租金，不得分租。於二零一一年十二月三十一日，十九架空中巴士A330-300型飛機（二零一零年：十四架）、兩架空中巴士A340-300型飛機（二零一零年：四架）、五架波音747-400型飛機（二零一零年：五架）、一架波音747-400BCF型貨機（二零一零年：一架）、十一架波音777-300ER型飛機（二零一零年：九架）、六架空中巴士A320-200型飛機（二零一零年：六架）及四架空中巴士A321-200型飛機（二零一零年：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，為港幣一百三十九億二千五百萬元（二零一零年：港幣一百二十五億七千二百萬元）。

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。

於二零一一年十二月三十一日，已承擔的營業租賃於以下各期的未來應付最低租款如下：

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
飛機及有關設備：		
– 一年內	2,640	2,686
– 一年至兩年	2,228	2,328
– 兩年至五年	6,042	5,925
– 五年以上	7,351	8,358
	18,261	19,297
樓宇及其他設備：		
– 一年內	611	498
– 一年至兩年	488	315
– 兩年至五年	365	383
– 五年以上	217	66
	1,681	1,262
	19,942	20,559

- (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港幣四十三億零一百萬元（二零一零年：港幣四十八億四千九百萬元）及公司的預付款項港幣二億七千一百萬元（二零一零年：港幣三億五千九百萬元）。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) 飛機的減值以減低賬面值至估計可收回金額考慮，估計可收回金額指使用價值與公允值減出售成本兩者之較高者。截至二零一一年十二月三十一日止年度已確認的減值虧損為港幣二億五千萬元（二零一零年：回撥減值虧損淨額港幣九千八百萬元）。

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				
二零一一年一月一日的結餘	7,666	981	8,647	952
增購	–	638	638	610
二零一一年十二月三十一日的結餘	7,666	1,619	9,285	1,562
二零一零年一月一日的結餘	7,666	792	8,458	764
增購	–	189	189	188
二零一零年十二月三十一日的結餘	7,666	981	8,647	952
累積攤銷				
二零一一年一月一日的結餘	–	643	643	616
本年度攤銷	–	41	41	36
二零一一年十二月三十一日的結餘	–	684	684	652
二零一零年一月一日的結餘	–	608	608	582
該年度攤銷	–	35	35	34
二零一零年十二月三十一日的結餘	–	643	643	616
賬面淨值				
二零一一年十二月三十一日的結餘	7,666	935	8,601	910
二零一零年十二月三十一日的結餘	7,666	338	8,004	336

分配予航空業務的商譽賬面值為港幣七十六億二千七百萬元（二零一零年：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，以及參照過去的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。所採用約百分之八點五（二零一零年：百分之九）的折現率並未計及稅項，並反映相關分部的特定風險。管理層相信以上任何主要假設出現的任何合理可預見的改變，不會導致商譽的賬面值超逾可收回金額。

14. 附屬公司

	公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
非上市股份按原值	1,259	246
其他投資按原值	11,556	14,983
應收附屬公司的淨額		
– 借款賬	6,619	6,280
– 來往賬	10,563	10,008
	29,997	31,517

主要附屬公司詳列於第九十二頁。

15. 聯屬公司

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
香港上市股份按原值(市值：港幣一百四十四億五千七百萬元， 二零一零年：港幣二百零六億一千一百萬元)	-	-	9,804	8,695
非上市股份按原值	-	-	20	20
應佔資產淨值				
- 香港上市	11,642	8,882	-	-
- 非上市	2,117	373	-	-
商譽	4,135	3,671	-	-
	17,894	12,926	9,824	8,715
減：減值虧損	-	-	(12)	(12)
	17,894	12,926	9,812	8,703
			2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
聯屬公司財務資料摘要(百分之一百)：				
資產			224,749	177,273
負債			(159,950)	(137,394)
股東權益			64,799	39,879
營業額			100,451	88,285
本年度溢利淨額			8,942	11,649

二零一一年度的集團業績包括國航截至二零一一年九月三十日止十二個月的業績及由二零一一年十月一日至二零一一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易。國航的最近期賬目乃計算至二零一一年九月三十日(二零一零年：二零一零年九月三十日)。集團根據會計準則第28號「於聯屬公司的投資」的許可，把聯屬公司不同截算日期(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。截至二零一一年十二月三十一日止年度集團綜合財務報表內包括集團應佔國航截至二零一一年九月三十日止年度以及於該日的溢利及資產淨值分別為港幣二十億一千三百萬元及港幣一百一十六億四千二百萬元。

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	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
投資按公允值				
– 香港上市	136	183	–	–
– 非上市	1,062	1,232	963	1,133
官批租地租款預繳金額	1,472	1,514	–	–
借款及其他應收款項	1,635	101	1,629	95
衍生財務資產 – 長期部分	1,186	1,111	1,186	1,111
退休福利資產 (附註19)	292	218	266	199
	5,783	4,359	4,044	2,538

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十五億一千四百萬元（二零一零年：港幣十五億五千七百萬元）。

17. 長期負債

	附註	2011		2010	
		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
集團					
長期借款	(a)	5,832	12,858	5,793	11,193
籌資租賃責任	(b)	2,730	21,915	2,911	19,732
		8,562	34,773	8,704	30,925
公司					
長期借款	(a)	4,415	7,040	4,912	7,357
籌資租賃責任	(b)	4,357	26,839	4,277	22,356
		8,772	33,879	9,189	29,713

17. 長期負債 (續)

(a) 長期借款

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
銀行借款				
– 有抵押	10,230	8,274	2,995	3,676
– 無抵押	7,802	6,292	7,802	6,173
其他借款				
– 無抵押	658	2,420	658	2,420
	18,690	16,986	11,455	12,269
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(5,832)	(5,793)	(4,415)	(4,912)
	12,858	11,193	7,040	7,357
償還如下：				
銀行借款				
– 一年內	5,832	3,373	4,415	2,492
– 一年至兩年	2,450	4,942	1,454	4,217
– 兩年至五年	6,959	4,575	4,769	2,725
– 五年以上	2,791	1,676	159	415
	18,032	14,566	10,797	9,849
其他借款				
– 一年內	–	2,420	–	2,420
– 五年以上	658	–	658	–
	658	2,420	658	2,420
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(5,832)	(5,793)	(4,415)	(4,912)
	12,858	11,193	7,040	7,357

銀行借款以外的借款有不同償還日期，最遲為二零一八年，年利率為百分之三點九，而銀行借款最遲須於二零二三年償還。

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六十八億零九百萬元及港幣十三億六千三百萬元（二零一零年：港幣四十三億五千九百萬元及港幣十五億八千一百萬元）。

於二零一一年十二月三十一日，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二百三十九億四千三百萬元及港幣二百二十三億六千八百萬元（二零一零年：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）。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，此等合約於二零一二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	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
將來的應付款額	33,677	33,098	37,114	33,525
將來各期的利息支出	(3,354)	(4,600)	(5,048)	(5,932)
將來應付款額的現值	30,323	28,498	32,066	27,593
抵押存款、票據及零息債券	(5,678)	(5,855)	(870)	(960)
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(2,730)	(2,911)	(4,357)	(4,277)
	21,915	19,732	26,839	22,356

將來應付款額的現值應支付如下：

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
一年內	4,771	3,456	4,390	4,403
一年至兩年	5,273	4,317	3,829	3,251
兩年至五年	9,052	9,747	10,750	8,515
五年以上	11,227	10,978	13,097	11,424
	30,323	28,498	32,066	27,593

將來的租賃付款分析於賬目附註33披露。

於二零一一年十二月三十一日，集團及公司有以資金及其他投資作配對的籌資租賃責任，分別達港幣六十四億九千三百萬元及港幣十億八千三百萬元（二零一零年：港幣七十三億五千七百萬元及港幣十億八千三百萬元）。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。

於二零一一年十二月三十一日，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四十一億五千六百萬元（二零一零年：港幣四十二億三千一百萬元）及港幣四十一億五千六百萬元（二零一零年：港幣四十二億三千一百萬元）。

18. 其他長期應付款項

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
遞延應付賬項	906	97	392	—
衍生財務負債 – 長期部分	1,706	1,603	1,641	1,503
	2,612	1,700	2,033	1,503

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二零一一年十二月三十一日披露的數據，由管理經理 Cannon Trustees Limited 提供。

	2011		2010	
	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	3.96%	3.96%	4.4%	4.4%
計劃資產預期回報	7.5%	6.5%	8.0%	6.5%
未來薪酬增幅	3-5%	1.75-5%	2-5%	1-5%

於二零一一年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之八十八（二零一零年：百分之一百零六）。

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
於集團損益確認的支出淨額：		
當期服務費用	349	324
責任的利息	302	311
計劃資產預期回報	(550)	(518)
已確認精算虧損	—	1
計入員工成本的總額	101	118
計劃資產實際回報	(412)	820

19. 退休福利 (續)

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 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	8,362	7,615	7,658	6,991
計劃資產公允值	(7,324)	(8,077)	(6,714)	(7,396)
	1,038	(462)	944	(405)
未確認精算(虧損)/盈利淨額	(1,330)	244	(1,210)	206
	(292)	(218)	(266)	(199)

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：				
一月一日的結餘	7,615	7,460	6,991	6,870
本年度變動				
– 當期服務費用	349	324	316	293
– 利息費用	302	311	276	285
– 僱員供款	9	12	9	12
– 已付福利	(525)	(524)	(481)	(483)
– 精算虧損	612	32	547	14
十二月三十一日的結餘	8,362	7,615	7,658	6,991

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：				
一月一日的結餘	8,077	7,217	7,396	6,583
本年度變動				
– 計劃資產預期回報	550	518	500	469
– 僱員供款	9	12	9	12
– 僱主供款	175	552	159	532
– 已付福利	(525)	(524)	(481)	(483)
– 精算(虧損)/盈利	(962)	302	(869)	283
十二月三十一日的結餘	7,324	8,077	6,714	7,396

19. 退休福利 (續)

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
計劃資產公允值如下：				
權益	4,484	5,318	4,104	4,859
債務工具	2,018	1,919	1,805	1,712
存款及現金	822	840	805	825
	7,324	8,077	6,714	7,396

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釐定。

	集團				
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
已提撥責任現值	8,362	7,615	7,460	7,108	8,223
計劃資產公允值	(7,324)	(8,077)	(7,217)	(5,924)	(9,131)
減值/(增值)	1,038	(462)	243	1,184	(908)
計劃負債產生的精算虧損/(盈利)	612	32	361	(1,324)	205
計劃資產產生的精算虧損/(盈利)	962	(302)	(1,207)	3,368	(990)

	公司				
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
已提撥責任現值	7,658	6,991	6,870	6,522	7,549
計劃資產公允值	(6,714)	(7,396)	(6,583)	(5,426)	(8,353)
減值/(增值)	944	(405)	287	1,096	(804)
計劃負債產生的精算虧損/(盈利)	547	14	381	(1,210)	178
計劃資產產生的精算虧損/(盈利)	869	(283)	(1,092)	3,070	(893)

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。集團預期在二零一二年向該等計劃供款港幣一億八千萬。

(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八百萬元（二零一零年：港幣一千八百萬元），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八億六千四百萬元（二零一零年：港幣七億五千六百萬元）。

20. 遞延稅項

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
遞延稅項資產：				
– 撥備	(96)	(161)	(75)	(112)
– 稅項虧損	(1,054)	(1,136)	(852)	(926)
– 現金流量對沖	(260)	(210)	(239)	(184)
– 客戶忠誠計劃	(15)	(41)	(15)	(41)
遞延稅項負債：				
– 退休福利	3	8	2	7
– 稅項折舊大於會計折舊	2,295	2,182	1,525	1,501
– 於聯屬公司的投資	385	225	–	–
– 其他	27	–	27	–
就若干租賃安排撥備	5,512	4,948	5,042	4,305
	6,797	5,815	5,415	4,550

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：				
一月一日的結餘	5,815	5,255	4,550	4,141
本年度變動				
– 自損益調回				
– 遞延稅項開支（附註7）	468	1,108	183	749
– 營業開支	50	70	41	52
– 轉撥至現金流量對沖儲備	(50)	(52)	(55)	(49)
– 租賃安排的首期現金利益	1,467	488	1,467	488
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥備的當期部分	(953)	(1,054)	(771)	(831)
十二月三十一日的結餘	6,797	5,815	5,415	4,550

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二零一三年至二零二二年（二零一零年：二零一一年至二零二一年）如以下期間支付：

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
一年至五年	1,489	1,792	1,199	1,406
五年至十年	2,865	2,772	2,684	2,515
十年以上	1,158	384	1,159	384
	5,512	4,948	5,042	4,305

21. 貿易、其他應收款項及其他資產

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,908	5,904	5,142	5,165
衍生財務資產 – 當期部分	1,044	2,349	1,044	2,349
其他應收及預繳款項	2,844	2,766	1,674	1,625
應收聯屬公司賬項	63	46	14	25
	9,859	11,065	7,874	9,164

於二零一一年十二月三十一日，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十一億零五百萬元（二零一零年：港幣八億四千二百萬元）及港幣十一億零五百萬元（二零一零年：港幣八億四千二百萬元）。

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
貿易應收賬項賬齡分析如下：				
當期	5,839	5,853	5,087	5,130
逾期一至三個月	59	45	47	30
逾期三個月以上	10	6	8	5
	5,908	5,904	5,142	5,165

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
一月一日的結餘	195	163	158	128
回撥款額	(135)	–	(116)	–
已確認減值虧損	–	32	–	30
十二月三十一日的結餘	60	195	42	158

22. 待出售資產

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
待出售飛機及有關設備	746	368	746	–
	746	368	746	–

23. 流動資金

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
短期存款及銀行結存（附註28）	9,612	8,276	7,256	5,827
存放時超過三個月期滿的短期存款	228	551	228	551
專業投資管理資金				
– 海外上市債券	7,778	11,722	–	–
– 銀行存款	106	13	–	–
其他流動投資				
– 海外上市債券	1,515	1,632	1,242	1,372
– 銀行存款	358	2,004	122	1,390
	19,597	24,198	8,848	9,140

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三億五千八百萬元（二零一零年：港幣十八億五千六百萬元）及債券港幣十五億一千五百萬元（二零一零年：港幣十六億三千二百萬元）。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。

24. 貿易及其他應付款項

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
貿易應付賬項	7,663	6,211	5,816	4,681
衍生財務負債	1,182	1,391	1,149	1,361
其他應付款項	8,318	7,779	7,342	6,517
應付聯屬公司賬項	49	37	37	23
應付其他關連公司賬項	252	351	223	334
無抵押銀行透支（附註28）	—	4	—	4
	17,464	15,773	14,567	12,920

於二零一一年十二月三十一日，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三億五千六百萬元（二零一零年：港幣三億五千五百萬元）及港幣三億五千六百萬元（二零一零年：港幣三億五千五百萬元）。

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：				
當期	7,428	6,039	5,638	4,548
逾期一至三個月	225	161	172	126
逾期三個月以上	10	11	6	7
	7,663	6,211	5,816	4,681

25. 股本

	2011		2010	
	股份數目	港幣百萬元	股份數目	港幣百萬元
法定股本（每股港幣零點二元）	5,000,000,000	1,000	5,000,000,000	1,000
已發行及繳足股款（每股港幣零點二元）				
一月一日及十二月三十一日的結餘	3,933,844,572	787	3,933,844,572	787

年內，公司並無購買、出售或贖回其任何股份（二零一零年：零）。

26. 儲備

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
保留溢利	38,785	37,061	27,779	26,869
股份溢價	16,295	16,295	16,295	16,295
投資重估儲備	885	1,102	759	928
現金流量對沖儲備	(2,417)	(1,871)	(2,291)	(1,720)
資本贖回儲備及其他	1,474	900	23	23
	55,022	53,487	42,565	42,395

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（二零一零年：港幣二千四百萬元）、資本儲備港幣二千三百萬元（二零一零年：港幣二千三百萬元）、由重估海外投資所帶來的匯兌差額港幣二十一億九千萬元（二零一零年：港幣十四億五千八百萬元）及應佔聯屬公司其他負儲備港幣七億六千三百萬元（二零一零年：港幣六億零五百萬元）。

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：

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
營業總額	(1,274)	(243)
燃油	2,122	(477)
其他	449	(14)
財務收入	(216)	(140)
轉撥至損益的盈利/(虧損)淨額	1,081	(874)

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
2012	341
2013	348
2014	391
2015	354
2016	265
2016以後	718
	2,417

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 |

27. 營業溢利調整至業務帶來的現金

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
營業溢利	5,500	14,086
折舊	6,127	6,316
無形資產攤銷	41	35
出售固定資產所產生的虧損	159	107
出售待出售資產所產生的虧損	17	–
出售投資所得溢利	–	(2,165)
視作出售一家聯屬公司的盈利	–	(868)
貨幣調整及其他與現金流量無關的項目	(1,109)	238
存貨增加	(134)	(74)
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項及衍生財務資產減少/(增加)	1,148	(2,091)
欠關連及聯屬公司賬項淨額(減少)/增加	(104)	87
貿易應付賬項、其他應付款項、衍生財務負債及遞延應付賬項增加	2,694	3,552
未獲運輸收益增加	447	1,091
非營業性的應收及應付賬項變動	607	(1,470)
業務帶來的現金	15,393	18,844

28. 現金及視同庫存現金分析

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
短期存款及銀行結餘(附註23)	9,612	8,276
銀行透支(附註24)	–	(4)
	9,612	8,272

賬目附註 | 董事及僱員 |

29. 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				2011 總額 港幣千元	2010 總額 港幣千元
	基本薪金/ 董事袍金*	花紅	津貼及 福利	退休計劃 供款	計入 退休計劃 的花紅	其他 福利	房屋 福利		
	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元
常務董事									
白紀圖	1,186	894	71	341	276	—	746	3,514	2,942
包偉霆 (自二零一零年七月起)	1,812	1,216	2,231	521	766	83	—	6,629	2,291
朱國樑 (自二零一一年三月起)	1,620	1,368	378	237	—	—	—	3,603	—
夏禮熙 (至二零一一年十一月止)	2,093	1,225	2,466	617	684	53	—	7,138	7,559
馬天偉 (自二零一一年十一月起)	186	—	44	49	—	11	297	587	—
邵世昌 (至二零一零年六月止)	—	—	—	—	—	—	—	—	3,086
史樂山	4,026	2,925	295	1,158	1,040	—	2,380	11,824	9,666
湯彥麟 (至二零一一年三月止)	1,150	5,078	84	331	—	—	789	7,432	11,475
非常務董事									
蔡劍江	575*	—	—	—	—	—	—	575	500
陳南祿 (至二零一零年六月止)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
樊澄	755*	—	—	—	—	—	—	755	650
何禮泰	—	—	—	—	—	—	—	—	—
喬浩華	—	—	—	—	—	—	—	—	—
孔棟	575*	—	—	—	—	—	—	575	500
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 (至二零一一年五月止)	240*	—	—	—	—	—	—	240	500
趙曉航 (自二零一一年六月起)	335*	—	—	—	—	—	—	335	—

29. 董事及行政要員薪酬 (續)

	現金			非現金				2011 總額 港幣千元	2010 總額 港幣千元
	基本薪金/ 董事袍金*	花紅	津貼及 福利	退休計劃 供款	計入 退休計劃 的花紅	其他 福利	房屋 福利		
	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元		
獨立非常務董事									
利蘊蓮 (自二零一零年一月起)	813*	—	—	—	—	—	—	813	677
蘇澤光	815*	—	—	—	—	—	—	815	700
董建成	633*	—	—	—	—	—	—	633	550
王冬勝	755*	—	—	—	—	—	—	755	650
二零一一年總額	17,569	12,706	5,569	3,254	2,766	147	4,212	46,223	
二零一零年總額	17,724	6,938	4,085	4,616	1,931	—	6,452		41,746

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。花紅與二零一零年的服務有關，但於二零一一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				2011 總額 港幣千元	2010 總額 港幣千元
	基本 薪金	花紅	津貼及 福利	退休計劃 供款	計入 退休計劃 的花紅	其他 福利	房屋 福利		
	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元		
包偉靈 (至二零一零年六月止)	—	—	—	—	—	—	—	—	3,443
周兆昌	1,826	1,540	481	270	—	—	—	4,117	4,027
莊偉茵	1,765	1,482	500	176	—	—	—	3,923	3,828
朱國樑 (至二零一一年三月止)	427	101	126	61	—	—	—	715	3,960
簡泰偉 (自二零一一年七月起)	558	—	81	161	—	35	871	1,706	—
簡柏基	2,083	1,756	725	350	—	—	—	4,914	4,783
賀銳智 (自二零一零年八月起)	1,823	1,294	3,097	—	—	—	—	6,214	2,202
何果	1,800	1,158	1,160	518	694	143	2,853	8,326	6,565
艾力高 (至二零一零年十月止)	—	—	—	—	—	—	—	—	5,424
羅禮祺	1,880	1,326	122	541	832	218	2,981	7,900	6,762
司馬談信 (自二零一零年八月起)	1,869	1,285	599	93	—	—	—	3,846	1,201
二零一一年總額	14,031	9,942	6,891	2,170	1,526	396	6,705	41,661	
二零一零年總額	14,143	9,703	6,698	3,155	1,402	—	7,094		42,195

上表的花紅與二零一零年的服務有關，但於二零一一年支付。

30. 僱員資料

(a) 公司五名最高薪職員包括三名董事（二零一零年：三名）及兩名行政要員（二零一零年：兩名），其薪酬列於上文附註29。

(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	2011			2010		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000	14	9,699	8,228	13	9,122	8,525
1,001 – 1,500	–	486	298	–	662	238
1,501 – 2,000	–	646	117	–	585	112
2,001 – 2,500	–	512	68	1	379	58
2,501 – 3,000	–	331	14	1	291	12
3,001 – 3,500	–	197	4	1	137	10
3,501 – 4,000	2	89	7	–	59	6
4,001 – 4,500	–	21	2	–	19	2
4,501 – 5,000	–	3	3	–	3	4
5,001 – 5,500	–	1	2	–	1	3
5,501 – 6,000	–	–	1	–	–	1
6,001 – 6,500	–	–	2	–	–	1
6,501 – 7,000	1	–	–	–	–	2
7,001 – 7,500	2	–	–	–	–	–
7,501 – 8,000	–	–	1	1	–	–
8,001 – 8,500	–	–	1	–	–	–
9,501 – 10,000	–	–	–	1	–	–
11,001 – 11,500	–	–	–	1	–	–
11,501 – 12,000	1	–	–	–	–	–
	20	11,985	8,748	19	11,258	8,974

31. 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：

	2011		2010	
	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	287	23	219	8
飛機維修成本	2	2,287	666	1,152
航線營運成本	584	–	540	–
已收股息	(417)	–	(132)	–
購買固定資產	–	1	1	–

(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。於截至二零一一年十二月三十一日止年度內，已支付服務費港幣一億三千六百萬元（二零一零年：港幣二億九千三百萬元），另以成本值補償支出港幣一億四千六百萬元（二零一零年：港幣一億三千九百萬元）；此外，就共用行政管理服務支付的金額為港幣五千五百萬元（二零一零年：港幣五千七百萬元）。

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，請參閱第三十六頁的董事局報告。

- (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，以換取港機工程為集團機隊提供維修服務。截至二零一一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二十二億八千七百萬元（二零一零年：港幣十八億一千八百萬元）。

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，請參閱第三十六頁的董事局報告。

- (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。截至二零一一年十二月三十一日止年度，應付國航集團的金額合共港幣三億五千六百萬元（二零一零年：港幣四億零三百萬元），而截至二零一一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二億八千七百萬元（二零一零年：港幣二億一千九百萬元）。

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，請參閱第三十七頁的董事局報告。

- (c) 於二零一一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24。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二零一一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32 (b) 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29披露。

32. 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	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
已批准並已訂約	99,272	75,290	5,701	3,913
已批准但未訂約	17,175	11,958	8,962	8,987
	116,447	87,248	14,663	12,900

營業租賃承擔已載於賬目附註12 (b)。

(b) 截至年底就租賃責任、銀行借款及其他負債所提供的擔保尚餘欠款如下：

	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
附屬公司	—	—	4,120	4,235
聯屬公司	489	62	489	62
僱員	200	200	200	200
	689	262	4,809	4,497

- (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。此事於二零一一年五月至六月間在奧克蘭高等法院進行首階段審訊。奧克蘭高等法院於二零一一年八月發出首階段判決，判定該法院對新西蘭商業委員會提出的所有申索均具有管轄權。

公司於二零零九年七月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（按公告發出當日的匯率計算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，其中指出公司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。歐洲委員會已向公司徵收罰款五千七百一十二萬歐羅（按公告發出當日的匯率計算相等於港幣六億一千八百萬元）。公司已於二零一一年一月向歐盟普通法院提出上訴。

公司於多個國家，包括美國、加拿大、韓國、英國、荷蘭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。

33. 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持倉量。

(a) 信貸風險

管理層已制定一套信貸政策，並持續監察所承受的信貸風險。集團通常給予顧客三十天信貸期，或依循當地同業準則在若干情況下以銀行擔保或其他財務抵押品保障部分債項。

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

為管理信貸風險，公司只會與享有高信貸評級的金融機構進行衍生財務、存款及基金交易，而對所有此等金融機構均預設買賣限額，並對限額進行定期檢討。公司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32中所披露的擔保額。於二零一一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十二億零八百萬元（二零一零年：港幣十一億七千三百萬元）。

年內就貿易應收賬項作出壞賬撥備的變動於賬目附註21列述。

(b) 流動資金風險

集團的政策是要監控流動資金及遵守借貸契諾，確保有充足的流動資金及由金融機構提供的融資額度，以應付短期及長期的流動資金需要。二零一零年的分析按同樣的基準進行。未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2011				
	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	總計 港幣百萬元
集團					
銀行及其他借款	(6,024)	(2,617)	(7,431)	(3,749)	(19,821)
籌資租賃責任	(2,916)	(3,134)	(8,817)	(12,527)	(27,394)
其他長期應付款項	—	(251)	(415)	(240)	(906)
貿易及其他應付款項	(16,282)	—	—	—	(16,282)
衍生財務負債淨額	(1,119)	(459)	(618)	(76)	(2,272)
總計	(26,341)	(6,461)	(17,281)	(16,592)	(66,675)

33. 財務風險管理 (續)

	2010				
	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	總計 港幣百萬元
集團					
銀行及其他借款	(5,975)	(5,039)	(4,849)	(1,796)	(17,659)
籌資租賃責任	(3,041)	(2,676)	(7,959)	(12,607)	(26,283)
其他長期應付款項	—	(97)	—	—	(97)
貿易及其他應付款項	(14,382)	—	—	—	(14,382)
衍生財務負債淨額	(1,254)	(679)	(195)	99	(2,029)
總計	(24,652)	(8,491)	(13,003)	(14,304)	(60,450)
	2011				
	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	總計 港幣百萬元
公司					
銀行及其他借款	(4,514)	(1,538)	(4,993)	(874)	(11,919)
籌資租賃責任	(4,635)	(4,139)	(11,639)	(15,480)	(35,893)
其他長期應付款項	—	—	(152)	(240)	(392)
貿易及其他應付款項	(13,418)	—	—	—	(13,418)
衍生財務負債淨額	(1,084)	(426)	(573)	(76)	(2,159)
總計	(23,651)	(6,103)	(17,357)	(16,670)	(63,781)
	2010				
	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	總計 港幣百萬元
公司					
銀行及其他借款	(5,048)	(4,273)	(2,868)	(441)	(12,630)
籌資租賃責任	(4,408)	(3,529)	(10,095)	(14,087)	(32,119)
貿易及其他應付款項	(11,559)	—	—	—	(11,559)
衍生財務負債淨額	(1,226)	(655)	(146)	99	(1,928)
總計	(22,241)	(8,457)	(13,109)	(14,429)	(58,236)

(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。二零一一年及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。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。

33. 財務風險管理 (續)

於結算日的外匯風險如下：

	2011					
	美元	歐羅	新台幣	澳元	人民幣	日圓
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
集團						
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項	6,908	635	198	200	299	522
流動資金	12,663	40	93	67	2,290	612
長期借款	(6,787)	—	—	—	—	(1,350)
籌資租賃責任	(21,611)	(3,034)	—	—	—	—
貿易應付賬項及其他應付款項	(6,019)	(395)	(92)	(161)	(487)	(223)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	26,913	(489)	(4,338)	(2,089)	(5,039)	(11,028)
風險淨額	12,067	(3,243)	(4,139)	(1,983)	(2,937)	(11,467)
	2010					
	美元	歐羅	新台幣	澳元	人民幣	日圓
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
集團						
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項	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	(19,390)	(3,253)	—	—	—	—
貿易應付賬項及其他應付款項	(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	31,160	(4,476)	(5,742)	(4,034)	(8,165)	(11,257)
	2011					
	美元	歐羅	新台幣	澳元	人民幣	日圓
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
公司						
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項	5,843	497	175	200	114	518
流動資金	3,889	36	89	67	949	608
長期借款	(3,461)	—	—	—	—	—
籌資租賃責任	(24,422)	(3,592)	—	—	—	(1,350)
貿易應付賬項及其他應付款項	(5,503)	(390)	(63)	(161)	(142)	(211)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	26,534	(489)	(4,338)	(2,089)	(4,573)	(11,028)
風險淨額	2,880	(3,938)	(4,137)	(1,983)	(3,652)	(11,463)

33. 財務風險管理 (續)

公司	2010					
	美元	歐羅	新台幣	澳元	人民幣	日圓
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項	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)
貿易應付賬項及其他應付款項	(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)

除上述現有風險外，集團的未來淨營業現金流量亦承受貨幣風險，涉及的外幣主要為美元、歐羅、新台幣、澳元、人民幣及日圓。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二零一一年十二月三十一日升值百分之五，將使損益及其他股東權益部分出現下述增加淨額，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。二零一零年的分析按同樣的基準進行。

	2011	
	損益 港幣百萬元	其他股東 權益部分 港幣百萬元
美元	448	(903)
歐羅	1	135
新台幣	(10)	197
澳元	(3)	90
人民幣	(107)	226
日圓	(45)	584
增加淨額	284	329

	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
增加淨額	5	248

33. 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	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
固定利率工具				
長期借款	(658)	(908)	(658)	(908)
籌資租賃責任	(10,510)	(11,443)	(13,087)	(14,784)
息率及貨幣掉期	(18,855)	(10,625)	(18,119)	(10,016)
風險淨額	(30,023)	(22,976)	(31,864)	(25,708)
	集團		公司	
	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
可變利率工具				
流動資金	19,597	24,198	8,848	9,140
長期借款	(18,032)	(16,078)	(10,797)	(11,361)
籌資租賃責任	(14,135)	(11,200)	(18,109)	(11,849)
息率及貨幣掉期	19,192	11,762	18,542	11,236
銀行透支	—	(4)	—	(4)
風險淨額	6,622	8,678	(1,516)	(2,838)

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。二零一零年的分析按同樣的基準進行。

	2011		2010	
	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	(108)	230	(88)	167

33. 財務風險管理 (續)**(iii) 燃油價格風險**

燃油佔集團營業開支總額百分之四十一點五（二零一零年：百分之三十五點六）。我們以燃油衍生工具管理燃油價格變動帶來的風險。此等燃油衍生工具產生的損益視乎有關合約的性質和組合，這些合約在油價到達某個範圍時會產生回報。

對航油價格衍生工具的敏感度分析

假如航油價格於結算日淨增百分之五，將使本年度損益及其他股東權益部分增加下表所示的金額，而航油價格於結算日淨減百分之五，將使本年度損益及其他股東權益部分減少下表所示的金額。這些金額代表於結算日燃油衍生工具公允值的變動。

	2011		2010	
	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	97	119	13	453
航油價格減少淨額	(74)	(118)	(14)	(444)

(d) 對沖會計

於二零一一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：

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
外匯風險		
– 長期負債（自然對沖）	(2,303)	(2,595)
– 交叉貨幣掉期	(1,062)	110
– 外幣期貨合約	(231)	(1,211)
息率風險		
– 息率掉期	(695)	(176)
燃油價格風險		
– 燃油期權	749	1,301
其他		
– 碳抵銷額	(168)	(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 2011 港幣百萬元	公允值 2011 港幣百萬元	賬面值 2010 港幣百萬元	公允值 2010 港幣百萬元
集團				
應收借款	780	875	–	–
長期借款	(18,690)	(19,202)	(16,986)	(17,236)
籌資租賃責任	(30,323)	(31,716)	(28,498)	(29,846)
已抵押存款	5,678	6,198	5,855	6,577

33. 財務風險管理 (續)

	賬面值 2011 港幣百萬元	公允值 2011 港幣百萬元	賬面值 2010 港幣百萬元	公允值 2010 港幣百萬元
公司				
應收借款	780	875	—	—
長期借款	(11,455)	(11,689)	(12,269)	(12,403)
籌資租賃責任	(32,066)	(34,805)	(27,593)	(30,166)
已抵押存款	870	1,166	960	1,267

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二零一一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			
	2011 第一級 港幣百萬元	2011 第二級 港幣百萬元	2011 第三級 港幣百萬元	2011 總額 港幣百萬元	2011 第一級 港幣百萬元	2011 第二級 港幣百萬元	2011 第三級 港幣百萬元	2011 總額 港幣百萬元
資產								
投資按公允值								
– 上市	136	—	—	136	—	—	—	—
– 非上市	—	—	1,062	1,062	—	963	—	963
流動資金								
– 專業投資管理資金	—	7,778	—	7,778	—	—	—	—
– 其他流動投資	—	1,515	—	1,515	—	1,242	—	1,242
衍生財務資產	—	2,230	—	2,230	—	2,230	—	2,230
	136	11,523	1,062	12,721	—	4,435	—	4,435
負債								
按公允值計入損益的籌資								
租賃責任	—	(4,156)	—	(4,156)	—	(4,156)	—	(4,156)
衍生財務負債	—	(2,888)	—	(2,888)	—	(2,790)	—	(2,790)
	—	(7,044)	—	(7,044)	—	(6,946)	—	(6,946)

33. 財務風險管理 (續)

	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
資產								
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
負債								
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)

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		
二零一一年一月一日的結餘	1,232	1,133
年內於其他全面收益確認的未變現盈虧淨額	(170)	(170)
二零一一年十二月三十一日的結餘	1,062	963
	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	1,373	1,328
出售	(396)	(396)
年內於其他全面收益確認的未變現盈虧淨額	255	201
二零一零年十二月三十一日的結餘	1,232	1,133

34. 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及第九十五頁。

35. 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，於二零一五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。

36. 報告期後事項

根據於二零一二年一月簽訂的協議，公司旗下一家全資附屬公司同意購買六架空客A350-900型飛機。該批飛機的標價約為港幣一百二十六億九千八百萬元，經協議雙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

二零一一年十二月三十一日結算

附屬公司

	公司註冊/ 成立及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率	已發行及繳足股本及債券
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 Lease Finance Limited	香港	飛機租賃服務	100	1股，每股港幣1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^	香港	航空飲食服務	100	600股，每股港幣1,000元
Cathay Pacific MTN Financing Limited	開曼群島	財務服務	100	1股，每股1美元
亞洲萬里通有限公司	香港	旅遊獎勵計劃	100	2股，每股港幣1元
國泰航空服務有限公司	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，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。

除另有註明外，所有股份為普通股。

* 股份由附屬公司持有。

^ 此為譯名。

主要附屬公司及聯屬公司

聯屬公司

	公司註冊/ 成立及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率
中國國際航空股份有限公司	中華人民共和國	航空公司	20 [#]
中國國際貨運航空有限公司	中華人民共和國	貨運服務	25 ^{**}
CKTS 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 [^]	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。

** 百分之二十五股權透過附屬公司持有，另外百分之二十四股權透過經濟權益持有，總持股量為百分之四十九。

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。

[^] 此為譯名。

業務統計數字

		2011	2010
綜合損益賬摘要	港幣百萬元		
客運服務		67,778	59,354
貨運服務		25,980	25,901
航空飲食、收回款項及其他服務		4,648	4,269
營業總額		98,406	89,524
營業開支		(92,906)	(78,471)
營業溢利/(虧損)		5,500	11,053
出售投資溢利		–	2,165
視作出售一家聯屬公司的盈利		–	868
財務支出淨額		(744)	(978)
應佔聯屬公司溢利/(虧損)		1,717	2,587
除稅前溢利/(虧損)		6,473	15,695
稅項		(803)	(1,462)
本年度溢利/(虧損)		5,670	14,233
非控股權益應佔溢利		(169)	(185)
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)		5,501	14,048
已派股息		(3,777)	(1,691)
本年度保留溢利/(虧損)變動		1,724	12,357
綜合財務狀況表摘要	港幣百萬元		
固定及無形資產		82,099	74,116
長期應收款項及投資		23,677	17,285
借款		(43,335)	(39,629)
流動資金減銀行透支		19,597	24,194
借款淨額		(23,738)	(15,435)
流動負債淨額 (不包括流動資金及銀行透支)		(16,685)	(14,022)
其他長期應付款項		(2,612)	(1,700)
遞延稅項		(6,797)	(5,815)
資產淨值		55,944	54,429
資金來源：			
國泰航空擁有人應佔資金		55,809	54,274
非控股權益		135	155
股東權益總額		55,944	54,429
每股			
股東資金	港元	14.19	13.80
EBITDA	港元	3.40	5.85
盈利/(虧損)	港仙	139.8	357.1
股息	港元	0.52	1.11
比率			
邊際利潤/(虧損)	%	5.6	15.7
已動用資本回報	%	8.6	22.0
股息倍數	倍數	2.7	3.2
現金利息倍數	倍數	41.7	35.2
債務總額股份比例	倍數	0.78	0.73
債務淨額股份比例	倍數	0.43	0.28

業務統計數字

2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
45,920	57,964	49,520	38,755	32,005	26,879	18,920	22,811
17,255	24,623	21,783	18,385	15,773	12,965	10,704	9,908
3,803	3,976	4,055	3,643	3,131	2,917	2,726	2,813
66,978	86,563	75,358	60,783	50,909	42,761	32,350	35,532
(62,499)	(94,592)	(67,619)	(55,565)	(46,766)	(37,514)	(30,125)	(30,782)
4,479	(8,029)	7,739	5,218	4,143	5,247	2,225	4,750
1,254	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
(847)	(1,012)	(787)	(465)	(444)	(583)	(620)	(743)
261	(764)	1,057	301	269	298	126	269
5,147	(9,805)	8,009	5,054	3,968	4,962	1,731	4,276
(283)	1,333	(799)	(782)	(500)	(446)	(384)	(273)
4,864	(8,472)	7,210	4,272	3,468	4,516	1,347	4,003
(170)	(224)	(187)	(184)	(170)	(99)	(44)	(20)
4,694	(8,696)	7,023	4,088	3,298	4,417	1,303	3,983
—	(2,438)	(2,245)	(2,992)	(2,196)	(2,189)	(1,035)	(701)
4,694	(11,134)	4,778	1,096	1,102	2,228	268	3,282
73,345	73,821	70,170	65,351	50,416	50,607	50,176	48,905
14,349	14,530	15,015	12,232	7,184	7,332	4,473	4,783
(42,642)	(40,280)	(36,368)	(31,943)	(22,455)	(22,631)	(26,297)	(22,810)
16,511	15,082	21,637	15,595	13,405	11,444	15,186	13,164
(26,131)	(25,198)	(14,731)	(16,348)	(9,050)	(11,187)	(11,111)	(9,646)
(12,864)	(16,887)	(13,094)	(9,019)	(6,767)	(6,381)	(4,439)	(3,896)
(1,059)	(4,606)	(1,490)	(170)	(72)	(102)	(181)	(346)
(5,255)	(4,831)	(6,621)	(6,508)	(6,460)	(7,280)	(7,762)	(7,614)
42,385	36,829	49,249	45,538	35,251	32,989	31,156	32,186
42,238	36,709	49,071	45,386	34,968	32,855	31,052	32,115
147	120	178	152	283	134	104	71
42,385	36,829	49,249	45,538	35,251	32,989	31,156	32,186
10.74	9.33	12.45	11.53	10.34	9.75	9.29	9.63
2.97	(0.91)	3.46	2.78	2.49	2.79	1.86	2.69
119.3	(221.0)	178.3	115.9	97.7	131.4	39.0	119.5
0.10	0.03	0.84	0.84	0.48	0.65	0.48	0.44
7.0	(10.0)	9.3	6.7	6.5	10.3	4.0	11.2
8.7	(11.8)	12.6	8.9	8.8	11.8	4.7	10.8
11.9	(73.7)	2.1	1.2	2.0	2.0	0.8	2.7
5.1	3.7	14.2	15.1	17.1	14.6	7.2	10.1
1.01	1.10	0.74	0.70	0.64	0.69	0.85	0.71
0.62	0.69	0.30	0.36	0.26	0.34	0.36	0.30

業務統計數字

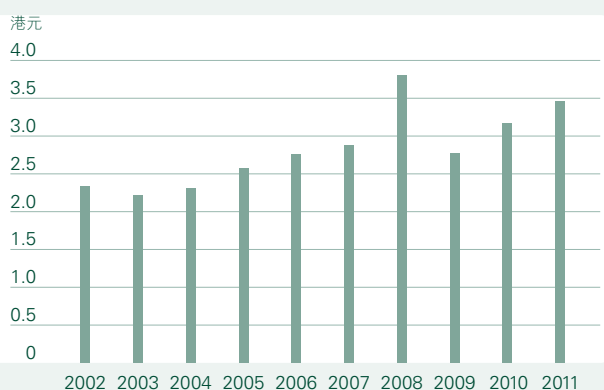
		2011	2010
國泰航空及港龍航空業務概要 *			
可用噸千米數	百萬位	26,383	24,461
收入噸千米數	百萬位	19,309	19,373
可用座位千米數	百萬位	126,340	115,748
收入乘客運載人次	千位	27,581	26,796
收入乘客千米數	百萬位	101,536	96,588
收入運載率	%	77.0	81.1
乘客運載率	%	80.4	83.4
運載貨物及郵件	千噸	1,649	1,804
貨物及郵件收入噸千米數	百萬位	9,648	10,175
貨物及郵件運載率	%	67.2	75.7
運載超額行李	噸	3,103	4,053
飛行千米數	百萬位	494	464
飛行小時數	千小時	695	652
啟航次數	千位	146	138
定期航班航線網長度	百萬米	568	535
年底目的地	數目	167	146
年底職員數目	數目	23,015	21,592
每職員的可用噸千米數	千位	1,184	1,165
航班準時情況 *			
起飛（十五分鐘內）	%	82.0	80.9
飛機平均使用量 *			
	每日時數		
A320-200		8.9	8.2
A321-200		8.4	8.6
A330-300		12.1	11.6
A340-300		13.0	13.8
A340-600		—	—
747-400		13.7	13.2
747-200F/300SF 貨機		—	—
747-400F/BCF 貨機		13.8	14.4
777-200/300		8.2	8.0
777-300ER		15.7	15.3
機隊平均使用量		12.3	12.0
* 自二零零六年十月一日起包括港龍航空的業務。			
機隊資料			
由國泰航空營運的飛機：			
A330-300		33	32
A340-300		13	15
A340-600		—	—
747-400		21	22
747-200F 貨機		—	—
747-400F 貨機		6	6
747-400BCF 貨機		8	12
747-400ERF 貨機		6	6
747-8F 貨機		4	—
777-200		5	5
777-300		12	12
777-300ER		24	18
總數		132	128
由港龍航空營運的飛機：			
A320-200		11	11
A321-200		6	6
A330-300		15	14
747-200F 貨機		—	—
747-300SF 貨機		—	—
747-400BCF 貨機		—	—
總數		32	31

業務統計數字

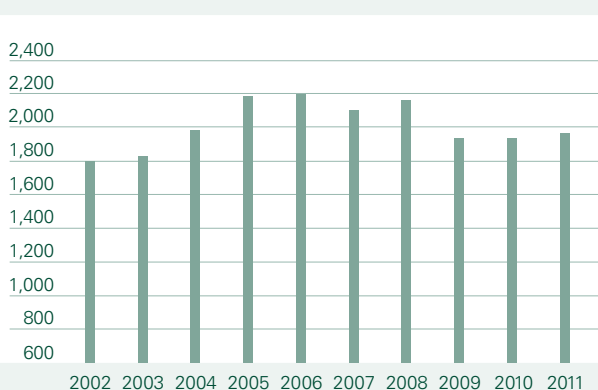
2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
22,249	24,410	23,077	19,684	17,751	15,794	13,355	12,820
16,775	17,499	16,680	14,452	12,813	11,459	9,371	9,522
111,167	115,478	102,462	91,769	82,766	74,062	59,280	63,050
24,558	24,959	23,253	18,097	15,438	13,664	10,059	12,321
89,440	90,975	81,801	72,939	65,110	57,283	42,774	49,041
77.7	75.1	75.6	76.2	75.2	74.8	71.1	75.9
80.5	78.8	79.8	79.5	78.7	77.3	72.2	77.8
1,528	1,645	1,672	1,334	1,139	990	889	862
8,256	8,842	8,900	7,514	6,618	6,007	5,299	4,854
70.8	65.9	66.7	68.6	67.0	68.7	68.7	71.2
3,883	2,963	2,310	2,218	2,489	2,530	2,190	2,401
431	460	422	357	317	285	238	237
605	649	598	489	431	386	322	322
130	138	131	98	84	77	65	68
481	453	442	457	403	386	377	374
122	124	129	125	92	90	87	62
20,907	21,309	19,840	18,992	15,806	15,054	14,673	14,649
1,053	1,185	1,194	1,173	1,147	1,066	903	885
86.8	81.4	83.9	85.2	86.1	90.3	91.0	90.7
8.0	8.4	8.5	8.2	—	—	—	—
7.8	8.4	8.9	8.9	—	—	—	—
10.8	10.9	10.7	11.2	10.8	10.1	9.2	10.1
12.2	14.7	15.3	14.9	15.1	13.6	12.4	13.3
—	11.4	14.4	14.9	15.3	13.6	11.7	6.3
12.9	14.1	14.5	14.9	14.7	13.9	12.8	14.1
5.4	7.5	10.8	11.8	11.8	13.3	13.3	13.6
13.2	13.1	14.0	15.3	16.1	16.3	16.4	15.4
8.1	8.7	8.4	9.0	9.1	8.8	8.7	9.4
15.8	14.3	10.7	—	—	—	—	—
11.2	11.5	11.7	12.5	12.6	12.0	11.4	12.1
32	32	29	27	26	23	23	20
15	15	15	15	15	15	15	15
—	—	3	3	3	3	3	2
23	23	24	22	22	21	19	19
—	5	7	7	7	7	6	6
6	6	6	6	6	5	5	5
13	10	6	5	1	—	—	—
6	2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
5	5	5	5	5	5	5	5
12	12	12	12	11	10	9	7
14	9	5	—	—	—	—	—
126	119	112	102	96	89	85	79
9	10	10	10	11	10	8	8
6	6	6	6	6	6	6	4
14	16	16	16	13	10	9	9
—	1	1	1	1	1	—	—
—	—	3	3	3	3	3	3
—	2	3	1	—	—	—	—
29	35	39	37	34	30	26	24

業務統計數字

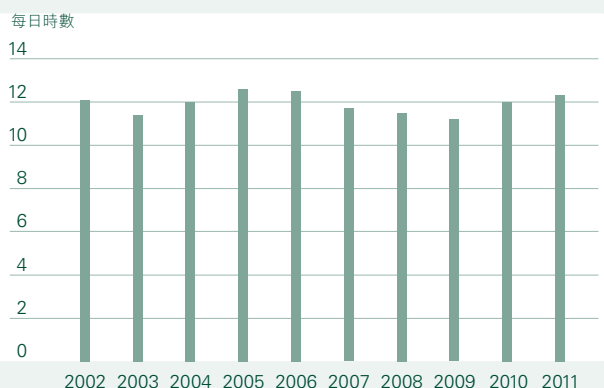
每可用噸千米成本(連燃油)



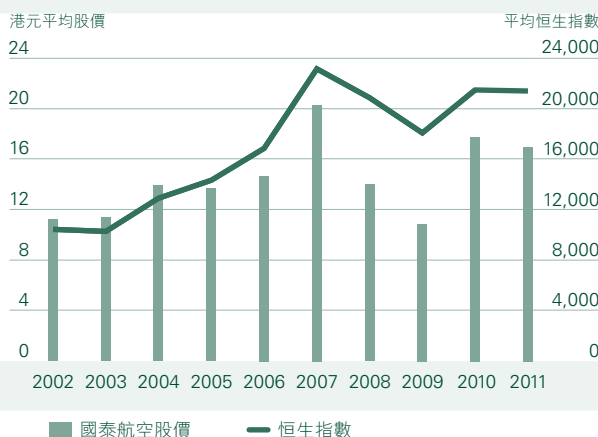
每港幣千元員工開支的可用噸千米



飛機使用量



股價



		2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
生產力*											
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	3.45	3.16	2.76	3.80	2.87	2.75	2.56	2.31	2.21	2.33
每港幣千元員工 開支的可用噸千米	單位	1,964	1,933	1,932	2,160	2,105	2,197	2,183	1,978	1,825	1,798
飛機使用量	每日時數	12.3	12.0	11.2	11.5	11.7	12.5	12.6	12.0	11.4	12.1
股價											
最高	港元	23.1	24.1	14.7	20.3	23.1	19.5	15.1	16.4	15.5	13.6
最低		11.9	12.8	7.0	7.1	18.3	12.7	12.0	12.5	8.4	9.9
年底		13.3	21.5	14.5	8.8	20.4	19.2	13.6	14.7	14.8	10.7
股價比率(附註)											
市盈率	倍數	9.5	6.0	12.2	(4.0)	11.4	16.5	13.9	11.2	37.9	9.0
資本市值/國泰航空 擁有人應佔資金		0.9	1.6	1.4	0.9	1.6	1.7	1.3	1.5	1.6	1.1
股價/現金流量		3.4	4.5	12.7	8.9	5.0	6.1	5.3	4.5	7.8	3.8

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絡網址為 www.cathaypacific.com

註冊辦事處

香港金鐘道八十八號

太古廣場一座三十三樓

股票托管處

The Bank of New York Mellon

BNY Mellon Shareowner Services

P.O. Box 358516

Pittsburgh, PA 15252-8516

U.S.A.

美國境內免費電話熱線：1(888) BNY ADRS

國際電話熱線：1(201) 680 6825

電郵：shrrelations@bnymellon.com

網址：www.bnymellon.com/shareowner

股份代號

香港聯合交易所 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

截至二零一一年十二月三十一日止年度

年度報告書供股東閱覽 二零一二年四月五日

股東周年大會 二零一二年五月九日

截至二零一二年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零一二年八月

派發中期股息 二零一二年十月

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



www.cathaypacific.com