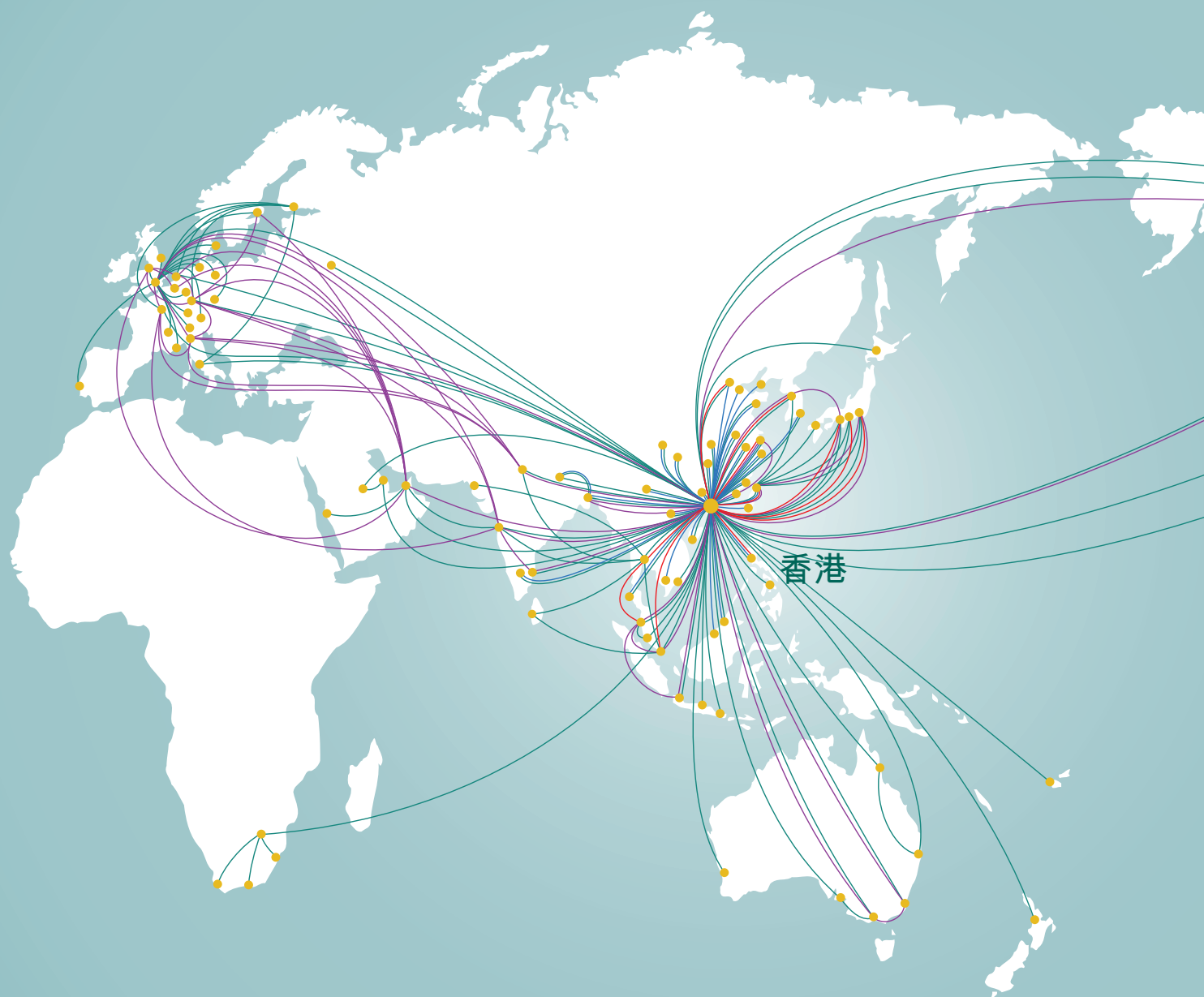




國泰航空公司





國泰航空公司

國泰航空公司是一家在香港註冊及以香港為基地的國際航空公司，提供定期客運及貨運服務往來三十六個國家及地區共一百一十七個城市。

國泰航空於一九四六年在香港成立，一直以港為家，並進行龐大投資，致力發展香港成為一個主要的環球航運樞紐。除擁有一支共一百二十八架廣體飛機的機隊外，公司的投資範圍還包括航空飲食、飛機維修、地勤服務公司及位於香港國際機場的企業總部國泰城。

港龍航空有限公司（「港龍航空」）是一家在香港註冊及以香港為基地的亞洲地區航空公司，為國泰航空的全資附屬公司，營運一支共有二十九架飛機的機隊，提供定期客運及貨運服務往來十個國家及地區的三十個目的地。中國國際航空股份有限公司（「國航」）是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空持有國航百分之十八點一股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。國泰航空也是香港華民航空有限公司（「華民航空」）的主要股東，華民航空是一家全貨運航空公司，在亞洲區提供定期貨運服務。

熱誠投入 積極承擔

我們事事精益求精，務求使國泰航空成為世界上最出色的航空公司。我們明白每位乘客都是獨特的個體，因此竭誠提供切合個人需要的體貼服務，並且樂意凡事多走一步，讓乘客享受到超凡的飛行體驗。

目錄

財務及營業撮要	2
主席致函	3
二零零九年回顧	5
業務回顧	16
財務評述	24
董事及要員	32
董事局報告	34
企業管治	40
獨立核數師報告	45
主要會計政策	46
綜合全面收益表	51
綜合財務狀況表	52
公司財務狀況表	53
綜合現金流量表	54
綜合股東權益變動表	55
公司股東權益變動表	56
賬目附註	57
主要附屬公司及聯屬公司	92
業務統計數字	94
詞彙	99
公司及股東資料	100

國泰航空
國泰航空貨機
港龍航空
華民航空

國泰航空連同其附屬公司在香港僱用約二萬名員工。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近七百個目的地。港龍航空為「寰宇一家」的聯屬成員。

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		2009	2008 (重列)	變幅
業績				
營業總額	港幣百萬元	66,978	86,563	-22.6%
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)	港幣百萬元	4,694	(8,696)	+13,390
每股盈利/(虧損)	港仙	119.3	(221.0)	+340.3
每股股息	港仙	10.0	3.0	+233.3%
邊際利潤/(虧損)	%	7.0	(10.0)	+17.0個百分點
財務狀況				
國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	42,238	36,709	+15.1%
借款淨額	港幣百萬元	26,131	25,198	+3.7%
每股股東資金	港元	10.7	9.3	+15.1%
債務淨額股份比例	倍數	0.62	0.69	-0.07倍

營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		2009	2008 (重列)	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	22,249	24,410	-8.9%
運載乘客人次	千位	24,558	24,959	-1.6%
乘客運載率	%	80.5	78.8	+1.7個百分點
乘客收益率	港仙	51.1	63.5	-19.5%
運載貨物及郵件	千噸	1,528	1,645	-7.1%
貨物及郵件運載率	%	70.8	65.9	+4.9個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.86	2.54	-26.8%
每可用噸千米成本	港元	2.76	3.80	-27.4%
除燃油外之每可用噸千米成本	港元	2.00	1.89	+5.8%
飛機使用量	每日時數	11.2	11.5	-2.6%
航班準時表現	%	86.8	81.4	+5.4個百分點

主席致函

國泰航空集團二零零九年錄得應佔溢利港幣四十六億九千四百萬元，而上年度則錄得虧損港幣八十六億九千六百萬元。本年度營業總額下跌百分之二十二點六至港幣六百六十九億七千八百萬元。每股盈利上升港幣三百四十點三仙，至港幣一百一十九點三仙。

二零零九年集團業務主要受近期最嚴峻的一次經濟逆轉所影響，全球經濟衰退導致國泰航空集團及整體商用航空業面對極具考驗的經營環境。雖然衰退步伐於年底前放緩，使客運及貨運業務略為回升，但總括全年各主要市場業績大跌，導致收益大幅下降。

我們已採取多項措施來解決業績嚴重下滑的問題，包括減低國泰航空及港龍航空的可運載量、削減營運成本及資本開支、向員工推行無薪假計劃、停飛部分飛機、向供應商爭取各樣優惠，以及要求飛機製造商延遲新飛機的付運日期。

上半年的燃油價格遠低於二零零八年中的歷史高位，但油價於二零零九年中再度回升，達至令人不安的高水平。在二零零九年的賬目中，油價升幅已反映於二零一零年至二零一一年的燃油對沖合約市值計價盈利港幣二十億一千八百萬元。此等盈利將二零零八年大部分就燃油對沖合約錄得的重大虧損逆轉過來。我們預期未來的燃油對沖表現波動會較少。

二零零九年國泰航空及港龍航空運載乘客二千四百六十萬人次，較上年度下跌百分之一點六。由於削減班次及暫停港龍航空六個航點的服務，可載客量較二零零八年下跌百分之三點七。此情況使運載率獲得支持，較二零零八年上升一點七個百分點至百分之八十點五。客運收益下跌百分之二十點八至港幣四百五十九億二千萬元，反映頭等及商務的客量與經濟客艙的收益率均大幅下跌，惟經濟客艙乘客數量仍然理想。上半年美元處於強勢，亦是導致本年度乘客收益率下降百分之十九點五的其中一個因素。

二零零九年國泰航空集團貨運收益下跌百分之二十九點九至港幣一百七十二億五千五百萬元，而國泰航空及港龍航空的貨運量則下跌百分之七點一至一百五十二萬七千九百四十八噸。我們因需求疲弱而把可載貨量減少百分之十三點一，從而錄得百分之七十點八的運載率（二零零八年為百分之六十五點九）。上半年貨運業務異常疲弱，所有主要市場的貨運噸數及收益率均大幅下跌。下半年業績轉強，收益率在較低的比較基數下於十月增加，並且於年內持續上升。本年度貨運收益率下跌百分之二十六點八至港幣一點八六元。

國泰航空集團在二零零九年儘管面對重重困難，但仍致力維持基本業務不變。我們雖已削減可運載量和停飛部分客機及貨機，但網絡大致維持不變，並盡力維持產品及服務質素，確保乘客服務不受影響。我們繼續在中途及長途機隊推出設計嶄新的三個等級機艙，全部飛機已於十一月完成機艙裝配工程。新飛機繼續付運抵港，使機隊的整體效益獲得改善，同時引退機齡較大、燃油效益較低的波音747-200F型「經典」貨機。

國泰航空的股權架構於下半年出現重大變化，國航及太古公司同意向中信泰富購入公司股份以增加持股量。國航購入百分之十二點五股權，使其於國泰航空的持股比例增至約百分之二十九點九九。太古公司購入百分之二股權，使其持股比例由約百分之三十九點九七增至約百分之四十一點九七。有關的股權變動有利於國泰航空，因為我們現時有兩個強大的主要股東，兩者均致力促進香港及中國內地航空業的長遠發展。我們於二零一零年二月宣佈一項與國航合作的重大發展 — 我們與國航及其他各方簽訂有條件框

主席致函

架協議及其他協議，根據該等協議，協議各方同意成立一家共同擁有的貨運航空公司。國泰航空將以出售四架波音 747-400BCF 型貨機及兩部備用航空發動機予合資公司中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）所得的收益，作為投資於該合資公司的資金。預計該合資公司將於二零一零年夏季開業，為內地兩個最重要的貨運地區提供兩家極具競爭力和效率的航空公司，包括以珠江三角洲為基地的國泰航空及以長江三角洲為基地的國貨航。

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，並繼續對競爭當局的調查作出配合，在適用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，但已在二零零九年的賬目中就此等負債撥備港幣八千萬。

我們一向秉持保守的財務管理方針，但二零零九年的資產負債表卻因期內收益下降而承受相當的壓力，成本減省抵銷了收益下降的影響。資產負債表亦受惠於出售香港飛機工程有限公司（「港機工程」）部分股權所獲得的港幣十九億零一百萬元收益。有關的售股行動使我們持有的港機工程股權由百分之二十七點四五減至百分之十五。

雖然喜見二零零九年下半年業務有所改善，但我們對二零一零年的前景仍抱審慎態度。收益及收益率均低於近期市況逆轉前的水平，而在收益總額中佔頗大比重的頭等及商務客運並未出現需求持續改善的情況。值得關注的是，現時客運及貨運需求模式所出現的不利轉變，可能屬於結構性而非周期性。此外，燃油成本自二零零九年中開始穩步上升，一直於高位徘徊，可能會削弱溢利率。

話雖如此，我們仍具備不少有利條件，假如世界經濟持續現有的復甦趨勢，這些條件將有助我們建立更穩健的實力。我們在二零零九年初推出了多個項目及措施以進一步改善工作模式，尤其是客戶服務方面。我們擁有團結的工作團隊，這團隊正是國泰航空的標誌。我們亦有卓越的國際網絡，並透過港龍航空擁有無與倫比的中國內地網絡。我們與國航的關係將會帶來不少裨益，並且以香港這個世界主要航運樞紐為營運基地。我們以港為家，積極履行對香港的承擔，並對國泰航空的未來充滿信心。

主席

白紀圖

香港，二零一零年三月十日

二零零九年回顧

二零零九年，國泰航空與港龍航空在業務出現前所未有的跌勢下，竭力維持服務水平。環球經濟逆轉導致兩家公司的客運及貨運收益大幅下跌，於是我們在不影響整體乘客服務的原則下，調整可運載量及削減成本。兩家航空公司繼續承諾提供卓越的產品及服務，並維持香港作為主要國際航運樞紐的地位。

產品及服務屢獲殊榮

- 國泰航空已於十一月完成裝配設計嶄新的三個等級機艙，自二零零七年開始積極為現有機隊重新裝配機艙的計劃圓滿結束。截至二零零九年底，連同新接收的飛機合共四十一架飛機已裝配了新產品。新機艙廣受乘客歡迎。
- 國泰航空正為地區性商務及經濟客艙進行機艙產品更新計劃，藉此進一步提升乘客的飛行體驗。
- 港龍航空機隊亦正在進行機艙更新計劃。
- 在吉隆坡機場開設的頭等及商務候機貴賓室已於六月啟用。
- 港龍航空開始於香港、北京及上海與客戶定期進行分組諮詢活動，藉此加強常客參與產品及服務發展。
- 港龍航空於二零零九年三月首次推出商務客艙旅行護理套裝，以提升若干航線乘客的飛行體驗。
- 國泰航空在航機上提供十四款馳名湯麵，讓頭等及商務客艙乘客品嚐正宗的中國菜。
- 我們亦在航機上提供一系列由香港廚師協會的獲獎廚師特別設計的創意菜式。
- 國泰航空及港龍航空於三月進一步拓展跨境預辦登機服務，讓從內地往香港乘搭國泰航班的乘客，可於深圳市區辦理登機手續。
- 兩家航空公司於十二月開始為經濟客艙乘客提供「加長空間座位」服務，乘客只須繳付額外的現金或「亞洲萬里通」里數便可享用。
- 我們致力提供高水平的產品及服務，並繼續獲得表揚，國泰航空獲 Skytrax 頒發「二零零九年全球最佳航空公司」獎。
- 在九月，國泰航空於亞洲版《華爾街日報》舉辦的「二百大企業」選舉中，連續第四年獲選為「香港最受尊崇公司」。
- 國泰航空超卓的頭等及商務機艙產品得到認同，在《商旅（中國）》(Business Traveller China) 的二零零九年度大獎中獲頒「最佳航空公司 — 頭等客艙」獎，並於十月的《TTG Asia》旅遊大獎中獲「最佳航空公司 — 商務客艙」殊榮。
- 國泰航空於英國《Air Cargo News》主辦的週年頒獎活動中獲選為「亞太區最佳貨運航空公司」。
- 我們於十月獲亞太區航空中心 (Centre for Asia Pacific Aviation) 頒發「二零零九年最佳環保表現航空公司」殊榮，表揚我們在解決環保及持續發展問題上的貢獻。

二零零九年回顧

發展空運樞紐

- 近年國泰航空與港龍航空均致力擴充網絡及增加班次，進一步發展香港作為世界主要航運樞紐的地位。
- 然而，近期的經濟衰退情況嚴峻，意味著兩家公司必須暫時調整可載客量及可載貨量，以配合市場需求。
- 國泰航空於五月削減百分之八的可載客量及百分之十一的可載貨量。港龍航空將整體可運載量削減百分之十三，前往大連、福岡、桂林、瀋陽、台中及西安的航班暫停服務。
- 在二零零九年的冬季航班時間表中，已恢復部分於二零零九年上半年間削減的可載客量，並於二零一零年回復更多可載客量。國泰航空將由五月開始每周加開四班前往首爾的航班，並由七月開始每周再加開三班，使往來該市的班次回復二零零八年每日五班的水平。現行計劃亦包括增加前往洛杉磯及多倫多的班次，以及分別於二零一零年三月及夏季推出前往米蘭及莫斯科的新客運服務。此外，港龍航空已宣佈於今年夏季加開班次前往中國內地及區內多個航點，以應付季節性的需求。
- 於七月至九月間，前往峇里的航班每周加開四班，以應付暑期旺季的市場需求。
- 在七月及八月的暑期旺季裏，札幌航線的班次由每周四班增至每日一班，並於農曆新年及聖誕節期間加開多班額外航班前往這個旅遊熱點，更在將來臨的七月及八月，再度把航班增至每日一班。
- 由於顧客需求持續，自實行夏季航班時間表開始，港龍航空的布吉航班由每周七班增至九班。
- 前往利雅德的國泰航班於八月由每周五班增至每日一班。
- 國泰航空網絡於十月增加吉達航線，這是我們在沙特阿拉伯的第二個航點。新航線每周提供四班途經杜拜的航班，並將因應市場需求，由二零一零年三月底開始增至每日一班。

- 港龍航空於九月推出每日兩班往來香港至廣州的航班。開辦這條短途航線的目的，主要是提供接駁交通，方便乘客由廣州經香港往來世界各地。
- 港龍航空於十月增加前往加德滿都的航班，由每周三班增至五班，並新增途經達卡的安排。
- 國泰航空透過與太平洋航空的代號共享安排，於十二月新增斐濟航點。
- 國泰航空於二零零九年一月開辦每周一班前往耶加達的貨機服務，並於二零零九年三月開辦每周三班前往邁阿密及休士頓的貨機服務，加強與日益重要的拉丁美洲市場的交通聯繫。
- 米蘭貨運航線於二零零九年二月增加三班航班。
- 年內集團致力提升航班準時表現，讓乘客，尤其是途經香港的旅客，獲得更佳的飛行體驗。於十五分鐘內起飛的航班準時表現比率上升五點四個百分點至百分之八十六點八。
- 經珠江三角洲上空進入香港的航道於十月改道，惠及國泰航空和港龍航空，縮短了兩條最長的來港航線，節省時間和金錢。國泰航空繼續與國際航空運輸協會及香港民航處緊密合作，致力改善航線安排。

機隊發展

- 二零零九年已接收五架新波音 777-300ER「延程型」客機，使該機種的總數在年底增至十四架。另外兩架於二零一零年一月及二月接收後，尚有十四架已落實訂購的同型號飛機，將於二零一三年前付運。
- 我們與中銀航空租賃公司 (BOC Aviation) 簽訂協議，由十月接收的第十二架新的波音 777-300ER 型飛機開始，將六架該型號飛機以售後回租方式售予該公司。

二零零九年回顧

- 港龍航空兩架租約期滿的空中巴士 A330-300 型飛機已於六月交還，另一架租用的空中巴士 A330-300 型飛機於二零一零年一月交還。
- 兩架租用的空中巴士 A320-200 型飛機將於二零一零年加入港龍航空機隊，一架空中巴士 A320-200 型飛機已於十二月租約期滿時交還。
- 國泰航空於四月接收第六架(即最後一架)波音 747-400ERF「延程型貨機」，新飛機有助提升貨機機隊的整體營運效益。
- 五架波音 747-200F 型「經典」貨機於二零零九年退役，正式結束該機種於國泰航空的二十七年歷史。港龍航空最後一架經典貨機於二零零九年一月退出機隊，而國泰航空的最後一架經典貨機則於七月退役。
- 我們停飛五架波音 747-400BCF 型「波音改裝貨機」，停泊於加州維克托維爾。至今已有兩架重新投入服務。
- 我們亦於二零零九年停飛共五架客機，包括四架空中巴士 A340-300 型及一架波音 747-400 型飛機，以便在這經濟逆轉時期控制可運載量及成本。另一架波音 747-400 型飛機已於二零一零年三月停泊於沙漠。
- 國泰航空已訂購共十架波音 747-8F 型先進貨機。原定於二零零九年底開始付運，但由於製造商的計劃出現延誤，現改於二零一一年開始付運。
- 港龍航空現時已沒有營運貨機，但繼續以港龍航空貨運的品牌出售客機貨運艙位。
- 自助列印登機證設施大受乘客歡迎，現時可用於往來三十三個航點的航班。該設施亦於九月在香港國際機場推出，供過境乘客使用。
- 國泰航空進一步加強社交網絡聯繫，包括提高在 Facebook 的曝光率及推出 Twitter 服務。公司亦設有一條 YouTube 頻道及推出聊天室，以推廣公司品牌、人物及服務。
- 於四月推出的自助訂位管理服務，讓乘客於網上查閱最新訂位資料及更新個人資料。此外，本年度後期加入了更多自助服務功能，如網上特別餐膳要求、特別服務要求，及設有互動座位表的預先確認座位服務等。另外亦加強了機上娛樂、目的地及旅客須知等網上資訊。
- 擴大 notiFLY 航班提示服務範圍至所有在訂位紀錄內登記了聯絡資料的乘客。
- 香港國際機場內供國泰航空及港龍航空乘客使用的共用自助登機專櫃的數目有所增加，現時供兩家航空公司使用的登記行段設有五十部自助登機專櫃。
- 我們亦在多個海外航點推廣共用自助登機專櫃，現時在十六個機場提供該項設施。
- 國泰航空的「認識我們的團隊」小型網站廣受歡迎，該網站有助加深對國泰航空幕後功臣的認識，現可供 iPhone 用戶瀏覽。
- 推出革命性的 CX Mobile 及 KA Mobile 應用程式供 iPhone、Blackberry 及其他智能手機用戶使用，讓乘客於國泰航空及港龍航空的流動網站辦理登機手續、下載城市導覽及查閱其他實用的旅遊資訊。

科技著著領先

- 我們在國泰航空營運業務的所有國家推出更先進的嶄新網上訂位系統，功能包括提供不同日子的票價資料。
- 在十二月推出嶄新的兌換獎勵機票訂位系統，具備「獎賞日曆」功能，為使用者提供不同日子的機票可兌換情況。
- 於二零零九年加快發展嶄新的「乘客服務系統計劃」。這個先進的新系統預計於二零一一年十一月取代傳統的訂位、負載控制及辦理登機系統。

二零零九年回顧

合作夥伴

- 「寰宇一家」聯盟於二零零九年二月慶祝成立十週年。為彰顯對該聯盟的持續承諾，國泰航空在三架飛機的機身特別漆上獨特的「寰宇一家」外觀。三架飛機包括一架空中巴士 A330-300 型、一架空中巴士 A340-300 型及一架波音 777-300ER 型飛機。
- 「寰宇一家」於十一月歡迎墨西哥航空加盟，成為第十一個正式會員，而墨西哥航空的兩家附屬公司 MexicanaClick 及 MexicanaLink 亦加盟成為聯屬會員。
- 印度翠鳥航空公司於二零一零年二月宣佈有意加入「寰宇一家」成為正式會員。
- 俄羅斯航空公司 S7 Airlines 已承諾會成為「寰宇一家」成員。該公司將於二零一零年稍後時間開始提供聯盟的全面服務、優惠及票價。
- 作為「寰宇一家」的聯屬成員，港龍航空繼續為聯盟的乘客提供無可比擬的航空服務，方便旅客取道香港樞紐前往中國內地各個航點。
- 國泰航空於五月開始在香港往布里斯班的航班實施與芬蘭航空的代號共享。芬蘭航空亦將其「AY」代號加於前往曼谷、墨爾本、珀斯及悉尼的國泰航班上。
- 隨著太平洋航空於十二月開辦往來斐濟納迪與香港的新航線，國泰航空與太平洋航空開始代號共享。
- 港龍航空自九月開辦每日兩班廣州航班，國泰航空與之進行代號共享，同時終止與中國南方航空於這條航線的代號共享安排。
- 我們於二零一零年二月宣佈與國航及其他各方簽訂框架協議及其他協議，根據該等協議，國泰航空與國航同意成立一家共同擁有的貨運航空公司。該等協議的先決條件，是必須取得監管機構的所有必要批准，以及取得國泰航空及國航獨立股東的批准。該合資公司為國貨航，國泰航空於協議完成後將擁有其百分之二十五股本權益及其百分之二十四經濟權益。國泰航空將以出售四架波

音 747-400BCF 型貨機及兩部備用航空發動機予該合資公司所得的收益，作為投資於該合資公司的資金。成立貨運合資公司，是國泰航空與國航合作的一項重要發展。國貨航將於二零一零年夏季開業，以北京和上海為主要營運基地。

環保事宜

- 公司於二零零九年二月主辦「全球航空協議組織」首次正式會議，旨在探討將國際航空業所排放的氣體納入一項全球氣候變化條約內的可行性。
- 我們於二零零九年三月參與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，以示支持。
- 我們在四月參與氣候變化組織贊助的碳減排計劃，鼓勵員工在家中實踐環保。
- 我們為「飛向更藍天」碳抵銷計劃，在五月向碳抵銷企業 Climate Care 購買二萬噸抵銷額，用以支持中國的北京天然氣項目、黑龍江風力發電裝置及三岔灣徑流式水力發電站項目。
- 我們在六月宣佈支持國際航空運輸協會的多項承諾，包括：燃油效益每年提升百分之一點五，直至二零二零年；於二零二零年前達至碳排放零增長；及於二零五零年前碳減排量較二零零五年的水平減少百分之五十的目標。
- 我們參與了由地球之友贊助的「6.21 熄燈行動」，該活動呼籲企業由晚上八時開始關掉電燈兩小時。
- 我們的《二零零八年企業社會責任報告》獲全球報告倡議組織 (Global Reporting Initiative) A+ 評級，該報告經顧問公司 Environmental Resources Management 核證。
- 我們在七月加入「可持續航空燃油用戶組織」。該組織由航空公司牽頭成立，致力為飛機生物燃油市場發展一套穩固的環球可持續發展守則及最佳常規，以加快飛機生物燃油的商業應用。

二零零九年回顧

- 國泰航空於九月獲選列入富時社會責任指數系列 (FTSE4Good Index Series)，該指數用以衡量於企業社會責任方面已達全球公認標準的公司的表現。
- 國泰航空及港龍航空在九月簽訂哥本哈根公約，這是國際商界在聯合國於十二月舉行哥本哈根氣候變化會議前發出的權威性聲明。
- 取道珠江三角洲上空較短的航程，每年可減少排放達六萬七千噸二氧化碳。
- 我們已就企業社會責任報告及環保活動與飛行常客、企業投資者、非政府環保機構及供應商進行溝通。
- 國泰航空再度擔任於香港舉辦的「Greener Skies 論壇」的指定航空公司。
- 應用於總部國泰城的 ISO 14001 認證於十二月擴展至港龍大廈。
- 港龍航空首次諮詢機艙服務員有關各種社會及環保問題的意見，二零一零年會進行更多的諮詢。
- 港龍航空於十月至十二月間進行一項內部的環保意識活動，旨在加強員工的環保意識。
- 在二零零九年獲得的獎項中，包括在香港特許公認會計師公會主辦的「ACCA 香港可持續發展報告大獎」中獲「最佳可持續發展報告獎」亞軍、亞太區航空中心頒發的「二零零九年最佳環保表現航空公司」獎、「香港環保卓越計劃」銅獎及香港環境保護協會頒發的「全國企業環保成就獎」。
- 二零零八年「零錢布施」機上籌款計劃獲國泰乘客捐出超過港幣一千萬元，善款大部分撥捐聯合國兒童基金會，其餘捐助「國泰愛心輪椅庫」。自一九九一年以來，「零錢布施」計劃共籌得超過港幣九千一百萬元。
- 一班國泰航空員工於二零零九年二月參與由聯合國兒童基金會舉辦的考察活動，親自了解「零錢布施」計劃的善款在泰國北部的運用情況。
- 港龍航空連續第四年獲香港社會服務聯會選為「商界展關懷」公司，以表揚公司於企業社會責任方面的貢獻。
- 每年一度的「港龍航空飛行證書計劃」於四月展開，今年共有十六位學員參加，創歷年最高紀錄。學員須經過為期八個月的課程，學習各種航空知識。
- 港龍航空繼續透過「點滴獻環保」機上籌款計劃，為大自然保護協會在中國雲南省的環保計劃籌募善款。
- 我們支持亞洲青年管弦樂團舉辦的一項活動，讓來自弱勢家庭的青少年有機會欣賞音樂表演。國泰航空贊助該樂團一年一度的巡迴演出已有十九年。
- 國泰航空以英語為母語的職員透過「英語啟航」計劃，以非正式的會話課程改善東涌學生的英語水平。該計劃至今約有七百名來自東涌學校的年輕人參與。
- 由國泰員工組成的義工隊參與多項貢獻香港社區的活動，包括清潔大嶼山沙灘、為貧困地區居民進行的電腦及慈善義賣，以及為不同年齡兒童而設的「英語啟航」計劃。
- 為慶祝於十一月的長者日，國泰航空再次為香港及澳門的長者提供機票折扣。

回饋社會

- 第四屆「飛躍理想計劃」於十二月開始接受報名，邀請一百名香港青少年於二零一零年參與，他們會在員工指導下學習航空知識及參與社會服務計劃。
- 國泰航空及港龍航空支持香港特別行政區政府舉辦的「大學畢業生實習計劃」，為該計劃下受僱的畢業生提供特惠機票。
- 台灣和同事在八月莫拉克風災後發起一次籌款活動。連同公司的捐款，共籌得超過港幣五十萬元。
- 「生活教育活動計劃」於十月慶祝十五週年紀念，於太古廣場舉辦一個展覽。該組織向香港青少年宣揚反吸毒及健康生活信息，自創辦至今一直獲國泰航空支持。

二零零九年回顧

- 颱風凱薩娜肆虐菲律賓，我們的員工於災後為當地居民發起賑災行動。印尼的員工亦發起類似行動，救助受蘇門答臘地震影響的災民。
- 為支持香港，我們贊助在十二月舉行的東亞運動會，成為鑽石贊助夥伴。
- 我們也贊助多項其他盛事，包括「新春國際滙演之夜」、「香港七人欖球賽」、「香港壁球公開賽」及「香港國際賽事」賽馬活動，這些盛事將香港塑造造成更多姿采和活力的都市。
- 員工繼續協助「恩光之友會」的運作，該組織為香港的智障及殘障青少年提供廣泛的支援。
- 國泰航空於二零零九年一月發表新的願景及使命，強調工作團隊對公司達成長遠成功策略的重要性。
- 公司採取多項措施，確保僱員獲悉所有關於甲型 H1N1 流感病毒的最新資料，並於內聯網定期更新有關的資訊及建議。
- 公司設立了一個特別網站，展示近百名員工的故事，作為「People and Service」推廣活動的一部分。他們的故事突顯國泰航空獨特超凡的顧客服務。
- 七月舉行的第五屆員工嘉獎禮 (Betsy Awards)，表揚部分員工竭力幫助旅客的傑出表現。
- 國泰航空向飛行人員以外的全球員工進行第二次組織策略調查，幫助公司了解可作改善的地方。

對僱員的承諾

- 截至二零零九年底，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用約二萬六千七百名員工。由國泰航空僱用的員工約一萬八千五百人，其中一萬二千五百人為在港僱員。職員人數較二零零八年縮減百分之一點七。
- 截至二零零九年底，港龍航空共僱用二千四百名員工。
- 國泰航空及港龍航空繼續在二零零九年實行二零零八年十月宣佈的暫停招聘措施。縱使經濟衰退，集團仍會盡一切努力維持團隊的完整。
- 資信科技部於二零零九年進行策略性重組（目的是令架構更配合公司的業務需要）。部門內共五十三名高級及中級管理人員在新架構中未能配對合適的職位。
- 國泰航空及港龍航空因應業務下滑而推行「特別無薪假計劃」，所有僱員組別對「特別無薪假計劃」甚表支持。計劃的主要特點是高級僱員所放的無薪假較低級僱員為多。不少機組人員亦選擇自願放無薪假。
- 「飛行員培訓計劃」開放予未持有香港身份證的人士參加，惟公司仍致力招募本地學員。
- 二零零九年「飛行員培訓計劃」共有三十二名學員學成畢業，目前仍有七十三名學員於阿德萊德受訓，於二零一零年底將再有三十六名學員加入。截至二零零九年底，該計劃的畢業學員共有二百九十八人，其中五十五人現為公司的機師。
- 多名於香港國際機場工作的員工合作撰寫一本書籍，記載他們在全球其中一個最繁忙的航運樞紐工作的經驗。該書深受讀者歡迎。
- 國泰航空參照營運地區的法例、行業慣例、市場環境和員工個人與公司的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

二零零九年回顧

機隊資料*

	截至二零零九年十二月三十一日各機隊的數目															
	租賃				已確實訂購架數					營業租賃期滿架數						
飛機類型	擁有	籌資	營業	總數	'10	'11	'12及之後	總數	'10	'11	'12	'13	'14	'15及之後	購買權	
由國泰航空營運的飛機：																
A330-300	9	17	6	32	1	3	4	8		3				3		
A340-300	6	5	4	15						4						
747-400	17		6	23					1		2			3		
747-400F 貨機	2	4		6												
747-400BCF 貨機	7	1	5	13								3	1	1		
747-400ERF 貨機		6		6												
747-8F 貨機						6	4	10								
777-200	2	3		5												
777-300	3	9		12												
777-300ER	2	4	8	14	4	6	6	16						8	20 ^(a)	
總數	48	49	29	126	5	15	14	34	1	7	2	3	1	15	20	
由港龍航空營運的飛機：																
A320-200	4	1	4	9	2			2 ^(b)	1	2				1		
A321-200	2		4	6					1	2				1		
A330-300	4	1	9	14					1	2	3	3				
總數	10	2	17	29	2			2	3	6	3	3		2		
由華民航空營運的飛機：																
A300-600F 貨機	2	6		8												
總數合計	60	57	46	163	7	15	14	36	4	13	5	6	1	17	20	

* 包括停泊的飛機。

(a) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。

(b) 兩架營業租賃期為八年的飛機。

二零零九年回顧

其他附屬及聯屬公司回顧

其他附屬公司及聯屬公司的業績令人滿意。應佔聯屬公司溢利增加港幣十億二千五百萬元，達至溢利港幣二億六千一百萬元，主要原因是國航轉虧為盈。

各附屬及聯屬公司的業績表現及業務回顧概述如下：

香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 香港唯一一家全貨運航空公司，由國泰航空持有六成股權。該公司繼續以為敦豪國際速遞 (DHL Express) 營運貨運速遞服務為其核心業務。
- 現時華民航空機隊由八架自行擁有的空中巴士 A300-600F 型貨機及三架以濕租形式租賃的飛機組成。由二零零九年三月開始，其中一架租賃飛機已提升為波音 747-400BCF 型貨機，以濕租方式向國泰航空租用。
- 前往曼谷及上海的班次從每周五班增至六班，分別由九月及十月開始生效。
- 由於網絡的擴展，華民航空的可載貨量增加百分之十六。運載率微升零點三個百分點，但收益率則下降百分之二十四。
- 由於收益率大幅下降，二零零九年華民航空錄得的溢利遜於去年。

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的主要航空飲食供應商。
- 國泰航空飲食服務於二零零九年生產二千零九十萬份機餐，佔香港航空飲食市場百分之六十三點四。營業額較二零零八年下跌百分之四。
- 儘管該公司致力削減營業成本，但由於營業額下跌，加上航空公司削減成本，以致邊際利潤低於二零零八年。

- 亞洲區（香港以外）各航空飲食設施的業績令人失望，溢利低於二零零八年。二零零九年加拿大的業務有所改善。

香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）

- 全資附屬公司香港機場地勤服務是一家綜合地勤服務公司，在香港提供停機坪及地勤服務，現時為國泰航空及港龍航空等共四十四家航空公司提供一系列地勤服務。
- 香港機場地勤服務佔香港國際機場停機坪服務市場的百分之五十三點六。
- 二零零九年間，使用地勤服務的客戶由十三個增至十七個。自二零零八年香港機場地勤服務擴充業務，將地勤服務納入業務範疇後，服務水平有所提升。
- 面對經濟逆轉，客戶紛紛削減航班及採用較小的飛機，因此本年度業績未如理想。

中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空持有百分之十八點一股權。在中國內地，國航於客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。
- 該公司的航班前往八十八個國內航點及五十六個國際（地區性）航點，連接全球三十個國家及地區。
- 集團委派兩名代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理其應佔國航溢利。
- 集團應佔國航溢利乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零零九年度業績包括國航截至二零零九年九月三十日止十二個月的業績，但不包括集團應佔國航的燃油對沖虧損港幣十億元（於二零零八年第四季發生），此項虧損已計入集團二零零八年業績內。
- 集團於二零一零年二月宣佈與國航及其他各方簽訂有條件框架協議及其他協議，根據該等協議，協議各方同意成立一家共同擁有的貨運航空公司，以國航的全資附屬公司國貨航為合資平台。該合資公司計劃於夏季開業，以北京和上海為主要營運基地。

二零零九年回顧

香港飛機工程有限公司（「港機工程」）

- 國泰航空持有港機工程百分之十五股權，在港機工程的附屬及共同控制公司擁有直接權益，包括於廈門太古飛機工程有限公司（「廈門太古飛機工程」）的百分之九點一股權、廈門太古起落架維修服務有限公司（「廈門太古起落架維修服務」）百分之八股權、晉江太古勢必銳複合材料有限公司（「太古勢必銳」）百分之五點五股權及廈門太古發動機服務有限公司（「廈門太古發動機服務」）百分之十股權。港機工程集團提供一系列航空維修及整修服務，其業務主要是在香港和廈門進行飛機維修及改裝工程，以及由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」）進行勞斯萊斯發動機大修工程。
- 集團委派一名代表出任港機工程董事局成員，並以權益法入賬處理其應佔港機工程溢利。
- 二零零九年港機工程錄得溢利港幣六億八千八百萬元，較二零零八年減少百分之三十九點五。溢利減少，主要反映航空市場環境轉壞，引致大型機身及外勤維修服務需求下降。
- 由於航空公司繼續削減開支及停飛部分飛機，導致業務大幅轉弱，情況尤以二零零九年下半年為甚。香港及廈門的機身大型維修設施在近數年間首次（並繼續）錄得大量未售出的處理能力。外勤維修業務下滑，與香港國際機場的航班升降量情況相符，幸而最後幾個月航空交通流量有改善的跡象。雖然成本日漸下降，但廈門太古飛機工程的溢利率大幅下跌。香港航空發動機維修服務錄得溢利下降百分之九，主要是由於發動機吞吐量下降。
- 儘管需求逆轉，港機工程集團繼續投資於香港及中國內地，以擴充設施及服務範圍。在香港，港機工程第三個機庫於九月啟用。在中國內地，太古勢必銳與晉江鄧普祿太古飛機輪胎有限公司於二零零九年十一月分別啟用位於中國福建省晉江市的專門複合材料修理設施及輪胎翻新設施。山東太古飛機工程有限公司位於濟南市的第五個機庫於二零零九年五月啟用。廈門太古飛機工程因應市場情況而延遲第六個機庫的啟用日期至二零一一年。廈門太古發動機服務現正提升位於廈門的發動機大修設施，預期於二零一零年第二季投入運作。四川太古飛機工程服務有限公司正於成都市興建首個機庫，預期於二零一零年下半年投入運作。香港航空發動機維修服務用於部件整修的擴建設施預計於二零一一年首季投入運作。
- 截至二零零九年底，港機工程集團的員工數目稍微下降至一萬二千六百一十五人，反映業務下降。該集團將繼續培訓員工及提升生產力，以維持競爭能力。
- 港機工程集團在二零零九年間大部分時間經歷艱難的市場情況，而近月市況已出現復甦。該集團預計二零一零年香港國際機場的航班升降量會增加，機庫使用率亦會有改善，但對此復甦趨勢會否持續，仍抱審慎態度。該集團在中國內地新成立的聯營企業在營運初期出現的虧損，將對集團二零一零年的業績造成影響。整體而言，二零一零年將再度充滿挑戰。港機工程集團將致力控制成本，同時繼續為客戶提供高質素的服務。該集團憑藉在新的策略性聯營企業和核心業務設施所進行的投資，加上優質的工程和服務，定能掌握航空業未來長遠發展的先機。

”

你
需要
有

葉清銘，機艙服務員

熱
誠、真
心

更
美
好
完
滿。

我想，我們的
工作態度就該如此，
就是要令別人的旅程

伍宋月珊，高級客運營業主任

”

與
奉
獻
精
神。

對我而言，服務是有生命的；

它不只是一份朝九晚五的差事，

更是一種能影響生活面貌

的態度。

我
喜
歡

令別人快樂。

阮淑慈，服務領隊

吳南庚，
企業客運營業統籌員

”



業務回顧

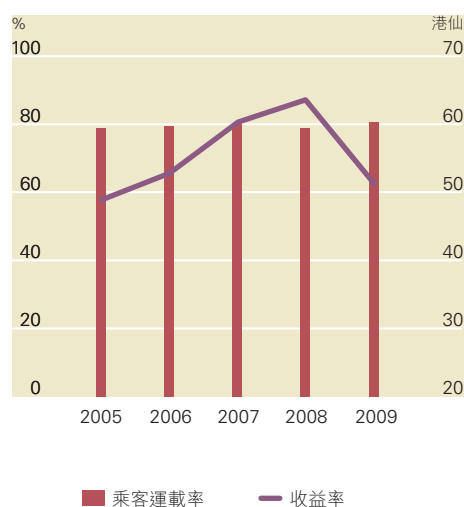
客運服務

二零零九年國泰航空與港龍航空合共載客二千四百六十萬人次，較上年度減少百分之一點六。頭三季需求大幅下降，情況尤以頭等及商務客艙為甚，因此我們從五月開始，將國泰航空及港龍航空的可載客量分別削減百分之八及百分之十三。客運服務收益下跌百分之二十點八至港幣四百五十九億二千萬元，而收益率則下降百分之十九點五至港幣五十一點一仙，主要反映頭等及商務客艙需求疲弱、經濟客艙的收益率面對競爭壓力、網絡的客流轉變，以及上半年美元處於強勢。

以地區劃分的運載率*



乘客運載率及收益率*



* 由二零零六年十月一日起包括港龍航空。

二零零九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
	2009	2008	變幅	2009	2008	變幅	變幅
西南太平洋及南非	17,959	17,689	+1.5%	80.8	77.0	+3.8個百分點	-21.6%
歐洲	20,222	20,017	+1.0%	85.3	84.4	+0.9個百分點	-22.5%
北亞	23,343	24,028	-2.9%	72.2	73.0	-0.8個百分點	-21.9%
東南亞及中東	24,381	22,528	+8.2%	77.7	77.4	+0.3個百分點	-18.4%
北美	25,262	31,216	-19.1%	86.7	81.7	+5.0個百分點	-14.3%
整體	111,167	115,478	-3.7%	80.5	78.8	+1.7個百分點	-19.5%

首要市場 — 香港及珠江三角洲

- 經濟逆轉嚴重影響我們的首要市場，對頭等及商務客位需求的影響尤甚。離港航班的頭等及商務客艙業務主要依賴金融機構，但大部分金融機構卻受金融危機嚴重打擊。
- 企業客戶削減員工外遊數量或由頭等或商務客位改乘經濟客位，因而影響企業客戶銷售額。本年後期情況略有改變，但不少企業至二零零九年底仍設有員工外遊限制。
- 經濟客艙需求全年維持強勁，但在競爭非常激烈的市場裏，須提供大幅降價的機票以刺激需求，導致收益率下降。
- 甲型 H1N1 流感爆發，嚴重影響五月、六月及七月的業務，尤其是往來香港與短途航點的消閒旅遊及團體業務。
- 港龍航空在九月推出每日兩班往來香港至廣州的航線後，來自珠江三角洲地區的業務有所增加。該航線廣受於香港轉機的旅客歡迎。

按地區作出的評述如下：

西南太平洋及南非

- 經濟逆轉拖累需求及收益率，頭等及商務客運量所受的打擊尤其嚴重。多條航線的經濟客艙客運量仍然理想，但在競爭非常激烈的環境下，要維持客運量，便須調低收益率。由於經濟逆轉，我們削減若干航線的可載客量。悉尼航線的班次由每日四班減至三班，布里斯班航線亦削減三班直航服務。
- 由十月下旬開始，奧克蘭航線的班次作季節性增加，每日提供兩班航班，以應付南半球的夏季需求。

- 本年度南非航線表現勝於大部分其他航線。全年運載率高企，收益率的減幅不及其他地方嚴重，但一如往常，冬季需求顯著放緩。

歐洲

- 面對經濟逆轉，公司削減法蘭克福、倫敦及巴黎航線的班次。
- 本年度首三季，歐洲航線的頭等及商務客艙載客量減幅特別顯著，乘客數目及收益率均大幅下降。
- 歐洲是首個隱約出現緩慢復甦跡象的地區，頭等及商務客位的需求於最後一季開始呈現復甦，倫敦航線尤其如是。然而，收益率仍遠低於正常旺季水平，而有關改善是與一個很低的基數作比較。
- 歐洲航線經濟客艙的需求全年保持理想，但市場競爭激烈，要取得如此客量，收益率難免驟降。
- 我們在十二月宣佈加強歐洲網絡，於二零一零年三月，在現時每日一班前往羅馬的航班以外，開辦每周四班前往米蘭的航班。我們亦宣佈計劃由二零一零年夏季開始開辦每周三班航班前往莫斯科。

北亞

- 往來中國內地的客運業務年內普遍放緩，但第四季在收益率下跌的情況下略為回升。頭等及商務客位需求仍然疲弱，原因是企業繼續嚴格限制外遊。
- 削減港龍航空前往三亞的航班，以平衡可載客量與需求；並由五月開始，暫停前往大連、福岡、桂林、瀋陽、台中及西安的服務。
- 滙率變動及經濟逆轉對往來日本的業務造成不利影響。此外，甲型 H1N1 流感導致五月至七月間的訂位數量大幅減少。

業務回顧 客運服務

- 由於旅客對日本北部消閒區的興趣日益濃厚，暑期增加札幌班次至每日一班。我們亦在聖誕及農曆新年提供額外航班，並將於二零一零年七月及八月再度增至每日一班航班。
- 年內由於韓園疲弱影響出境旅遊，韓國業務普遍很差。因需求疲弱，首爾航線每日削減一班航班，港龍航空的釜山航線亦減至每周四班。然而，年底前需求略有改善，尤以往往韓國的入境航班為甚。此航線將於二零一零年七月回復每日五班。
- 兩岸直航自八月生效以來，直航內地的航班大幅增加，對台灣的出境航班需求造成不利影響。然而，由於台灣日漸成為香港旅客的消閒旅遊熱點，入境航班業務愈趨興旺。在五月至七月間，甲型 H1N1 流感對台灣航線的需求造成嚴重不利影響。
- 往來高雄的業務勝於台北航線，反映高雄航線競爭較少，惟收益率仍然受壓。
- 泰國航線在較低的比較基數下略有增長。近期消閒旅遊回升，但政治局勢不穩定，繼續影響基本需求。
- 港龍航空於二零零八年開辦的河內航線表現令人滿意。
- 為方便運作，港龍航空前往尼泊爾加德滿都的航班與前往孟加拉達卡的航班合併，新航線表現令人滿意，尤其是在冬天旺季。
- 隨著斯里蘭卡國內衝突停止，往來可倫坡的業務在較低的比較基數下略有改善。
- 經過艱難的一年，往來印度的業務於第四季開始好轉，反映頭等及商務客艙收益有所改善。港龍航空前往班加羅爾的每日航班因需求下降而縮減至每周四班。德里航班的每日兩班航班中，一半改為途經曼谷。
- 二零零九年往來中東的航班需求相對上仍然理想，惟於年底前轉趨疲弱，尤以杜拜航線為甚。利雅德改為每日一班航班，並於十月開辦每周四班經杜拜前往吉達的航班。吉達航線將於二零一零年三月增至每日一班。

東南亞及中東

- 經濟逆轉影響區內所有航線，部分更受廉價航空公司競爭日增所影響。
- 面對經濟逆轉，我們削減曼谷、亞庇及新加坡航線的班次。
- 新加坡航線於年內大部分時間受頭等及商務客運量銳降所拖累。
- 本年度原為困難的一年，但印尼新年帶動需求上升，因此加開往來印尼的額外航班。
- 往來菲律賓的需求全年維持理想，惟收益率大幅下降。
- 因應暑期的龐大需求，峇里在每日一班航班以外加開每周四班航班。

北美

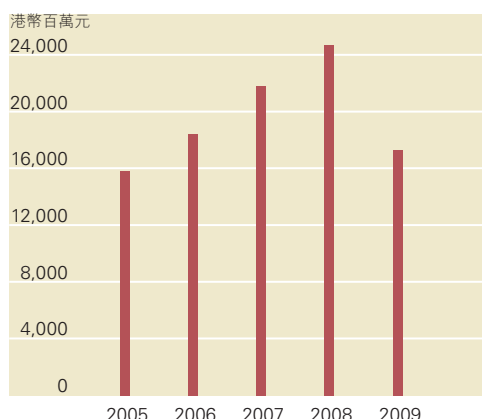
- 我們削減洛杉磯、三藩市、多倫多及溫哥華航線的可載客量，以配合需求下降。
- 因此，北美航線經濟客艙運載率全年高企，惟收益率因競爭非常激烈而繼續大幅下降。經濟逆轉嚴重影響所有北美航線的頭等及商務客艙需求。
- 多倫多航線在夏季改為凌晨起飛的通宵航班。此航線的頭等及商務乘客需求在年內大部分時間均處於疲弱狀態。
- 因應近期需求逐步回升，由二零一零年三月開始，前往多倫多的航班每周將加開三班，並由二零一零年五月開始，每周加開三班前往洛杉磯的航班，使每周合共運作十七班。

業務回顧

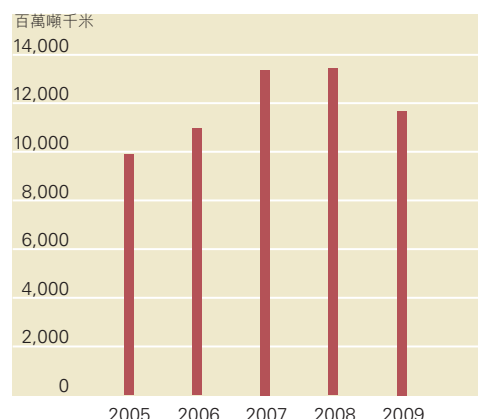
貨運服務 | 亞洲萬里通

由於全球經濟逆轉，航空貨運需求大幅下降。影響遍及所有主要市場，尤其在上半年導致貨量下跌，對價格構成壓力，使收益率及收益受壓。由十月份開始，需求在較低的比較基數下有所改善，加上業界停泊設備使可載貨量減少，有助增加運載率、收益率及收益。二零零九年，國泰航空及港龍航空的貨物及郵件運載噸數下降百分之七點一至一百五十二萬七千九百四十八噸，而可載貨量則下降百分之十三點一。集團貨運收益下跌百分之二十九點九至港幣一百七十二億五千五百萬元，而國泰航空及港龍航空的收益率則下跌百分之二十六點八至港幣一點八六元。

營業總額*



可運載量 — 貨物及郵件可用噸千米*



* 由二零零六年十月一日起包括港龍航空。

二零零九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
	2009	2008	變幅	2009	2008	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	11,666	13,425	-13.1%	70.8	65.9	+4.9個百分點	-26.8%

- 由於全球經濟逆轉，貨運需求由二零零八年下旬開始轉弱，所有主要貿易航線的貨運量開始下降，我們的所有主要市場均面對若干程度的影響。印度及中東市場的影響最為輕微。美國及歐洲（香港及中國內地的主要出口市場）遭受嚴重影響，原因是消費者減少消費，因此零售商及其供應商均以削減庫存為先，以致缺乏新訂單。亞洲各地區之間的貨運亦受同樣因素影響，有關的貨運物品主要是運往區內其他地點進行組裝及出口的半製成部件。
- 貨運量減少，在可運載量過多而可供運載貨物過少的情況下，市場出現供求失衡及激烈競爭，以致運費急跌，收益率及收益因而急劇下降。
- 面對需求下降，貨運航空公司為削減可載貨量，須經常臨時取消航班或將機齡較大、燃油效益較低的飛機停飛或退役。估計至二零零九年中，全球約有百分之二十的廣體貨機停飛或退役。
- 業務在第三季開始改善。可載貨量下降，加上需求在較低的比較基數下有所增加，使運載率上升。年底零售旺季及企業須補充存貨帶來新訂單。由於最終消費者的需求不明朗，加上企業希望盡可能減少存貨量，意味著許多訂單比正常較遲發出，使空運相對較海運有利。因此，旺季的空運需求較預期殷切。截至第三季末，收益率及運載率已回升至二零零八年的水平。此外，離港與來港載貨量不平衡的慣常情況出現局部逆轉，來港載貨量較正常強勁，尤以北美、歐洲及西南太平洋市場為甚。
- 與大部分其他貨運航空公司一樣，我們在二零零九年削減可載貨量，於年初開始臨時取消航班。隨著逆轉形勢逐漸明朗，我們（在五月開始）削減定期航班，由每周一百二十六班減至八十四班，並把五架飛機（全部均是波音 747-400BCF 型貨機）停泊於美國加州沙漠。另一架飛機以濕租形式租予附屬公司華民航空。
- 削減可載貨量的主要目的，是要維持貨機網絡的完整，因此我們只削減班次及可載貨量，但沒有縮減航點。
- 在好的方面，公司加強了網絡，在二零零九年一月開辦前往雅加達及胡志明市的新航線，並於二零零九年三月開辦每周三班前往邁阿密及休士頓的服務，以開拓日益重要的拉丁美洲市場。米蘭航線於二零零九年二月加開三班航班。
- 年內貨機機隊的組合出現重大變動，使之更趨完善。安排機齡較大、燃油效益較低的波音 747-200F「經典」型貨機退役的計劃已經完成，最後一架於七月退出服務，並且為機隊繼續引入新的波音 747-400ERF 型貨機，以提升營運效益。第六架亦即最後一架波音 747-400ERF 型貨機於四月交付。
- 十架新一代波音 747-8F 型貨機將由二零一一年開始付運，付運日期曾因波音公司製造計劃延誤而推遲。
- 根據全資附屬公司國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）與香港機場管理局於二零零九年一月簽訂的補充協議，於香港國際機場的新貨運站現定於二零一三年中啟用。貨運站將由國泰航空服務設計、興建及運作，本擬於二零一一年下半年啟用，但因經濟逆轉，竣工日期延遲。

亞洲萬里通

- 旅遊獎勵計劃「亞洲萬里通」繼續增長，截至二零零九年底，會員人數超過三百萬。
- 「亞洲萬里通」夥伴數目增至超過四百個，分屬九個組別，包括航空公司、酒店及主要的金融機構。
- 國泰航空超過百分之九十的航班曾運載以里數兌換機位的常客。
- 「亞洲萬里通」會員利用里數兌換二十家夥伴航空公司機位的數目增加百分之九。
- 「亞洲萬里通」於十月首次與中國交通銀行推出聯營信用卡，這是「亞洲萬里通」在迅速增長的中國內地市場拓展的主要里程碑。新聯營卡讓中國內地飛行常客透過自動里數兌換系統輕易賺取里數，並有機會兌換航空公司機票及其他時尚獎賞。
- 「亞洲萬里通」為配合在中國內地的發展，於十一月設立北京電話中心，以方便說普通話的「亞洲萬里通」會員。

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，並繼續對競爭當局的調查作出配合，在適用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，但已於二零零九年的賬目中就該等負債撥備港幣八千萬元。

我對國泰航空的熱誠，
與我第一天上班時一樣，
絲毫未減。

Michael Spiegel，貨運經理 — 東歐



國泰鼓勵員工
自己找出方法為乘客
解決問題。

末永詠子，顧客服務主任



如今，我最享受的便是指導
新一代年輕機師，扶植那些像我
當年一樣，對飛行充滿熱忱的
年輕人，助他們達成夢想。

Nigel Black，高級培訓及考核機長

“



當你在這裡工作久了，
自然會把身邊每個人，不論同事
或乘客，看成大家庭的一分子。

Janet Jothi，機場服務主管

”



”



每次飛行都
仍教我興奮萬分，
彷如童年時
幻想當機長的
感覺一樣。

David Belcastro，
高級副機長

財務評述

國泰航空集團二零零九年錄得應佔溢利港幣四十六億九千四百萬元，而二零零八年則錄得虧損港幣八十六億九千六百萬元。業績得到改善，主要反映出售港機工程百分之十二點四五股權獲得溢利、平均燃油價格低於二零零八年，以及燃油對沖合約帶來重大的市值計價盈利。因應客運及貨運需求疲弱而推出的削減成本措施，有助限制二零零九年的營業開支。

營業總額

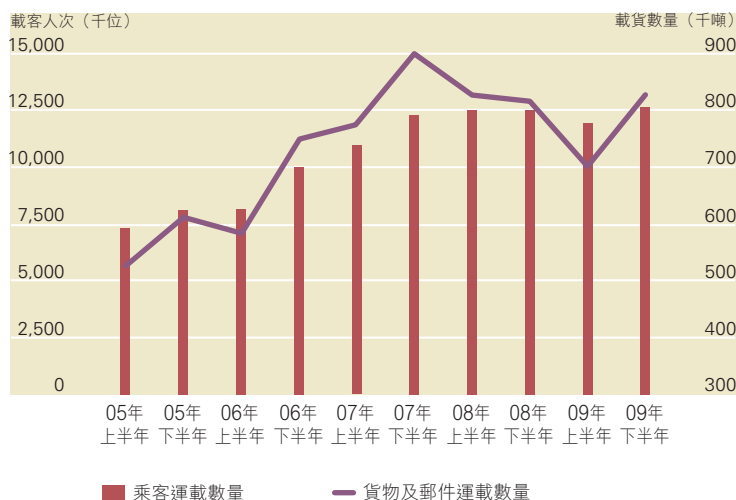
	集團		國泰航空及港龍航空	
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元
客運服務#	45,920	57,964	45,920	57,964
貨運服務#	17,255	24,623	15,341	22,424
航空飲食、收回款項及其他服務	3,803	3,976	3,128	2,922
營業總額	66,978	86,563	64,389	83,310

包括相關的附加費。

營業總額*



國泰航空及港龍航空：乘客及貨物運載數量*



* 由二零零六年十月一日起包括港龍航空。

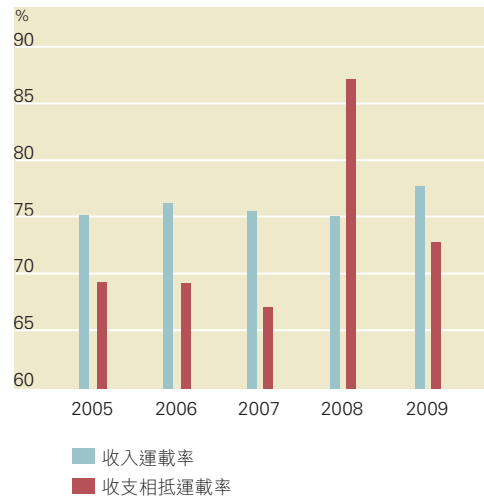
- 集團二零零九年營業總額較二零零八年下跌百分之二十二點六。

財務評述

國泰航空及港龍航空

- 由於經濟逆轉，客運服務營業額大幅下跌百分之二十點八至港幣四百五十九億二千萬元。載客數目下跌百分之一點六至二千四百六十萬人次，而收入乘客千米數則下跌百分之一點七。
- 雖然可運載量減少百分之三點七，乘客運載率則上升一點七個百分點至百分之八十點五。
- 乘客收益率下降百分之十九點五至港幣五十一點一仙，反映頭等及商務客艙需求疲弱、經濟客艙票價面對競爭壓力及上半年美元處於強勢。
- 頭等及商務客艙收益下跌百分之二十七，運載率由百分之六十二點五下降至百分之五十八點五。經濟客艙收益下跌百分之十七點九，運載率則由百分之八十一點六上升至百分之八十四點三。
- 貨運業務營業額下跌百分之三十一點六至港幣一百五十三億四千一百萬元，可載貨量則減少百分之十三點一。上半年出口需求非常疲弱，但下半年轉強。
- 由於燃油價格下降，燃油附加費減少港幣六十八億元。
- 貨物運載率上升四點九個百分點，而貨物收益率則因需求疲弱及競爭激烈而下跌百分之二十六點八至港幣一點八六元。
- 收入運載率上升二點六個百分點至百分之七十七點七，而收支相抵運載率則為百分之七十二點八。

國泰航空及港龍航空：收入及收支相抵運載率*



* 由二零零六年十月一日起包括港龍航空。

- 收益率及運載率轉變對全年收益的影響如下：

	港幣百萬元
假設乘客運載率增加一個百分點	568
假設貨物及郵件運載率增加一個百分點	217
假設乘客收益率增加港幣一仙	894
假設貨物及郵件收益率增加港幣一仙	83

財務評述

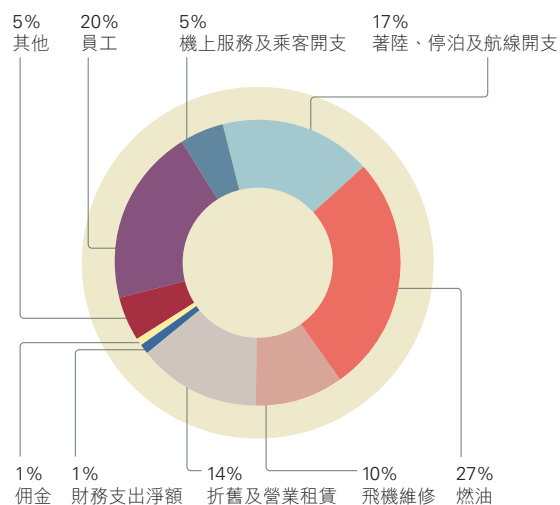
營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	變幅	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	變幅
員工	12,618	12,428	+1.5%	11,515	11,305	+1.9%
機上服務及乘客開支	2,915	3,336	-12.6%	2,915	3,336	-12.6%
著陸、停泊及航線開支	10,458	10,823	-3.4%	10,281	10,777	-4.6%
燃油	17,349	47,317	-63.3%	16,937	46,637	-63.7%
飛機維修	6,567	7,643	-14.1%	6,411	7,511	-14.6%
飛機折舊及營業租賃	7,978	7,211	+10.6%	7,796	7,024	+11.0%
其他折舊及營業租賃	1,103	1,060	+4.1%	867	814	+6.5%
佣金	571	851	-32.9%	571	851	-32.9%
匯兌收益	(344)	(30)	不適用	(356)	(13)	不適用
其他	3,284	3,485	-5.8%	3,628	3,571	+1.6%
營業開支	62,499	94,124	-33.6%	60,565	91,813	-34.0%
財務支出淨額	847	1,012	-16.3%	781	907	-13.9%
營業開支總額	63,346	95,136	-33.4%	61,346	92,720	-33.8%

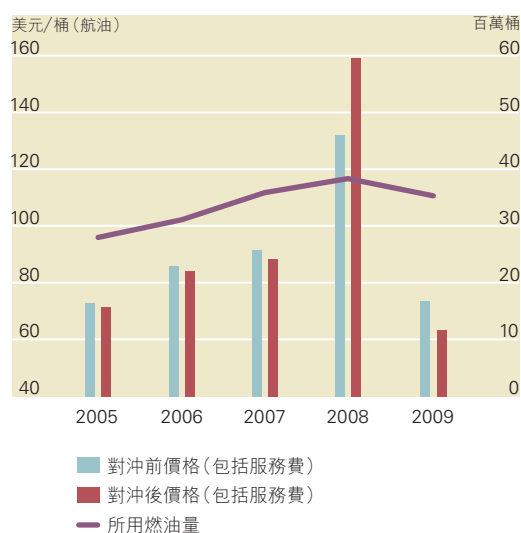
- 集團營業開支減少百分之三十三點四至港幣六百三十三億四千六百萬元。
- 國泰航空及港龍航空合併計算的每可用噸千米成本由港幣三點八元減至港幣二點七六元，主要反映平均油價下調及燃油對沖合約錄得市值計價盈利。

財務評述

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

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利/(虧損)	285	(1,440)
出售港機工程股權所得溢利	1,254	—
已變現及未變現燃油對沖盈利/(虧損)	2,758	(7,970)
就貨運調查與美國司法部達成和解的罰款	—	(468)
稅項(支出)/回撥	(170)	1,476
航空公司除稅後溢利/(虧損)	4,127	(8,402)
應佔附屬及聯屬公司溢利/(虧損)	567	(294)
綜合溢利/(虧損)	4,694	(8,696)

財務評述

扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利/(虧損)變動分析如下：

	港幣百萬元
二零零八年航空公司營業虧損	(1,440)
客運及貨運營業額	(19,127) 客運
	- 因可載客量下降百分之三點七而減少港幣二十一億五千七百萬元。 - 因運載率上升一點七個百分點而增加港幣十一億八千三百萬元。 - 隨著收益率下降百分之十九點五而減少港幣一百一十億七千萬元，部分原因是燃油附加費下降。
	貨運
	- 因可載貨量下降百分之十三點一而減少港幣二十九億三千八百萬元。 - 因運載率上升四點九個百分點而增加港幣十四億五千二百萬元。 - 隨著收益率下降百分之二十六點八而減少港幣五十五億九千七百萬元，部分原因是燃油附加費下降。
收回款項及其他服務	206
員工	(210) - 因特別酬金撥備及平均員工數目上升而增加，但部分被實施無薪假而減省的成本所抵銷。
機上服務及乘客開支	421 - 因乘客數目減少百分之一點六，導致開支下降。
著陸、停泊及航線開支	496 - 因可運載量減少而下降。
燃油	18,972 - 由於平均飛機燃油價格下調百分之四十四點三至每桶七十三美元，加上耗油量減少百分之七點八至三千五百三十萬桶，導致燃油成本下降。
飛機維修	1,100 - 因可運載量減少而下降，但因就交還飛機的狀態撥備而抵銷部分降幅。
折舊及營業租賃	(825) - 因接收新飛機而上升。
財務支出淨額	126 - 因息率下調而減少，但部分被投資基金回報減少所抵銷。
其他	566
二零零九年扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利	285

財務評述

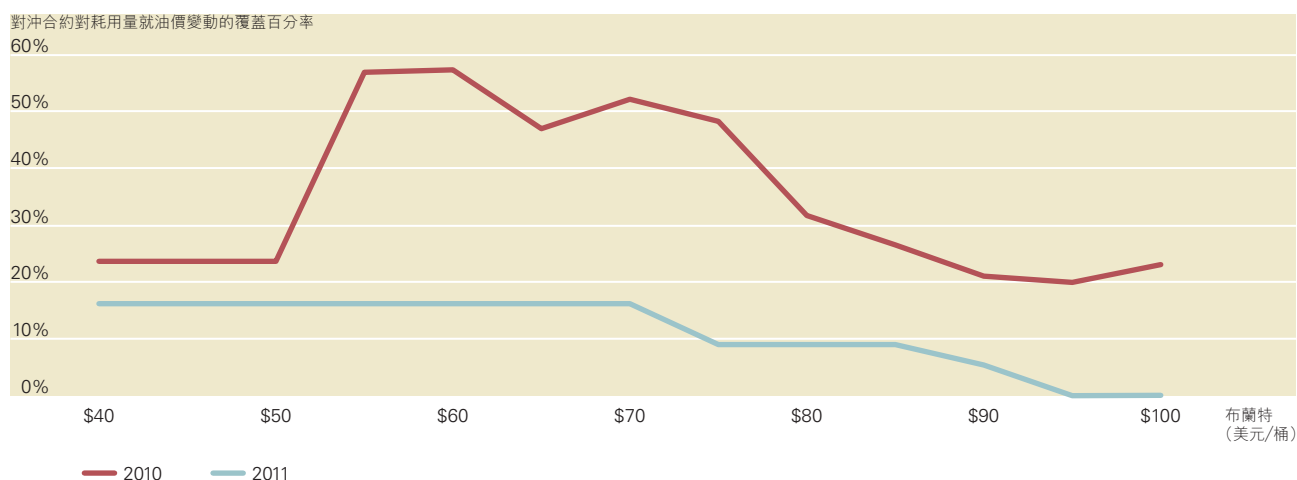
燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
燃油成本總額	20,107	39,347
已變現對沖(盈利)/虧損	(740)	309
未變現市值計價(盈利)/虧損	(2,018)	7,661
燃油成本淨額	17,349	47,317
已付平倉及期權金	3,180	1,458

於二零零九年十二月三十一日，集團的最大燃油對沖風險以及就油價變動對燃油對沖合約造成的現金及損益影響作出敏感度分析如下：

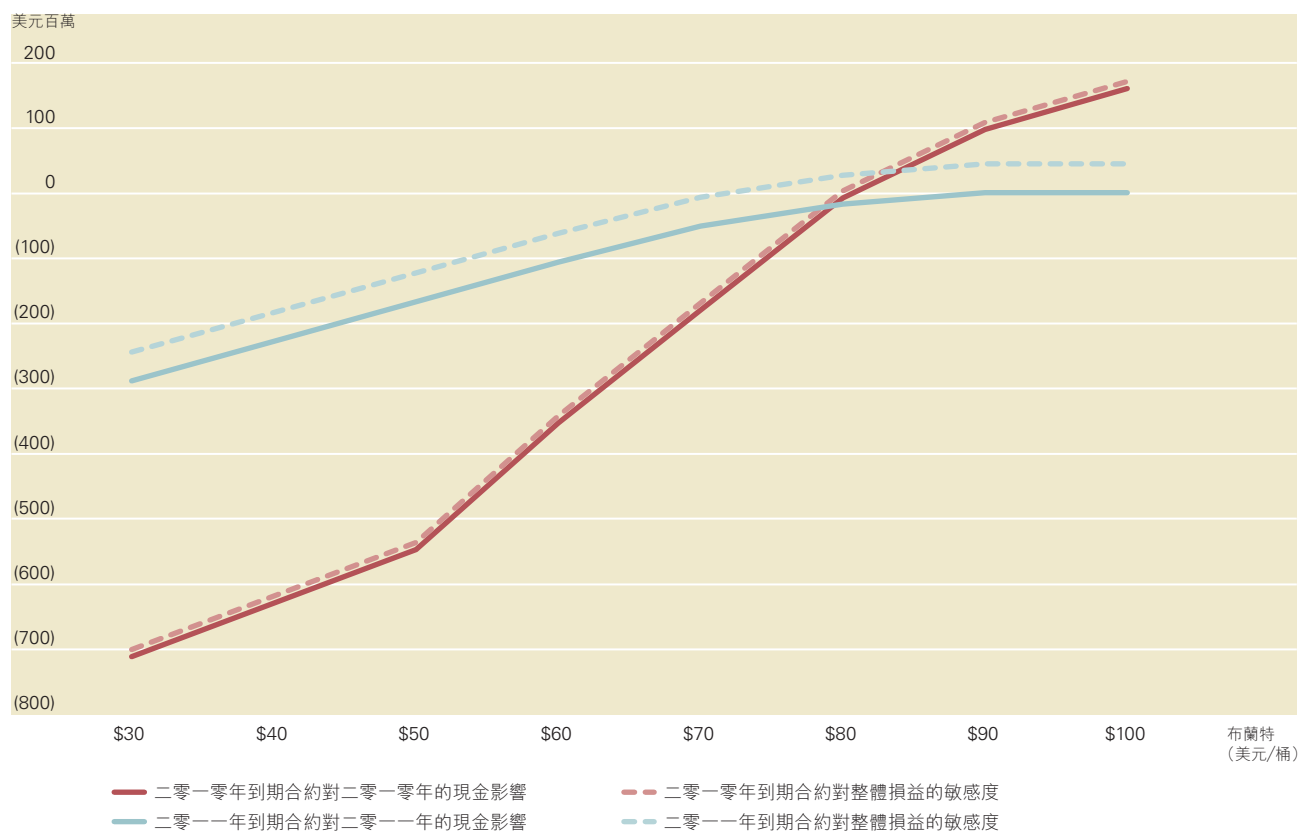
最大燃油對沖風險



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，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耗油量的預測最大百分比。

財務評述

油價變動對燃油對沖合約的現金及損益影響的敏感度分析*



於二零零九年十二月三十一日，集團已簽訂的燃油衍生工具合約於二零一零年及二零一一年到期。上述圖表顯示當油價處於某些可能出現的合理平均價位時，於二零一零年及二零一一年為該等合約平倉所產生的現金流入或流出的預期金額，以及根據合約的到期日對集團損益的預期影響。不同合約對損益的實際影響時期各有不同。以現金流量對沖入賬的合約，損益一般於合約期滿時受影響。至於非以現金流量對沖入賬的合約，每年的損益則受當年的市值計價估值變動所影響。

如二零一零年及二零一一年布蘭特油價處於每桶四十美元的水平，集團將須支付約共八億五千萬美元平倉，該兩年的溢利將相應減少。假如二零一零年及二零一一年布蘭特油價為每桶約八十美元，將不會對現金淨額造成進一步影響，而之前確認的市值計價虧損將於相應的年度撥回。

除上述油價變動對燃油對沖合約的預期影響外，購買燃油的實際成本及燃油附加費的水平亦對集團的營業溢利造成影響。

* 此項資料作為賬目附註第31(c)(iii)項的補充。

稅項

- 稅項支出增加港幣十六億一千六百萬元，達港幣二億八千三百萬元，主要反映溢利率的變動。

股息

- 本年度擬派股息港幣三億九千三百萬元，股息倍數為十一點九倍。
- 每股股息由港幣三仙增至港幣十仙。

財務評述

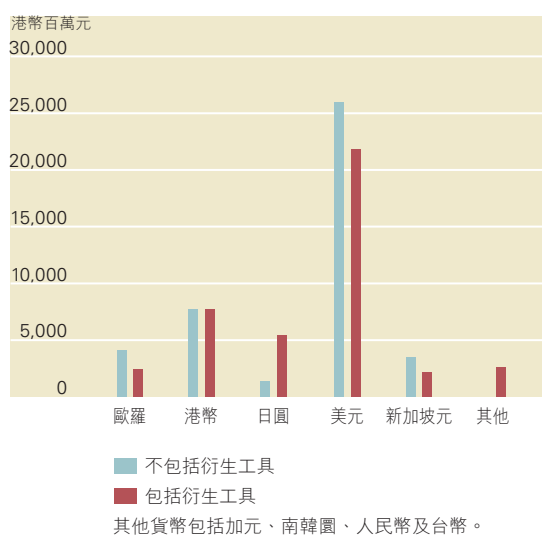
資產

- 於二零零九年十二月三十一日的資產總值為港幣一千一百三十三億二千四百萬元。
- 年內固定資產增加港幣六十六億七千六百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣六十三億二千萬元、樓宇價值港幣二億四千九百萬元，以及其他設備價值港幣一億零七百萬元。

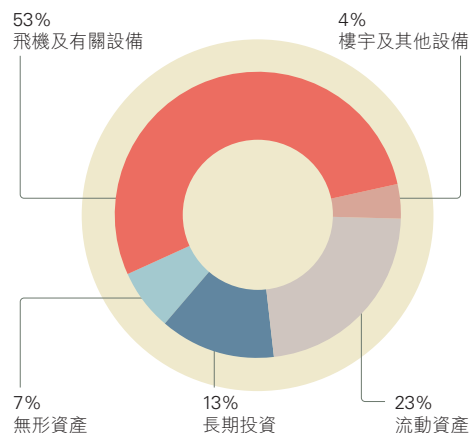
借款及資本

- 借款由二零零八年的港幣四百零二億八千萬元增加百分之五點九至港幣四百二十六億四千二百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、新加坡元、日圓及歐羅，並須於二零二三年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之五十五現為定息借款。
- 流動資金增加百分之九點五至港幣一百六十五億二千二百萬元，其中百分之四十八點二以美元計算。
- 借款淨額增加百分之三點七至港幣二百六十一億三千一百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之十五點一至港幣四百二十二億三千八百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點六九倍降至零點六二倍。

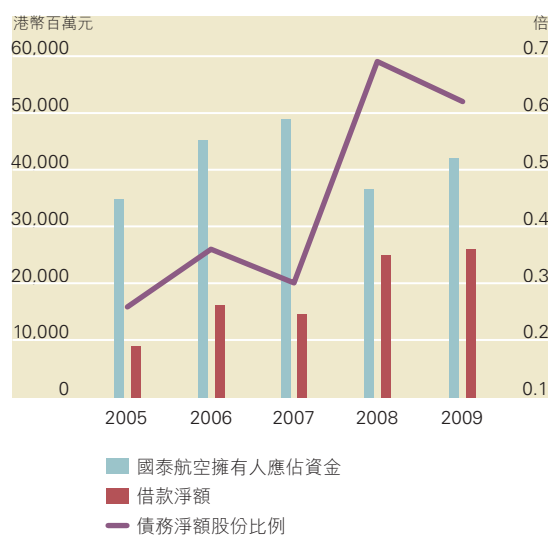
包括衍生工具前後的借款額



資產總值



債務淨額及股本



借款額的利息安排比例



董事及要員

常務董事

白紀圖 #，CBE，現年五十三歲，自二零零六年二月起出任公司主席及董事，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司、香港飛機工程有限公司及太古地產有限公司主席，以及香港上海滙豐銀行有限公司及中國國際航空股份有限公司董事。他於一九七八年加入太古集團，除香港外，曾於該集團的澳洲及巴布亞新畿內亞辦事處工作。

夏禮熙 #，現年四十四歲，自二零零九年三月起出任公司財務董事，現亦擔任港龍航空有限公司董事，之前曾任太古股份有限公司副財務董事。他於一九九四年加入太古集團。

邵世昌，現年五十五歲，自二零零八年十月起出任公司董事，現亦擔任港龍航空有限公司董事。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。

史樂山 #，現年五十三歲，自二零零七年七月起出任公司董事，二零零七年七月獲委任為常務總裁，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司及港龍航空有限公司董事。他於一九八零年加入太古集團，曾於該集團的香港、美國及泰國辦事處工作。

湯彥麟 #，現年五十四歲，自一九九六年十二月起出任公司董事，一九九六年十二月獲委任為企業發展董事，二零零五年一月出任常務總裁，二零零七年七月出任行政總裁，現亦擔任香港太古集團有限公司及太古股份有限公司董事，並為港龍航空有限公司主席。他於一九七七年加入太古集團，除香港外，曾於該集團的澳洲、菲律賓、加拿大、日本、意大利及英國辦事處工作。

非常務董事

蔡劍江，現年四十六歲，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及總裁。

陳南祿 #，現年五十四歲，自一九九七年三月起出任公司董事，一九九七年三月獲委任為副董事總經理，一九九八年七月出任常務總裁，二零零五年一月出任行政總裁，二零零七年七月出任副主席，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司、太古地產有限公司及中國國際航空股份有限公司董事，並為太古（中國）有限公司主席。他於一九七七年加入太古集團，除香港外，曾於該集團的中國內地及亞太區辦事處工作。

樊澄 *，現年五十四歲，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、太古股份有限公司及太古地產有限公司董事，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 #，現年五十四歲，自二零零九年五月起出任公司董事，現亦擔任太古股份有限公司財務董事，以及香港太古集團有限公司及太古地產有限公司董事。他於一九八三年加入太古集團。

孔棟，現年六十一歲，自二零零八年五月起出任公司副主席及董事。現為中國航空集團公司總經理及中國國際航空股份有限公司董事長。

韋立邦，CBE，現年六十三歲，自二零零六年八月起出任公司董事。現為 P&O Ferries Limited 及 Southampton Container Terminals Limited 主席及英國太古集團有限公司董事。

董事及要員

張蘭，現年五十四歲，自二零零六年十月起出任公司董事。現為中國國際航空股份有限公司副總裁、國航香港發展有限公司主席及山東航空集團公司董事。

獨立非常務董事

利蘊蓮⁺⁺，現年五十六歲，自二零一零年一月起出任公司董事。現為 Keybridge Capital Limited 主席、The Myer Family Company Pty Limited、QBE Insurance Group Limited 及 ING Bank (Australia) Limited 非常務董事，並為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^{*}，現年六十四歲，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。

董建成⁺，現年六十七歲，自二零零二年九月起出任公司董事。現為東方海外（國際）有限公司主席及行政總裁，並為多間上市公司，包括浙江滬杭甬高速公路股份有限公司、中國石油天然氣股份有限公司、中銀香港（控股）有限公司、裕民航運股份有限公司、星島新聞集團有限公司及永亨銀行有限公司的獨立非執行董事。

王冬勝^{*}，現年五十八歲，自二零零九年五月起出任公司董事。現為香港上海滙豐銀行有限公司行政總裁、滙豐控股有限公司集團總經理、滙豐銀行（中國）有限公司副董事長兼非執行董事及 HSBC Bank Australia Limited、恒生銀行有限公司、交通銀行股份有限公司及中國平安保險（集團）股份有限公司非執行董事。現亦擔任香港銀行公會主席，並為香港銀行學會二零零一年、二零零四年、二零零六年及二零零九年的會長。

行政要員

包偉靈[#]，現年五十歲，自二零零零年三月起出任營業及市場董事。他於一九八二年加入太古集團。

周兆昌，現年五十六歲，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，現年四十六歲，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。

朱國樑，現年四十八歲，自二零零八年九月起出任航空服務董事。他於一九八四年加入公司。

簡柏基，現年四十八歲，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。

何杲[#]，現年四十八歲，自二零零八年九月起出任貨運董事。他於一九八六年加入太古集團。

艾力高[#]，現年五十六歲，自二零零三年一月起出任信息管理董事。他於一九七五年加入太古集團。

羅禮祺[#]，現年五十一歲，自二零零三年一月起出任航務董事。他於一九八零年加入太古集團。

秘書

傅溢鴻[#]，現年四十六歲，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二零零九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

集團截至二零零九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五十一頁至第九十三頁的賬目內。

股息

董事局建議派發截至二零零九年十二月三十一日止年度末期股息每股港幣十仙。由於並無派發截至二零零九年六月三十日止中期股息，本年度每股將共派股息港幣十仙。全年分派的股息總額為港幣三億九千三百萬元。如獲股東於二零一零年五月十二日召開的股東週年大會上通過，末期股息將於二零一零年六月一日派發予於二零一零年五月十二日辦公時間結束時名列股東名冊的股東。

二零一零年五月七日至二零一零年五月十二日（首尾兩天計算在內）將暫停辦理股東登記，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保享有末期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一零年五月六日（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五十五頁至第五十六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五十頁。

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一千萬元，以及提供折扣飛機票港幣四百萬元。

固定資產

固定資產的變動載於賬目附註10，而飛機購置詳情則載於第十一頁。

銀行及其他借款

集團及公司的銀行借款淨額、透支及其他借款（包括籌資租賃責任）詳列於賬目附註15及21。

股本

在回顧期內，集團並無購買、出售或贖回公司任何股份。公司於一九九九年三月十日採納一項股份認購權計劃。在本年度內，按此計劃已發行1,098,500股股份。計劃詳情列於賬目附註22。

於二零零九年十二月三十一日，已發行股份為3,933,844,572股（二零零八年十二月三十一日：3,932,746,072股）。股本變動詳情列於賬目附註22。

承擔及或有事項

集團及公司於二零零九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30。

董事局報告

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、陳南祿、夏禮熙、何禮泰、喬浩華、史樂山、湯彥麟及韋立邦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。顏堅信及郭鵬為太古集團董事及/或僱員，因而存在利益關係，直至二人分別於二零零九年三月十二日及二零零九年五月十四日辭任為止。

截至二零零九年十二月三十一日止年度的有關服務費用及開支償付詳情列於下文及賬目附註29。

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，其總值約佔集團二零零九年度營業開支百分之三。一如本公司，港機工程為太古公司的聯屬公司。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。

關連交易

(a) 公司與太古公司於二零零九年九月十六日訂立買賣協議，太古公司購買及本公司出售20,700,958股港機工程每股面值港幣一元的普通股（即港機工程百分之十二點四五股權），代價約為港幣十九億零一百萬元（相等於每股港機工程股份港幣九十一點八三元）（「港機工程股份交易」）。港機工程股份交易使公司從20,700,958股港機工程股份的投資中套現，同時透過繼續持有港機工程百分之十五股權，維持在港機工程的策略投資。從港機工程股份交易所得的收益用作公司的一般營運資金。

由於太古公司為本公司的主要股東，故為公司的關連人士，因此根據上市規則，港機工程股份交易構成公司的關連交易，公司已就此刊發二零零九年九月十六日的有關公告，並已將二零零九年九月二十三日的有關通函發送各股東。

港機工程股份交易於二零零九年十月二十二日完成後，公司於港機工程的股份權益由百分之二十七點四五減至百分之十五，而太古公司於港機工程的股份權益則由百分之三十三點五二增至百分之四十五點九六。

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

i) 國泰航空中國貨運控股以人民幣八億五千一百六十二萬一千一百四十元（包含人民幣八億零八百八十二萬三千五百三十元作為繳付註冊資本及人民幣四千二百七十九萬七千六百一十元作為繳付溢價）的代價認購國貨航百分之二十五股本權益，及朗星以現金對國貨航增加注資人民幣二億三千八百四十五萬三千九百一十九元（包含人民幣二億二千六百四十七萬零五百八十八元作為繳付註冊資本及人民幣一千一百九十八萬三千三百三十一元作為繳付溢價）。股權認購及注資後，國航、朗星及國泰航空中國貨運控股在國貨航的股權分別為百分之五十一、百分之二十四及百分之二十五（所有溢價均作為國貨航的資本儲備金入賬）；

ii) Advent Fortune Limited（「AFL」）將利用向本公司獲得約人民幣八億一千七百萬元貸款，收購中航興業有限公司（國航的附屬公司）在朗星的全部已發行股本及股東貸款。作為回報，AFL將把其持有的朗星股權抵押予本公司，而公司於貸款的回報，將相等於AFL實際持有國貨航百分之二十四股權的股息；

董事局報告

- iii) 國貨航將向公司及港龍航空購買四架配備 PW4056-3 型號航空發動機的波音 747-400BCF 型號改裝貨機及兩部備用航空發動機，代價約為人民幣十九億二千四百萬元；及
- iv) 公司將就國泰航空中國貨運控股在相關協議項下的義務向國航出具擔保，並且承諾行使其在上文 (ii) 段所述貸款的貸款協議及其他相關協議項下的合約權利，促使朗星履行朗星在國貨航合資協議項下的義務。

由於國航為本公司的主要股東，乃公司的關連人士，因此根據上市規則，合資交易構成公司的關連交易，公司已就此刊發二零一零年二月二十五日的有關公告。

持續關連交易

截至二零零九年十二月三十一日止年度內，集團曾進行下述持續關連交易，詳情羅列如下：

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

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

根據 DHL 服務協議，截至二零零九年十二月三十一日止年度 DHL 向華民航空支付的費用總額為港幣十八億四千六百萬元。

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

香港太古集團就該等服務收取年度服務費，其金額乃按公司扣除稅項及少數股東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二零零八年一月一日至二零一零年十二月三十一日，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四十一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及二零零七年十月一日的有關公告。

截至二零零九年十二月三十一日止年度，香港太古集團放棄根據香港太古集團服務協議就公司向太古公司出售 20,700,958 股港機工程股份所得的未扣除稅項及少數股東權益前的經調整公司綜合溢利收取服務費用的權利。計及該放棄項目後，公司根據香港太古集團服務協議須向香港太古集團支付服務費用港幣九千五百萬元。按成本價償付的支出為港幣一億六千一百萬元。

董事局報告

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

電話營業管理服務公司是電訊盈科有限公司的間接全資附屬公司，而電訊盈科有限公司則間接持有本公司旗下附屬公司聯亞旅遊資訊系統（香港）有限公司百分之三十七的股本權益，因此根據上市規則，電話營業管理服務公司乃本公司的關連人士。根據電盈服務協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零零八年九月二十九日的有關公告。

截至二零零九年十二月三十一日止年度，國泰常客計劃公司按照電盈服務協議向電話營業管理服務公司支付合共港幣八千三百萬元。

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

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

截至二零零九年十二月三十一日止年度，集團根據港機工程框架協議向港機工程集團支付的費用合共港幣十八億九千一百萬元。

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

國航框架協議為期三年，至二零一零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的有關公告。

截至二零零九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三億零五百萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣一億六千四百萬元。

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

- (a) 在集團的一般日常商業運作中訂立；
- (b) 按正常商業條款達成，或如可供比較的交易不足以判斷交易的條款是否正常商業條款，則對集團而言，交易的條款並不遜於獨立第三者可取得或給予（如適用）的條款；及
- (c) 根據有關交易的協議，按公平合理並符合公司股東整體利益的條款訂立。

董事局報告

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。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八。

董事

夏禮熙、王冬勝、喬浩華、蔡劍江、樊澄及利蘊蓮分別於二零零九年三月十二日、二零零九年五月十三日、二零零九年五月十四日、二零零九年十一月二十七日、二零零九年十一月二十七日及二零一零年一月十三日獲委任為董事。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。常振明於二零零九年五月十三日獲委任為董事並獲選為副主席，其後辭任，於二零零九年十一月二十七日生效。顏堅信、范鴻齡、郭鵬及莫偉龍分別擔任董事至二零零九年三月十二日、二零零九年四月九日、二零零九年五月十四日及二零零九年十一月二十七日辭任生效。柯清輝擔任董事至二零零九年五月十三日公司舉行股東週年大會時退任。此外，利定昌亦於本年度內擔任公司董事，惟不幸於二零零九年十月十七日辭世，董事局對此深表哀悼。

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，均須於第三屆股東週年大會上告退。根據上述規定，韋立邦及張蘭今年退任，但因合乎資格，願候選連任。

自上屆股東週年大會後根據第91條獲委任為公司董事的蔡劍江、樊澄、喬浩華、利蘊蓮及王冬勝亦告退任，但因合乎資格，願候選連任。

每位董事均已與公司簽訂聘書，該聘書構成一份服務合約，為期長達三年，直至該董事根據公司章程第91或93條告退為止，屆時將通過選舉/重選按次續約三年。各董事均無與集團任何成員訂有或擬訂立任何並非於一年內期滿或不可由集團於一年內終止而毋須支付賠償金（但法定的賠償金除外）的服務合約。

年內發給獨立非常務董事的董事袍金合共港幣二百四十五萬六千一百六十四元；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

於二零零九年十二月三十一日，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實益（全屬個人權益）：

	股數	佔已發行股本 百分率
國泰航空有限公司		
陳南祿	9,000	0.00023
邵世昌	1,000	0.00003
湯彥麟	5,000	0.00013

除上述者外，國泰航空有限公司的董事或最高行政人員概無實益或非實益擁有於國泰航空有限公司或其任何相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）的股份或相關股份（包括期權）及債權證的權益或淡倉。

董事於競爭性業務的利益

按上市規則第8.10條規定，白紀圖、蔡劍江、陳南祿、樊澄及孔棟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。

董事局報告

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二零零九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	2,830,768,906	71.96	應佔權益 (a)
2. 中國航空集團公司	2,830,768,906	71.96	應佔權益 (b)
3. 太古股份有限公司	2,830,768,906	71.96	應佔權益 (a)
4. 英國太古集團有限公司	2,830,768,906	71.96	應佔權益 (c)

註：於二零零九年十二月三十一日：

(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2,830,768,906股本公司股份的權益，包括：

(i) 1,651,008,919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214,851,154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87,036,925股。

(b) 中國航空集團公司被視為擁有合共2,830,768,906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三十八點九九已發行股本及約百分之五十六點八四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2,830,768,906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，公司已發行股本總額中至少百分之二十五一直由公眾持有。

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週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，二零一零年三月十日

企業管治

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

董事局

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

為確保權力和授權分佈均衡，主席與行政總裁的角色已清楚區分。現任行政總裁為湯彥麟。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週年大會上輪席告退，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。

董事局於二零零九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)、顏堅信 (2/2)、蔡劍江 (0/0)、常振明 (1/4)、陳南祿 (6/6)、郭鵬 (3/3)、樊澄 (0/0)、范鴻齡 (2/2)、夏禮熙 (4/4)、何禮泰 (5/6)、喬浩華 (3/3)、孔棟 (0/6)、利定昌 (5/5)、莫偉龍 (6/6)、柯清輝 (1/2)、邵世昌 (6/6)、史樂山 (6/6)、蘇澤光 (5/6)、湯彥麟 (6/6)、董建成 (4/6)、王冬勝 (3/4)、韋立邦 (5/6) 及張蘭 (1/6)。

企業管治

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。

於二零零九年十二月三十一日，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，即行政總裁及史樂山、一名獨立非常務董事蘇澤光、三名行政要員簡柏基、羅禮祺及朱國樑、飛行總經理 Henry Craig 機長及企業安全主管 Richard Howell。委員會由上任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，成員包括兩名常務董事史樂山及夏禮熙、一名行政要員包偉霆、五名非常務董事蔡劍江、樊澄、喬浩華、孔棟及張蘭。委員會按月召開會議，就監察及釐定公司策略方針向董事局負責。

管理委員會

管理委員會按月召開會議，就監察公司日常運作向董事局負責。委員會由行政總裁擔任主席，成員包括三名常務董事史樂山、夏禮熙及邵世昌，及全部八名行政要員包偉霆、周兆昌、莊偉茵、朱國樑、何杲、簡柏基、艾力高及羅禮祺。

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史樂山、夏禮熙及邵世昌、三名非常務董事樊澄、喬浩華及張蘭、企業財務總經理馮偉健、企業庫務經理韋瀚哲及一名來自財經界的獨立代表。委員會的決定及建議報告須於董事局會議上提呈。

企業管治

薪酬委員會

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

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

為吸引及保留具有合適才幹的國際人才，太古集團提供具競爭力的薪酬待遇，包括薪金、房屋、公積金、度假旅費及教育津貼，並在服務滿三年後，給予與太古集團整體溢利掛鉤的花紅。提供住所，是為方便集團因應業務需要或為配合讓管理人員在太古集團各項業務取得實際經驗的培訓過程而調派僱員在香港及外地工作，而以整個集團為發放花紅基準的做法，可讓集團調派員工至盈利能力不同的集團公司工作。花紅的計算方法是參照太古集團整體的溢利釐定，其中大部分溢利通常來自本公司。

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

公司亦以相類條件直接僱用多名具有專業知識的董事及高級職員。

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

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

二零零九年支付予獨立非常務董事的薪酬如下：

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

薪酬委員會於二零零九年間舉行一次會議，出席情況如下：

何禮泰 (1/1)、利定昌 (1/1) 及董建成 (1/1)。

企業管治

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。

審核委員會於二零零九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：

利定昌 (2/2)、莫偉龍 (1/1)、柯清輝 (1/1)、蘇澤光 (3/3)、王冬勝 (1/1) 及張蘭 (0/2)。

開支控制委員會

開支控制委員會按月召開會議，以評估及審批資本開支。委員會由一名常務董事史樂山擔任主席，成員包括其他兩名常務董事，分別為夏禮熙及邵世昌。

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由審核委員會商討及議定。除議定的年度工作外，該部門亦按需要進行其他特發的審核工作。內部審核經理可直接聯絡審核委員會。審核報告須送交常務總裁、財務董事、外聘核數師及被審核部門的相關管理層。主要審核結果摘要須每季呈報董事局，並由審核委員會審閱。為評估內部監控制度的成效，董事局及審核委員會就內部審核部呈交的調查結果的數目和嚴重性，以及有關部門所採取的糾正行動均進行積極監察。

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

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

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

企業管治

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。二零零九年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣三千四百萬元，包括港幣一千萬元的審核服務費用、港幣二千一百萬元的稅務顧問服務費用及港幣三百萬元的其他專業服務費用。

航空安全審核委員會

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

投資者關係

公司不斷加強與投資者的關係和溝通。向各股東派發的年度報告書及中期報告書均載有關於公司表現及業務的廣泛資料。我們與機構投資者及分析員定期進行對話，讓他們知道公司的最新發展。我們也詳盡及適時地處理投資者的諮詢，並鼓勵所有股東出席股東週年大會，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」)已審核列載於第四十六頁至第九十三頁國泰航空有限公司的綜合財務報表,此綜合財務報表包括於二零零九年十二月三十一日的綜合及公司財務狀況表與截至該日止年度的綜合全面收益表、綜合及公司權益變動表和綜合現金流量表,以及主要會計政策概要及其他附註解釋。

董事就財務報表須承擔的責任

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》編製及真實而公平地列報該等財務報表。這責任包括設計、實施及維護與編製及真實而公平地列報財務報表相關的內部控制,以使財務報表不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述;選擇和應用適當的會計政策;及按情況下作出合理的會計估計。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審核對該等財務報表作出意見。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,我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容,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核。這些準則要求我們遵守道德規範,並規劃及執行審核,以合理確定此等財務報表是否不存有任何重大錯誤陳述。

審核涉及執执行程序以獲取有關財務報表所載金額及披露資料的審核憑證。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財務報表存有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及真實而公平地列報財務報表相關的內部控制,以設計適當的審核程序,但並非為對公司的內部控制的效能發表意見。審核亦包括評價董事所採用的會計政策的合適性及所作出的會計估計的合理性,以及評價財務報表的整體列報方式。

我們相信,我們所獲得的審核憑證是充足和適當地为我們的審核意見提供基礎。

意見

我們認為,該等綜合財務報表已根據香港財務報告準則真實而公平地反映貴集團及貴公司於二零零九年十二月三十一日的事務狀況及貴集團截至該日止年度的利潤及現金流量,並已按照香港《公司條例》妥為編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環遮打道十號太子大廈八樓

香港,二零一零年三月十日

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。

本報告採納下述由香港會計師公會頒佈的新訂及經修訂《香港會計準則》及《香港財務報告準則》：

- (a) 《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第13號「客戶忠誠計劃」

在採納《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第13號前，會員在兌現里數換取獎勵時帶來的遞增成本，在計及預期不會贖回的里數後累計為營業成本及負債。會員兌換里數時，負債便相應減少，以反映未償債務的遞減。由二零零九年一月一日開始，部分來自初始銷售的收益按獎勵的公允值遞延至兌換獎勵時才確認。如會員以選乘集團航班的方式兌換則遞延至運輸服務提供時才確認。

此項會計方法變動的影響如下：

	集團	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
綜合全面收益表		
營業總額		
客運服務增加/(減少)	82	(82)
航空飲食、收回款項及其他服務增加	132	67
開支		
著陸、停泊及航線開支減少	202	216
其他增加	(333)	(301)
稅項增加	(9)	(4)
國泰航空擁有人應佔溢利增加/(減少)	74	(104)
每股盈利增加/(減少)	1.9仙	(3.5)仙

	集團			公司		
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
財務狀況表						
遞延稅項減少	137	146	150	137	146	150
貿易及其他應收款項增加/(減少)	3	2	(11)	3	2	(11)
貿易及其他應付款項減少	1,280	1,199	1,079	1,340	1,280	1,143
未獲運輸收益增加	(2,770)	(2,771)	(2,538)	(2,770)	(2,771)	(2,538)
儲備減少	(1,350)	(1,424)	(1,320)	(1,290)	(1,343)	(1,256)

主要會計政策

1. 會計基準 (續)

在截至二零零八年十二月三十一日止年度，國航的期初保留溢利因採納《國際財務報告詮釋委員會詮釋》第13號「客戶忠誠計劃」而作出若干調整，因而國泰將二零零八年及二零零九年一月一日結算的期初保留溢利分別減少港幣一億五千八百萬元及港幣一億九千二百萬元。

(b) 《香港會計準則》第1號(修訂)「財務報表的呈報」

過往衍生財務資產及負債歸類為流動資產及流動負債，但採納《香港會計準則》第1號(修訂)後，預期不會在報告期後十二個月內變現的衍生金融工具歸類為非流動資產或非流動負債。於二零零七年至二零零九年的十二月三十一日結算，重新歸類衍生金融工具的影響如下：

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
其他長期應收款項及投資增加	1,891	1,862	1,600
長期應付款項增加	843	4,325	1,222
貿易、其他應收款項及其他資產減少	1,891	1,365	1,548
貿易及其他應付款項減少	843	3,828	1,170

上述變動已追溯應用，二零零八年及二零零七年的比較數據已相應重列。

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少數股東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，少數股東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。

主要會計政策

4. 外幣

於年內成交的外幣交易按有關交易日的市場匯率伸算為港元，而下列項目則按結算日的匯率伸算：

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

除下述者外，外幣伸算為港元所產生的匯兌差額，均反映於損益中：

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

5. 固定資產及折舊

固定資產按成本減累積折舊及減值列賬。

固定資產的折舊乃以直線法為基準，按預期可用期減低成本至估計剩餘價值如下：

客機	按二十年折舊至為成本的百分之十的剩餘價值。
貨機	按二十至二十七年折舊至為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	按四年計算至無剩餘價值。
樓宇	按官批租地的租賃期計算至無剩餘價值。

飛機的主要改裝及重新設計成本列為飛機成本的一部分，按最高達十年的年期折舊。

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

6. 租賃資產

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

籌資租賃的應付款項，乃根據租約內含的利率，分攤於利息支出及債務償還款項。

營業租賃費用及收入按有關租賃資產的租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四十七頁會計政策第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轉撥入損益中。

主要會計政策

8. 財務資產 (續)

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。

有關衍生財務資產的會計政策於會計政策第10項概述。

集團於買賣財務資產當日確認或撤銷確認該財務資產。

財務資產的利息收入於產生時確認，而股息收入則在收取股息的權利確定時確認。

9. 財務負債

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

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

衍生財務負債的會計政策於會計政策第10項概述。

財務負債於已訂約的財務承擔產生時確認或消失時撤銷確認。

於財務負債項下產生的利息支出採用實際息率法計算及確認。

10. 衍生金融工具

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

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

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

(b) 公允值變動被界定為失效的部分即時於損益中確認。衍生工具若根據會計準則第39號「金融工具：確認及計量」被界定為不符合作為對沖工具者，則按持有作買賣用途的金融工具計賬，其公允值變動即時於損益中確認。

11. 公允值的計量

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

12. 退休福利

職員退休福利按每個國家的法例及慣例安排。

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

13. 遞延稅項

所有暫時差異均撥出遞延稅項準備。

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

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

主要會計政策

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算責任，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

截至二零零九年十二月三十一日止年度

	附註	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2009 美元百萬元	2008 (重列) 美元百萬元
營業額					
客運服務		45,920	57,964	5,887	7,431
貨運服務		17,255	24,623	2,212	3,157
航空飲食、收回款項及其他服務		3,803	3,976	488	510
營業總額	1	66,978	86,563	8,587	11,098
開支					
員工		(12,618)	(12,428)	(1,618)	(1,593)
機上服務及乘客開支		(2,915)	(3,336)	(374)	(428)
著陸、停泊及航線開支		(10,458)	(10,823)	(1,341)	(1,387)
燃油		(17,349)	(47,317)	(2,224)	(6,066)
飛機維修		(6,567)	(7,643)	(842)	(980)
飛機折舊及營業租賃		(7,978)	(7,211)	(1,023)	(925)
其他折舊及營業租賃		(1,103)	(1,060)	(141)	(136)
佣金		(571)	(851)	(73)	(109)
其他		(2,940)	(3,455)	(377)	(443)
營業開支		(62,499)	(94,124)	(8,013)	(12,067)
扣除非經常性項目前的營業溢利/(虧損)		4,479	(7,561)	574	(969)
出售一家聯屬公司的投資所得溢利		1,254	—	161	—
就貨運調查與美國司法部達成和解的罰款		—	(468)	—	(60)
營業溢利/(虧損)	3	5,733	(8,029)	735	(1,029)
財務支出		(1,435)	(2,428)	(184)	(311)
財務收入		588	1,416	75	181
財務支出淨額	4	(847)	(1,012)	(109)	(130)
應佔聯屬公司溢利/(虧損)	13	261	(764)	33	(98)
除稅前溢利/(虧損)		5,147	(9,805)	659	(1,257)
稅項	5	(283)	1,333	(36)	171
本年度溢利/(虧損)		4,864	(8,472)	623	(1,086)
其他全面收益					
現金流量對沖		329	(1,035)	42	(131)
可供出售財務資產帶來的重估增值/(減值)		479	(430)	62	(55)
應佔聯屬公司其他全面收益		11	(154)	1	(22)
海外業務換算產生的匯兌差額		8	524	1	67
本年度除稅後其他全面收益	6	827	(1,095)	106	(141)
本年度全面收益總額		5,691	(9,567)	729	(1,227)
應佔溢利/(虧損)					
國泰航空擁有人	7	4,694	(8,696)	601	(1,115)
少數股東權益		170	224	22	29
		4,864	(8,472)	623	(1,086)
應佔全面收益總額					
國泰航空擁有人		5,521	(9,791)	707	(1,256)
少數股東權益		170	224	22	29
		5,691	(9,567)	729	(1,227)
每股盈利/(虧損)					
基本	8	119.3 仙	(221.0) 仙	15.3 仙	(28.3) 仙
攤薄	8	119.3 仙	(221.0) 仙	15.3 仙	(28.3) 仙

賬目的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

第五十七頁至第九十三頁附註為此報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零零九年十二月三十一日結算

		2009	2008	2007	2009	2008	2007
	附註	港幣百萬元	(重列) 港幣百萬元	(重列) 港幣百萬元	美元百萬元	(重列) 美元百萬元	(重列) 美元百萬元
資產及負債							
非流動資產及負債							
固定資產	10	65,495	66,039	62,388	8,397	8,466	7,999
無形資產	11	7,850	7,782	7,782	1,007	998	997
於聯屬公司的投資	13	9,042	9,581	9,896	1,159	1,228	1,269
其他長期應收款項及投資	14	5,307	4,949	5,119	680	635	656
		87,694	88,351	85,185	11,243	11,327	10,921
長期負債		(40,416)	(43,221)	(40,323)	(5,182)	(5,541)	(5,169)
相關已抵押存款		5,602	7,196	7,833	719	922	1,004
長期負債淨額	15	(34,814)	(36,025)	(32,490)	(4,463)	(4,619)	(4,165)
其他長期應付款項	16	(1,059)	(4,606)	(1,490)	(136)	(590)	(191)
遞延稅項	18	(5,255)	(4,831)	(6,621)	(674)	(619)	(849)
		(41,128)	(45,462)	(40,601)	(5,273)	(5,828)	(5,205)
非流動資產淨值		46,566	42,889	44,584	5,970	5,499	5,716
流動資產及負債							
存貨		947	960	882	122	123	113
貿易及其他應收款項	19	8,161	10,647	9,817	1,046	1,365	1,258
流動資金	20	16,522	15,088	21,649	2,118	1,934	2,776
		25,630	26,695	32,348	3,286	3,422	4,147
長期負債的流動部分		(9,023)	(4,556)	(4,788)	(1,157)	(584)	(614)
相關已抵押存款		1,195	301	910	153	39	117
長期負債的流動部分淨額	15	(7,828)	(4,255)	(3,878)	(1,004)	(545)	(497)
貿易及其他應付款項	21	(12,965)	(17,722)	(12,538)	(1,662)	(2,272)	(1,608)
未獲運輸收益		(8,075)	(8,649)	(8,792)	(1,035)	(1,109)	(1,127)
稅項		(943)	(2,129)	(2,475)	(121)	(273)	(317)
		(29,811)	(32,755)	(27,683)	(3,822)	(4,199)	(3,549)
流動(負債)/資產淨值		(4,181)	(6,060)	4,665	(536)	(777)	598
資產淨值		42,385	36,829	49,249	5,434	4,722	6,314
資本及儲備							
股本	22	787	787	788	101	101	101
儲備	23	41,451	35,922	48,283	5,314	4,606	6,190
國泰航空擁有人應佔資金		42,238	36,709	49,071	5,415	4,707	6,291
少數股東權益		147	120	178	19	15	23
股東權益總額		42,385	36,829	49,249	5,434	4,722	6,314

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。

第五十七頁至第九十三頁附註為此報表的一部分。

董事

白紀圖

香港，二零一零年三月十日

董事

蘇澤光

公司財務狀況表

二零零九年十二月三十一日結算

		2009	2008	2007	2009	2008	2007
	附註	港幣百萬元	(重列) 港幣百萬元	(重列) 港幣百萬元	美元百萬元	(重列) 美元百萬元	(重列) 美元百萬元
資產及負債							
非流動資產及負債							
固定資產	10	49,693	48,374	45,637	6,371	6,202	5,851
無形資產	11	182	116	116	23	15	15
於附屬公司的投資	12	19,651	21,165	24,909	2,519	2,713	3,193
於聯屬公司的投資	13	7,602	7,625	7,186	975	978	921
其他長期應收款項及投資	14	3,524	3,169	3,164	452	406	406
		80,652	80,449	81,012	10,340	10,314	10,386
長期負債		(34,860)	(37,099)	(34,289)	(4,469)	(4,756)	(4,396)
相關已抵押存款		923	1,921	2,484	118	246	318
長期負債淨額	15	(33,937)	(35,178)	(31,805)	(4,351)	(4,510)	(4,078)
其他長期應付款項	16	(963)	(4,601)	(1,388)	(123)	(590)	(178)
遞延稅項	18	(4,141)	(3,689)	(5,310)	(531)	(473)	(680)
		(39,041)	(43,468)	(38,503)	(5,005)	(5,573)	(4,936)
非流動資產淨值		41,611	36,981	42,509	5,335	4,741	5,450
流動資產及負債							
存貨		829	841	790	106	108	101
貿易及其他應收款項	19	6,209	8,427	7,688	796	1,080	986
流動資金	20	11,120	7,566	7,622	1,426	970	977
		18,158	16,834	16,100	2,328	2,158	2,064
長期負債的流動部分		(9,052)	(4,526)	(4,460)	(1,160)	(580)	(572)
相關已抵押存款		728	11	17	93	1	2
長期負債的流動部分淨額	15	(8,324)	(4,515)	(4,443)	(1,067)	(579)	(570)
貿易及其他應付款項	21	(10,553)	(15,259)	(10,011)	(1,353)	(1,956)	(1,283)
未獲運輸收益		(7,666)	(8,167)	(8,376)	(983)	(1,047)	(1,074)
稅項		(675)	(1,832)	(2,084)	(87)	(235)	(267)
		(27,218)	(29,773)	(24,914)	(3,490)	(3,817)	(3,194)
流動負債淨額		(9,060)	(12,939)	(8,814)	(1,162)	(1,659)	(1,130)
資產淨值		32,551	24,042	33,695	4,173	3,082	4,320
資本及儲備							
股本	22	787	787	788	101	101	101
儲備	23	31,764	23,255	32,907	4,072	2,981	4,219
股東權益總額		32,551	24,042	33,695	4,173	3,082	4,320

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。

第五十七頁至第九十三頁附註為此報表的一部分。

董事

董事

白紀圖

蘇澤光

香港，二零一零年三月十日

綜合現金流量表

截至二零零九年十二月三十一日止年度

	附註	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 美元百萬元	2008 美元百萬元
營業業務					
業務帶來的現金	24	4,490	3,882	576	497
已收聯屬公司股息	13	174	383	22	49
已收利息		79	258	10	33
已付利息淨額		(965)	(1,305)	(124)	(167)
已付稅項		(1,743)	(1,402)	(223)	(179)
來自營業業務的現金流入淨額		2,035	1,816	261	233
投資業務					
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少淨額		2,250	7,556	288	969
出售一家聯屬公司的投資		1,901	–	244	–
出售固定資產		1,304	76	167	10
其他長期應收款項及投資減少/(增加) 淨額		92	(51)	12	(7)
投資於聯屬公司的收入/(付款) 淨額		6	(439)	1	(56)
出售一家附屬公司	25	–	42	–	5
固定及無形資產支出		(6,776)	(9,228)	(869)	(1,183)
投資業務的現金流出淨額		(1,223)	(2,044)	(157)	(262)
融資業務					
新融資		6,169	6,665	790	854
融資安排的現金利益淨額		585	772	75	99
購回及發行股份	22	8	(133)	1	(17)
償還借款及籌資租賃責任		(4,362)	(3,810)	(559)	(488)
存放抵押存款		(117)	(109)	(15)	(14)
已派股息 – 國泰航空擁有人		–	(2,438)	–	(313)
– 少數股東權益		(143)	(258)	(18)	(33)
融資業務的現金流入淨額		2,140	689	274	88
現金及視同庫存現金增加		2,952	461	378	59
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		7,045	6,773	903	868
匯兌差額的影響		97	(189)	13	(24)
於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金	26	10,094	7,045	1,294	903

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。

第五十七頁至第九十三頁附註為此報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零零九年十二月三十一日止年度

	國泰航空擁有人應佔部分							少數股東權益	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
二零零九年一月一日的結餘（重列）	787	20,010	16,287	638	(1,712)	699	36,709	120	36,829
本年度全面收益總額	—	4,694	—	479	329	19	5,521	170	5,691
支付少數股東股息	—	—	—	—	—	—	—	(143)	(143)
行使認股權	—	—	8	—	—	—	8	—	8
	—	4,694	8	479	329	19	5,529	27	5,556
二零零九年十二月三十一日的結餘	787	24,704	16,295	1,117	(1,383)	718	42,238	147	42,385
二零零七年十二月三十一日的結餘（如前呈報）	788	32,771	16,272	1,068	(677)	327	50,549	178	50,727
於國航投資的調整	—	(158)	—	—	—	—	(158)	—	(158)
採納《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第13號作出的調整	—	(1,320)	—	—	—	—	(1,320)	—	(1,320)
二零零八年一月一日的結餘（重列）	788	31,293	16,272	1,068	(677)	327	49,071	178	49,249
該年度全面收益總額（重列）	—	(8,696)	—	(430)	(1,035)	370	(9,791)	224	(9,567)
股息（附註9）									
二零零七年度末期股息	—	(2,320)	—	—	—	—	(2,320)	—	(2,320)
二零零八年度中期股息	—	(118)	—	—	—	—	(118)	—	(118)
支付少數股東股息	—	—	—	—	—	—	—	(258)	(258)
購回公司股份	(2)	(149)	—	—	—	2	(149)	—	(149)
行使認股權	1	—	15	—	—	—	16	—	16
出售一家附屬公司	—	—	—	—	—	—	—	(24)	(24)
	(1)	(11,283)	15	(430)	(1,035)	372	(12,362)	(58)	(12,420)
二零零八年十二月三十一日的結餘（重列）	787	20,010	16,287	638	(1,712)	699	36,709	120	36,829

第五十七頁至第九十三頁附註為此報表的一部分。

公司股東權益變動表

截至二零零九年十二月三十一日止年度

	國泰航空擁有人應佔部分						總額 港幣百萬元
	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			
				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	
二零零九年一月一日的結餘（重列）	787	8,018	16,287	593	(1,666)	23	24,042
本年度全面收益總額	—	7,667	—	412	422	—	8,501
行使認股權	—	—	8	—	—	—	8
	—	7,667	8	412	422	—	8,509
二零零九年十二月三十一日的結餘	787	15,685	16,295	1,005	(1,244)	23	32,551
二零零七年十二月三十一日的結餘 （如前呈報）	788	17,538	16,272	876	(544)	21	34,951
採納《香港（國際財務報告詮釋委員會） 詮釋》第13號作出的調整	—	(1,256)	—	—	—	—	(1,256)
二零零八年一月一日的結餘（重列）	788	16,282	16,272	876	(544)	21	33,695
該年度全面收益總額（重列）	—	(5,677)	—	(283)	(1,122)	—	(7,082)
股息（附註9）							
二零零七年度末期股息	—	(2,320)	—	—	—	—	(2,320)
二零零八年度中期股息	—	(118)	—	—	—	—	(118)
購回公司股份	(2)	(149)	—	—	—	2	(149)
行使認股權	1	—	15	—	—	—	16
	(1)	(8,264)	15	(283)	(1,122)	2	(9,653)
二零零八年十二月三十一日的結餘（重列）	787	8,018	16,287	593	(1,666)	23	24,042

第五十七頁至第九十三頁附註為此報表的一部分。

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	
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元
溢利或虧損								
銷售予外界客戶	66,080	85,390	898	1,173			66,978	86,563
分部之間的銷售	–	16	1,252	1,343			1,252	1,359
分部收益	66,080	85,406	2,150	2,516			68,230	87,922
分部業績	5,638	(8,218)	95	189			5,733	(8,029)
財務支出淨額	(839)	(1,012)	(8)	–			(847)	(1,012)
	4,799	(9,230)	87	189			4,886	(9,041)
應佔聯屬公司 溢利/(虧損)					261	(764)	261	(764)
除稅前溢利/(虧損)							5,147	(9,805)
稅項	(269)	1,356	(14)	(23)			(283)	1,333
本年度溢利/(虧損)							4,864	(8,472)

	航空業務			非航空業務			未分配			總額		
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元
資產及負債												
分部資產	103,000	104,162	105,910	1,282	1,303	1,727				104,282	105,465	107,637
於聯屬公司投資							9,042	9,581	9,896	9,042	9,581	9,896
資產總值	103,000	104,162	105,910	1,282	1,303	1,727	9,042	9,581	9,896	113,324	115,046	117,533
分部負債	70,651	77,981	67,874	288	236	410				70,939	78,217	68,284
資產淨值										42,385	36,829	49,249

	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
其他分部資料								
折舊及攤銷	5,534	5,040	150	155	–	–	5,684	5,195
購買固定及無形資產	6,745	8,509	31	719	–	–	6,776	9,228

2. 分部資料 (續)

集團兩個可呈報的分部是按業務性質分類。航空業務分部包括集團的客運及貨運業務，非航空業務分部主要包括航空飲食、地勤及停機坪飛機服務。

賺取收益的主要資產為由客運及貨運服務共同使用的機隊。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。

(b) 按地域提供的資料

	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 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	28,880	35,968
– 日本、韓國及台灣	8,413	12,176
西南太平洋及南非	4,712	6,136
歐洲	7,920	10,658
東南亞及中東	8,601	9,922
北美	8,452	11,703
	66,978	86,563

西南太平洋及南非區域包括澳洲、新西蘭及非洲南部。東南亞及中東包括新加坡、印尼、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南、印度次大陸及中東。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。

賬目附註 全面收益表

3. 營業溢利/(虧損)

	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業溢利/(虧損)中：		
固定資產折舊		
– 租賃	1,932	1,939
– 擁有	3,720	3,230
無形資產攤銷	32	26
營業租賃租金		
– 土地及樓宇	668	613
– 飛機及有關設備	2,707	2,436
– 其他	22	27
營業租賃收入		
– 飛機及有關設備	–	(48)
已支出的存貨成本	1,892	1,836
匯兌差額	(344)	(30)
核數師酬金	10	10
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債(盈利)/虧損淨額	(3,082)	7,374
被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債(盈利)/虧損淨額	(58)	531
非上市投資收入	(170)	(114)
上市投資收入	(5)	(3)

4. 財務支出淨額

	2009 港幣百萬元	2008 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	991	1,226
– 有關抵押存款、票據及債券的利息收入	(417)	(502)
	574	724
– 銀行借款及透支	229	473
– 其他須於五年內全部清還的借款	91	111
	894	1,308
來自流動資金收入：		
– 專業投資管理資金及其他流動投資	(43)	(194)
– 銀行存款及其他應收款項	(62)	(284)
	(105)	(478)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任	(58)	531
– 衍生金融工具	116	(349)
	58	182
	847	1,012

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。

賬目附註 全面收益表

5. 稅項

	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	36	41
– 海外稅	264	330
– 歷年準備超額	(259)	(234)
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	242	(1,394)
– 稅率下降	–	(76)
	283	(1,333)

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零零八年：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。稅項準備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見賬目附註30(d)）。

稅項（支出）/回撥與按適用稅率和除稅前溢利/（虧損）所計算的金額間的差異可分析如下：

	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元
除稅前綜合溢利/（虧損）	5,147	(9,805)
按香港利得稅率百分之十六點五（二零零八年：百分之十六點五）計算的稅額	(849)	1,618
不可扣稅的支出	(229)	(199)
歷年稅項準備超額	259	234
海外法域實施不同稅率的影響	320	(808)
（未確認未用稅項虧損）/已確認稅項虧損	(19)	343
毋須課稅的收入	235	69
稅率變動對期初遞延稅項結餘的影響	–	76
稅項（支出）/回撥	(283)	1,333

有關遞延稅項的詳細資料載於賬目附註18。

賬目附註 全面收益表

6. 其他全面收益

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於年內確認	6	(1,275)
– 轉撥至損益	360	132
– 已確認遞延稅項	(37)	108
可供出售財務資產所帶來的重估增值/(減值)	479	(430)
應佔聯屬公司其他全面收益	11	(154)
海外業務換算產生的匯兌差額		
– 於年內確認	8	529
– 轉撥至損益	–	(5)
本年度其他全面收益	827	(1,095)

7. 國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)

在國泰航空擁有人應佔溢利中，港幣七十六億六千七百萬元（二零零八年（重列）：虧損港幣五十六億七千七百萬元）的溢利已計入公司賬目內。

8. 每股盈利/虧損

每股基本盈利及每股攤薄盈利是以國泰航空擁有人應佔溢利港幣四十六億九千四百萬元（二零零八年（重列）：虧損港幣八十六億九千六百萬元）除以全年已發行每日加權平均股份數目分別為三十九億三千四百萬股（二零零八年：三十九億三千四百萬股）及三十九億三千四百萬股（二零零八年：三十九億三千五百萬股）。後者按股份認購權的影響而作出調整。

	2009 百萬	2008 百萬
用以計算每股基本盈利/虧損的加權平均普通股數目	3,934	3,934
視作已發行而毋須代價的普通股	–	1
用以計算每股攤薄盈利/虧損的加權平均普通股數目	3,934	3,935

9. 股息

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
不派發二零零九年中中期股息（二零零八年：每股港幣三仙）	–	118
於二零一零年三月十日建議派發二零零九年末期股息每股港幣十仙（二零零八年：零）	393	–
	393	118

賬目附註 財務狀況表

10. 固定資產

	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	興建中 港幣百萬元	
集團							
成本							
二零零九年一月一日的結餘	62,140	42,087	2,851	478	5,104	620	113,280
匯兌差額	(13)	—	—	—	—	—	(13)
增購	3,706	2,614	107	—	32	217	6,676
出售	(5,140)	—	(84)	—	(3)	—	(5,227)
調撥	973	(973)	—	—	—	—	—
二零零九年十二月三十一日 的結餘	61,666	43,728	2,874	478	5,133	837	114,716
二零零八年一月一日的結餘	55,843	43,044	2,831	547	5,189	—	107,454
匯兌差額	2	—	(3)	—	(4)	—	(5)
增購	6,416	1,890	235	—	41	620	9,202
出售	(2,968)	—	(281)	—	(122)	—	(3,371)
調撥	2,847	(2,847)	69	(69)	—	—	—
二零零八年十二月三十一日 的結餘	62,140	42,087	2,851	478	5,104	620	113,280
累積折舊							
二零零九年一月一日的結餘	29,395	13,567	1,856	309	2,114	—	47,241
本年度折舊	3,360	1,911	193	21	167	—	5,652
減值	219	—	—	—	—	—	219
出售	(3,806)	—	(82)	—	(3)	—	(3,891)
調撥	1,091	(1,091)	—	—	—	—	—
二零零九年十二月三十一日 的結餘	30,259	14,387	1,967	330	2,278	—	49,221
二零零八年一月一日的結餘	27,102	13,771	1,838	329	2,026	—	45,066
匯兌差額	—	—	(3)	—	(2)	—	(5)
該年度折舊	2,857	1,918	205	21	168	—	5,169
出售	(2,686)	—	(225)	—	(78)	—	(2,989)
調撥	2,122	(2,122)	41	(41)	—	—	—
二零零八年十二月三十一日 的結餘	29,395	13,567	1,856	309	2,114	—	47,241
賬面淨值							
二零零九年十二月三十一日 的結餘	31,407	29,341	907	148	2,855	837	65,495
二零零八年十二月三十一日 的結餘	32,745	28,520	995	169	2,990	620	66,039

賬目附註 財務狀況表

10. 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						
二零零九年一月一日的結餘	45,965	39,711	1,018	478	408	87,580
增購	2,786	3,854	69	—	28	6,737
出售	(3,098)	—	(56)	—	—	(3,154)
調撥	1,427	(1,427)	—	—	—	—
二零零九年十二月三十一日的結餘	47,080	42,138	1,031	478	436	91,163
二零零八年一月一日的結餘	42,416	38,112	925	547	385	82,385
增購	2,897	4,212	98	—	23	7,230
出售	(1,961)	—	(74)	—	—	(2,035)
調撥	2,613	(2,613)	69	(69)	—	—
二零零八年十二月三十一日的結餘	45,965	39,711	1,018	478	408	87,580
累積折舊						
二零零九年一月一日的結餘	25,000	12,849	677	308	372	39,206
本年度折舊	2,702	1,902	92	20	1	4,717
減值	219	—	—	—	—	219
出售	(2,616)	—	(56)	—	—	(2,672)
調撥	707	(707)	—	—	—	—
二零零九年十二月三十一日的結餘	26,012	14,044	713	328	373	41,470
二零零八年一月一日的結餘	22,738	12,703	607	329	371	36,748
該年度折舊	2,304	1,795	92	20	1	4,212
出售	(1,691)	—	(63)	—	—	(1,754)
調撥	1,649	(1,649)	41	(41)	—	—
二零零八年十二月三十一日的結餘	25,000	12,849	677	308	372	39,206
賬面淨值						
二零零九年十二月三十一日的結餘	21,068	28,094	318	150	63	49,693
二零零八年十二月三十一日的結餘	20,965	26,862	341	170	36	48,374

10. 固定資產 (續)**(a) 籌資租賃資產**

若干飛機以籌資租賃方式持有，於各租約期滿時可行使選擇權購買該等飛機。餘下租約期限由一至十四年不等。部分租金以浮動方式計算，一般與市場息率掛鈎。所有租賃均容許有分租權，但須獲得原出租人同意。部分租約如於指定期滿日前終止，須支付提前還款罰款。

(b) 營業租賃資產

若干飛機、樓宇及其他設備以營業租賃方式持有。

根據有關飛機的營業租賃協議，租金為固定租金，不得分租。於二零零九年十二月三十一日，十五架空中巴士 A330-300 型飛機（二零零八年：十七架）、四架空中巴士 A340-300 型飛機（二零零八年：四架）、六架波音 747-400 型飛機（二零零八年：六架）、一架波音 747-400BCF 型飛機（二零零八年：無）、八架波音 777-300ER 型飛機（二零零八年：四架）、四架空中巴士 A320-200 型飛機（二零零八年：五架）及四架空中巴士 A321-200 型飛機（二零零八年：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，為港幣一百一十六億八千七百萬元（二零零八年：港幣九十六億五千二百萬元）。

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。

於二零零九年十二月三十一日，已承擔的營業租賃於以下各期的未來應付最低租款如下：

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
飛機及有關設備：		
– 一年內	2,707	2,323
– 一年至兩年	2,420	2,136
– 兩年至五年	5,470	3,957
– 五年以上	7,227	2,847
	17,824	11,263
樓宇及其他設備：		
– 一年內	552	411
– 一年至兩年	384	295
– 兩年至五年	559	369
– 五年以上	35	55
	1,530	1,130
	19,354	12,393

(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。在擁有的飛機及有關設備成本內，包括集團已支付的預付款項達港幣二十八億一千萬元（二零零八年：港幣四十億五千二百萬元），公司的預付款項為港幣二億九千二百萬元（二零零八年：港幣三億三千五百萬元）。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 15。

(e) 已停泊但暫時未有復航計劃的飛機按其賬面值與公允值減出售成本兩者之較低者確認。截至二零零九年十二月三十一日止年度就該等飛機確認的減值虧損為港幣二億一千九百萬元。

賬目附註 財務狀況表

11. 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				
二零零九年一月一日的結餘	7,666	692	8,358	667
增購	—	100	100	97
二零零九年十二月三十一日的結餘	7,666	792	8,458	764
二零零八年一月一日的結餘	7,666	682	8,348	642
增購	—	26	26	—
出售	—	(16)	(16)	25
二零零八年十二月三十一日的結餘	7,666	692	8,358	667
累積攤銷				
二零零九年一月一日的結餘	—	576	576	551
本年度攤銷	—	32	32	31
二零零九年十二月三十一日的結餘	—	608	608	582
二零零八年一月一日的結餘	—	566	566	526
該年度攤銷	—	26	26	25
出售	—	(16)	(16)	—
二零零八年十二月三十一日的結餘	—	576	576	551
賬面淨值				
二零零九年十二月三十一日的結餘	7,666	184	7,850	182
二零零八年十二月三十一日的結餘	7,666	116	7,782	116

分配予航空業務的商譽賬面值為港幣七十六億二千七百萬元（二零零八年：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金額與賬面值，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。所採用約百分之十（二零零八年：百分之十）的折現率並未計及稅項，並反映相關分部的特定風險。管理層相信以上任何主要假設出現的任何合理可預見的改變，不會導致商譽的賬面值超過可收回金額。

賬目附註 財務狀況表

12. 附屬公司

	公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
非上市股份按原值	246	239
其他投資按原值	6,640	4,973
應收附屬公司的淨額		
– 借款賬	2,462	6,690
– 來往賬	10,303	9,263
	19,651	21,165

主要附屬公司詳列於第九十二頁。

13. 聯屬公司

	集團			公司		
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
香港上市股份按原值 (市值：港幣一百五十九億七千六百萬元， 二零零八年：港幣八十二億三千萬元)	–	–	–	7,594	7,617	7,178
非上市股份按原值	–	–	–	17	17	17
應佔資產淨值						
– 香港上市	5,880	6,436	7,167	–	–	–
– 非上市	367	350	363	–	–	–
商譽	2,795	2,795	2,366	–	–	–
	9,042	9,581	9,896	7,611	7,634	7,195
減：減值虧損	–	–	–	(9)	(9)	(9)
	9,042	9,581	9,896	7,602	7,625	7,186
應佔聯屬公司溢利/(虧損)						
– 上市	209	(811)		–	–	
– 非上市	52	47		–	–	
	261	(764)		–	–	
已收及應收聯屬公司的股息	174	383		126	313	

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
聯屬公司財務資料摘要：		
資產	127,391	121,891
負債	(92,930)	(88,082)
股東權益	34,461	33,809
營業額	62,911	66,417
本年度溢利/(虧損) 淨額	2,041	(5,800)

賬目附註 財務狀況表

13. 聯屬公司 (續)

截至二零零九年十二月三十一日止年度，國航的賬目乃按計算至二零零九年九月三十日的最近期賬目計入綜合賬目內，但不包括二零零八年第四季集團應佔國航的航油對沖虧損港幣十億元，該虧損已計入集團二零零八年的年度業績內。集團根據會計準則第28號「於聯屬公司的投資」的許可，把聯屬公司不同截算日期（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。

主要聯屬公司詳列於第九十三頁。

14. 其他長期應收款項及投資

	集團			公司		
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元
投資按公允值						
– 香港上市	175	77	186	–	–	–
– 非上市	1,373	992	1,256	1,328	916	1,142
官批租地租款預繳金額	1,557	1,600	1,642	–	–	–
借款及其他應收款項	311	418	435	305	408	425
衍生財務資產 – 長期部分	1,891	1,862	1,600	1,891	1,845	1,597
	5,307	4,949	5,119	3,524	3,169	3,164

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十六億元（二零零八年：港幣十六億四千三百萬元）。

15. 長期負債

	附註	2009		2008	
		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)	4,140	15,159	1,964	16,504
籌資租賃責任	(b)	3,688	19,655	2,291	19,521
		7,828	34,814	4,255	36,025
公司					
長期借款	(a)	3,278	11,564	951	12,020
籌資租賃責任	(b)	5,046	22,373	3,564	23,158
		8,324	33,937	4,515	35,178

賬目附註 財務狀況表

15. 長期負債 (續)

(a) 長期借款

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
銀行借款				
– 有抵押	8,831	8,521	4,709	3,466
– 無抵押	6,958	6,459	6,623	6,017
其他借款				
– 有抵押	52	121	52	121
– 無抵押	3,458	3,367	3,458	3,367
	19,299	18,468	14,842	12,971
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(4,140)	(1,964)	(3,278)	(951)
	15,159	16,504	11,564	12,020
償還如下：				
銀行借款				
– 一年內	2,843	1,894	1,981	881
– 一年至兩年	3,224	2,582	2,495	1,719
– 兩年至五年	7,285	7,498	5,616	5,601
– 五年以上	2,437	3,006	1,240	1,282
	15,789	14,980	11,332	9,483
其他借款				
– 一年內	1,297	70	1,297	70
– 一年至兩年	2,213	1,263	2,213	1,263
– 兩年至五年	–	2,155	–	2,155
	3,510	3,488	3,510	3,488
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(4,140)	(1,964)	(3,278)	(951)
	15,159	16,504	11,564	12,020

銀行借款以外的借款有不同償還日期，最遲為二零一一年，年利率由百分之一點一七至百分之三點八二不等，而銀行借款最遲須於二零二零年償還。

集團及公司毋須於五年內全部償還的長期借款及其他負債分別為港幣六十六億六千八百萬元及港幣三十八億四千六百萬元（二零零八年：港幣七十六億九千八百萬元及港幣三十四億五千二百萬元）。

於二零零九年十二月三十一日，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二百二十二億九千萬元及港幣一百九十二億二千六百萬元（二零零八年：港幣二百一十三億七千四百萬元及港幣一百七十九億四千二百萬元）。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。

賬目附註 財務狀況表

15. 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，此等合約於二零一零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	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
將來的應付款額	35,973	35,633	36,296	36,569
將來各期的利息支出	(5,833)	(6,324)	(7,226)	(7,915)
將來應付款額的現值	30,140	29,309	29,070	28,654
抵押存款、票據及零息債券	(6,797)	(7,497)	(1,651)	(1,932)
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	(3,688)	(2,291)	(5,046)	(3,564)
	19,655	19,521	22,373	23,158

將來應付款額的現值應支付如下：

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
一年內	4,883	2,592	5,774	3,575
一年至兩年	3,200	4,525	4,059	5,414
兩年至五年	10,588	10,853	7,581	8,498
五年以上	11,469	11,339	11,656	11,167
	30,140	29,309	29,070	28,654

將來的租賃付款分析於賬目附註31披露。

於二零零九年十二月三十一日，集團及公司有以資金及其他投資作配對的籌資租賃責任，分別達港幣八十億三千三百萬元及港幣十億八千一百萬元（二零零八年：港幣八十七億九千六百萬及港幣十億八千萬元）。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。

於二零零九年十二月三十一日，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四十四億七千四百萬元（二零零八年：港幣四十九億四千三百萬元）及港幣四十四億七千四百萬元（二零零八年：港幣四十九億四千三百萬元）。

16. 其他長期應付款項

	集團			公司		
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元
退休福利責任(附註17)	216	281	268	224	299	287
衍生財務負債 – 長期部分	843	4,325	1,222	739	4,302	1,101
	1,059	4,606	1,490	963	4,601	1,388

17. 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。大部分在本地聘請的僱員，其退休福利按當地情況而作出適當安排。

集團提供以下各主要計劃：

(a) 界定福利式退休計劃

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。

	2009		2008	
	太古集團 退休福利計劃	國泰航空 退休計劃	太古集團 退休福利計劃	國泰航空 退休計劃
主要精算假設如下：				
所用折扣率	4.8%	4.8%	5.3%	5.3%
計劃資產預期回報	8.0%	6.5%	7.0%	6.0%
未來薪酬增幅	2-5%	1-5%	2-5%	1-5%

上述計劃及其他附屬公司的計劃的精算估值顯示，於二零零九年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之九十七(二零零八年：百分之八十三)。

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
於集團損益確認的支出淨額：		
當期服務費用	316	389
責任的利息	342	270
計劃資產預期回報	(371)	(609)
已確認精算虧損/(盈利)	30	(35)
計入員工成本的總額	317	15
計劃資產實際回報	1,578	(2,759)

賬目附註 財務狀況表

17. 退休福利 (續)

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
於財務狀況表確認的負債淨額：				
已提撥責任現值	7,460	7,108	6,870	6,522
計劃資產公允值	(7,217)	(5,924)	(6,583)	(5,426)
	243	1,184	287	1,096
未確認精算虧損淨額	(27)	(903)	(63)	(797)
	216	281	224	299

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：				
一月一日的結餘	7,108	8,223	6,522	7,549
本年度變動				
– 當期服務費用	316	389	284	345
– 利息費用	342	270	314	244
– 僱員供款	14	20	14	20
– 已付福利	(681)	(470)	(645)	(426)
– 精算虧損/(盈利)	361	(1,324)	381	(1,210)
十二月三十一日的結餘	7,460	7,108	6,870	6,522

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：				
一月一日的結餘	5,924	9,131	5,426	8,353
本年度變動				
– 計劃資產預期回報	371	609	337	549
– 僱員供款	14	20	14	20
– 僱主供款	382	2	359	–
– 已付福利	(681)	(470)	(645)	(426)
– 精算盈利/(虧損)	1,207	(3,368)	1,092	(3,070)
十二月三十一日的結餘	7,217	5,924	6,583	5,426

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
計劃資產公允值如下：				
權益	4,297	3,717	3,785	3,396
債務工具	1,725	1,780	1,607	1,616
存款及現金	526	427	522	414
其他	669	–	669	–
	7,217	5,924	6,583	5,426

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

17. 退休福利 (續)

	集團				
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元	2005 港幣百萬元
已提撥責任現值	7,460	7,108	8,223	7,844	7,341
計劃資產公允值	(7,217)	(5,924)	(9,131)	(8,065)	(7,387)
減值/(增值)	243	1,184	(908)	(221)	(46)
計劃負債產生的精算虧損/(盈利)	361	(1,324)	205	267	(132)
計劃資產產生的精算(盈利)/虧損	(1,207)	3,368	(990)	(529)	(179)

	公司				
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元	2005 港幣百萬元
已提撥責任現值	6,870	6,522	7,549	7,196	6,818
計劃資產公允值	(6,583)	(5,426)	(8,353)	(7,369)	(6,833)
減值/(增值)	287	1,096	(804)	(173)	(15)
計劃負債產生的精算虧損/(盈利)	381	(1,210)	178	261	(216)
計劃資產產生的精算(盈利)/虧損	(1,092)	3,070	(893)	(495)	(171)

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。集團預期在二零一零年向該等計劃供款港幣三億一千五百萬元。

(b) 界定供款式退休計劃

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

按照該等計劃的條款，除公司的供款外，僱員可選擇按其月薪的零至百分之十供款。年內按該等計劃規定沒收的福利達港幣一千九百萬元（二零零八年：港幣二千六百萬元），而該等福利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六億七千七百萬元（二零零八年：港幣六億五千五百萬元）。

賬目附註 財務狀況表

18. 遞延稅項

	集團			公司		
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元
遞延稅項資產：						
– 退休福利	13	(46)	(52)	11	(48)	(52)
– 準備	(178)	(108)	(141)	(113)	(63)	(82)
– 稅項虧損	(1,831)	(2,142)	(512)	(1,516)	(1,767)	(346)
– 現金流量對沖	(158)	(195)	(87)	(135)	(191)	(65)
– 客戶忠誠計劃	(82)	(146)	(150)	(82)	(146)	(150)
遞延稅項負債：						
– 稅項折舊大於會計折舊	2,047	2,169	2,052	1,380	1,511	1,503
就若干租賃安排撥出準備	5,444	5,299	5,511	4,596	4,393	4,502
	5,255	4,831	6,621	4,141	3,689	5,310

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：				
一月一日的結餘	4,831	6,621	3,689	5,310
本年度變動				
– 自損益調回				
– 遞延稅項開支/(收入)(附註5)	242	(1,470)	193	(1,386)
– 營業開支/(收入)	76	(68)	56	(70)
– 轉撥至現金流量對沖儲備	37	(108)	56	(126)
– 租賃安排的首期現金利益	585	772	585	703
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥出準備的當期部分	(516)	(916)	(438)	(742)
十二月三十一日的結餘	5,255	4,831	4,141	3,689

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二零一一年至二零二零年（二零零八年：二零一零年至二零一九年）如以下期間支付：

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
一年至五年	2,598	2,457	2,018	1,913
五年至十年	2,376	2,234	2,108	1,926
十年以上	470	608	470	554
	5,444	5,299	4,596	4,393

19. 貿易及其他應收款項

	集團			公司		
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元
貿易應收賬項	4,771	4,640	4,938	4,114	4,098	4,150
衍生財務資產 – 當期部分	746	2,463	1,118	733	2,340	1,103
其他應收及預繳款項	2,631	3,496	3,698	1,351	1,979	2,420
應收聯屬公司賬項	13	48	63	11	10	15
	8,161	10,647	9,817	6,209	8,427	7,688

於二零零九年十二月三十一日，集團及公司持有作買賣用途計賬的衍生財務資產總值分別為港幣十一億二千三百萬元（二零零八年：港幣三十三億元）及港幣十一億二千三百萬元（二零零八年：港幣三十一億九千五百萬元）。

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
貿易應收賬項賬齡分析如下：				
當期	4,741	4,558	4,097	4,050
逾期一至三個月	27	69	15	36
逾期三個月以上	3	13	2	12
	4,771	4,640	4,114	4,098

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
一月一日的結餘	169	169	135	133
撥回款額	(8)	(2)	(7)	–
已確認減值虧損	2	2	–	2
十二月三十一日的結餘	163	169	128	135

賬目附註 財務狀況表

20. 流動資金

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
短期存款及銀行結存	10,105	7,051	7,872	4,456
存放時超過三個月期滿的短期存款	407	816	402	419
專業投資管理資金				
– 海外上市債券	2,370	3,046	–	–
– 銀行存款	2	372	–	–
其他流動投資				
– 海外上市債券	1,388	966	1,146	–
– 銀行存款	2,250	2,837	1,700	2,691
	16,522	15,088	11,120	7,566

其他流動投資包括已抵押作為部分長期融資安排的銀行存款港幣十億八千五百萬元（二零零八年：港幣二十億二千五百萬元）及債券港幣十三億八千八百萬元（二零零八年：港幣九億六千六百萬元）。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。

21. 貿易及其他應付賬項

	集團			公司		
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元
貿易應付賬項	4,832	5,571	5,546	3,410	3,931	4,064
衍生財務負債	1,884	6,639	933	1,845	6,617	917
其他應付款項	5,970	5,297	5,704	5,053	4,561	4,769
應付聯屬公司賬項	131	170	197	97	105	105
應付其他關連公司賬項	137	39	146	137	39	146
無抵押銀行透支	11	6	12	11	6	10
	12,965	17,722	12,538	10,553	15,259	10,011

於二零零九年十二月三十一日，集團及公司持有作買賣用途計賬的衍生財務負債總額分別為港幣十四億七千七百萬元（二零零八年：港幣九十二億一千六百萬元）及港幣十四億七千一百萬元（二零零八年：港幣九十二億零三百萬元）。

	集團		公司	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：				
當期	4,713	5,321	3,332	3,759
逾期一至三個月	106	240	70	164
逾期三個月以上	13	10	8	8
	4,832	5,571	3,410	3,931

22. 股本

	2009		2008	
	股份數目	港幣百萬元	股份數目	港幣百萬元
法定股本（每股港幣二十仙）	5,000,000,000	1,000	5,000,000,000	1,000
已發行及繳足股款（每股港幣二十仙）				
一月一日的結餘	3,932,746,072	787	3,940,025,072	788
年內購回股份	—	—	(9,390,000)	(2)
已行使認股權	1,098,500	—	2,111,000	1
十二月三十一日的結餘	3,933,844,572	787	3,932,746,072	787

公司於一九九九年三月十日採納一項股份認購權計劃（「計劃」），以鼓勵航空機組人員對公司業績作出貢獻。所有參與計劃者均為航空機組人員，各支付港幣一元以獲認股權，使其有權認購公司股份，認購價為不低於公司股票在給予認股權日之前五個交易日於聯交所的平均收市價的八成或股份面值，以較高者為準。計劃現已結束，在本年度內，再無認股權可根據該計劃而發行。各參與者可獲授的股權未有超過根據計劃授予的認股權所能認購的最高股份總數的百分之零點三二。

於授出認股權當日，即一九九九年三月十五日，根據計劃以行使價每股港幣七點四七元授出的認股權相當於68,327,000股股份。除在有限情況外，相等於五成股份的認股權可於二零零二年三月十五日開始行使，而餘數則於二零零四年三月十五日開始行使。除在有限情況外，所有認股權須於二零零九年三月十四日前行使。根據計劃條款，於二零零九年三月十五日，即一九九九年三月十五日授出認股權日後十年，所有仍未行使的認股權均告失效。

因為認股權是在二零零二年十一月七日前授出的，所以此計劃並不須要採納財務報告準則第2號「以股份為基礎的償付」的要求。

認股權行使後，股東權益按以行使價行使的認股權數目相應增加。

	2009 股份數目	2008 股份數目
尚未行使認股權的變動包括：		
一月一日的結餘	2,619,500	4,730,500
已行使的認股權	(1,098,500)	(2,111,000)
已失效的認股權	(1,521,000)	—
十二月三十一日的結餘	—	2,619,500
十二月三十一日可行使的認股權	—	2,619,500

在本年度內，並無根據此計劃授出任何認股權。

	2009	2008
年內已行使的認股權詳情：		
行使日	3/2/09 – 14/3/09	8/1/08 – 30/12/08
所得收益（港幣）	8,205,795	15,769,170
緊接行使日前的加權平均收市股價（港幣）	8.13	14.87

賬目附註 財務狀況表

23. 儲備

	集團			公司		
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元
保留溢利	24,704	20,010	31,293	15,685	8,018	16,282
股份溢價	16,295	16,287	16,272	16,295	16,287	16,272
投資重估儲備	1,117	638	1,068	1,005	593	876
現金流量對沖儲備	(1,383)	(1,712)	(677)	(1,244)	(1,666)	(544)
資本贖回儲備及其他	718	699	327	23	23	21
	41,451	35,922	48,283	31,764	23,255	32,907

投資重估儲備是關於長期投資公允值的轉變。

集團的資本贖回儲備及其他主要包括資本贖回儲備港幣二千四百萬元(二零零八年：港幣二千四百萬元)、由重估海外投資所帶來的匯兌差額港幣十一億四千五百萬元(二零零八年：港幣十一億三千七百萬元)及應佔聯屬公司其他負儲備港幣四億七千四百萬元(二零零八年：港幣四億八千五百萬元)。

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：

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
營業總額	(94)	(468)
燃油	(192)	382
其他	(46)	(47)
財務收入	(28)	1
轉撥至損益的虧損淨額	(360)	(132)

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
2010	788
2011	254
2012	127
2013	70
2014	56
2014以後	88
	1,383

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

24. 營業溢利/(虧損)調整至業務帶來的現金

	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元
營業溢利/(虧損)	5,733	(8,029)
折舊	5,652	5,169
無形資產攤銷	32	26
出售固定資產及無形資產所產生的虧損	32	245
出售一家聯屬公司權益所得溢利	(1,254)	—
貨幣調整及其他與現金流量無關的項目	525	223
存貨減少/(增加)	13	(82)
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項及衍生財務資產的長期部分減少/(增加)	2,422	(732)
欠關連及聯屬公司賬項淨額增加/(減少)	94	(119)
貿易應付賬項、其他應付款項及衍生財務負債的長期部分(減少)/增加	(8,303)	8,045
未獲運輸收益減少	(574)	(143)
非營業性的應收及應付賬變動	118	(721)
業務帶來的現金	4,490	3,882

25. 出售一家附屬公司

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
出售的資產淨值：		
固定資產	—	61
貿易及其他應收款項	—	70
貿易及其他應付款項	—	(63)
其他	—	8
資產淨值總額	—	76
轉撥至聯屬公司投資	—	(23)
少數股東權益逆轉	—	(24)
其他儲備換算的滙兌差額	—	(11)
出售所得盈利	—	24
代價總額	—	42
支付方式：		
現金	—	42

26. 現金及視同庫存現金分析

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
短期存款及銀行結餘	10,105	7,051
銀行透支	(11)	(6)
	10,094	7,045

賬目附註 董事及僱員

27. 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			2009 總額 港幣千元	2008 總額 港幣千元
	基本薪金/ 董事袍金* 港幣千元	花紅 港幣千元	津貼及福利 港幣千元	退休計劃 供款# 港幣千元	計入退休 計劃的花紅 港幣千元	房屋福利 港幣千元		
常務董事								
白紀圖	1,059	—	51	1,347	—	631	3,088	3,463
顏堅信 (自二零零九年三月止)	393	2,494	164	497	—	612	4,160	8,452
陳南祿 (自二零零九年三月起)	—	—	—	—	—	—	—	3,714
夏禮熙 (自二零零九年三月起)	1,404	—	494	1,979	—	921	4,798	—
邵世昌 (自二零零八年十月起)	1,628	953	501	112	—	—	3,194	3,042
史樂山	3,812	—	287	4,848	—	2,178	11,125	9,905
鄧健榮 (自二零零八年九月止)	—	—	—	—	—	—	—	4,455
湯彥麟	4,320	—	40	5,495	—	2,254	12,109	15,165
非常務董事								
蔡劍江 (自二零零九年十一月起)	48*	—	—	—	—	—	48	—
常振明 (二零零九年五月至 二零零九年十一月)	270*	—	—	—	—	—	270	—
陳南祿	—	—	—	—	—	—	—	—
郭鵬 (自二零零九年五月止)	—	—	—	—	—	—	—	—
樊澄 (自二零零九年十一月起)	62*	—	—	—	—	—	62	—
范鴻齡 (自二零零九年四月止)	134*	—	—	—	—	—	134	500
何禮泰	—	—	—	—	—	—	—	—
喬浩華 (自二零零九年五月起)	—	—	—	—	—	—	—	—
孔棟 (自二零零八年五月起)	500*	—	—	—	—	—	500	327
李家祥 (自二零零八年五月止)	—	—	—	—	—	—	—	173
莫偉龍 (自二零零九年十一月止)	466*	—	—	—	—	—	466	621
韋立邦	—	—	—	—	—	—	—	—
張蘭	621*	—	—	—	—	—	621	529
獨立非常務董事								
利蘊蓮 (自二零一零年一月起)	—	—	—	—	—	—	—	—
利定昌 (自二零零九年十月止)	556*	—	—	—	—	—	556	700
柯清輝 (自二零零九年五月止)	255*	—	—	—	—	—	255	700
蘇澤光	682*	—	—	—	—	—	682	650
董建成	550*	—	—	—	—	—	550	550
王冬勝 (自二零零九年五月起)	379*	—	—	—	—	—	379	—
二零零九年總額	17,139	3,447	1,537	14,278	—	6,596	42,997	
二零零八年總額	19,494	16,145	1,533	4,145	3,505	8,124		52,946

對於由太古集團僱用的董事，上表所披露的薪酬為記入公司賬目的金額。花紅與二零零八年的服務有關，但於二零零九年支付並記入公司賬目。

太古集團退休計劃於二零零八年十二月三十一日確認的赤字已於二零零九年間獲全數撥款應付。

賬目附註 董事及僱員

27. 董事及行政要員薪酬 (續)

(b) 按上市規則建議披露的行政要員薪酬如下：

	現金			非現金			2009 總額 港幣千元	2008 總額 港幣千元
	基本薪金 港幣千元	花紅 港幣千元	津貼及福利 港幣千元	退休計劃 供款 港幣千元	計入退休 計劃的花紅 港幣千元	房屋福利 港幣千元		
包偉霆	1,484	1,278	2,335	2,045	775	—	7,917	6,904
周兆昌	1,582	1,065	485	108	—	—	3,240	3,436
莊偉茵	1,518	1,024	500	164	—	—	3,206	3,473
朱國樑 (自二零零八年九月起)	1,445	845	667	99	—	—	3,056	2,702
簡柏基	1,800	1,114	682	301	—	—	3,897	4,107
何杲 (自二零零八年九月起)	1,385	305	1,255	1,908	182	2,572	7,607	2,043
孟天宋 (至二零零八年八月止)	—	—	—	—	—	—	—	6,299
艾力高	1,606	1,483	1,802	2,213	938	860	8,902	7,871
羅禮祺	1,628	1,397	233	2,244	846	2,167	8,515	7,847
二零零九年總額	12,448	8,511	7,959	9,082	2,741	5,599	46,340	
二零零八年總額	13,122	10,277	6,592	3,250	3,641	7,800		44,682

上表所披露的花紅與二零零八年的服務有關，但於二零零九年支付。

28. 僱員資料

(a) 公司五名最高薪職員包括兩名董事（二零零八年：三名）及三名行政要員（二零零八年：兩名），其薪酬列於上文附註27。

(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	2009			2008		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000	17	9,046	8,185	12	8,646	8,383
1,001 – 1,500	—	551	209	—	505	198
1,501 – 2,000	—	638	103	—	502	96
2,001 – 2,500	—	330	42	—	312	33
2,501 – 3,000	—	150	7	—	217	9
3,001 – 3,500	2	75	4	2	141	6
3,501 – 4,000	—	21	5	1	46	7
4,001 – 4,500	1	4	3	1	7	2
4,501 – 5,000	1	—	4	—	2	1
5,001 – 5,500	—	—	1	—	—	5
5,501 – 6,000	—	—	2	—	—	2
6,001 – 6,500	—	—	1	—	—	1
6,501 – 7,000	—	—	2	—	—	1
7,001 – 7,500	—	—	1	—	—	—
7,501 – 8,000	—	—	2	—	—	2
8,001 – 8,500	—	—	—	1	—	—
8,501 – 9,000	—	—	2	—	—	—
9,501 – 10,000	—	—	—	1	—	—
11,001 – 11,500	1	—	—	—	—	—
12,001 – 12,500	1	—	—	—	—	—
15,001 – 15,500	—	—	—	1	—	—
	23	10,815	8,573	19	10,378	8,746

賬目附註 關連交易

29. 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：

	2009		2008	
	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	161	—	229	—
飛機維修成本	1,891	—	2,069	—
航線營運成本	463	—	546	—
已收股息	(174)	—	(383)	—
購買固定資產	2	—	2	—

(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用及成本，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、少數股東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。於截至二零零九年十二月三十一日止年度內，香港太古集團放棄根據香港太古集團服務協議就公司向太古公司出售 20,700,958 股港機工程股份所得的未扣除稅項及少數股東權益前的經調整集團綜合溢利收取服務費用的權利。於截至二零零九年十二月三十一日止年度內，計及該放棄項目後已支付的服務費為港幣九千五百萬元（二零零八年：零），另以成本值補償支出港幣一億六千一百萬元（二零零八年：港幣一億三千八百萬元）；此外，就共用行政管理服務支付的金額為港幣六千萬元（二零零八年：港幣七千萬元）。

根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第 14A 章的披露規定。有關各辭彙的釋義，請參閱第三十六頁的董事局報告。

- (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，以換取港機工程向集團機隊提供維修服務。截至二零零九年十二月三十一日止年度，向港機工程集團支付的服務費用為港幣十八億九千一百萬元（二零零八年：港幣二十億六千九百萬元）。

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，請參閱第三十七頁的董事局報告。

- (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。截至二零零九年十二月三十一日止年度，向國航集團應付的金額合共港幣三億零五百萬元（二零零八年：港幣三億八千八百萬元），而截至二零零九年十二月三十一日止年度，從國航集團應收的金額則合共港幣一億六千四百萬元（二零零八年：港幣二億四千五百萬元）。

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) 於二零零九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 19 及 21。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。

賬目附註 關連交易／補充資料

29. 關連交易 (續)

- (d) 公司為一家聯屬公司在二零零九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30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要交易。董事及行政要員的薪酬於賬目附註27披露。

30. 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	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
已批准並已訂約	35,982	43,000	1,949	1,528
已批准但未訂約	4,458	4,255	605	512
	40,440	47,255	2,554	2,040

營業租賃承擔已載於賬目附註10。

- (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	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
附屬公司	—	—	4,421	3,608
聯屬公司	62	70	62	70
僱員	200	200	200	200
	262	270	4,683	3,878

- (c) 公司在若干情況下承諾將集團租賃安排的回報率維持於指定水平。董事局並不認為可就該等或有事項可能造成的財務影響作實際的評估。
- (d) 公司於眾多法域營運業務，在其中部分法域與稅務機關存在稅務糾紛。對於可能實現的結果並可作出可靠估計的糾紛，已就其預期結果撥出準備。然而，最終結果尚未確定，最後的負債可能超過所撥的準備。
- (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，在適用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。

公司於二零零七年十二月二十四日收到歐洲委員會就公司貨運業務發出的異議聲明，並已在律師協助下作出回應。

公司於二零零八年十二月十五日收到新西蘭商業委員會就公司貨運業務發出的申索書。公司正在律師協助下評估有關指控，並已作出回應。

公司於二零零九年七月十七日收到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。

30. 承擔及或有事項 (續)

公司於二零零九年十一月二十四日收到韓國公正交易委員會有關公司貨運業務的審查報告。公司在律師協助下已作出回應。

公司於美國、加拿大及澳洲多宗民事訴訟案中被起訴，該等訴訟指稱公司於貨運業務的行為觸犯當地的競爭法。此外，公司於美國及加拿大被民事起訴，指稱公司於若干客運服務的行為觸犯競爭法。公司已就美國、加拿大及澳洲的訴訟案委聘律師，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，但已在其二零零九年度賬目中就此等負債撥備港幣八千萬元。香港會計準則第37號「撥備、或有負債及或有資產」一般所要求的資料不予披露，因為有關披露預期會嚴重損害結果。

31. 財務風險管理

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

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

(a) 信貸風險

管理層已制定一套信貸政策，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（「國際航協」）營運的結算系統，國際航協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協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30中所披露的擔保額。於二零零九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二十五億六千二百萬元（二零零八年：港幣二十九億一千一百萬元）。

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存疑，便會確認減值。年內就貿易應收賬項作出壞賬撥備的變動於賬目附註19概述。

31. 財務風險管理 (續)**(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足夠的融資額度，以應付短期及長期的流動資金需要。未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2009				
	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	(4,365)	(5,729)	(7,800)	(2,667)	(20,561)
籌資租賃責任	(5,225)	(3,594)	(12,587)	(14,567)	(35,973)
貿易及其他應付款項	(11,081)	—	—	—	(11,081)
衍生財務負債	(1,535)	(578)	(95)	24	(2,184)
總計	(22,206)	(9,901)	(20,482)	(17,210)	(69,799)
	2008				
	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	(2,491)	(4,262)	(10,474)	(3,277)	(20,504)
籌資租賃責任	(3,170)	(5,067)	(12,953)	(14,443)	(35,633)
貿易及其他應付款項 (重列)	(11,083)	—	—	—	(11,083)
衍生財務負債	(7,205)	(2,557)	(513)	(31)	(10,306)
總計	(23,949)	(11,886)	(23,940)	(17,751)	(77,526)
	2007				
	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	(2,404)	(2,369)	(11,847)	(3,121)	(19,741)
籌資租賃責任	(3,848)	(3,003)	(12,689)	(15,845)	(35,385)
貿易及其他應付款項 (重列)	(11,605)	—	—	—	(11,605)
衍生財務負債	(1,663)	(124)	(161)	(32)	(1,980)
總計	(19,520)	(5,496)	(24,697)	(18,998)	(68,711)

賬目附註 補充資料

31. 財務風險管理 (續)

	2009				
	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	(3,455)	(4,946)	(5,966)	(1,375)	(15,742)
籌資租賃責任	(6,093)	(4,405)	(9,418)	(16,380)	(36,296)
貿易及其他應付款項	(8,708)	—	—	—	(8,708)
衍生財務負債	(1,508)	(562)	(58)	30	(2,098)
總計	(19,764)	(9,913)	(15,442)	(17,725)	(62,844)
	2008				
	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	(1,340)	(3,285)	(8,297)	(1,411)	(14,333)
籌資租賃責任	(4,087)	(5,911)	(10,413)	(16,158)	(36,569)
貿易及其他應付款項 (重列)	(8,642)	—	—	—	(8,642)
衍生財務負債	(7,196)	(2,541)	(482)	(11)	(10,230)
總計	(21,265)	(11,737)	(19,192)	(17,580)	(69,774)
	2007				
	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	(1,556)	(1,293)	(9,833)	(1,965)	(14,647)
籌資租賃責任	(3,978)	(3,798)	(12,379)	(14,564)	(34,719)
貿易及其他應付款項 (重列)	(9,094)	—	—	—	(9,094)
衍生財務負債	(1,663)	(123)	(160)	(32)	(1,978)
總計	(16,291)	(5,214)	(22,372)	(16,561)	(60,438)

31. 財務風險管理 (續)

(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。造成這風險的外幣主要為美元、歐羅、新台幣、新加坡元、人民幣及日圓。外匯風險是運用敏感度分析來衡量，並考慮目前及預期的風險承擔。為妥善管理這項風險，集團資產在可能情況下以預計有營業盈餘淨額的外幣安排融資，從而進行自然對沖。此外，集團亦利用貨幣衍生工具來減少預計的外幣盈餘。使用外幣借款及貨幣衍生工具對沖未來營業收入，是財務風險管理的主要部分，因為用以支付財務承擔的外幣收入的價值轉變能有效地對銷支付該等財務承擔時已實現的匯兌差額。

於結算日的外匯風險如下：

2009						
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
集團						
貿易及其他應收款項	4,536	440	291	37	385	398
流動資金	7,956	58	47	1,395	1,882	163
長期借款	(6,702)	(52)	—	(3,458)	—	(1,379)
籌資租賃責任	(19,281)	(4,062)	—	—	—	—
貿易及其他應付款項	(4,168)	(240)	(71)	(57)	(372)	(170)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	15,585	370	(1,556)	1,235	(3,452)	(6,681)
風險淨額	(2,074)	(3,486)	(1,289)	(848)	(1,557)	(7,669)

2008						
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
集團						
貿易及其他應收款項 (重列)	7,093	606	299	25	148	448
流動資金	7,323	286	26	922	2,485	176
長期借款	(5,729)	(393)	—	(3,367)	—	(1,530)
籌資租賃責任	(17,417)	(4,395)	—	—	—	—
貿易及其他應付款項 (重列)	(13,042)	(243)	(81)	(51)	(390)	(161)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	6,768	1,152	(1,786)	1,148	(3,580)	(1,286)
風險淨額	(15,004)	(2,987)	(1,542)	(1,323)	(1,337)	(2,353)

2007						
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
集團						
貿易及其他應收款項 (重列)	6,385	626	340	29	449	355
流動資金	12,391	664	49	657	2,200	119
長期借款	(6,107)	(559)	—	(3,390)	—	—
籌資租賃責任	(16,367)	(2,879)	—	—	—	—
貿易及其他應付款項 (重列)	(4,635)	(294)	(82)	(66)	(153)	(199)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	10,636	(345)	(1,778)	1,101	(3,817)	(929)
風險淨額	2,303	(2,787)	(1,471)	(1,669)	(1,321)	(654)

賬目附註 補充資料

31. 財務風險管理 (續)

	2009					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
公司						
貿易及其他應收款項	3,460	439	233	36	134	388
流動資金	4,300	59	45	1,395	971	158
長期借款	(5,174)	(52)	—	(3,458)	—	—
籌資租賃責任	(21,192)	(4,848)	—	—	—	(1,379)
貿易及其他應付款項	(3,126)	(232)	(30)	(54)	(76)	(148)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	14,553	370	(1,556)	1,235	(2,356)	(6,681)
風險淨額	(7,179)	(4,264)	(1,308)	(846)	(1,327)	(7,662)

	2008					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
公司						
貿易及其他應收款項 (重列)	5,995	605	237	24	48	441
流動資金	2,195	204	19	922	718	171
長期借款	(3,931)	(121)	—	(3,367)	—	—
籌資租賃責任	(19,792)	(5,400)	—	—	—	(1,530)
貿易及其他應付款項 (重列)	(11,946)	(237)	(37)	(50)	(66)	(144)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	4,268	1,152	(1,786)	1,148	(1,420)	(1,286)
風險淨額	(23,211)	(3,797)	(1,567)	(1,323)	(720)	(2,348)

	2007					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
公司						
貿易及其他應收款項 (重列)	5,507	626	256	29	224	351
流動資金	755	600	31	657	771	113
長期借款	(4,397)	(220)	—	(3,390)	—	—
籌資租賃責任	(18,566)	(4,086)	—	—	—	(530)
貿易及其他應付款項 (重列)	(3,469)	(234)	(49)	(65)	(67)	(136)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	8,367	(345)	(1,778)	1,101	(2,179)	(929)
風險淨額	(11,803)	(3,659)	(1,540)	(1,668)	(1,251)	(1,131)

除上述現有風險外，集團的未來淨營業現金流量亦承受貨幣風險，涉及的外幣主要為歐羅、日圓、新台幣、澳元及人民幣。除美元外，現時集團於該等外幣均有營業盈餘。

對外匯風險的敏感度分析

假如港幣兌下列貨幣於二零零九年十二月三十一日升值百分之五，將使損益及其他股東權益部分增加下述金額，這代表於結算日財務資產及負債的換算及貨幣衍生工具的公允值變動。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是息率）均維持不變。二零零八年的分析按同樣的基準進行。

31. 財務風險管理 (續)

	2009		2008	
	損益 港幣百萬元	其他股東 權益部分 港幣百萬元	損益 (重列) 港幣百萬元	其他股東 權益部分 港幣百萬元
美元	686	(438)	559	189
歐羅	4	164	(19)	157
新台幣	(12)	73	(11)	82
新加坡元	(30)	76	(6)	77
人民幣	(94)	160	(43)	86
日圓	(18)	316	(20)	141
增加	536	351	460	732

(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	
	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
固定利率工具				
流動資金	1,164	812	1,164	812
長期借款	(2,075)	(2,020)	(2,075)	(2,020)
籌資租賃責任	(13,198)	(12,696)	(17,421)	(17,805)
息率及貨幣掉期	(8,099)	(643)	(7,407)	147
風險淨額	(22,208)	(14,547)	(25,739)	(18,866)
可變利率工具				
流動資金	15,358	14,276	9,956	6,754
長期借款	(17,224)	(16,448)	(12,767)	(10,951)
籌資租賃責任	(10,145)	(9,116)	(9,998)	(8,917)
息率及貨幣掉期	8,683	1,116	8,067	413
銀行透支	(11)	(6)	(11)	(6)
風險淨額	(3,339)	(10,178)	(4,753)	(12,707)

對息率風險的敏感度分析

假如息率於結算日上升二十五個基點，將使本年度損益減少及其他股東權益部分增加下述金額，這些金額代表於結算日息率掉期及被指定為按公允值計入損益的財務負債的公允值變動，以及財務支出淨額的增加。這個分析假設所有其他可變因素（尤其是匯率）均維持不變。二零零八年的分析按同樣的基準進行。

賬目附註 補充資料

31. 財務風險管理 (續)

	2009		2008	
	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	(85)	106	(97)	(2)

(iii) 燃油價格風險

燃油佔集團營業開支百分之二十八(二零零八年：百分之五十)。我們以燃油衍生工具管理燃油價格變動帶來的風險。此等燃油衍生工具產生的損益視乎有關合約的性質和組合，這些合約在油價到達某個範圍時會產生回報。集團的政策是透過對沖未來十二個月至少百分之三十的預計耗油量，來減低風險程度。

對航油價格衍生工具的敏感度分析

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

	2009		2008	
	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	204	142	532	123
航油價格減少淨額	(237)	(157)	(573)	(123)

年度報告書第三十頁題為「油價變動對燃油對沖合約的現金及損益影響的敏感度分析」所述的分析提供更詳盡的補充資料。

(d) 對沖會計

於二零零九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：

	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
外匯風險		
– 長期負債(自然對沖)	(4,680)	(5,242)
– 交叉貨幣掉期	164	(45)
– 外幣期貨合約	46	281
息率風險		
– 息率掉期	10	(96)
燃油價格風險		
– 燃油期權	92	(831)
其他		
– 碳抵銷額	(45)	(31)

31. 財務風險管理 (續)

(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 2009 港幣百萬元	公允值 2009 港幣百萬元	賬面值 2008 港幣百萬元	公允值 2008 港幣百萬元
集團				
長期借款	(19,299)	(19,639)	(18,468)	(18,858)
籌資租賃責任	(30,140)	(31,420)	(29,309)	(31,561)
抵押存款	6,797	7,606	7,497	8,690
	賬面值 2009 港幣百萬元	公允值 2009 港幣百萬元	賬面值 2008 港幣百萬元	公允值 2008 港幣百萬元
公司				
長期借款	(14,842)	(15,085)	(12,971)	(13,213)
籌資租賃責任	(29,070)	(31,736)	(28,654)	(32,654)
抵押存款	1,651	1,983	1,932	2,433

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二零零九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。

賬目附註 補充資料

31. 財務風險管理 (續)

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

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

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

32. 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。

33. 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，於二零一零年一月一日或之後開始的會計期生效，惟並未在本賬目中採納。《香港財務報告準則》第9號「金融工具」與集團有關，於二零一三年一月一日或之後開始的會計期生效。該項準則要求以攤銷成本或公允值計量財務資產。集團現正評估此項新會計準則對集團業績及財務狀況所產生的影響。

主要附屬公司及聯屬公司

二零零九年十二月三十一日結算

附屬公司

	公司註冊 及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率	已發行及繳足股本及債券
聯亞旅遊資訊系統(香港)有限公司	香港	電腦訂位系統及有關服務	53	15,600,000股，每股港幣1元
香港華民航空有限公司	香港	貨運航空公司	60*	54,402,000股A股， 每股港幣1元 36,268,000股B股， 每股港幣1元
Airline Property Limited	香港	物業投資	100	2股，每股港幣10元
Airline Stores Property Limited	香港	物業投資	100	2股，每股港幣10元
Airline Training Property Limited	香港	物業投資	100	2股，每股港幣10元
國泰假期有限公司	香港	經營旅行團	100	40,000股，每股港幣100元
Cathay Pacific Aero Limited	香港	財務服務	100	1股，每股港幣10元
Cathay Pacific Aircraft Acquisition Limited	馬恩島	飛機收購服務	100	2,000股，每股1美元
Cathay Pacific Aircraft Services Limited	馬恩島	飛機收購服務	100	10,000股，每股1美元
國泰航空飲食服務(香港)有限公司 [^]	香港	航空飲食服務	100	600股，每股港幣1,000元
國泰常客計劃有限公司	香港	旅遊獎勵計劃	100	2股，每股港幣1元
國泰航空服務有限公司 [^]	香港	貨運站	100	1股，每股港幣1元
CPA Finance (Cayman) Limited	開曼島	新加坡元債券發行人	100	1股，每股1美元 225,000,000新加坡元債券， 息率為3.0575厘，2010年到期
傳訊香港有限公司	香港	空運貨物相關資料互換 電腦網絡	95	100股，每股港幣10元
廣州國泰信息處理有限公司	中華人民共和國	信息處理	100*	實繳註冊資本港幣8,000,000元 (外商獨資企業)
香港機場地勤服務有限公司	香港	飛機停機坪服務	100	100股，每股港幣1元
Hong Kong Aviation and Airport Services Limited	香港	物業投資	100*	2股普通股，每股港幣1元
港龍航空有限公司	香港	航空公司	100*	500,000,000股，每股港幣1元
Snowdon Limited	馬恩島	財務服務	100*	2股，每股1英鎊
Troon Limited	百慕達	財務服務	100	12,000股，每股1美元
雅潔洗衣有限公司	香港	洗衣及乾洗服務	100	3,700股，每股港幣500元

主要附屬公司及聯屬公司指對集團業績或資產有重大影響的公司。

* 股份由附屬公司持有。

主要附屬公司及聯屬公司

聯屬公司

	公司註冊 及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率
中國國際航空股份有限公司	中華人民共和國	航空公司	18 [#]
Cathay Kansai Terminal Services Company Limited	日本	地勤服務	32
Cebu Pacific Catering Services Inc.	菲律賓	航空飲食服務	40 [*]
CLS Catering Services Limited	加拿大	航空飲食服務	30 [*]
地勤設備工程有限公司	香港	機場地勤工程支援及設備維修	50 [*]
香港飛機工程有限公司	香港	飛機大修及維修	15 [#]
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。

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

	2009	2008 (重列)
綜合損益賬摘要		
港幣百萬元		
客運服務	45,920	57,964
貨運服務	17,255	24,623
航空飲食、收回款項及其他服務	3,803	3,976
營業總額	66,978	86,563
營業開支	(62,499)	(94,124)
營業溢利/(虧損)	4,479	(7,561)
出售聯屬公司/投資溢利	1,254	—
就貨運調查與美國司法部達成和解的罰款	—	(468)
財務支出淨額	(847)	(1,012)
應佔聯屬公司溢利/(虧損)	261	(764)
除稅前溢利/(虧損)	5,147	(9,805)
稅項	(283)	1,333
本年度溢利/(虧損)	4,864	(8,472)
少數股東應佔溢利	(170)	(224)
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)	4,694	(8,696)
已派股息	—	(2,438)
本年度保留溢利/(虧損)	4,694	(11,134)
綜合財務狀況表摘要		
港幣百萬元		
固定及無形資產	73,345	73,821
長期應收款項及投資	14,349	14,530
借款	(42,642)	(40,280)
流動資金減銀行透支	16,511	15,082
借款淨額	(26,131)	(25,198)
流動負債淨額(不包括流動資金及銀行透支)	(12,864)	(16,887)
其他長期應付款項	(1,059)	(4,606)
遞延稅項	(5,255)	(4,831)
資產淨值	42,385	36,829
資金來源：		
國泰航空擁有人應佔資金	42,238	36,709
少數股東權益	147	120
股東權益總額	42,385	36,829
每股		
股東資金	港元 10.74	9.33
EBITDA	港元 2.97	(0.91)
盈利/(虧損)	港仙 119.3	(221.0)
股息	港仙 10.0	3.0
比率		
邊際利潤/(虧損)	% 7.0	(10.0)
已動用資本回報	% 8.7	(11.8)
股息倍數	倍數 11.9	(73.7)
現金利息倍數*	倍數 5.1	3.7
債務總額股份比例	倍數 1.01	1.10
債務淨額股份比例	倍數 0.62	0.69

* 二零零零年至二零零八年的數字重列。

採納《香港會計準則》第1號(修訂)「財務報表的呈報」及《香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋》第13號「客戶忠誠計劃」後，上述二零零八年綜合損益賬摘要及二零零七年與二零零八年的綜合財務狀況表摘要及相關比率已予重列。二零零零年至二零零六

業務統計數字

2007 (重列)	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
49,520	38,755	32,005	26,879	18,920	22,811	20,641	22,878
21,783	18,385	15,773	12,965	10,704	9,908	8,406	10,136
4,055	3,643	3,131	2,917	2,726	2,813	2,941	2,953
75,358	60,783	50,909	42,761	32,350	35,532	31,988	35,967
(67,619)	(55,565)	(46,766)	(37,514)	(30,125)	(30,782)	(31,156)	(30,678)
7,739	5,218	4,143	5,247	2,225	4,750	832	5,289
—	—	—	—	—	—	452	—
—	—	—	—	—	—	—	—
(787)	(465)	(444)	(583)	(620)	(743)	(571)	(367)
1,057	301	269	298	126	269	153	245
8,009	5,054	3,968	4,962	1,731	4,276	866	5,167
(799)	(782)	(500)	(446)	(384)	(273)	(167)	(76)
7,210	4,272	3,468	4,516	1,347	4,003	699	5,091
(187)	(184)	(170)	(99)	(44)	(20)	(42)	(86)
7,023	4,088	3,298	4,417	1,303	3,983	657	5,005
(2,245)	(2,992)	(2,196)	(2,189)	(1,035)	(701)	(1,915)	(1,585)
4,778	1,096	1,102	2,228	268	3,282	(1,258)	3,420
70,170	65,351	50,416	50,607	50,176	48,905	50,456	47,264
15,015	12,232	7,184	7,332	4,473	4,783	4,787	5,414
(36,368)	(31,943)	(22,455)	(22,631)	(26,297)	(22,810)	(24,024)	(20,838)
21,637	15,595	13,405	11,444	15,186	13,164	9,746	10,952
(14,731)	(16,348)	(9,050)	(11,187)	(11,111)	(9,646)	(14,278)	(9,886)
(13,094)	(9,019)	(6,767)	(6,381)	(4,439)	(3,896)	(1,728)	(2,715)
(1,490)	(170)	(72)	(102)	(181)	(346)	—	—
(6,621)	(6,508)	(6,460)	(7,280)	(7,762)	(7,614)	(7,836)	(7,146)
49,249	45,538	35,251	32,989	31,156	32,186	31,401	32,931
49,071	45,386	34,968	32,855	31,052	32,115	31,308	32,832
178	152	283	134	104	71	93	99
49,249	45,538	35,251	32,989	31,156	32,186	31,401	32,931
12.45	11.53	10.34	9.75	9.29	9.63	9.40	9.80
3.46	2.78	2.49	2.79	1.86	2.69	1.63	2.69
178.3	115.9	97.7	131.4	39.0	119.5	19.7	148.4
84.0	84.0	48.0	65.0	48.0	44.0	17.5	65.0
9.3	6.7	6.5	10.3	4.0	11.2	2.1	13.9
12.6	8.9	8.8	11.8	4.7	10.8	2.9	13.0
2.1	1.2	2.0	2.0	0.8	2.7	1.1	2.3
14.2	15.1	17.1	14.6	7.2	10.1	4.2	7.3
0.74	0.70	0.64	0.69	0.85	0.71	0.77	0.63
0.30	0.36	0.26	0.34	0.36	0.30	0.46	0.30

年的財務資料未有重列，原因是未能為此收集有關數據。

業務統計數字

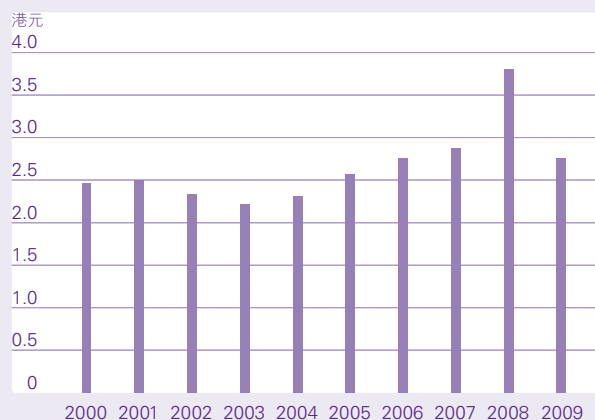
		2009	2008
航空業務概要*			
可用噸千米數	百萬位	22,249	24,410
收入噸千米數	百萬位	16,775	17,499
可用座位千米數	百萬位	111,167	115,478
收入乘客運載人次	千位	24,558	24,959
收入乘客千米數	百萬位	89,440	90,975
收入運載率	%	77.7	75.1
乘客運載率	%	80.5	78.8
運載貨物及郵件	千噸	1,528	1,645
貨物及郵件噸千米數	百萬位	8,256	8,842
貨物及郵件運載率	%	70.8	65.9
運載超額行李	噸	3,883	2,963
飛行千米數	百萬位	431	460
飛行小時數	千小時	605	649
啟航次數	千位	130	138
定期航班航線網長度	百萬米	481	453
年底目的地	數目	122	124
年底職員數目	數目	20,907	21,309
每職員的可用噸千米數	千位	1,053	1,185
航班準時情況*			
起飛（十五分鐘內）	%	86.8	81.4
飛機平均使用量*			
	每日時數		
A320-200		8.0	8.4
A321-200		7.8	8.4
A330-300		10.8	10.9
A340-300		12.2	14.7
A340-600		—	11.4
747-400		12.9	14.1
747-200F/300SF 貨機		5.4	7.5
747-400F/BCF 貨機		13.2	13.1
777-200/300		8.1	8.7
777-300ER		15.8	14.3
機隊平均使用量		11.2	11.5
* 包括港龍航空自二零零六年十月一日起的業務。			
機隊資料			
由國泰航空營運的飛機：			
A330-300		32	32
A340-300		15	15
A340-600		—	—
747-400		23	23
747-200F 貨機		—	5
747-400F 貨機		6	6
747-400BCF 貨機		13	10
747-400ERF 貨機		6	2
777-200		5	5
777-300		12	12
777-300ER		14	9
總數		126	119
由港龍航空營運的飛機：			
A320-200		9	10
A321-200		6	6
A330-300		14	16
747-200F 貨機		—	1
747-300SF 貨機		—	—
747-400BCF 貨機		—	2
總數		29	35

業務統計數字

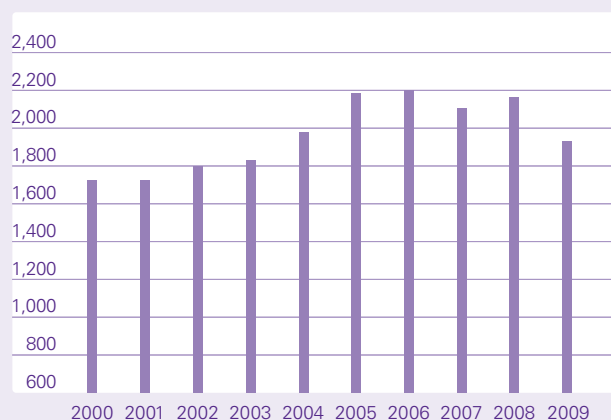
2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
23,077	19,684	17,751	15,794	13,355	12,820	11,827	11,630
16,680	14,452	12,813	11,459	9,371	9,522	8,201	8,650
102,462	91,769	82,766	74,062	59,280	63,050	62,790	61,909
23,253	18,097	15,438	13,664	10,059	12,321	11,269	11,864
81,801	72,939	65,110	57,283	42,774	49,041	44,792	47,153
75.6	76.2	75.2	74.8	71.1	75.9	70.4	75.2
79.8	79.5	78.7	77.3	72.2	77.8	71.3	76.2
1,672	1,334	1,139	990	889	862	713	778
8,900	7,514	6,618	6,007	5,299	4,854	3,938	4,161
66.7	68.6	67.0	68.7	68.7	71.2	67.3	72.5
2,310	2,218	2,489	2,530	2,190	2,401	2,270	3,489
422	357	317	285	238	237	224	219
598	489	431	386	322	322	307	296
131	98	84	77	65	68	65	63
442	457	403	386	377	374	341	363
129	125	92	90	87	62	51	51
19,840	18,992	15,806	15,054	14,673	14,649	14,473	14,328
1,194	1,173	1,147	1,066	903	885	810	843
83.9	85.2	86.1	90.3	91.0	90.7	82.9	84.0
8.5	8.2	—	—	—	—	—	—
8.9	8.9	—	—	—	—	—	—
10.7	11.2	10.8	10.1	9.2	10.1	9.4	9.5
15.3	14.9	15.1	13.6	12.4	13.3	13.4	14.7
14.4	14.9	15.3	13.6	11.7	6.3	—	—
14.5	14.9	14.7	13.9	12.8	14.1	14.4	15.1
10.8	11.8	11.8	13.3	13.3	13.6	12.2	13.6
14.0	15.3	16.1	16.3	16.4	15.4	14.3	15.8
8.4	9.0	9.1	8.8	8.7	9.4	9.6	9.7
10.7	—	—	—	—	—	—	—
11.7	12.5	12.6	12.0	11.4	12.1	12.1	12.9
29	27	26	23	23	20	20	12
15	15	15	15	15	15	15	14
3	3	3	3	3	2	—	—
24	22	22	21	19	19	19	19
7	7	7	7	6	6	4	4
6	6	6	5	5	5	5	3
6	5	1	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
5	5	5	5	5	5	5	5
12	12	11	10	9	7	7	7
5	—	—	—	—	—	—	—
112	102	96	89	85	79	75	64
10	10	11	10	8	8	7	6
6	6	6	6	6	4	3	3
16	16	13	10	9	9	7	5
1	1	1	1	—	—	—	—
3	3	3	3	3	3	2	—
3	1	—	—	—	—	—	—
39	37	34	30	26	24	19	14

業務統計數字

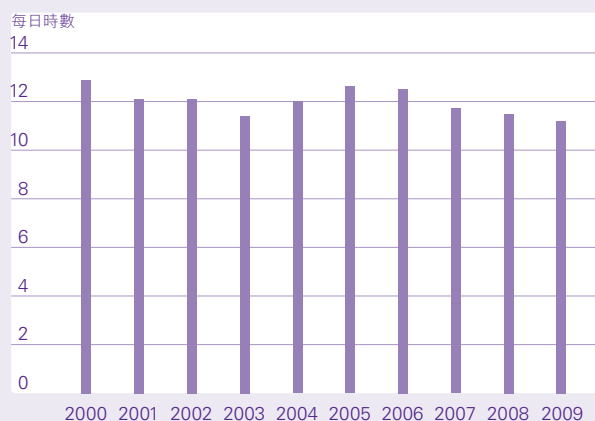
每可用噸千米成本



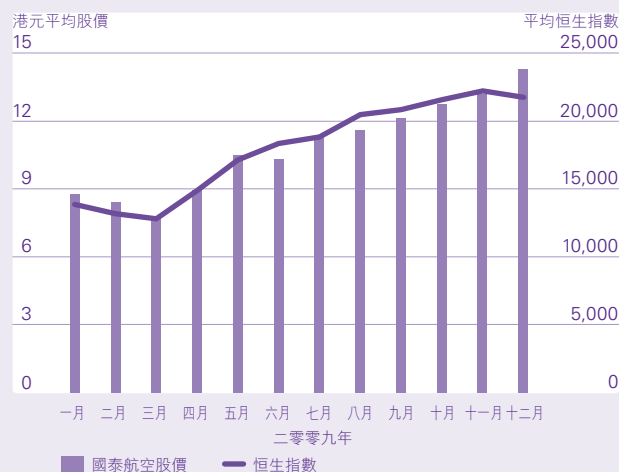
每港幣千元員工開支的可用噸千米



飛機使用量



股價



		2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
生產力*											
每可用噸千米成本	港元	2.76	3.80 [#]	2.87	2.75	2.56	2.31	2.21	2.33	2.50	2.46
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	1,932	2,160	2,105	2,197	2,183	1,978	1,825	1,798	1,725	1,725
飛機使用量	每日時數	11.2	11.5	11.7	12.5	12.6	12.0	11.4	12.1	12.1	12.9
股價		港元									
最高		14.7	20.3	23.1	19.5	15.1	16.4	15.5	13.6	14.3	17.6
最低		7.0	7.1	18.3	12.7	12.0	12.5	8.4	9.9	6.1	10.3
年底		14.5	8.8	20.4	19.2	13.6	14.7	14.8	10.7	10.0	14.4
股價比率 (附註)		倍數									
市盈率		12.2	(4.0)	11.4	16.5	13.9	11.2	37.9	9.0	50.8	9.7
資本市值/國泰航空擁有人應佔資金		1.4	0.9	1.6	1.7	1.3	1.5	1.6	1.1	1.1	1.5
股價/現金流量		12.9	8.9	5.0	6.1	5.3	4.5	7.8	3.8	7.2	5.9

附註：在適用情況下，根據年底的股價計算。

* 包括港龍航空自二零零六年十月一日起的業績。

重列數字。

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

太古廣場二座三十五樓

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

股票代號

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

截至二零零九年十二月三十一日止年度

年度報告書發送股東 二零一零年四月七日

股東週年大會 二零一零年五月十二日

截至二零一零年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零一零年八月

派發中期股息 二零一零年十月

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





www.cathaypacific.com