



國泰航空有限公司

股份代號：00293

二零一二年報告書





## 目錄

2	財務及營業撮要	50	獨立核數師報告
3	主席致函	52	綜合全面收益表
5	二零一二年回顧	53	綜合財務狀況表
16	業務回顧	54	公司財務狀況表
24	財務評述	55	綜合現金流量表
32	董事及要員	56	綜合股東權益變動表
34	董事局報告	57	賬目附註
39	企業管治報告	92	主要附屬公司及聯屬公司

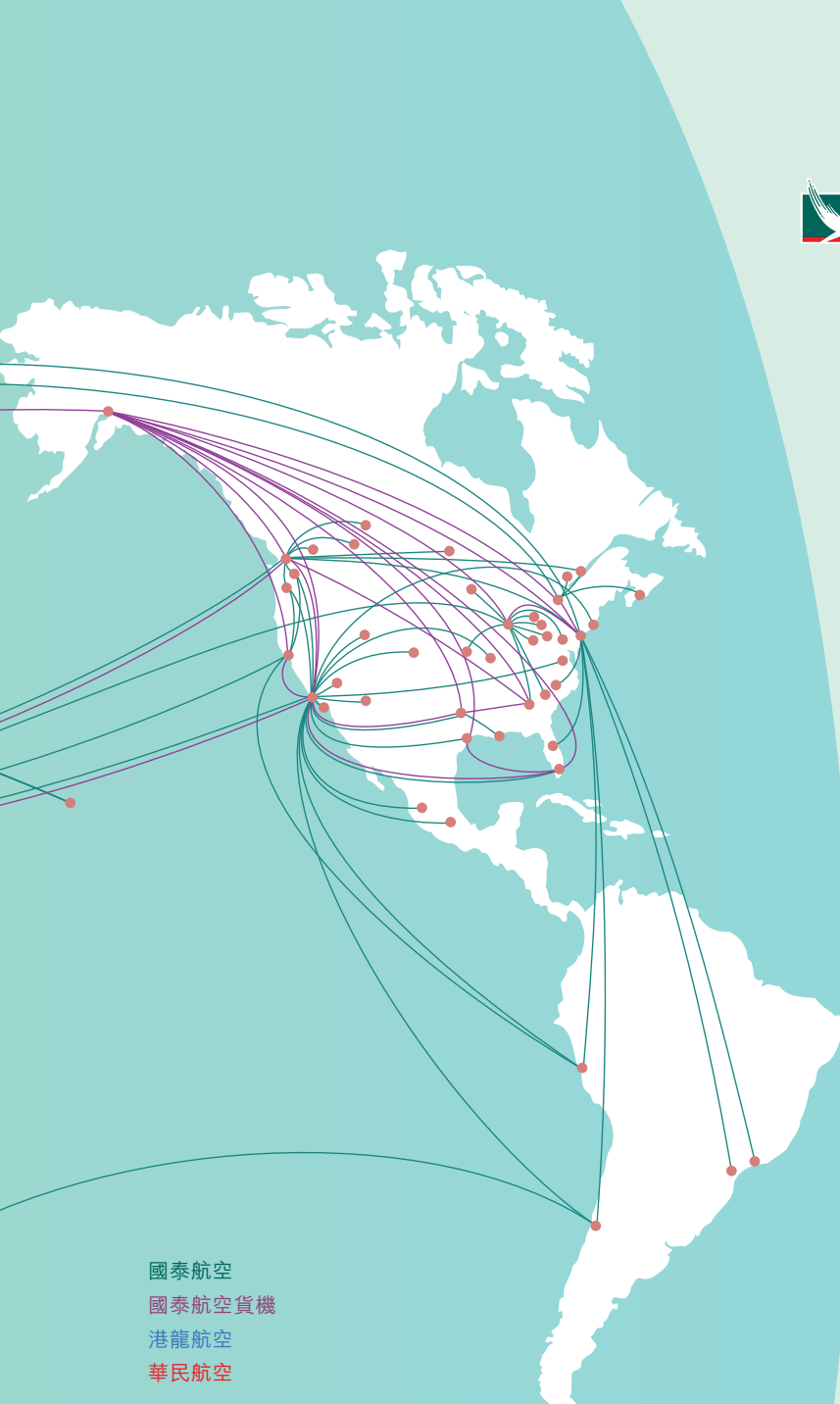
國泰航空公司是一家在香港註冊及以香港為基地的國際航空公司，提供定期客運及貨運服務往來三十九個國家及地區共一百七十二個目的地。

國泰航空於一九四六年在香港成立，一直以港為家，並進行龐大投資，致力發展香港成為一個主要的國際航運中心。除擁有一支共一百三十八架飛機的機隊外，公司的投資範圍還包括航空飲食公司、地勤服務公司及位於香港國際機場的企業總部。國泰航空持續在香港進行龐大投資，截至二零一二年十二月三十一日，已訂購九十二架新飛機，將於二零二零年底前接收。公司在香港的貨運站最近落成，並於二零一三年二月開始分階段將業務過渡至新貨運站。

港龍航空有限公司（「港龍航空」）為國泰航空的全資附屬公司，是一家在香港註冊及以香港為基地的區域航空公司，營運三十八架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共四十四個目的地。國泰航空持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之十九點二八股權。國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。國泰航空亦是香港華民航空有限公司（「華民航空」）的主要股東，華民航空是一家全貨運航空公司，在亞洲提供定期貨運航班。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用約二萬九千九百名員工（在香港的員工超過二萬二千八百人）。國泰航空及其大股東太古股份有限公司（「太古公司」）及國航均為香港聯合交易所有限公司的上市公司。

國泰航空是環球航空聯盟「寰宇一家」的創辦成員，該聯盟的服務網絡覆蓋全球超過八百個目的地。港龍航空是「寰宇一家」的同盟航空公司。



國泰航空  
國泰航空貨機  
港龍航空  
華民航空

94	主要會計政策
98	業務統計數字
103	詞彙
104	公司及股東資料

# 財務及營業撮要

## 集團財務統計數字

		2012	2011	變幅
<b>業績</b>				
營業總額	港幣百萬元	<b>99,376</b>	98,406	<b>+1.0%</b>
國泰航空擁有人應佔溢利	港幣百萬元	<b>916</b>	5,501	<b>-83.3%</b>
每股盈利	港仙	<b>23.3</b>	139.8	<b>-83.3%</b>
每股股息	港元	<b>0.08</b>	0.52	<b>-84.6%</b>
邊際利潤	%	<b>0.9</b>	5.6	<b>-4.7個百分點</b>
<b>財務狀況</b>				
國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	<b>57,186</b>	55,809	<b>+2.5%</b>
借款淨額	港幣百萬元	<b>35,364</b>	23,738	<b>+49.0%</b>
每股股東資金	港元	<b>14.5</b>	14.2	<b>+2.1%</b>
債務淨額股份比例	倍數	<b>0.62</b>	0.43	<b>+0.19倍</b>

## 營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		2012	2011	變幅
可用噸千米數（「可用噸千米」）	百萬	<b>26,250</b>	26,383	<b>-0.5%</b>
可用座位千米數（「可用座位千米」）	百萬	<b>129,595</b>	126,340	<b>+2.6%</b>
運載乘客人次	千位	<b>28,961</b>	27,581	<b>+5.0%</b>
乘客運載率	%	<b>80.1</b>	80.4	<b>-0.3個百分點</b>
乘客收益率	港仙	<b>67.3</b>	66.5	<b>+1.2%</b>
運載貨物及郵件	千噸	<b>1,563</b>	1,649	<b>-5.2%</b>
貨物及郵件運載率	%	<b>64.2</b>	67.2	<b>-3.0個百分點</b>
貨物及郵件收益率	港元	<b>2.42</b>	2.42	<b>-</b>
每可用噸千米成本（連燃油）	港元	<b>3.64</b>	3.45	<b>+5.5%</b>
每可用噸千米成本（除燃油）	港元	<b>2.13</b>	2.01	<b>+6.0%</b>
飛機使用量	每日時數	<b>12.0</b>	12.3	<b>-2.4%</b>
航班準時表現	%	<b>77.4</b>	82.0	<b>-4.6個百分點</b>
機隊平均機齡	年	<b>10.1</b>	10.6	<b>-4.7%</b>
每可用噸千米排放的溫室氣體	克	<b>600</b>	601	<b>-0.2%</b>
工傷引致損失工時比率 – 國泰航空	%	<b>26.4</b>	33.8	<b>-7.4個百分點</b>
工傷引致損失工時比率 – 港龍航空	%	<b>21.0</b>	25.2	<b>-4.2個百分點</b>

## 主席致函

國泰航空集團二零一二年錄得應佔溢利港幣九億一千六百萬元，而二零一一年度則錄得應佔溢利港幣五十五億零一百萬元。每股盈利下跌百分之八十三點三至港幣二十三點三仙。本年度營業總額為港幣九百九十三億七千六百萬元，上升百分之一。

二零一二年，航油價格高企、乘客收益率受壓及貨運需求疲弱，均對集團的核心業務造成不利影響。經濟前景不明朗（尤其是歐元區國家），加上競爭愈趨激烈，令情況雪上加霜。本年度航空業整體充滿挑戰。集團應佔聯屬公司（包括國航）溢利顯著下降。

本年度客運收益為港幣七百零一億三千三百萬元，較二零一一年增加百分之三點五。可載客量增加百分之二點六。二零一二年運載乘客合共二千九百萬人次，較上年度上升百分之五。乘客運載率下跌零點三個百分點，收益率則上升百分之一點二至港幣六十七點三仙，主要原因是平均油價上升百分之一點七導致燃油附加費上調。經濟情況不明朗及主要航線面對激烈競爭，對收益率構成壓力，頭等及商務客艙則因企業限制員工到外地公幹而影響收益率的表現。燃油成本高企，使業務更難維持盈利，尤以機齡較高、燃油效益較差的波音747-400型及空中巴士A340-300型飛機運作的長途航線，情況更甚。

二零一二年集團的貨運收益為港幣二百四十五億五千五百萬元，較二零一一年下跌百分之五點五。國泰航空及港龍航空的收益率為港幣二點四二元，與上年度相同。可載貨量減少百分之三點一。貨物運載率下跌三個百分點至百分之六十四點二。貨運業務受主要市場需求疲弱所影響，尤以亞洲至歐洲航線為甚。香港及中國內地兩個主要市場的貨運需求遠遜預期，因新電子消費品的推出，三月及最後一季表現短暫轉好。我們因應需求調整可載貨量，並開辦需求較大的新航線。我們於三月、五月及十二月分別推出前往中國鄭州、印度海德拉巴及斯里蘭卡科倫坡的貨機服務；並於二零一二年十一月停辦往西班牙薩拉戈薩的貨機服務，以及於二零一三年二月停辦往比利時布魯塞爾及瑞典斯德哥爾摩的貨機服務。

燃油是我們最大的成本。二零一二年，油價在大部分時間持續處於高位，對營業業績構成重大影響。集團的燃油成

本（撇除燃油對沖的影響）較二零一一年增加百分之零點八。燃油佔集團營業成本總額的百分之四十一點一，較上年度減少零點四個百分點。管理因油價高企及不時出現波動而帶來的相關風險，仍是重大的挑戰。我們利用油價在五月及六月下跌的機會，進行較多對沖，以減低日後油價上升的影響。

面對高油價和收益疲弱的環境，我們在二零一二年五月宣佈多項保障業務的措施，包括安排燃油效益較差的波音747-400型客機加速退役（至十一月底已有三架該型號飛機撤出機隊）、停用四架波音747-400BCF型改裝貨機、調整航班及減少部分長途航線的可運載量、暫停招聘所有非必要的地勤人員，並向機艙服務員推出自願無薪假期。截至年底，各項成本（尤其是燃油及飛機維修成本）已因可運載量的減少及飛機提早退役而大幅低於應有水平，但仍不足以完全抵銷油價高企及收益疲弱的影響。

我們在積極應付業務上的挑戰時，亦致力實踐各項主要策略目標：發展網絡及香港基地、維持並提升服務質素（從而保障旗下品牌的商譽）、加強與國航之間的關係，以及維持審慎的財務風險管理方針。我們絕不會為減省成本而影響待客之道，並繼續進行新飛機及新產品的主要投資。我們在二零一三年二月開始營運於香港國際機場自設的貨運站，日後將對旗下的貨運業務，以及對作為航空貨運中心的香港，帶來莫大裨益。

二零一二年，我們繼續提升國泰航空及港龍航空的機隊，接收有助提升營運效益和減低環境影響的新飛機。我們在二零一二年接收十九架新飛機：四架空中巴士A320-200型、六架空中巴士A330-300型及五架波音777-300ER型客機和四架波音747-8F型貨機。我們在二零一二年一月訂購六架空中巴士A350-900型飛機，其後於八月訂購十架空中巴士A350-1000型飛機及把已訂購的十六架空中巴士A350-900型飛機改為十六架空中巴士A350-1000型飛機。截至二



零一二年十二月三十一日，已訂購的飛機共九十二架，將逐步於二零二零年底前接收。由於波音747-400型客機的營運成本較高，我們已加快其退役計劃。機隊共有二十一架波音747-400型飛機，其中三架已於二零一二年下半年退役，六架將於二零一三年退役。我們縮減波音747-400BCF型改裝貨機的數目，並停用四架波音747-400BCF型改裝貨機，其中一架已於二零一二年退役，另一架波音747-400BCF型貨機於二零一三年二月撤出機隊。我們出售四架波音747-400BCF型貨機予國貨航（與國航合組的貨運合資公司），其中第三架於二零一二年七月付運，最後一架於二零一三年三月售出。

我們於二零一三年三月訂立有關貨機機隊的若干協議，這些協議是波音公司（作為協議一方）與集團、國貨航（集團持有其股本及經濟權益）及國航（作為協議另一方）達成的一攬子交易的一部分。這些交易涉及集團購買三架波音747-8F型貨機、取消訂購八架波音777-200F型貨機、獲得購買五架波音777-200F型貨機的選擇權及出售四架波音747-400BCF型改裝貨機；國貨航購入八架波音777-200F型貨機及出售七架波音747-400BCF型改裝貨機；以及國航購買多架其他飛機。這些交易將使我們能夠削減未來的可載貨量（取決於是否行使新獲得的購買選擇權及若干現有的購買權），及使國貨航能夠將其機隊置換為現代化及具燃油效益的波音777-200F型貨機機隊。考慮到我們降低對空運載貨量將來增長的期望，削減可載貨量乃視為理想的做法。倘若此等降低的期望將來證實有誤，可以通過行使新獲得的購買選擇權及現有的購買權取得額外的可載貨量。

由於營商環境充滿挑戰，加上燃油成本高企，我們調整了二零一二年的航班班次，於九月削減泛太平洋航線部分客運服務，以騰出燃油效益較佳的波音777-300ER型飛機，取代機齡較高的波音747-400型飛機，服務部分歐洲航線。然而，我們仍致力維持現有網絡，並且因應亞洲部分地區需求較大而增加部分短途航線的服務。國泰航空加開前往印度、日本、馬來西亞、新加坡、台灣、泰國及越南的班次，並開辦前往印度海德拉巴的新航線。港龍航空加開往來中國內地二線城市的航班，並推出或復辦航班前往八個航點——清邁、克拉克、桂林、海口、濟州、加爾各答、台中及西安。港龍航空於二零一三年一月開辦溫州、仰光及鄭州航線，並於三月開辦峴港航線。

在競爭日熾的環境下，必須提供優質產品及服務，以維持並提升乘客的忠誠度，這是國泰航空集團的重點工作。為此，國泰航空推出新的特選經濟客艙、新長途經濟客艙座椅及全新地區性商務客艙座椅。特選經濟客艙自二零一二年四月推出至今，一直在長途航線中大受歡迎。截至二零一二年年底，共有四十八架飛機裝置了這種新客艙。預計於二零一三年底，將有八十六架飛機配備這種新客艙。我們在二零一二年四月推出新長途經濟客艙座椅，乘客反應良好。全新地區性商務客艙座椅已於二零一三年一月推出。長途商務客艙在二零一二年Skytrax主辦的World Airline Awards中，獲頒「全球最佳商務客艙」殊榮。港龍航空亦將於二零一三年三月開始裝設新的商務客艙及經濟客艙座椅。在地面，位於香港國際機場七樓的「寰宇堂」商務客艙貴賓室於二零一二年一月完成翻新工程，而頭等客艙貴賓室的翻新工程亦於二零一三年二月竣工。位於巴黎的新貴賓室於二零一二年八月啟用。

我們繼續加強與策略夥伴國航的關係，於二零一二年三月宣佈成立一家地勤服務公司——上海國際機場地面服務有限公司。這家公司由國泰航空、國航、上海機場（集團）有限公司及上海國際機場股份有限公司合資經營，於二零一三年二月投入運作，於上海虹橋國際機場及浦東國際機場提供機場地勤服務。

國泰航空集團從事的行業既多變又充滿挑戰，容易受外在因素影響，而這些因素往往並非我們所能控制。燃油成本仍是最大的挑戰，對於我們這種在整體業務中長途業務佔重大比例的航空公司尤其如是。我們深信已採取適當的措施應對目前的挑戰，假如營商環境沒有改善，則會採取更多必要的措施。我們繼續致力實踐長期策略，同時保障業務及解決短期的困難。集團的財務狀況保持穩健，並將繼續投資於未來。集團擁有經久不變的核心實力，包括優秀的團隊、強大的國際網絡、超卓的顧客服務、與國航建立的緊密關係及集團於香港的地位。憑藉這些優勢，國泰航空集團必可長期取得卓越的成就。

主席

白紀圖

香港，二零一三年三月十三日

## 二零一二年回顧

油價持續高企、乘客收益率受壓及貨運需求疲弱，均對國泰航空集團二零一二年的營業業績造成不利影響。儘管面對各種挑戰，我們仍致力改善產品及服務，盡力加強網絡，並且繼續接收富燃油效益的新飛機。我們會繼續進行長期投資，以實踐集團對香港的承擔及鞏固香港的主要國際航運中心地位。

### 產品及服務屢獲殊榮

- 我們所有波音777-300ER型飛機及空中巴士A330-300型長途飛機將於二零一三年三月底完成裝設新長途商務客艙座椅的工程（於二零一一年三月首次推出），乘客的反應相當理想。我們在二零一二年Skytrax的選舉中，獲「全球最佳商務客艙」殊榮。
- 由二零一二年三月開始，我們在波音777-300ER型及空中巴士A330-300型長途飛機上裝設全新經濟客艙座椅，預計於二零一三年底，將有六十四架飛機配備這種座椅。新座椅較舊座椅更舒適、儲物空間更多，並配備供流動通訊設備使用的插座及輕觸式電視屏幕。新座椅廣受乘客歡迎。
- 我們在二零一二年九月宣佈計劃推出全新地區性商務客艙座椅，裝設於國泰航空所有在區內運作的波音777-200型、波音777-300型及空中巴士A330-300型飛機。新座椅較現有座椅舒適，而且具備更多用途和功能特色。首架配備全新地區性商務客艙座椅的波音777-300型飛機於二零一三年一月投入服務，而配備新座椅的空中巴士A330-300型飛機則預期於二零一三年第四季投入服務。預期於二零一四年底，公司所有在區內運作的航機將全面配備這種新座椅。
- 全新地區性商務客艙的座椅較現有座椅的椅背調節幅度更大，攔腳板更長。座位寬度為21吋，與前座相距47吋，其餐桌較現有座椅寬闊，配備自選式視聽系統和12.1吋輕觸式屏幕。固定的座椅外殼設計，為乘客營造專屬的個人空間。
- 國泰航空現正在長途飛機上加設特選經濟客艙。首班配備新客艙的飛機於二零一二年四月投入服務。國泰航空所有長途飛機均會裝設這種新客艙。預計於二零一三年底，將有八十六架飛機裝置了新客艙。
- 全新特選經濟客艙的座椅較一般經濟客艙更寬敞舒適，提供更充裕的伸腿空間。每個座位的椅背可調低八吋，並配備腳墊或腳踏、10.6吋電視屏幕及多端口連接器。特選經濟客艙乘客可使用專用櫃位辦理登機手續，較經濟客位乘客優先登機，以及享用更佳的機上服務。
- 我們於二零一三年一月宣佈在港龍航空機隊大部分飛機上裝設新商務客艙及經濟客艙設施，新商務客艙座椅與國泰航空的新地區性商務客艙產品相同，而經濟客艙座椅則以國泰航空飛機所裝設的新長途經濟客艙座椅為藍本設計；新機艙亦同時裝設互動的自選式機上娛樂系統。首架配備這些新設施的飛機將於二零一三年三月投入服務。港龍航空機隊的裝設工程將於二零一四年底完成。
- 國泰航空位於香港國際機場的旗艦貴賓室「寰宇堂」繼續進行翻新工程。位於七樓的商務客艙貴賓室於二零一二年一月重新開放予乘客使用。頭等客艙貴賓室的翻新工程已經完成，並於二零一三年二月重開。
- 國泰航空於巴黎戴高樂國際機場的新貴賓室於二零一二年八月開幕。
- 國泰航空於二零一二年上半年繼續推行「People and Service」廣告計劃，內容以介紹新職員為主，宣傳媒介包括印刷品、網上平台及戶外推廣。
- 國泰航空機上雜誌《Discovery》在二零一二年八月推出數碼版，乘客可利用CX Discovery iPad應用程式或以數碼雜誌形式下載，或於Discovery網站瀏覽。
- 二零一二年，國泰航空於商務客艙、特選經濟客艙及經濟客艙推出新的中華美饌。

## 二零一二年回顧

- 港龍航空於二零一二年四月推出由香港JW萬豪酒店萬豪中菜廳及香港文華東方酒店旗下食府設計的菜式；並於二零一二年五月推出上海新天地朗廷酒店明閣的滬菜和粵菜，以及和平飯店華懋閣的歐洲菜式。
- 國泰航空在中國《商旅》雜誌二零一二年度選舉中榮獲「全球最佳航空公司」及「最佳頭等客艙航空公司」獎項，並獲亞太《商旅》雜誌頒發「最佳頭等客艙航空公司」獎。
- 國泰航空的員工於香港優質顧客服務協會主辦的「優質顧客服務大獎」中獲頒三個傑出個人獎及一個優秀組別獎。在一年一度由香港機場管理局舉辦的「香港國際機場優質顧客服務計劃」中，公司獲頒「企業大獎」，並有兩位機場職員獲頒團隊獎，以嘉許其卓越的服務表現。
- 港龍航空於二零一二年TTG旅遊大獎中獲選為「最佳區域航空公司」。
- 國泰航空的旅遊獎勵計劃「亞洲萬里通」連續八年獲亞太《商旅》雜誌頒發「最佳飛行常客計劃」獎。

## 發展空運樞紐

- 國泰航空集團致力將香港國際機場長遠發展為頂尖的國際客運及貨運樞紐，繼續加強網絡及改善香港的接駁服務。
- 國泰航空支持香港國際機場興建第三條跑道。公司欣聞香港特區政府對該項目給予原則性批准，並已展開環境影響評估及詳細的設計工作。
- 二零一二年，亞洲經濟普遍活躍。除部分業務外，區內的客運及貨運業務均表現理想。有見及此，我們加開班次及增設新航點，以鞏固區內網絡。
- 曼谷、吉隆坡、名古屋、檳城、新加坡及台北航線於二零一二年三月加開班次。現時每日共有九班航班前往新加坡。真奈航線自九月起由每周四班增至每日一班航班。
- 胡志明市航線於十月由每周十四班增至十六班。
- 港龍航空兩條往來中國內地二線城市（寧波及青島）的航線加開班次，沖繩航線由每周兩班增至四班航班，並於廣州、昆明及廈門航線的部分航班採用較大型的飛機。前往布吉及亞庇的航班於七月分別由每周十班增至十二班及每周五班增至六班。金邊航線於十月由每周七班增至十班。
- 港龍航空網絡於二零一二年增加八個航點。西安航線於四月復航，而桂林及台中航線則於五月復航。該公司於五月推出前往克拉克及濟州的航班，並於七月推出前往清邁的季節性航班。清邁航線其後因需求殷切而轉為全年提供的每日航班。港龍航空於十月復飛海口，並於十一月推出每周四班航班前往印度第二個航點——加爾各答。
- 二零一三年一月，港龍航空新增三個航點，包括溫州、仰光及鄭州，並於三月推出前往峴港的服務。
- 國泰航空於十二月開辦前往海德拉巴的航線，這是印度第四個客運航點。
- 由於燃油成本高企，若干長途航班於二零一二年難以維持盈利。國泰航空於二零一二年九月削減洛杉磯、紐約及多倫多的班次，以騰出燃油效益較佳的波音777-300ER型飛機，運作倫敦、巴黎及三藩市航線，從而減少機齡較高、燃油效益較差的波音747-400型飛機的運作。自二零一三年三月開始，多倫多航線每周將有三班航班復航，使該航線每周共提供十班航班；洛杉磯航線亦將有三班航班復航，使每周航班增至二十班。倫敦航線將於二零一三年六月加開每日第五班航班。
- 國泰航空於二零一二年縮減各主要貨運航線的班次，以配合需求。
- 國泰航空於二零一二年三月推出前往鄭州（中國內地河南省生產高科技電子消費品的中心）的貨運航班，並於二零一二年五月推出前往印度海德拉巴的貨運航線。由於公司與主要托運商的合約告終，因此於二零一二年十一月暫停前往西班牙薩拉戈薩的貨機服務。公司於二零一二年十二月推出前往斯里蘭卡科倫坡的貨機服務。
- 歐洲的貨機服務於二零一三年二月削減至每周十一班的基本班次，此安排更配合目前亞洲至歐洲的航道。國泰航空不再提供前往瑞典斯德哥爾摩及比利時布魯塞爾的



貨機服務。然而，該等城市現時以貨車服務連繫至法蘭克福、阿姆斯特丹及巴黎等主要歐洲大陸門戶城市。

- 國泰航空於香港國際機場自設的貨運站分階段啟用，足證公司致力發展香港為主要的國際貨運中心。新貨運站耗資港幣五十九億元興建，在全面投入運作後，每年可處理二百六十萬噸貨物，僱用逾一千八百名員工，成為全球最大及最先進的同類設施之一，有助縮短處理及運送貨物的時間。

## 機隊發展

- 國泰航空致力提升機隊及推行機隊現代化計劃。於二零一二年十二月三十一日，集團已訂購九十二架新飛機，由現時至二零二零年間陸續接收。
- 我們在二零一二年一月訂購六架空中巴士A350-900型飛機；其後於八月，國泰航空訂購十架空中巴士A350-1000型飛機及把已訂購的十六架空中巴士A350-900型飛機改為十六架空中巴士A350-1000型飛機。
- 國泰航空於二零一二年接收十五架新飛機（五架波音777-300ER型客機、六架空中巴士A330-300型客機及四架波音747-8F型貨機），而港龍航空則接收四架空中巴士A320-200型新飛機及兩架由國泰航空機隊移交的空中巴士A330-300型飛機。港龍航空機隊共有三十八架飛機，全部均為空中巴士。
- 面對航油成本高企，國泰航空現正安排機齡較高、燃油效益較差的波音747-400型客機加速退役，三架該型號飛機已於二零一二年下半年退役。現時機隊的波音747-400型客機共有十八架，至二零一三年底將減少至十二架。公司將於二零一四年初安排另外一架波音747-400型客機退役。
- 推出新波音747-8F型貨機後，超長途貨運航班的營運效益獲大幅改善。兩架同型號貨機將於二零一三年接收。此外，將於二零一三年下半年根據與波音公司達成的貼舊換新交易接收另外三架該型號貨機。
- 機隊一架波音747-400BCF型改裝貨機於二零一二年退役及報銷，另外四架波音747-400BCF型改裝貨機於二

零一二年及二零一三年初停用，並售予波音公司，作為下文所述的貼舊換新交易的一部分。

- 我們在二零一三年二月同意租用兩架新空中巴士A321-200型飛機，將於二零一四年二月及十月付運。
- 二零一三年三月，我們與波音公司就購買三架波音747-8F型貨機簽訂協議，並取消二零一一年八月就購買八架波音777-200F型貨機所簽訂的協議。有關購買該八架波音777-200F型貨機（預定於二零一四年至二零一六年間付運）於接收前的已支付款項將劃撥支付購買三架波音747-8F型貨機（預定於二零一三年付運）的代價。根據該等協議，公司亦獲得購買五架波音777-200F型貨機的選擇權，而波音公司則同意購買四架於二零一二年及二零一三年初停止服務的波音747-400BCF型改裝貨機。此交易是集團、波音公司、國貨航及國航達成的一攬子交易的一部分。
- 我們出售一架波音747-400BCF型改裝貨機予公司和國航合組的貨運合資公司，並已於二零一二年七月付運，最後一架改裝貨機已於二零一三年三月售予國貨航。
- 香港的國泰航空飛行培訓中心於二零一二年下半年增設兩個模擬駕駛艙 — 波音777-300ER型客機及波音747-8F型貨機模擬駕駛艙。該貨機型號的模擬駕駛艙是亞洲首個同類設施。現時該飛行培訓中心為國泰航空及港龍航空分別提供十個及兩個模擬駕駛艙。

## 科技著著領先

- 國泰航空與港龍航空於二零一二年二月推出新的訂位系統，並計劃於二零一四年推出新的離境控制系統。在推出新系統前，已成功試行一個重量及負載管理系統。
- 國泰貨運已展開一項新計劃，利用新的訂艙系統取代現有系統。該計劃將於二零一五年完成。
- 我們在二零一二年一月為離港航班推出手機登機證服務。乘客在網上預辦登機手續後，可利用流動通訊裝置以文字短訊或電郵方式接收手機登機證。此服務正逐步伸延至由其他國泰航空及港龍航空航點出發的航班。於二零一二年底，共有二十個航點提供這項服務。

- 我們於二零一二年五月訂立合約，將若干駕駛艙文件由紙張形式轉為電子形式，以提高飛機與地面基礎設施之間傳送資料的速度、準確度、配置及呈列方式，方便通知和統一各項決策及工作以改善營運效益、維修效能及服務提升的效果。新電子系統將於二零一三年開始裝設於飛機上。

### 合作夥伴

- 柏林航空於二零一二年三月加入為「寰宇一家」聯盟的正式成員，而柏林航空集團旗下的奧地利航空公司NIKI亦加入為同盟航空公司。
- 「寰宇一家」聯盟成員（包括國泰航空）於二零一二年五月囊括FlyerTalk Awards「常客計劃」組別的所有大獎。
- 馬來西亞航空於二零一三年二月成為「寰宇一家」的成員。
- 斯里蘭卡航空預期於二零一三年底或二零一四年初加盟「寰宇一家」。國泰航空將協助該航空公司加入此聯盟。預計卡塔爾航空會於二零一三年底前加盟「寰宇一家」。
- 二零一二年，國泰航空的代號分別加於港龍航空的清邁、桂林、海口、濟州、高雄、加爾各答、台北及西安航班。溫州及鄭州於二零一三年一月成為代號共享航班。
- 芬蘭Flybe航空（芬蘭航空的聯屬航空公司）於二零一二年十月加盟「寰宇一家」；SkyWest Airlines（美國航空的聯屬航空公司）於二零一二年十一月加盟；而OpenSkies（英國航空的聯屬航空公司）則於二零一二年十二月加盟。
- 國泰航空與新西蘭航空於二零一二年十一月達成策略性協議，由二零一三年一月開始，在雙方往來香港至紐西蘭的航班實行代號共享安排，為雙方的乘客提供更佳的接駁服務及常客優惠。
- 國泰航空及港龍航空於二零一二年八月及十月分別與捷藍航空及夏威夷航空結成聯運合作夥伴。

### 環保事宜

- 國泰航空繼續與監管機構及參與制定關乎氣候變化的航空政策的團體進行溝通，與國際民航組織、國際航空運輸協會氣候變化專責小組、全球航空協定組織、可持續航空燃料用戶組織及亞太航空公司協會合作，旨在加強有關氣候變化議題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 根據歐盟排放交易計劃的規定，我們的排放數據由集團以外的機構核證。我們在二零一二年三月向英國環境部提交二零一一年的排放報告。
- 國泰航空支持以排放交易作為減輕航空業排放問題的其中一個臨時解決方法，但我們並不支持歐盟向歐洲以外的航空公司實施排放交易計劃。我們歡迎歐盟於二零一二年十一月宣佈對該等航空公司延遲一年實行排放交易計劃，希望這項安排可讓各方有機會透過國際航空運輸協會找到適合的全球方案。
- 我們以「飛向更藍天」碳抵銷計劃向中國內地廣東省的再生能源項目購買更多碳排放額。此計劃讓顧客抵銷飛行對環境所造成的影響。
- 我們在二零一二年六月以專屬網站發表《二零一一年可持續發展報告》。二零一一年的報告題為「在可持續發展的路上」，內容包括國泰航空可持續發展策略的五大領域：航班營運、基礎設施管理、與客戶互動、與供應鏈協作、員工與社區投資。
- 公司的可持續發展報告連續四年獲全球報告倡議組織(GRI)指引A+評級。「A」是最高級別，而「+」則顯示報告獲外界肯定。
- 我們繼續與策略夥伴國航分享在環保方面的最佳常規。
- 國泰航空於二零一二年三月參與一年一度由世界自然基金會贊助的「地球一小時」活動，關掉轄下樓宇及廣告牌的所有非必要燈光。
- 國泰航空第三年獲選為富時社會責任指數系列(FTSE4Good Index Series)的成份公司，該指數包含符合全球公認企業責任標準的公司，藉此促使各界投資於達標公司。

- 我們在二零一二年五月參與香港機場管理局在香港舉辦的「共建全球最環保機場」誓師典禮，藉此支持機場的減碳工作。
- 國泰航空利用機上娛樂系統在二零一二年五月播放一輯關於公司可持續發展工作的短片。該短片展示公司的環保及社會措施大綱，還輯錄與員工、管理級人員及董事的對話。
- 基於可持續發展方面的考慮，我們在二零一二年九月決定不接受託運以非可持續發展方式採購的鯊魚及鯊魚製品。根據實行了一段時間的政策，公司規定不在其活動或航機上提供若干以非可持續發展方式生產的食物。
- 二零一二年十月，在商界環保協會與氣候變化商界論壇合辦的一項活動中，國泰航空聯同其他十六家香港主要公司承諾減低轄下樓宇的碳排放量。
- 我們在二零一二年十二月參與在香港舉行的「更好的空氣質量大會」；同月，旗下全資附屬公司香港機場地勤服務公司為「Green Drive」活動提供一輛電動車。
- 國泰航空新貨運站的設計以低耗電量為目標。貨運站採用高效能的建築物外牆、省電的LED照明、按需要控制通風量的節能系統及冷卻頂板空調系統。
- 開展有關使用塑膠的研究，以減少單次使用的塑膠物品，並制定適當的策略供二零一三年及之後實行。
- 泰國的員工在二零一二年四月成功舉辦一個當地版的「飛躍理想計劃」，學員共有十五人。美國及加拿大也曾舉辦當地版的「飛躍理想計劃」。
- 我們在二零一三年一月為約二百名來自香港部分基層地區的市民舉辦一次特別飛行活動，參加者主要來自單親家庭，大部分從來沒有乘搭飛機的經驗。
- 參加員工超過一千一百人的國泰義工隊繼續服務本地社群。義工們於二零一二年共用去約三千三百小時參與社會服務。活動包括「英語啟航」計劃，此計劃幫助逾一千八百名主要於東涌學校就讀的學生改善英語水平。
- 其他令東涌社區（最接近國泰航空總部的市鎮）受惠的活動包括E-cycle青年計劃（旨在幫助四十名年輕人增加創作能力及透過一項校服設計比賽建立團隊精神）及參與一項二十四小時慈善腳踏車大賽。義工連續五年在東涌舉辦一項為低收入家庭而設的慈善義賣活動，並在國泰城為弱勢兒童舉辦聖誕聯歡會。
- 超過一百名國泰航空機艙服務員於十二月在國泰城跳快閃舞迎接聖誕，為「愛心聖誕大行動」籌募善款。
- 國泰航空繼續透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。我們在二零一二年六月宣佈，公司的乘客於二零一一年捐出超過港幣一千二百九十萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。「零錢布施」計劃自一九九一年推出以來，已籌得超過港幣一億二千萬元。

## 回饋社會

- 二零一二年五月，國泰航空連續十年獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」標誌(2002-2012)，以表揚公司為社區、僱員及環境的福祉所作的貢獻。港龍航空連續七年獲「商界展關懷」嘉許。
- 二零一二年八月，共一百名年齡介乎十五至十八歲的香港學生完成第五屆國泰航空「飛躍理想計劃」。計劃旨在增加年輕人的航空知識及引導他們對社會作出承擔，為期六個月，活動包括參觀航空設施，以及參加航空課題工作坊、社會服務計劃和海外旅程。
- 國泰航空的員工參加了一個由聯合國兒童基金會主辦前往老撾的旅程，見證「零錢布施」計劃的善款如何幫助改善當地人的生活。
- 國泰航空繼續支持多項盛事，以吸引更多來港居住及旅遊。公司於二零一二年三月聯合贊助廣受歡迎的「香港國際七人欖球賽」；於二零一二年十一月連續二十七年贊助「香港壁球公開賽」；並於二零一三年二月連續十五年冠名贊助「新春國際滙演之夜」。
- 國泰航空員工透過「恩光之友會」幫助香港的身心殘障兒童，義賣國泰航空頭等及商務客艙的梳洗用品，籌得港幣八萬六千六百三十元捐贈該會。

## 二零一二年回顧

- 國泰航空安排各界參觀公司位於香港國際機場的總部，總部大樓於二零一二年接待了超過一萬四千名來自學校及非政府機構的人士。
- 國泰航空設立「國泰慈善基金」供集團所有員工申請，資助員工個人參與認可的慈善活動、機構及計劃。
- 「港龍青年航空學院」於二零一一年成立，旨在鼓勵香港的青少年認識航空業，並考慮投身這個行業。我們需要持續培育年輕人才加入航空業，以確保將來香港能夠維持航運中心的地位。
- 與香港航空青年團合辦的「港龍航空飛行證書計劃」是個為期八個月的個人指導計劃，旨在培育新一代的香港飛行員。二零一二年，該計劃共有二十四位學員順利畢業。二零一三年招收的學員名額將增至三十人。計劃自推出以來，共有一百一十四位參加者畢業，超過四成畢業學員已投身航空業。
- 港龍航空自二零零四年起推行「點滴獻環保」機上籌款計劃，至今已籌得港幣八百六十萬元，用於中國內地雲南省西北部集水區的保護工作，以及為當地人民開發更多改善經濟的機會。
- 「國泰航空飛行員培訓計劃」繼續招收及培訓新一代的飛行員，其中大部分來自香港。二零一二年內共有五十二名學員畢業。現時共約九十名學員正在受訓。超過六十名前學員現正擔任國泰航空的機長。港龍航空自設飛行員培訓計劃，其飛行員培訓計劃及見習機師培訓計劃共有約二十名學員畢業。
- 我們在二零一二年底推出一個特別為喚起公眾對「飛行員培訓計劃」的興趣而設的網站，內容包括介紹多名畢業學員的片段。
- 國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。
- 國泰航空的員工可藉「We Suggest」內部創意活動提出有助改善業務的新意念。我們與香港特區政府環境保護署合作，透過該計劃徵集有關改善可持續發展能力的建議。
- 第八屆Betsy Awards員工嘉獎禮於七月舉行。舉辦這一年一度的內部嘉獎禮，是要表揚優秀員工，他們提供職責範圍以外的服務，協助有需要的乘客。

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

## 對僱員的承擔

- 截至二零一二年底，國泰航空集團在全球僱用約二萬九千九百名員工，其中超過二萬二千八百人為在港員工。
- 國泰航空集團於二零一二年繼續招聘飛行員及機艙服務員。國泰航空已招聘逾五百名機艙服務員及逾二百三十名飛行員，港龍航空則已招聘約三百三十名機艙服務員及約五十名飛行員，以配合網絡及機隊的擴展。
- 為應對目前充滿挑戰的營商環境，現正凍結非必要地勤人員的招聘，以及向機艙服務員推出自願無薪假期。

## 機隊資料\*

飛機類型	截至二零一二年十二月三十一日各機隊的數目													購買權	
	租賃			總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數						
	擁有	籌資	營業		'13	'14	'15及之後		'13	'14	'15	'16	'17		'18及之後
<b>由國泰航空營運的飛機：</b>															
A330-300	13	16	8	37	5	5	3	13			2	1	3	2	
A340-300	6	5		11											
A350-900							22 <sup>(a)</sup>	22							
A350-1000							26	26							20 <sup>(b)</sup>
747-400	17		1	18							1				
747-400F貨機	3	3		6											
747-400BCF貨機	2 <sup>(c)</sup>		4 <sup>(d)</sup>	6 <sup>(e)</sup>					2	1				1	
747-400ERF貨機		6		6											
747-8F貨機		8		8	2			2							
777-200	5			5											
777-200F貨機						4	4	8 <sup>(e)</sup>							
777-300	5	7		12											
777-300ER	4	11	14	29	9	7	5	21					2	12	20 <sup>(f)</sup>
<b>總數</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>27</b>	<b>138</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>60</b>	<b>92</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>40</b>
<b>由港龍航空營運的飛機：</b>															
A320-200	5		10	15							2	2		6	
A321-200	2		4	6							2	2			
A330-300	4	1	12	17					4	3	1	2	2		
<b>總數</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>26</b>	<b>38</b>					<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	
<b>由華民航空營運的飛機：</b>															
A300-600F貨機	2	6		8											
747-400BCF貨機			3	3								1	2		
<b>總數</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>11</b>								<b>1</b>	<b>2</b>		
<b>總數合計</b>	<b>68</b>	<b>63</b>	<b>56</b>	<b>187</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>60</b>	<b>92</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>40</b>

\* 包括停泊的飛機。於二零一二年十二月三十一日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

(a) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。

(b) 此等A350系列飛機的購買權須於二零二四年或之前行使。

(c) 包括一架於二零一二年五月停泊的飛機及一架於二零一三年三月售予國貨航的飛機。

(d) 包括兩架分別於二零一二年七月及十二月停泊的飛機。

(e) 包括四架根據在二零一三年三月與波音公司以貼舊換新方式達成協議出售的波音747-400BCF型貨機，該四架飛機包括三架於二零一二年及一架於二零一三年二月停止服務的波音747-400BCF型貨機。這些貨機將於二零一三年間撤出機隊。該八架波音777-200F型貨機的訂單已經取消，將購入三架新波音747-8F型貨機，並於二零一三年接收。該項貼舊換新交易亦包括獲得購買五架波音777-200F型貨機的選擇權。

(f) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年底前交付。

(g) 集團在二零一三年二月協定租用兩架新的空中巴士A321-200型飛機，將於二零一四年二月及十月交付。



## 其他附屬及聯屬公司回顧

其他附屬公司錄得的業績整體令人滿意。應佔聯屬公司溢利為港幣六億四千一百萬元，減少港幣十億七千六百萬元，主要原因是國航及國貨航合資公司業績欠佳。其他附屬及聯屬公司的業績表現及業務回顧如下：

### 香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 華民航空是香港唯一的全貨運航空公司，由國泰航空持有六成股權，主要為敦豪國際速遞(DHL Express)營運貨運速遞服務。
- 華民航空營運八架公司擁有的空中巴士A300-600F型貨機、三架以乾租方式向國泰航空租用的波音747-400BCF型改裝貨機及一架以濕租方式租用的波音727型貨機。該架以濕租方式租用的波音727型貨機於二零一三年一月由一架空中巴士A300-600F型貨機取代。
- 華民航空於二零一二年間每周提供往來曼谷、名古屋、大阪、首爾、上海、新加坡、台北及東京各六班航班，以及每周往來北京、胡志明市、馬尼拉及檳城（經曼谷）各五班航班。
- 航班準時表現（於十五分鐘內起飛）為百分之九十。
- 可載貨量較二零一一年增加百分之十一。運載率下降四個百分點，而收益率則上升百分之七。
- 與二零一一年相比，華民航空於二零一二年錄得溢利增長。

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

- 全資附屬公司國泰航空飲食服務是香港主要的航空飲食設施。
- 國泰航空飲食服務為香港三十九家國際航空公司提供航空飲食服務，於二零一二年生產二千五百萬份機餐及處理六萬三千班航班（即平均每日六萬八千份機餐及一百七十一班航班，較二零一一年分別上升百分之四及百分之八）。二零一二年，國泰航空飲食服務佔香港航空飲食市場百分之六十三。
- 營業額增加，推動二零一二年的營業總額及溢利上升。然而，原料、燃料及工資成本上升，使邊際利潤下降。
- 二零一二年，國泰航空飲食服務開始進行提高產量的投資，期望於二零一三年中開始每日可生產十萬份機餐。
- 在海外，台北及加拿大錄得溢利上升，但胡志明市及宿霧則錄得溢利下降。

### 香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）

- 全資附屬公司香港機場地勤服務在香港提供停機坪及地勤服務，現時為國泰航空及港龍航空等共三十家航空公司提供地勤服務。
- 二零一二年，香港機場地勤服務分別佔香港國際機場停機坪及地勤服務市場的百分之五十二及百分之二十七。
- 二零一二年使用地勤服務的客戶由二十二個增至二十五個，而使用停機坪服務的客戶則由二十九個減至二十六個。二零一二年公司提供地勤服務及停機坪服務的航班分別增加百分之八及百分之六。
- 香港機場地勤服務於二零一二年的業績遜於預期，反映營業成本高企及於香港國際機場工作的職員人手短缺。

### 中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空持有百分之十九點二八股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。
- 截至二零一二年十二月三十一日，國航營運一百九十七條國內航線及八十七條國際（包括區內）航線，前往二十九個國家及地區，包括四十五個海外城市、四個區內城市及九十六個國內城市。
- 我們委派兩名代表出任國航董事會成員，並以權益法入賬處理應佔國航的溢利。
- 集團應佔國航業績乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零一二年度的集團業績包括國航截至二零一二年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一二年十月一日至二零一二年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。
- 集團於二零一二年錄得應佔國航業績的溢利下降，這主要反映需求下降、燃油成本上升及不利的滙率變動。
- 國航於二零一三年三月同意向波音公司購入兩架波音747-8I型飛機、一架波音777-300ER型飛機及二十架波音737-800型飛機，作為集團、波音公司、國航及國貨航達成的一攬子交易的一部分。

### 中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）

- 國貨航是中國內地提供貨運服務的主要公司，國泰航空持有其股本及經濟權益。
- 集團於二零一二年錄得應佔國貨航業績的虧損增加，主要原因是空運市場需求疲弱。
- 截至二零一二年十二月三十一日，國貨航的機隊共有十一架貨機，提供定期貨運航班前往九個國家及地區，航點包括五個國內城市及十二個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫一百四十六個目的地。

- 國貨航於二零一三年三月同意購入八架波音777-200F型貨機及出售七架波音747-400BCF型改裝貨機，作為集團、波音公司、國航及國貨航達成的一攬子交易的一部分。

### HAECO ITM Limited

- 香港飛機工程有限公司（「港機工程」）與國泰航空於二零一二年九月宣佈成立一家提供航材技術管理服務的合資公司，於二零一二年十一月投入運作。該合資公司是HAECO ITM Limited，於香港註冊成立，港機工程及國泰航空分別擁有七成及三成權益。

### 上海國際機場地面服務有限公司

- 國泰航空於二零一二年三月宣佈成立一家新的地勤服務公司上海國際機場地面服務有限公司。此合資公司由國泰航空、國航、上海機場（集團）有限公司及上海國際機場股份有限公司合資成立，於上海浦東國際機場及上海虹橋國際機場提供機場地勤服務。

# 積極投資

國泰航空集團積極投資培育人才，  
確保員工具備最高的專業水平。

截至二零一二年十二月三十一日，  
已訂購共九十二架富燃油效益的新飛機，  
將逐步於二零二零年底前接收。



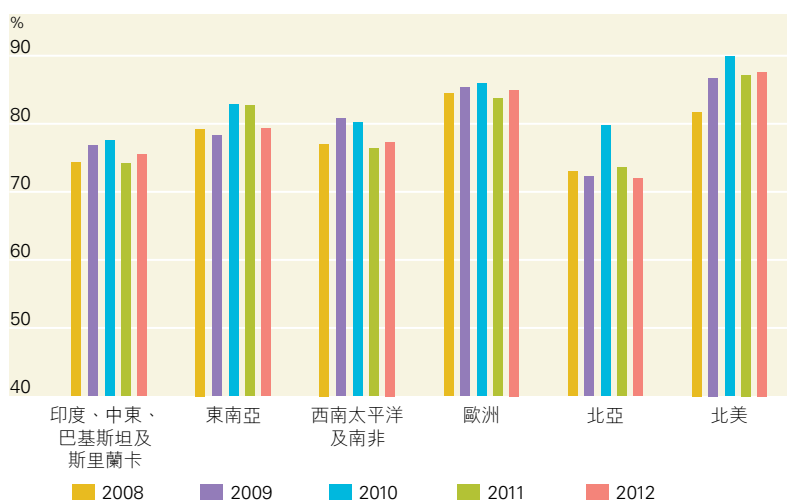


耗資港幣五十九億元興建的國泰航空貨運站有助提升香港的貨物吞吐量及貨物處理的效率，鞏固香港的主要航空貨運樞紐地位。

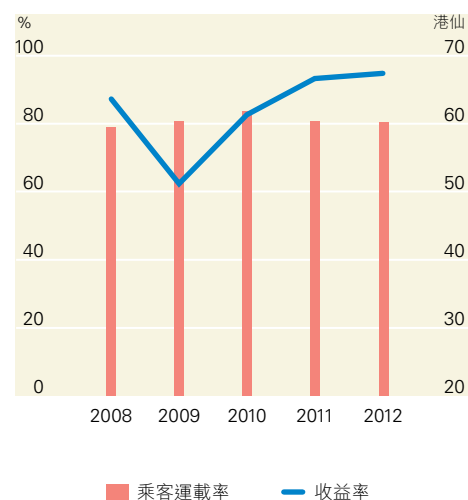


國泰航空及港龍航空於二零一二年的客運服務收益為港幣七百零一億三千三百萬元，上升百分之三點五。年內兩家航空公司共載客二千九百萬人次，較二零一一年度增加百分之五。運載率下跌零點三個百分點至百分之八十點一。可載客量增加百分之二點六。乘客收益率上升百分之一點二至港幣六十七點三仙，主要原因是平均油價上升百分之一點七導致燃油附加費上調。由於經濟前景不明朗及主要航線競爭激烈，使收益率受壓。頭等及商務客艙收益疲弱，甚至一般在夏季過後出現的商務旅遊旺季也是如此。主要經濟體的經濟疲弱，加上企業限制員工到外地公幹，使頭等及商務客艙的乘客數目及收益率均受影響。油價高企，嚴重影響客運服務的溢利率，尤其以機齡較高、燃油效益較差的飛機運作的長途航線。

以地區劃分的運載率



乘客運載率及收益率



二零一二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
	2012	2011	變幅	2012	2011	變幅	變幅
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	11,049	11,467	-3.6%	75.5	74.2	+1.3個百分點	+2.4%
東南亞	18,031	16,020	+12.6%	79.3	82.6	-3.3個百分點	+0.9%
西南太平洋及南非	18,304	19,082	-4.1%	77.3	76.3	+1.0個百分點	+1.7%
歐洲	21,509	22,552	-4.6%	85.0	83.7	+1.3個百分點	+1.9%
北亞	27,980	25,375	+10.3%	71.9	73.5	-1.6個百分點	-3.4%
北美	32,722	31,844	+2.8%	87.6	87.1	+0.5個百分點	+3.1%
整體	129,595	126,340	+2.6%	80.1	80.4	-0.3個百分點	+1.2%



## 首要市場 — 香港及珠江三角洲

- 二零一二年，以香港為起點的航線在休閒旅遊方面的需求頗為強勁，但收益率備受壓力。
- 所有等級客艙的旅客均越來越多傾向格價，並且延遲訂位的時間。
- 颱風韋森特於七月懸掛，使業務大受影響。區內及北美分別於夏季和秋季出現其他颶風，也對業務造成影響。
- 於十月推出 fanfares 票價優惠，每周提供特價機票前往國泰航空及港龍航空多個航點。
- 由珠三角區出發經香港轉機的客運量增加，但因中國內地的航空公司開辦直航航線前往更多海外航點，令這方面的業務競爭愈趨激烈。
- 商務旅遊市場疲弱。香港的公司（尤其是在香港出發的商務旅遊量中佔頗大比例的金融界）減少派僱員到外地公幹的次數。

## 印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡

- 二零一二年開辦兩條印度新航線 — 港龍航空於十一月開辦加爾各答航線，國泰航空於十二月開辦海德拉巴航線。二零一二年九月，真奈航線的班次由每周四班增至每日一班。該等新航線及新增班次應可增加經香港轉機（尤其是往北美）的乘客數目。
- 往來印度的旅遊需求殷切，但收益率備受壓力。印度盧比處於弱勢，嚴重影響來自印度的收益。
- 科倫坡、達卡及卡拉奇航線的表現普遍符合預期。
- 中東航線競爭激烈，使收益率受壓，因而影響業務。我們因應需求下降而縮減前往該區航班的可運載量，使運載率及收益率有所改善。

## 東南亞

- 客運需求理想，反映東南亞國家的經濟相對強勁。
- 國泰航空增加往來曼谷、胡志明市、吉隆坡、檳城及新加坡的班次。開辦往來吉隆坡及新加坡的新通宵航班，有助增加經香港轉機的客運量。
- 下半年頭等及商務客艙業務疲弱。
- 印尼航線表現良好。印尼航線於印尼新年期間增加多個額外航段。
- 往來菲律賓的客運量普遍理想。港龍航空於五月開辦往克拉克的航線，但該航線的表現未如理想。初期業務發展緩慢，其後有所改善。
- 泰國航線表現良好。港龍航空於二零一二年七月開辦前往清邁的航線，新航線廣受乘客歡迎。
- 由於緬甸漸受商務及休閒旅客歡迎，港龍航空於二零一三年一月開辦前往仰光的航線；另外於三月開辦前往峴港的航線。

## 西南太平洋及南非

- 澳洲航線因由北亞來港轉機往澳洲的客運量增加而受惠，但中國內地航空公司增加機位供應，導致競爭激烈。
- 紐西蘭航線表現疲弱。國泰航空於二零一二年十一月與新西蘭航空達成協議，由二零一三年一月開始，在雙方往來香港至奧克蘭的航班實行代號共享安排，給乘客更多航班選擇。
- 更多中國內地及日本航空公司提供直航航班前往南非，使南非航線業務受壓。

## 歐洲

- 歐洲經濟不穩定，嚴重影響往來歐洲的業務表現。前往歐洲大陸的航線表現普遍疲弱。

- 倫敦航線方面，受惠於學生需求穩定與頭等及商務客艙需求理想，因此表現較內陸航線為佳。在夏季奧林匹克運動會舉行前及舉行期間，需求下降。倫敦航線將於二零一三年六月加開每日第五班航班。
- 往來澳洲至倫敦的航線因中東航空公司帶來激烈的競爭而影響業務。
- 倫敦航線的全新特選經濟客艙深受乘客歡迎，自四月推出以來訂位情況非常踴躍。法蘭克福航線的特選經濟客艙也廣受歡迎。
- 羅馬航線基於季節性需求疲弱，於二零一二 / 一三年冬季削減可載客量。米蘭航線繼續表現良好，頭等及商務客艙需求強勁。
- 部分歐洲航班於二零一二年九月開始以燃油效益較佳的波音777-300ER型飛機運作，取代波音747-400型飛機，因而大幅減低耗油量及改善歐洲航線的營運效益。隨著公司接收更多波音777-300ER型飛機及安排更多波音747-400型飛機退役，二零一三年將有更多歐洲航班以波音777-300ER型飛機運作。

## 北亞

- 港龍航空於二零一二年恢復中國內地桂林、海口及西安的航班，並於二零一三年一月開辦航線前往溫州及鄭州兩個商業重鎮。港龍航空加強往來中國內地多個二線城市的服務。
- 二零一二年中國內地經濟略為放緩，下半年情況尤甚。往來中國內地兩條主要航線北京及上海的業務未如二零一一年般理想，然而往來二線城市的航線業務仍然強勁。
- 台灣航線繼續受兩岸直航航班增加及台北航線競爭加劇所影響，然而台灣仍是香港旅客的熱門旅遊點。港龍航空於五月恢復往台中的航班。

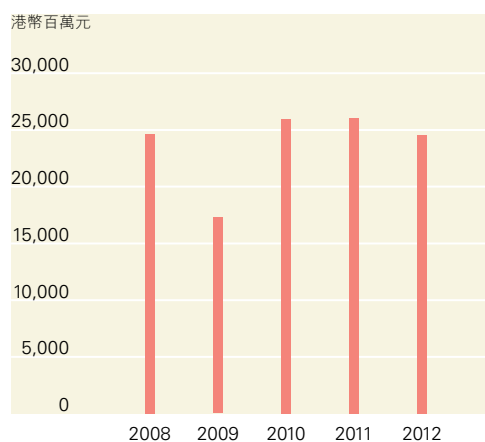
- 韓國航線於二零一二年首季表現強勁，但其後市場回軟，競爭加劇。由香港前往韓國的休閒旅遊量略有增加。韓國經濟轉弱，影響以韓國為起點的銷售額。港龍航空於五月開辦濟州航線，新航線的表現令人滿意。
- 上半年日本航線的需求普遍理想，但東京航線的需求遜於二零一一年三月發生地震前。下半年業務大幅轉弱。無論往來航班，乘客量均告下降，我們相應削減可載客量。

## 北美

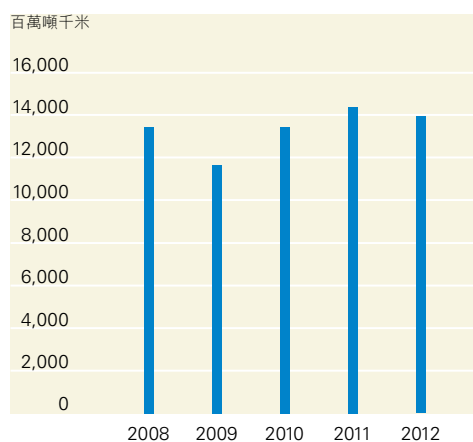
- 我們在二零一二年三月增加洛杉磯航線的可載客量，將班次由每周十七班增至二十一班。然而，我們在九月縮減洛杉磯、紐約及多倫多航線的班次，藉此減低油價高企的不利影響。由二零一三年三月開始，多倫多航線每周將有三班航班復航，使該航線每周共提供十班航班；洛杉磯航線亦將有三班航班復航，使每周航班增至二十班。
- 所有美國航線的經濟客艙全年需求殷切。由加拿大及美國前往香港及其他地方的銷售額令人鼓舞，但加拿大航線因競爭激烈而受影響。
- 紐約航線因金融市場疲弱而對頭等及商務客艙的收益造成不利影響。
- 於二零一一年開辦的芝加哥航線業務繼續改善。

二零一二年，國泰航空及港龍航空的貨運收益下跌百分之七點四。兩家航空公司合共運載的貨物及郵件噸數減少百分之五點二至一百六十萬噸。可載貨量較二零一一年減少百分之三點一，運載率下跌三個百分點至百分之六十四點二。收益率為港幣二點四二元，與上年度相同。香港及中國內地兩個主要市場的貨運需求遠遜預期，因新電子消費品的推出，三月及最後一季的表現短暫轉好。我們因應需求調整可載貨量，並開辦需求較大的新航線，於三月、五月及十二月分別推出前往中國鄭州、印度海德拉巴及斯里蘭卡科倫坡的貨機服務；並於二零一二年十一月停辦往西班牙薩拉戈薩的貨機服務，以及於二零一三年二月停辦往比利時布魯塞爾及瑞典斯德哥爾摩的貨機服務。油價高企，導致歐洲航線難以維持盈利。然而，新波音747-8F型貨機有助提升營運效益。新貨運站於二零一三年二月開始分階段啟用。

營業總額



可運載量 — 貨物及郵件可用噸千米



二零一二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
	2012	2011	變幅	2012	2011	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	13,926	14,367	-3.1%	64.2	67.2	-3.0個百分點	-

- 香港及中國內地兩個主要市場於二零一二年大部分時間的貨運需求仍然疲弱。競爭激烈，令情況雪上加霜。歐洲經濟情況影響企業及消費者信心，使歐洲航線的需求尤其疲弱。
- 二零一二年三月，中國內地出口新的高科技電子消費品，使需求短暫回升，但該月的貨運噸數及收益均低於二零一一年三月。
- 最後一季是航空貨運業的旺季，該季需求增加，反映中國內地在電子消費品及其他產品方面的出口情況。然而，二零一二年並無持續出現貨運旺季，僅出現短短兩個月的需求改善。
- 我們因應需求而調整可載貨量，包括削減定期貨運航班及運作額外航段及包機服務以賺取額外的收益。
- 我們於二零一一年後期推出前往中國西部重慶及成都的航班，該區的航空貨運市場繼續趨於成熟。由二零一二年三月開始，我們提供前往中國中部河南省鄭州的定期貨運航班，該航線表現良好，其班次於九月開始由每周兩班增至六班。
- 上海航線受市場供過於求及收益率受壓日增所影響。
- 北亞航線方面，因日本、韓國及台灣的航空公司帶來相當激烈的競爭，使市場情況充滿挑戰。北亞航線的收益及貨運噸數均告下降。
- 東南亞航線的收益及貨運噸數均告上升。越南及泰國帶來的升幅，反映兩地的生產業興旺。隨著東南亞航線的可載客量增加，我們可以利用客機腹艙運載更多貨物。
- 印度市場競爭加劇，各航空公司增加往來印度至歐洲航線的可載貨量，使貨運噸數及收益率受壓。印度盧比處於弱勢，亦使收益率受影響。我們在二零一二年五月推出前往海德拉巴的貨機服務，並將班加羅爾航線的班次由每周兩班增至三班。班加羅爾航線的班次於二零一三年一月減至每周兩班。
- 由於斯里蘭卡生產的服裝及其他產品及運往日本的新鮮鮪魚市場需求日增，我們在二零一二年十二月推出每周一班前往斯里蘭卡科倫坡的貨機服務。
- 亞洲至歐洲航線的貨運需求疲弱。經濟困難繼續影響消費者及企業信心。我們大幅削減可載貨量，盡力提升收益率。由於公司與主要托運商的合約告終，因此於二零一二年十一月暫停前往西班牙薩拉戈薩的航班。歐洲的貨機服務於二零一三年二月削減至每周十一班的基本班次，此安排更配合目前亞洲至歐洲的航道。國泰航空不再提供前往斯德哥爾摩及布魯塞爾的貨機服務。然而，該等城市現時以貨車服務連繫至法蘭克福、阿姆斯特丹及巴黎等主要歐洲大陸門戶城市。
- 往來美洲的貨運需求比往來歐洲的貨運需求更加理想，但市場供過於求，要維持收益率並不容易。
- 西南太平洋業務以出口海鮮及易變壞物品往亞洲為主。由於澳元處於強勢，加上網購銷情凌厲，因此澳洲的進口業務維持強勁。
- 油價高企嚴重影響貨運業務的溢利率，尤以超長途航線為甚。燃油附加費因應油價的變動而調整，但增幅只能局部抵銷燃油成本的增加幅度。

- 面對需求下降及油價高企，我們在二零一二年繼續調整貨機機隊，於二零一二年接收四架波音747-8F型貨機，此機種有助改善超長途泛太平洋航線的營運效益。現時機隊共有八架該型號貨機，二零一三年將再接收兩架。此外，我們將於二零一三年下半年根據與波音公司達成的貼舊換新交易接收另外三架該型號貨機。
- 機隊一架波音747-400BCF型改裝貨機於二零一二年退役及報銷，另外四架波音747-400BCF型改裝貨機於二零一二年及二零一三年初停用，並售予波音公司，作為貼舊換新交易的一部分。我們出售四架波音747-400BCF型貨機予國貨航（與國航合組的貨運合資公司），其中第三架於二零一二年七月付運，最後一架於二零一三年三月售出。
- 國泰航空新貨運站於二零一三年二月投入運作。國泰航空與港龍航空的貨物處理工作將分階段遷至香港的新貨運站進行。兩家航空公司的所有貨物處理工作將於二零一三年第四季轉移至新貨運站。預計到了二零一四年，貨運站將於香港國際機場為其他航空公司處理貨物。
- 國泰航空耗資港幣五十九億元興建貨運站，足證公司深信香港長遠將發展為航空貨運中心。貨運站在全面投入運作後，每年可處理二百六十萬噸貨物，僱用逾一千八百名員工，成為全球最大及最先進的同類設施之一，大大縮短處理及運送貨物的時間。

## 亞洲萬里通

- 國泰航空及港龍航空的旅遊獎勵計劃「亞洲萬里通」屢次獲獎，現時全球會員超過四百萬人。
- 二零一二年，「亞洲萬里通」連續八年獲亞太《商旅》雜誌頒發「最佳飛行常客計劃」獎。
- 二零一二年，美國運通國泰航空公司卡連續兩年在資本卓越銀行及金融大獎中獲頒「最佳公司卡」獎。
- 於二零一二年五月開設菲律賓服務中心，為操英語的「亞洲萬里通」會員提供更佳服務。
- 「亞洲萬里通」夥伴數目逾五百個，分屬九個不同組別，包括航空公司、酒店及主要的金融機構。航空公司夥伴共二十個，覆蓋逾一千個航點。
- 二零一二年，「亞洲萬里通」會員兌換機位的數量增加百分之二，超過百分之九十的國泰航班曾運載利用里數兌換機位的常客。

## 反壟斷訴訟

- 國泰航空仍在面對不同法域的反壟斷訴訟，並繼續積極作出抗辯，結果尚未明朗。現階段國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已根據有關事實及情況按第九十七頁會計政策第20項作出撥備。



# 產品及服務推陳出新





● 全新地區性商務客艙在舒適度、多用途特色及功能各方面，為國泰航空及港龍航空短途航班的乘客帶來嶄新的體驗。



● 特選經濟客艙於二零一二年推出，新長途商務客艙繼續廣獲稱譽。

● 香港的旗艦貴賓室「寰宇堂」已完成翻新工程，面貌一新的貴賓室讓乘客在出發前獲得最舒適寫意的享受。



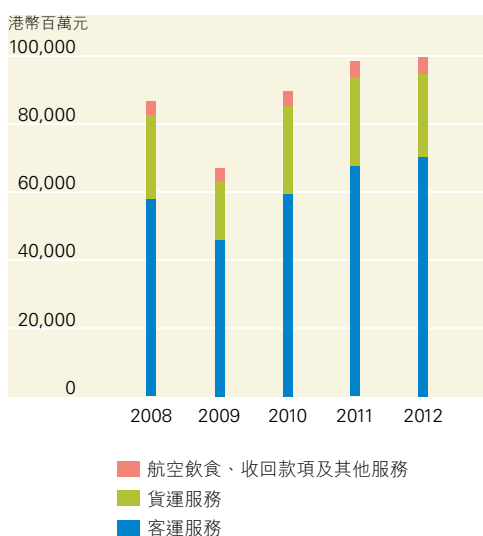
## 財務評述

國泰航空集團二零一二年錄得應佔溢利港幣九億一千六百萬元，而二零一一年則錄得溢利港幣五十五億零一百萬元。航油價格高企、乘客收益率受壓及貨運需求疲弱，均對集團的核心業務造成不利影響。經濟前景不明朗(尤其是歐元區國家)，加上競爭愈趨激烈，令情況雪上加霜。

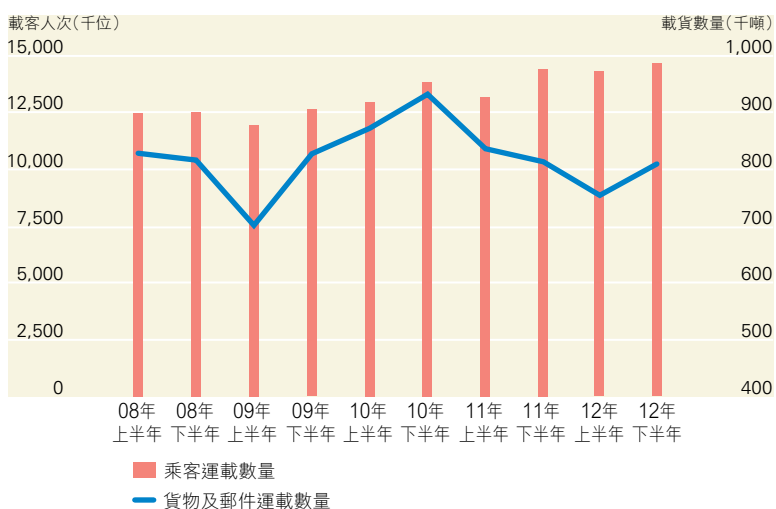
### 營業總額

	集團		國泰航空及港龍航空	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
客運服務	70,133	67,778	70,133	67,778
貨運服務	24,555	25,980	21,601	23,335
航空飲食、收回款項及其他服務	4,688	4,648	4,037	4,006
營業總額	99,376	98,406	95,771	95,119

### 營業總額



### 國泰航空及港龍航空：乘客及貨物運載數量



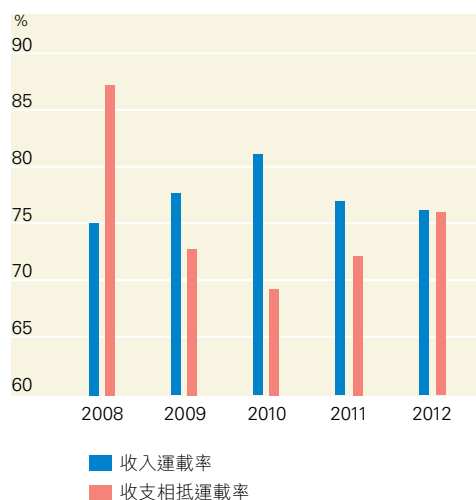
- 集團於二零一二年的營業總額較二零一一年增加百分之一。



## 國泰航空及港龍航空

- 客運服務營業額增加百分之三點五至港幣七百零一億三千三百萬元。載客數目增加百分之五至二千九百萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之二點三。
- 乘客運載率下跌零點三個百分點至百分之八十點一，而可用座位千米數則上升百分之二點六。
- 乘客收益率上升百分之一點二至港幣六十七點三仙。
- 頭等及商務客艙收益增加百分之零點八，而運載率則由百分之六十六點九上升至百分之六十七點三。特選經濟客艙及經濟客艙收益增加百分之四點八，而運載率則由百分之八十二點七下跌至百分之八十二點四。
- 貨運服務營業額減少百分之七點四至港幣二百一十六億零一百萬元，可載貨量減少百分之三點一。
- 貨物運載率下跌三個百分點，而貨物收益率則維持不變，即港幣二點四二元。
- 收入運載率下跌零點八個百分點至百分之七十六點二，而收支相抵運載率則為百分之七十六。

## 國泰航空及港龍航空： 收入及收支相抵運載率



- 收益率及運載率轉變對全年收益的影響如下：

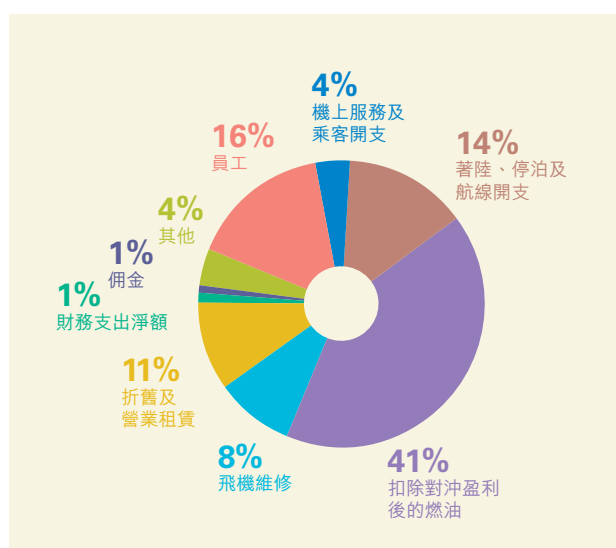
	港幣百萬元
假設乘客運載率增加一個百分點	873
假設貨物及郵件運載率增加一個百分點	336
假設乘客收益率增加港幣一仙	1,038
假設貨物及郵件收益率增加港幣一仙	89

## 營業開支

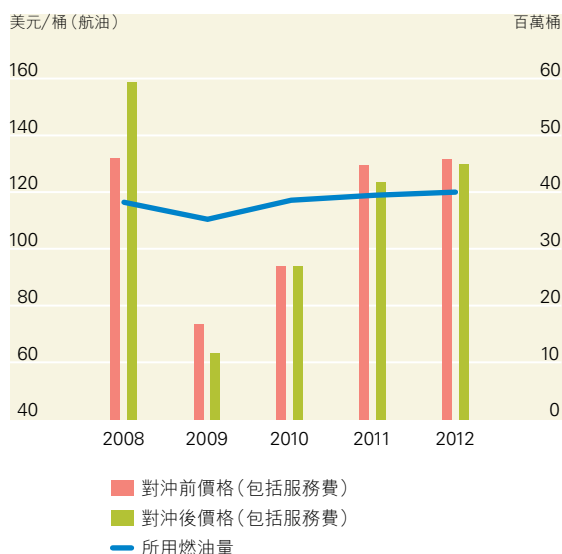
	集團			國泰航空及港龍航空		
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	變幅	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	變幅
員工	16,073	14,772	+8.8%	14,545	13,431	+8.3%
機上服務及乘客開支	4,017	3,794	+5.9%	4,017	3,794	+5.9%
著陸、停泊及航線開支	13,603	13,105	+3.8%	13,330	12,820	+4.0%
扣除對沖盈利後的燃油	40,470	38,877	+4.1%	39,590	38,061	+4.0%
飛機維修	8,197	8,468	-3.2%	7,961	8,268	-3.7%
飛機折舊及營業租賃	8,879	8,197	+8.3%	8,738	8,049	+8.6%
其他折舊、攤銷及營業租賃	1,432	1,205	+18.8%	1,173	977	+20.1%
佣金	777	791	-1.8%	777	791	-1.8%
滙兌收益	(173)	(416)	-58.4%	(183)	(423)	-56.7%
其他	4,313	4,113	+4.9%	4,827	4,625	+4.4%
<b>營業開支</b>	<b>97,588</b>	<b>92,906</b>	<b>+5.0%</b>	<b>94,775</b>	<b>90,393</b>	<b>+4.8%</b>
財務支出淨額	884	744	+18.8%	838	701	+19.5%
<b>營業開支總額</b>	<b>98,472</b>	<b>93,650</b>	<b>+5.1%</b>	<b>95,613</b>	<b>91,094</b>	<b>+5.0%</b>

- 集團營業開支總額增加百分之五點一至港幣九百八十四億七千二百萬元。
- 國泰航空及港龍航空合併計算的每可用噸千米成本(連燃油)由港幣三點四五元增至港幣三點六四元。

### 營業開支總額



### 燃油價格及耗用量





## 國泰航空及港龍航空營業業績分析

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
航空公司除稅前溢利	158	4,025
稅項支出	(268)	(609)
航空公司除稅後(虧損)/溢利	(110)	3,416
應佔附屬及聯屬公司溢利	1,026	2,085
國泰航空擁有人應佔溢利	916	5,501

航空公司除稅前溢利變動分析如下：

	港幣百萬元	
二零一一年航空公司除稅前溢利	4,025	
客運及貨運營業額	621	<p><b>客運</b></p> <p>– 因可載客量增加百分之二點六、運載率下跌零點三個百分點及收益率上升百分之一點二而增加。</p> <p><b>貨運</b></p> <p>– 因可載貨量減少百分之三點一、運載率下跌三個百分點及收益率不變而減少。</p>
燃油	(1,529)	– 燃油成本上升是平均飛機燃油價格上漲百分之一點七及燃油對沖盈利減少百分之七十被耗油量減少百分之零點七抵銷下的結果。
著陸、停泊及航線開支	(510)	– 主要由於航班及地區性業務增加而上升。
飛機維修	307	– 主要由於飛機維修次數下降而減少。
折舊、攤銷及營業租賃	(885)	– 主要由於安排波音747-400型飛機加速退役而上升。
員工	(1,114)	– 主要由於業務增加令員工數目增加及工資調升而上升。
其他	(757)	– 主要由於航班增加令機上服務及乘客開支增加而上升。
二零一二年航空公司除稅前溢利	158	

## 燃油開支及對沖

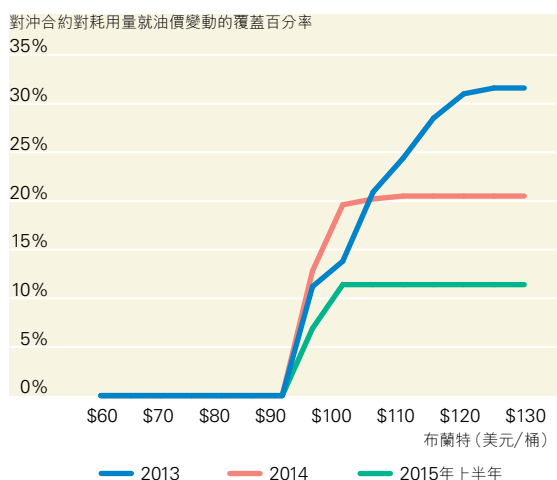
集團燃油成本的分項數字如下：

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
燃油成本總額	41,014	40,691
燃油對沖盈利	(544)	(1,814)
燃油成本淨額	40,470	38,877

二零一二年的耗油量為四千零十萬桶（二零一一年：四千零四十萬桶）。

於二零一二年十二月三十一日，集團的最大燃油對沖風險如下：

### 最大燃油對沖風險



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

## 稅項

- 主要由於溢利下降，稅項支出減少港幣三億八千六百萬港元，為港幣四億一千七百萬元。

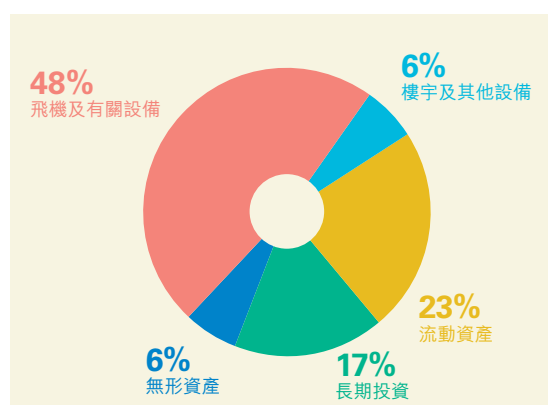
## 股息

- 本年度擬派股息港幣三億一千五百萬元，股息倍數為二點九倍。
- 每股股息由港幣零點五二元減至港幣零點零八元。

## 資產

- 於二零一二年十二月三十一日的資產總值為港幣一千五百五十億一千萬元。
- 年內固定資產增加港幣二百零一億七千七百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣一百八十二億八千九百萬元、樓宇價值港幣十三億九千三百萬元，以及其他設備價值港幣四億九千五百萬元。

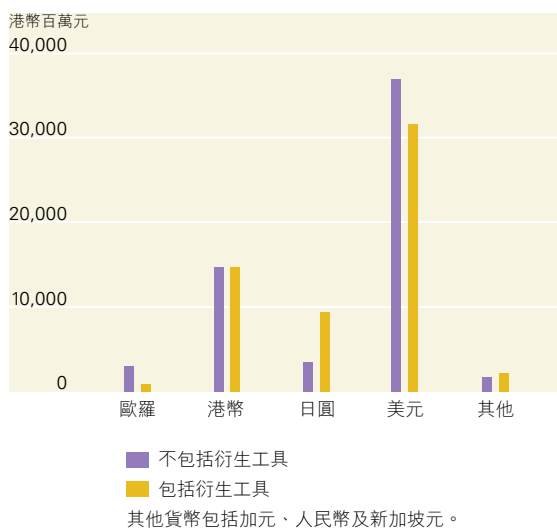
### 資產總值



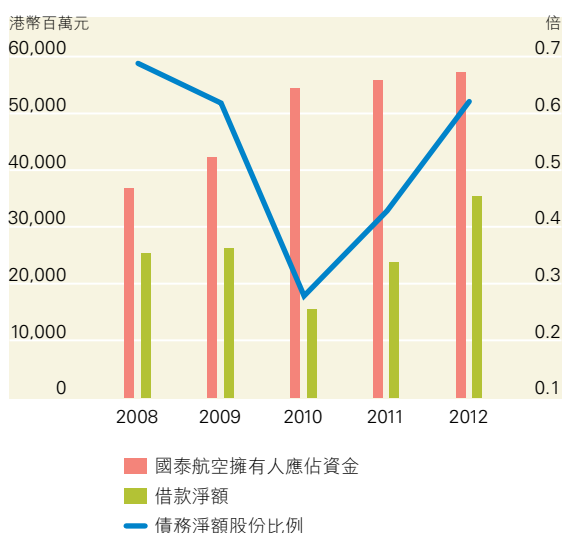
## 借款及資本

- 借款由二零一一年的港幣四百三十三億三千五百萬元增加百分之三十七點四至二零一二年的港幣五百九十五億四千六百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，並須於二零二四年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之六十八現為定息借款。
- 流動資金增加百分之二十三點四至港幣二百四十一億八千二百萬元，其中百分之六十七點五以美元計算。
- 借款淨額增加百分之四十九至港幣三百五十三億六千四百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之二點五至港幣五百七十一億八千六百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點四三倍升至零點六二倍。

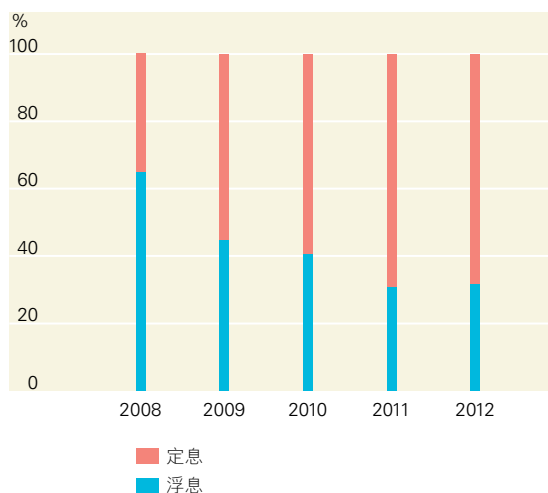
## 包括衍生工具前後的借款額



## 債務淨額及股本



## 借款額的利息安排比例



# 社會貢獻







- 國泰航空「零錢布施」機上籌款活動自一九九一年推出以來，已籌得超過港幣一億二千萬元。
- 國泰航空的員工於二零一二年共參與超過三千三百小時義工服務。
- 重點活動「飛躍理想計劃」為逾三千名青少年加強對航空業的認識和建立服務社群的精神。



## 董事及要員

### 常務董事

**白紀圖**<sup>#</sup>，CBE，現年五十六歲，自二零零六年二月起出任公司主席及董事，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司、香港飛機工程有限公司及太古地產有限公司主席，以及香港上海滙豐銀行有限公司及中國國際航空股份有限公司董事。他於一九七八年加入太古集團，曾於該集團的香港、澳洲及巴布亞新畿內亞辦事處工作。

**包偉霆**<sup>#</sup>，現年五十三歲，自二零一零年七月起出任公司董事，現亦擔任港龍航空有限公司及華民航空有限公司董事。他於一九八二年加入太古集團，自一九八三年起先後於公司的香港、馬來西亞及加拿大辦事處工作。

**朱國樑**，現年五十一歲，自二零一一年三月起出任公司董事。他於二零零八年九月獲委任為航空服務董事，二零一一年三月獲委任為公司常務總裁。他於一九八四年加入公司，曾於公司的香港、中國內地、台灣、泰國及澳洲辦事處工作，現亦擔任華民航空有限公司主席及港龍航空有限公司董事。

**馬天偉**<sup>#</sup>，現年四十六歲，自二零一一年十一月起出任公司財務董事，現亦擔任港龍航空有限公司董事，之前任職太古股份有限公司副財務董事。他於一九九五年加入太古集團，曾於該集團的香港、美國、新加坡及澳洲辦事處工作。

**史樂山**<sup>#</sup>，現年五十六歲，自二零零七年七月起出任公司董事。他於二零零七年七月獲委任為常務總裁，二零一一年三月獲委任為公司行政總裁，現亦擔任香港太古集團有限公司及太古股份有限公司董事，以及港龍航空有限公司及太古飲料有限公司主席。他於一九八零年加入太古集團，曾於該集團的香港、美國及泰國辦事處工作。

### 非常務董事

**蔡劍江**，現年四十九歲，自二零零九年十一月起出任公司董事。現為中國國際航空股份有限公司董事及總裁。

**樊澄**<sup>\*</sup>，現年五十七歲，自二零零九年十一月起出任公司董事。現為中國國際航空股份有限公司董事、副總裁及總會計師。

**何禮泰**<sup>#</sup>，現年六十三歲，自一九九八年七月起出任公司董事，一九九九年六月至二零零四年十二月期間擔任董事局主席，現為英國太古集團有限公司主席、太古股份有限公司、太古地產有限公司及Steamships Trading Company Limited董事，以及滙豐控股有限公司董事。他於一九七六年加入太古集團，曾於該集團的香港、台灣、日本、澳洲及倫敦辦事處工作。

**喬浩華**<sup>#</sup>，現年五十七歲，自二零零九年五月起出任公司董事，現亦擔任太古股份有限公司財務董事，以及香港太古集團有限公司及太古地產有限公司董事。他於一九八三年加入太古集團。

**邵世昌**<sup>#</sup>，現年五十八歲，自二零零八年十月起出任公司董事，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司、港龍航空有限公司及中國國際航空股份有限公司董事。他於一九七八年加入公司，曾於公司的香港、荷蘭、新加坡及英國辦事處工作。他於二零零八年九月獲委任為企業發展董事，並於二零零八年十月一日至二零一零年六月三十日擔任公司的常務董事。

**施銘倫**<sup>#</sup>，現年三十九歲，自二零一零年六月起出任公司董事。他於一九九七年加入太古集團，曾於該集團的香港、澳洲、中國內地及倫敦辦事處工作。現為英國太古集團有限公司及太古股份有限公司董事及股東、香港飛機工程有限公司及太古地產有限公司董事，並於Steamships Trading Company Limited擔任候補董事。

**王昌順**，現年五十五歲，自二零一二年三月起出任公司副主席及董事。現為中國航空集團公司總經理及中國國際航空股份有限公司董事長。

**趙曉航**，現年五十一歲，自二零一一年六月起出任公司董事。現為中國國際航空股份有限公司副總裁、大連航空有限責任公司董事長以及中國航空(集團)有限公司及中航興業有限公司董事。

## 獨立非常務董事

**利蘊蓮\*\***，現年五十九歲，自二零一零年一月起出任公司董事。現為希慎興業有限公司主席、QBE Insurance Group Limited 非常務董事、中電控股有限公司及 Noble Group Limited 獨立非執行董事、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\***，現年六十七歲，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，並為瑞信大中華區高級顧問及友邦保險控股有限公司非執行董事。

**董建成+**，現年七十歲，自二零零二年九月起出任公司董事。現為東方海外(國際)有限公司主席及行政總裁，並於多間上市公司，包括中銀香港(控股)有限公司、裕民航運股份有限公司、星島新聞集團有限公司及永亨銀行有限公司，擔任獨立非執行董事。董先生曾擔任中國石油天然氣股份有限公司及浙江滬杭甬高速公路股份有限公司獨立非執行董事，分別至二零一一年五月十八日及二零一二年六月十一日止。

**王冬勝\***，現年六十一歲，自二零零九年五月起出任公司董事。現為香港上海滙豐銀行有限公司行政總裁、滙豐控股有限公司集團常務總監及集團管理委員會成員，以及恒生銀行有限公司及交通銀行股份有限公司非執行董事。現亦擔任香港銀行公會主席及香港金融管理局外匯基金諮詢委員會委員。

## 行政要員

**周兆昌**，現年五十九歲，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。

**張鳳婷**，現年四十七歲，自二零一二年八月起出任企業事務董事。她於一九八七年加入公司。

**簡泰偉#**，現年四十八歲，自二零一一年七月起出任航空服務董事。他於一九八八年加入太古集團。

**簡柏基**，現年五十一歲，自二零零七年一月起出任工務董事。他於一九九二年加入公司。

**賀銳智**，現年五十七歲，自二零一零年八月起出任航務董事。他於一九八八年加入公司。

**何泉#**，現年五十一歲，自二零一零年八月起出任營業及市場董事。他於一九八六年加入太古集團。

**羅建吳**，現年五十三歲，自二零一二年八月起出任訊息科技董事。他於二零一二年加入公司。

**羅禮祺#**，現年五十四歲，自二零一零年八月起出任貨運董事。他於一九八零年加入太古集團。

## 秘書

**傅溢鴻#**，現年四十九歲，自二零零六年一月起出任公司秘書。他於一九八八年加入太古集團。

# 英國太古集團有限公司集團僱員

+ 薪酬委員會成員

\* 審核委員會成員

# 董事局報告

董事局謹向全體股東提呈截至二零一二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五十二頁至第九十七頁。

## 業務

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

主要附屬公司、其主要業務與發行資本及主要聯屬公司的詳情列於第九十二頁至第九十三頁。

## 賬目

集團截至二零一二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五十二頁至第九十七頁的賬目內。

## 股息

董事局已宣佈派發截至二零一二年十二月三十一日止年度中期股息每股港幣零點零八元。末期股息將以中期股息代替。全年分派的股息總額為港幣三億一千五百萬元。中期股息將於二零一三年五月二日派發予於二零一三年四月五日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一三年四月二日（星期二）起除息。

## 暫停辦理股東登記

股東登記將於二零一三年四月五日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保享有中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一三年四月三日（星期三）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

為方便處理於二零一三年五月八日舉行的股東周年大會的委任代表書，股東登記將於二零一三年五月三日至二零一三年五月八日（包括首尾兩天）暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保有權出席股東周年大會並於會上投票，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一三年五月二日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

## 儲備

集團及公司本年度的儲備變動分別刊載於第五十六頁的股東權益變動表及賬目附註24。

## 會計政策

主要會計政策列於第九十四頁至第九十七頁。

## 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一千四百萬元，以及提供折扣飛機票港幣七百萬元。

## 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及其他借款（包括籌資租賃責任）詳列於賬目附註15及22。

## 股本

在回顧期內，集團並無購買、出售或贖回公司任何股份，集團亦無採納任何股份認購權計劃。

於二零一二年十二月三十一日，已發行股份為3,933,844,572股（二零一一年十二月三十一日：3,933,844,572股）。股本變動詳情列於賬目附註23。

## 承擔及或有事項

集團及公司於二零一二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。

## 服務協議

公司與香港太古集團有限公司（「香港太古集團」）訂有服務協議，詳情載於有關持續關連交易的一節中。

白紀圖、包偉靈、何禮泰、喬浩華、馬天偉、邵世昌、史樂山及施銘倫為英國太古集團有限公司（「太古」）集團董事及／或僱員，在香港太古集團服務協議（如下文所界定者）中有利益關係。施銘倫亦因身為太古的股東而有利益關係。

截至二零一二年十二月三十一日止年度已付的服務費及開支償付詳情列於下文及賬目附註29。

## 重大合約

集團與香港飛機工程有限公司（「港機工程」）及其附屬公司廈門太古飛機工程有限公司（「廈門太古飛機工程」）簽訂多項關於飛機及有關設備的維修及大修合約，其總值約佔集團二零一二年度營業開支百分之三。港機工程為太古公司的附屬公司；此等合約全部均是在雙方的一般業務運作中，按正常商業條款簽訂。

## 重大交易

公司的全資附屬公司Cathay Pacific Aircraft Services Limited（「CPAS」）於二零一二年八月八日與空中巴士公司簽訂協議，將已訂購的十六架空中巴士A350-900型飛機改為十六架空中巴士A350-1000型飛機，並額外購買十架空中巴士A350-1000型飛機。根據上市規則，此等交易構成重大交易，公司已就此刊發二零一二年八月八日的公告，並已將二零一二年八月十七日的有關通函發送各股東。

## 須予披露交易

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

CPAS於二零一三年三月一日與波音公司簽訂協議，購入三架波音747-8F型貨機。根據上市規則，這項交易構成一項須予披露交易，公司已就此刊發二零一三年三月一日的公告。謹此提述公司於二零一一年八月十日就其中包括CPAS與波音公司訂立協議而發出的公告，根據該協議，CPAS購買八架波音777-200F型貨機，並預期於二零一四年至二零一六年接收該等貨機。集團於二零一三年三月一日與波音公司簽訂協議，根據該等協議：(i)取消訂購該八架波音777-200F型貨機；(ii)有關購買該八架波音777-200F型貨機於接收前的已支付款項將劃撥支付購買三架波音747-8F型貨機的代價；(iii)集團獲得購買五架波音777-200F型貨機的選擇權；及(iv)波音公司同意向集團購買四架波音747-400BCF型改裝貨機。根據上市規則第14章，此等相關交易為公司符合最低豁免水平的交易。

## 持續關連交易

截至二零一二年十二月三十一日止年度內，集團曾進行下述持續關連交易，詳情羅列如下：

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

香港太古集團就該等服務收取年度服務費，其金額乃按公司扣除稅項及非控股權益前的綜合溢利的百分之二點五計算，並經若干調整。每年的服務費以現金分兩期於

期末支付，中期付款於十月底支付，末期付款因應中期付款作出調整後於翌年四月底支付。公司亦須按成本價償付太古集團因提供服務所引致的一切開支。

香港太古集團服務協議的本期期限由二零一一年一月一日至二零一三年十二月三十一日，此後每三年續期一次，除非協議任何一方給予另一方不少於三個月通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

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

截至二零一二年十二月三十一日止年度，公司根據香港太古集團服務協議須向香港太古集團支付服務費合共港幣四千二百萬元及按成本價償付的支出為港幣一億五千九百萬元。

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

由於港機工程乃太古公司的附屬公司，而太古公司為公司主要股東之一，因此港機工程為公司的關連人士。根據港機工程框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零零七年五月二十一日的有關公告，並已將二零零七年五月三十一日的有關通函發送各股東。

截至二零一二年十二月三十一日止年度，集團根據港機工程框架協議應付予港機工程集團的費用合共港幣二十四億四千七百萬元。

- (c) 公司於二零零八年六月二十六日與中國國際航空股份有限公司（「國航」）就集團（作為一方）與國航及其附屬公司（「國航集團」）（作為另一方）之間的交易簽訂框架協

議（「國航框架協議」），交易包括營運航空客運的聯營安排、代號共享安排、聯運安排、飛機租賃、飛行常客計劃、提供航空膳食、地勤支援及工程服務，以及其他按國航框架協議約定提供的服務和其他約定進行的交易。

國航框架協議現時為期三年，至二零一三年十二月三十一日屆滿，此後每三年續期一次，除非協議任何一方給予另一方不少於三個月通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

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

截至二零一二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三億一千八百萬元；而國航集團應付予集團的金額則合共港幣二億四千三百萬元。

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

香港航空發動機維修服務框架協議現時為期三年，至二零一五年十二月三十一日屆滿，此後每三年續期一次，除非協議任何一方給予另一方不少於三個月通知，於任何一年的十二月三十一日期滿時終止協議。

由於香港航空發動機維修服務乃公司主要股東太古公司的附屬公司，故為公司的關連人士。根據香港航空發動機維修服務框架協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零一零年七月二十七日及二零一二年八月八日的有關公告。

截至二零一二年十二月三十一日止年度，根據香港航空發動機維修服務框架協議，集團應付予香港航空發動機維修服務的金額合共港幣三億一千一百萬元。



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

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

公司的核數師亦已審核此等交易並向董事局確認以下各點：

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

## 關連交易

公司的全資附屬公司香港機場服務有限公司（「香港機場服務」）於二零一二年三月三十日與國航、上海機場（集團）有限公司及上海國際機場股份有限公司簽訂合資合同（「上海國際機場地面服務合資合同」），在上海成立上海國際機場地面服務有限公司（「上海國際機場地面服務」），於上海浦東國際機場及上海虹橋國際機場提供機場地勤服務。根據上海國際機場地面服務合資合同，香港機場服務就持有上海國際機場地面服務的百分之二十五股權，以現金人民幣九千萬元支付其對上海國際機場地面服務註冊資本的出資額。由於國航乃公司的主要股東，而香港機場服務為公司的全資附屬公司，根據上市規則，上海國際機場地面服務合資合同構成公司的關連交易，就此，公司已刊發二零一二年三月三十日的有關公告。

公司於二零一二年九月二十四日與港機工程及 HAECO ITM Limited（「航材技術管理合資公司」）就成立一家提供航材技術管理服務的合營企業訂立合資合同（「航材技術管理合資合同」）。根據航材技術管理合資合同，公司就其持有航

材技術管理合資公司的三成股權，以免息股東貸款方式向航材技術管理合資公司借出港幣九千萬元。由於港機工程及航材技術管理合資公司乃太古公司的附屬公司，而太古公司乃公司的主要股東，因此根據上市規則，航材技術管理合資合同構成公司的關連交易，就此，公司已刊發二零一二年九月二十四日的有關公告。

## 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三十八。集團的最大顧客佔銷售額百分之一，而集團的最大供應商則佔採購額百分之十四。

概無任何董事、其任何聯繫人士或任何據董事所知擁有公司已發行股本百分之五以上的股東於集團五大供應商中擁有權益。

## 董事

公司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。王昌順獲委任為董事，於二零一二年三月十四日起生效。孔棟擔任董事至二零一二年三月十四日辭任生效。

公司已收到各獨立非常務董事根據上市規則第3.13條作出對其獨立性的年度確認，公司仍確定所有獨立非常務董事的獨立性。

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

公司章程第93條規定，所有董事在通過普通決議案獲選後，均須於第三屆股東周年大會上退任。根據上述規定，蔡劍江、樊澄、喬浩華、利蘊蓮及王冬勝今年退任，但因合乎資格，願候選連任。

每位董事均已與公司簽訂聘書，該聘書構成一份服務合約，為期長達三年，直至該董事根據公司章程第91或93條退任為止，屆時將通過選舉/重選按次續約三年。各董事均無與集團任何成員訂有或擬訂立任何並非於一年內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酬金合共港幣三百萬元；該等董事並無收取公司或其任何附屬公司的其他薪酬。

## 董事權益

於二零一二年十二月三十一日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，董事在國泰航空有限公司的股份中持有以下權益：

	持有身份	股數	佔已發行股本 百分率(%)
邵世昌	個人	1,000	0.00003

除上述者外，國泰航空有限公司的董事或最高行政人員概無實益或非實益擁有於國泰航空有限公司或其任何相聯法

團（根據《證券及期貨條例》第XV部的含義）的股份或相關股份（包括期權）及債權證的權益或淡倉。

## 董事於競爭性業務的利益

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

## 大股東

根據《證券及期貨條例》第336條設置的股份權益及淡倉登記冊於二零一二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	2,949,997,987	74.99	應佔權益(a)
2. 中國航空集團公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益(b)
3. 太古股份有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益(a)
4. 英國太古集團有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益(c)

註：於二零一二年十二月三十一日：

- (a) 根據《證券及期貨條例》第317條，國航、中航興業有限公司（「中航興業」）及太古公司均為公司二零零六年六月八日股東協議的一方，被視為擁有合共2,949,997,987股本公司股份的權益，包括：
  - (i) 1,770,238,000股直接由太古公司持有；
  - (ii) 1,179,759,987股間接由國航及其附屬公司中航興業、Super Supreme Company Limited及Total Transform Group Limited持有，包括由它們的全資附屬公司持有的股份如下：Angel Paradise Ltd. 持有288,596,335股、Custain Limited持有280,078,680股、Easerich Investments Inc. 持有191,922,273股、Grand Link Investments Holdings Ltd. 持有189,976,645股、Motive Link Holdings Inc. 持有207,376,655股及Perfect Match Assets Holdings Ltd. 持有21,809,399股。
- (b) 中國航空集團公司被視為擁有合共2,949,997,987股本公司股份的權益，其附屬公司國航被視為擁有當中的權益。
- (c) 由於太古集團擁有相當於約百分之四十四點九九已發行股本及約百分之五十九點四三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2,949,997,987股本公司股份的權益。

## 公眾持股量

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

## 核數師

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

承董事局命

主席

白紀圖

香港，二零一三年三月十三日

# 企業管治報告

## 管治文化

國泰航空致力確保以崇高的商業道德標準營運業務，反映公司堅信如要達到長遠的業務目標，必須以誠信、透明和負責的態度行事。國泰航空相信這樣做長遠可為股東取得最大的回報，而僱員、業務夥伴及公司營運業務的社區亦可受惠。

企業管治是董事局指導集團管理層如何營運業務以履行業務策略的過程。董事局致力維持及建立完善的企業管治常規，以確保：

- 為股東帶來滿意及可持續的回報
- 保障業務夥伴的利益
- 了解並適當地管理整體業務風險
- 提供令顧客滿意的高質素產品與服務及
- 維持崇高的商業道德標準

## 企業管治承諾

香港聯合交易所有限公司刊發的《企業管治守則》列明良好企業管治的原則，並提供兩個層面的建議：

- 守則條文 — 有關方面期望發行人予以遵守，發行人如不遵守，須提供經過深思熟慮得出的理由
- 建議最佳常規 — 有關方面鼓勵發行人予以遵守，但僅作指引之用

公司支持《企業管治守則》以原則為基礎的取態，以及賦予企業靈活地採納切合各公司特質的企業政策及程序。國泰航空已採納一套自行制定的《企業管治守則》，有關守則登載於其網站[www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)。企業管治並非是因循不變的，而是隨著業務發展及營商環境的改變而不斷演化。公司時刻樂意學習及採納最佳的常規。

公司在年度報告書所涵蓋的整個年度內，均有遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）附錄十四《企業管治守則》的所有守則條文，但下述條文除外，公司相信此等條文不能為股東帶來裨益：

- 《企業管治守則》第A.5.1至A.5.4條有關成立提名委員會、其職權範圍及資源的條文。董事局已審視成立提名委員會的好處，但最後認為由董事局集體審核及批准新董事的委任，乃合乎公司及獲推薦新董事的最大利益，因為在這情況下，獲推薦的董事及董事局均可就其能否勝任董事職務，作出更平衡和有根據的決定。

## 董事局

### 董事局的職責

公司由一個董事局管理，董事局負責集團的策略領導及監控工作，為股東取得最大的回報，而同時適當考慮各方持份者的利益。

實現公司業務目標及日常業務的運作由管理層負責。董事局則行使多項保留權力，包括：

- 維持及推動公司文化
- 制定長期策略
- 核准各項公告，包括財務報表
- 承擔各項主要的收購、分拆出售及資本項目
- 授權重大的資本架構變動及重要的借款
- 根據有關的一般性授權發行或購回股本證券
- 核准庫務政策
- 制定股息政策
- 核准董事局的委任
- 確保有適當的管理層發展及接任計劃
- 制定集團薪酬政策
- 核准年度預算及預測
- 檢討業務營運及財政表現
- 檢討內部監控及風險管理的有效程度，包括公司在會計及財務匯報職能方面的資源、員工資歷及經驗以及員工所接受的培訓課程及預算是否足夠

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

### 主席及行政總裁

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

主席白紀圖負責：

- 領導董事局
- 擬定董事局會議議程及考慮其他董事建議納入議程的事項
- 促使所有董事作出有效的貢獻及與其溝通，並使董事彼此建立建設性的關係
- 確保所有董事對董事局會議上的事項獲適當的簡介，並獲得準確、及時而清楚的資料
- 獲取各董事間的共識
- 透過董事局確保公司遵循良好的企業管治常規及程序

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

年內主席與行政總裁的職責已清楚區分。

### 董事局的組合

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

董事局包括主席、其他四名常務董事及十二名非常務董事。各董事的個人資料載於本報告書第三十二頁至第三十三頁，並登載於公司網站。

包偉靈、何禮泰、喬浩華、馬天偉、白紀圖、邵世昌及史樂山為太古集團的董事及／或僱員。施銘倫為太古股東、董事及僱員。

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

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

獨立非常務董事：

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

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

### 委任及重選

如物色到個別人士具備合適資格擔任董事，可提呈董事局考慮委任。由董事局委任的董事，須於獲委任後第一次股東周年大會經股東投票選舉，而所有常務董事及非常務董事每隔三年須經股東重選，每次任期為三年。

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

有關年內及直至本報告書日期董事局變動的詳細資料，刊載於第三十七頁至第三十八頁的「董事局報告」。

## 董事責任

各董事於委任時獲發有關集團的資料，包括：

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

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

董事可透過公司秘書獲得適當的專業培訓及意見。

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

有關各董事其他委任的詳情，載述於第三十二頁至第三十三頁的董事資料。

## 董事局程序

各董事委員會的運作程序與董事局相同。

二零一一年已定下二零一二年各董事局會議的舉行日期，所有日期改動均已在定期會議舉行日期最少十四天前通知各董事。公司備有適當安排，讓董事提出商討事項納入董事局定期會議議程中。

董事局於二零一二年內開會共六次。有關個別董事出席各董事局會議及董事委員會會議的出席情況列述於第四十二頁的圖表。董事局會議的平均出席率為百分之八十七。年內全體董事均親身或採用電子通訊方式出席董事局會議。

議程連同董事局文件在會議舉行前傳閱，讓各董事有足夠時間作準備。

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

董事局作出決定，須於董事局會議上投票表決，於休會期間則傳閱書面決議。

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

董事局會議以有助鼓勵董事在會議上公開討論、坦誠辯論及積極參與的形式舉行。

董事局會議的程序通常包括：

- 審閱行政總裁就上次會議以來的業績所作的報告，以及就業務環境的改變及有關改變如何影響預算和較長遠計劃所作的解釋
- 提出新措施及意見
- 提呈文件以支持須獲得董事局核准的決定
- 提供有關法律及合規事宜的最新資料供各董事考慮
- 任何利益申報

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

在需要時，獨立非常務董事會私下舉行會議，討論與其本身職責有關的事項。

主席每年最少與非常務董事舉行一次沒有常務董事出席的會議。



	出席次數 / 會議舉行次數				持續專業發展
	董事局	審核委員會	薪酬委員會	二零一二年股東周年大會	培訓類別 (附註)
<b>常務董事</b>					
白紀圖 — 主席	6/6			√	a, b
包偉靈	6/6			√	a, b
朱國樑	6/6			√	a, b
馬天偉	6/6			√	a, b
史樂山	6/6			√	a, b
<b>非常務董事</b>					
蔡劍江	4/6			X	b
樊澄	4/6	1/3		X	b
何禮泰	4/6		2/2	√	b
喬浩華	6/6			√	a, b
孔棟	1/1			不適用	b
邵世昌	6/6			√	a, b
施銘倫	6/6			√	a, b
王昌順	1/5			X	b
趙曉航	5/6			X	b
<b>獨立非常務董事</b>					
利蘊蓮	6/6	3/3	2/2	√	a, b
蘇澤光	6/6	3/3		√	a, b
董建成	6/6		1/2	√	a, b
王冬勝	4/6	2/3		√	b
平均出席率	87%	75%	83%	76%	

附註：

a: 接受公司外聘法律顧問提供有關企業管治規定及法定披露責任的培訓。

b: 以各種形式不時了解與其董事職責有關的事宜，如出席研討會及會議、閱覽有關財務、商業、經濟、法律、監管及商務的資料。

## 持續專業發展

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

## 董事及要員的投保安排

公司已就其董事及要員可能面對的法律行動作出適當的投保安排。

## 利益衝突

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

## 董事局權力的轉授

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

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

- 詳細的每月管理賬目，包括收益表、財務狀況表及現金流量表，與財政預算及預測作對比
- 內部及外聘核數師報告
- 客戶、集團業務夥伴、業界組織及服務供應商等外界人士的意見

## 證券交易

公司已採納一套董事及要員進行證券交易的守則（「證券守則」），其條款的嚴格程度不下於上市規則附錄十上市公司董事進行證券交易的標準守則。這些規定載於公司網站。

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

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

在作出特定查詢後，公司所有董事確認已遵守證券守則規定的標準。

於二零一二年十二月三十一日，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，成員包括主席(Dr. David King)、兩名常務董事（行政總裁及朱國樑）、一名獨立非常務董事（蘇澤光）、三名行政要員（簡泰偉、簡柏基及賀銳智機長）、飛行總經理（Henry Craig機長）及企業安全總經理(Richard Howell)。

## 執行委員會

執行委員會由行政總裁擔任主席，成員包括三名常務董事（包偉靈、朱國樑及馬天偉），以及五名非常務董事（蔡劍江、樊澄、喬浩華、王昌順及趙曉航）。委員會按月召開會議，就監察及釐定公司策略方針向董事局負責。

## 管理委員會

管理委員會按月召開會議，就監察公司日常運作向董事局負責。委員會由行政總裁擔任主席，成員包括三名常務董事（包偉靈、朱國樑及馬天偉）以及全部八名行政要員（周兆昌、張鳳婷、簡泰偉、簡柏基、賀銳智機長、何杲、羅建昊及羅禮祺）。

## 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（包偉靈、朱國樑及馬天偉）、三名非常務董事（樊澄、喬浩華及趙曉航）、企業財務總經理（馮啟澤）、企業庫務經理（韋瀚哲）及一名來自財經界的獨立代表。委員會的決定及建議報告須於董事局會議上提呈。

## 薪酬委員會

有關董事及行政人員的薪酬詳情，列述於賬目附註27。

薪酬委員會的成員包括三名非常務董事（利蘊蓮、何禮泰及董建成）。兩名委員會成員為獨立非常務董事，其中由利蘊蓮擔任主席。二零一二年全體成員均全年任職。

薪酬委員會因應董事局所訂企業方針及目標而檢討及批准管理層的薪酬建議。

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

薪酬委員會的職權範圍已參照《企業管治守則》予以檢討，並登載於公司網站。

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

為吸引及保留具有合適才幹的人才，太古集團提供具競爭力的薪酬待遇，一般包括薪金、房屋、公積金、度假旅費及教育津貼，並在服務滿三年後，發放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或其他地方工作，而以整個集團為發放花紅基準的做法，可讓集團調派員工至盈利能力不同的集團公司工作。花紅的計算方法是參照太古集團整體的溢利釐定，在頗大程度上受公司業績影響。

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

公司亦以相類條件直接僱用多名具有專業知識的董事及高級職員。

薪酬委員會於二零一二年十一月的會議上審核給予常務董事及行政人員的薪酬架構及水平。會上委員會審視了一份由獨立顧問公司Mercer Limited編製的報告，該報告確認，公司常務董事及行政人員的薪酬（於賬目附註27披露）與同業公司給予同等行政人員的薪酬比較大致相若。

所有董事均沒有參與有關其本身薪酬的討論。

董事局已批准以下的酬金水平：

	2012 港幣	2013 港幣
董事酬金	575,000	575,000
審核委員會主席酬金	240,000	240,000
審核委員會成員酬金	180,000	180,000
薪酬委員會主席酬金	75,000	75,000
薪酬委員會成員酬金	58,000	58,000

## 問責及核數

### 財務報告

董事局承認有責任：

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

### 內部監控

董事局承認有責任設立、維持及檢討集團內部監控制度的有效程度，以確保股東的投資及公司的資產得到保障。如第四十六至第四十七頁所述，此責任主要由審核委員會代董事局履行。

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

由於溢利在某程度上是業務成功地承受風險所得的回報，因此內部監控的目的在於協助管理及控制風險，而非消除風險。因此，內部監控只能對防止出現錯誤陳述或虧損作合理而非絕對的保證。

集團監控架構的主要組成部分如下：

**文化：**董事局相信良好的管治反映一家機構的文化，這比任何書面程序還要重要。

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

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

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

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

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

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

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

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

- 分析檢討：例如把實際表現對比預算、預測、前期表現及競爭對手的表現以進行檢討
- 直接職能或工作管理：由負責有關職能或工作的管理人員審閱表現報告
- 資訊處理：為查核交易的授權及其報告（如例外情況報告）的準確性和完整性而進行的監控工作
- 實物監控：確保設備、存貨、證券及其他資產得到保護並定期接受檢查
- 表現指標：分析各組營運及財務數據，研究彼此之間的關係，並在需要時採取補救行動
- 職責分權：劃分不同人員之間的職責，以加強制衡作用和盡量減少出錯及濫權的風險

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

**內部審核：**內部審核部就主要風險範疇定期進行檢討，並監控集團會計、財務及營運程序的合規程度。內部審核部的職責詳述於第四十七頁。

### 審核委員會

審核委員會的成員包括四名非常務董事（蘇澤光、樊澄、利蘊蓮及王冬勝），負責協助董事局履行企業管治及財務報告職務。委員會其中三名成員為獨立非常務董事，其中蘇澤光擔任委員會主席。所有成員於二零一二年全年任職。

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

審核委員會於二零一二年間共開會三次。財務董事、集團內部審核經理及外聘核數師恆常出席審核委員會的會議。審核委員會每年與外聘核數師舉行至少兩次會議，而管理層不會列席會議。每次會議均省覽外聘核數師及內部審核部的書面報告。

委員會於二零一二年間的工作，包括檢討下列事宜：

- 有關集團業績表現的正式公告（包括二零一一年全年度及二零一二年中期財務報告及公告）的完整性、準確性及整全性，並建議董事局通過
- 集團對監管及法定規則的遵守
- 集團的內部監控及風險管理制度，及對《企業管治守則》的遵守
- 集團的風險管理程序
- 通過二零一三年度內部審核計劃，及檢討二零一二年度計劃進度
- 內部審核部的定期報告，及解決當中所識別任何事項的進展
- 重大的會計及審核事項
- 公司對於關連交易的政策及該等交易的性質
- 與外聘核數師的關係，詳情載述於第四十七頁
- 公司遵守《企業管治守則》，尤其是於二零一二年四月一日生效的修訂

委員會已在二零一三年審核二零一二年的財務報表，並向董事局建議通過。

### 評估內部監控的有效程度

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

評估工作會考慮：

- 管理層監察風險及內部監控制度的工作範疇及質素、內部審核部的工作，以及財務董事所提供的保證



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

根據上述檢討的結果，董事局確定集團的內部監控制度足夠並有效，且全年及直至本報告書日期止，均有遵守《企業管治守則》的內部監控條文。

### 開支控制委員會

開支控制委員會按月召開會議，以評估及審批資本開支。委員會由一名常務董事（朱國樑）擔任主席，成員包括其他兩名常務董事（包偉靈及馬天偉）。

### 公司秘書

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

### 內部審核部

內部審核部負責對內部監控制度是否足夠及其成效進行獨立審核。審核計劃乃以風險評估方法制定並每年經審核委員會商討及議定。除議定的年度工作外，該部門亦按需要進行其他特發的審核工作。集團內部審核經理可直接聯絡審核委員會。審核報告須送交常務總裁、財務董事、外聘核數師及被審核部門的相關管理層。主要審核結果摘要須每季呈報董事局，並由審核委員會審閱。為評估內部監控制度的成效，董事局及審核委員會積極監察內部審核部呈交的調查結果的數目和嚴重性，以及有關部門所採取的糾正行動。

該部門須與審核委員會檢討及議定年度內部審核工作計劃和資源運用。

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

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

### 外聘核數師

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

審核委員會有關核數師的職責包括：

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

## 核數師獨立性

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

## 提供非核數服務

在決定核數師應否提供非核數服務之時，會考慮以下的主要原則：

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

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

二零一二年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣二千六百萬，包括港幣一千三百萬元的審核服務費用、港幣一千二百萬元的稅務顧問服務費用及港幣一百萬元其他專業服務費用。

## 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。委員會由企業安全總經理擔任主席，成員包括各營運部門的董事及高級管理人員以及從事地勤服務的香港機場地勤服務和從事飛機維修的港機工程的高級管理人員。

## 股東

### 與股東及投資者溝通

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

與股東溝通的主要渠道包括：

- 財務董事可於中期及年度業績公佈後兩個月內及年內其他若干時間，與主要股東、投資者及分析員會面。此外，財務董事於年內定期出席與香港分析員及投資者的會面、分析員簡報會、投資者集體簡報會、海外路演及投資者會議。
- 透過公司網站，包括電子版本財務報告、中期及年度業績公佈期間提供有關業績分析的網上錄音廣播、於投資者會議提供投影片，以及有關集團業務的最新消息、公告及一般資訊
- 透過公佈中期及年度報告
- 透過下述股東周年大會

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

### 股東周年大會

股東周年大會是一個讓股東參與的重要討論平台。最近期的股東周年大會於二零一二年五月九日舉行。會議公開讓所有股東及傳媒參與。出席大會的董事詳列於第四十二頁的列表。

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

- 省覽董事局報告及截至二零一一年十二月三十一日止年度經審核賬目
- 重選董事
- 續聘核數師及授權董事局釐定其酬金
- 給予董事局一般性授權在場內購回股份
- 給予董事局一般性授權配發及發行不超過決議案通過當日已發行股本百分之二十的股份，但可全數收取現金配發的任何類別股份面值總額不得超過決議案通過當日已發行股份面值總額的百分之五

會議紀錄連同投票結果載於公司網站。

## 股東參與

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

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

股東所持股權若不少於全體股東投票權總數的四分之一，有權要求董事局召開特別股東大會。有關要求必須註明會議的目的，並送達公司的註冊辦事處。詳細的要求及程序列於公司網站的「企業管治」網頁內。

## 其他股東資料

與股東有關的二零一三年主要日期載於本報告書第一百零四頁。

年內公司章程並無作出任何修訂。

# 獨立核數師報告



致國泰航空有限公司股東

(於香港註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核刊於第五十二頁至第九十七頁國泰航空有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱「貴集團」)的綜合財務報表,此綜合財務報表包括於二零一二年十二月三十一日的綜合財務狀況表和貴公司財務狀況表與截至該日止年度的綜合全面收益表、綜合股東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解釋資料。

## 董事就綜合財務報表須承擔的責任

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

## 核數師的責任

我們的責任是根據我們的審核對該等綜合財務報表作出意見。我們是按照香港《公司條例》第141條的規定,僅向整體股東報告。除此以外,我們的報告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布的《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,以合理確定此等綜合財務報表是否不存有任何重大錯誤陳述。

審核涉及執行程序以獲取有關綜合財務報表所載金額及披露資料的審核憑證。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綜合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真實而公允的綜合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有效性發表意見。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,以及評價綜合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為我們有保留的審核意見提供基礎。

## 保留意見的基礎

誠如該等財務報表附註13所述,貴集團已按權益會計法核算其於中國國際航空股份有限公司(「國航」)及中國國際貨運航空有限公司(「國貨航」)的投資。貴集團截至二零一二年十二月三十一日止年度綜合財務報表已包括貴集團於二零一二年九月三十日及截至該日止年度應佔國航業績和資產淨值(貴公司管理層已因應於二零一二年十月一日至二零一二年十二月三十一日止期間的任何重大事件或交易加以調整),也包括貴集團於二零一二年十二月三十一日及截至該日止年度應佔國貨航業績和資產淨值。

根據《香港審計準則》第600號 — 對集團財務報表審核的特殊考慮（包括組成部分核數師的工作）（「香港審計準則第600號」），該兩家聯屬公司被視為貴集團的重要組成部分，因此須予以審核，以作為我們對貴集團財務報表審核工作的其中一環。不過，國航所公佈截至二零一二年九月三十日止三個月的季度業績乃未經審核，而要對國航截至二零一二年九月三十日止年度的管理賬目進行審核並不可行。同時，於本報告所載日期，我們未獲國航和國貨航截至二零一二年十二月三十一日止年度的經審核業績。由於我們未能採取其他令人滿意的審核程序，因此，我們無法履行香港審計準則第600號的規定。

因此，我們無法實行所有適用審計準則的規定，也不能釐定有關貴集團於二零一二年十二月三十一日及截至該日止年度綜合財務報表所收錄貴集團對國航和國貨航投資的賬面價值以及貴集團應佔該兩家聯屬公司的業績等方面是否需要作出任何調整。

由於我們無法就貴集團於二零一一年十二月三十一日及截至該日止年度的綜合財務報表所收錄有關貴集團對國航投資的賬面價值以及該年度應佔國航的業績是否公允地列報等方面獲取充足和適當的審核憑證，因此，我們就貴集團截至二零一一年十二月三十一日止年度的綜合財務報表作出的獨立核數師報告書也提出了保留意見。截至二零一一年十二月三十一日止年度，國貨航沒有被視為貴集團的重要組成部分。

貴集團於二零一一年及二零一二年十二月三十一日對國航和國貨航投資的賬面價值如需任何調整，會對貴集團於二零一一年及二零一二年十二月三十一日的資產淨值、貴集團截至該等日期止兩個年度的溢利，以及該等財務報表的相關披露等方面產生相應的影響。

## 保留意見

我們認為，除卻「保留意見的基礎」一段所述事項的潛在影響外，該等綜合財務報表已根據《香港財務報告準則》真實而公允地反映貴集團和貴公司於二零一二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溢利和現金流量，並已按照香港《公司條例》妥為編製。

## 根據香港《公司條例》第141(4)條和141(6)條報告事項

僅就我們未能就貴集團於國航和國貨航的權益獲得充足和適當的審核憑證而言：

- 我們未獲我們認為審核工作所需的所有資料和解釋；及
- 我們無法確定有關賬簿記錄是否得到妥善保存。

## 畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環遮打道10號太子大廈8樓

二零一三年三月十三日



# 綜合全面收益表

截至二零一二年十二月三十一日止年度

	附註	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 美元百萬元	2011 美元百萬元
<b>營業額</b>					
客運服務		<b>70,133</b>	67,778	<b>8,992</b>	8,689
貨運服務		<b>24,555</b>	25,980	<b>3,148</b>	3,331
航空飲食、收回款項及其他服務		<b>4,688</b>	4,648	<b>601</b>	596
<b>營業總額</b>	1	<b>99,376</b>	98,406	<b>12,741</b>	12,616
<b>開支</b>					
員工		<b>(16,073)</b>	(14,772)	<b>(2,061)</b>	(1,894)
機上服務及乘客開支		<b>(4,017)</b>	(3,794)	<b>(515)</b>	(486)
著陸、停泊及航線開支		<b>(13,603)</b>	(13,105)	<b>(1,744)</b>	(1,680)
扣除對沖盈利後的燃油		<b>(40,470)</b>	(38,877)	<b>(5,188)</b>	(4,984)
飛機維修		<b>(8,197)</b>	(8,468)	<b>(1,051)</b>	(1,086)
飛機折舊及營業租賃		<b>(8,879)</b>	(8,197)	<b>(1,138)</b>	(1,051)
其他折舊、攤銷及營業租賃		<b>(1,432)</b>	(1,205)	<b>(184)</b>	(155)
佣金		<b>(777)</b>	(791)	<b>(100)</b>	(101)
其他		<b>(4,140)</b>	(3,697)	<b>(531)</b>	(474)
<b>營業開支</b>		<b>(97,588)</b>	(92,906)	<b>(12,512)</b>	(11,911)
<b>營業溢利</b>	3	<b>1,788</b>	5,500	<b>229</b>	705
財務支出		<b>(1,629)</b>	(1,726)	<b>(209)</b>	(221)
財務收入		<b>745</b>	982	<b>96</b>	126
財務支出淨額	4	<b>(884)</b>	(744)	<b>(113)</b>	(95)
應佔聯屬公司溢利	13	<b>641</b>	1,717	<b>82</b>	220
<b>除稅前溢利</b>		<b>1,545</b>	6,473	<b>198</b>	830
稅項	5	<b>(417)</b>	(803)	<b>(53)</b>	(103)
<b>本年度溢利</b>		<b>1,128</b>	5,670	<b>145</b>	727
非控股權益		<b>(212)</b>	(169)	<b>(27)</b>	(22)
<b>國泰航空擁有人應佔溢利</b>	6	<b>916</b>	5,501	<b>118</b>	705
本年度溢利		<b>1,128</b>	5,670	<b>145</b>	727
<b>其他全面收益</b>					
現金流量對沖		<b>1,587</b>	(546)	<b>203</b>	(70)
可供出售財務資產帶來的重估增值/(減值)		<b>46</b>	(217)	<b>5</b>	(28)
應佔聯屬公司其他全面收益		<b>83</b>	(158)	<b>11</b>	(20)
海外業務換算產生的滙兌差額		<b>83</b>	732	<b>11</b>	94
<b>本年度除稅後其他全面收益</b>	7	<b>1,799</b>	(189)	<b>230</b>	(24)
<b>本年度全面收益總額</b>		<b>2,927</b>	5,481	<b>375</b>	703
<b>應佔全面收益總額</b>					
國泰航空擁有人		<b>2,715</b>	5,312	<b>348</b>	681
非控股權益		<b>212</b>	169	<b>27</b>	22
		<b>2,927</b>	5,481	<b>375</b>	703
<b>每股盈利(基本及攤薄)</b>	8	<b>23.3仙</b>	139.8仙	<b>3.0仙</b>	17.9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的附註及第九十四頁至第九十七頁的主要會計政策為此報表的一部分。

# 綜合財務狀況表

二零一二年十二月三十一日結算

	附註	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 美元百萬元	2011 美元百萬元
<b>資產及負債</b>					
<b>非流動資產及負債</b>					
固定資產	10	<b>84,278</b>	73,498	<b>10,805</b>	9,423
無形資產	11	<b>9,425</b>	8,601	<b>1,208</b>	1,103
於聯屬公司的投資	13	<b>18,481</b>	17,894	<b>2,369</b>	2,294
其他長期應收款項及投資	14	<b>6,617</b>	5,783	<b>849</b>	741
		<b>118,801</b>	105,776	<b>15,231</b>	13,561
長期負債		<b>(52,753)</b>	(38,410)	<b>(6,763)</b>	(4,924)
相關已抵押存款		<b>1,364</b>	3,637	<b>175</b>	466
長期負債淨額	15	<b>(51,389)</b>	(34,773)	<b>(6,588)</b>	(4,458)
其他長期應付款項	16	<b>(2,222)</b>	(2,612)	<b>(285)</b>	(335)
遞延稅項	18	<b>(8,198)</b>	(6,797)	<b>(1,051)</b>	(871)
		<b>(61,809)</b>	(44,182)	<b>(7,924)</b>	(5,664)
<b>非流動資產淨值</b>		<b>56,992</b>	61,594	<b>7,307</b>	7,897
<b>流動資產及負債</b>					
存貨		<b>1,194</b>	1,155	<b>153</b>	148
貿易、其他應收款項及其他資產	19	<b>9,922</b>	9,859	<b>1,272</b>	1,264
待出售資產	20	<b>911</b>	746	<b>117</b>	95
流動資金	21	<b>24,182</b>	19,597	<b>3,100</b>	2,512
		<b>36,209</b>	31,357	<b>4,642</b>	4,019
長期負債的流動部分		<b>(10,758)</b>	(10,603)	<b>(1,379)</b>	(1,359)
相關已抵押存款		<b>2,601</b>	2,041	<b>333</b>	261
長期負債的流動部分淨額	15	<b>(8,157)</b>	(8,562)	<b>(1,046)</b>	(1,098)
貿易及其他應付款項	22	<b>(17,470)</b>	(17,464)	<b>(2,240)</b>	(2,239)
未獲運輸收益		<b>(9,581)</b>	(9,613)	<b>(1,228)</b>	(1,232)
稅項		<b>(687)</b>	(1,368)	<b>(88)</b>	(175)
		<b>(35,895)</b>	(37,007)	<b>(4,602)</b>	(4,744)
<b>流動資產 / (負債) 淨值</b>		<b>314</b>	(5,650)	<b>40</b>	(725)
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>119,115</b>	100,126	<b>15,271</b>	12,836
<b>資產淨值</b>		<b>57,306</b>	55,944	<b>7,347</b>	7,172
<b>資本及儲備</b>					
股本	23	<b>787</b>	787	<b>101</b>	101
儲備	24	<b>56,399</b>	55,022	<b>7,231</b>	7,054
國泰航空擁有人應佔資金		<b>57,186</b>	55,809	<b>7,332</b>	7,155
非控股權益		<b>120</b>	135	<b>15</b>	17
<b>股東權益總額</b>		<b>57,306</b>	55,944	<b>7,347</b>	7,172

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的附註及第九十四頁至第九十七頁的主要會計政策為此報表的一部分。

董事

白紀圖

香港，二零一三年三月十三日

董事

蘇澤光

# 公司財務狀況表

二零一二年十二月三十一日結算

	附註	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 美元百萬元	2011 美元百萬元
<b>資產及負債</b>					
<b>非流動資產及負債</b>					
固定資產	10	<b>64,235</b>	54,722	<b>8,235</b>	7,016
無形資產	11	<b>1,733</b>	910	<b>222</b>	117
於附屬公司的投資	12	<b>35,955</b>	29,997	<b>4,610</b>	3,845
於聯屬公司的投資	13	<b>9,921</b>	9,812	<b>1,272</b>	1,258
其他長期應收款項及投資	14	<b>4,908</b>	4,044	<b>629</b>	518
		<b>116,752</b>	99,485	<b>14,968</b>	12,754
長期負債		<b>(51,993)</b>	(34,715)	<b>(6,666)</b>	(4,450)
相關已抵押存款		<b>832</b>	836	<b>107</b>	107
長期負債淨額	15	<b>(51,161)</b>	(33,879)	<b>(6,559)</b>	(4,343)
其他長期應付款項	16	<b>(1,893)</b>	(2,033)	<b>(243)</b>	(261)
遞延稅項	18	<b>(6,956)</b>	(5,415)	<b>(892)</b>	(694)
		<b>(60,010)</b>	(41,327)	<b>(7,694)</b>	(5,298)
<b>非流動資產淨值</b>		<b>56,742</b>	58,158	<b>7,274</b>	7,456
<b>流動資產及負債</b>					
存貨		<b>1,037</b>	1,014	<b>133</b>	130
貿易、其他應收款項及其他資產	19	<b>8,081</b>	7,874	<b>1,036</b>	1,010
待出售資產	20	<b>430</b>	746	<b>55</b>	95
流動資金	21	<b>11,131</b>	8,848	<b>1,427</b>	1,134
		<b>20,679</b>	18,482	<b>2,651</b>	2,369
長期負債的流動部分		<b>(8,019)</b>	(8,806)	<b>(1,028)</b>	(1,129)
相關已抵押存款		<b>42</b>	34	<b>5</b>	4
長期負債的流動部分淨額	15	<b>(7,977)</b>	(8,772)	<b>(1,023)</b>	(1,125)
貿易及其他應付款項	22	<b>(14,246)</b>	(14,567)	<b>(1,826)</b>	(1,867)
未獲運輸收益		<b>(9,089)</b>	(9,089)	<b>(1,165)</b>	(1,165)
稅項		<b>(296)</b>	(860)	<b>(38)</b>	(110)
		<b>(31,608)</b>	(33,288)	<b>(4,052)</b>	(4,267)
<b>流動負債淨額</b>		<b>(10,929)</b>	(14,806)	<b>(1,401)</b>	(1,898)
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>105,823</b>	84,679	<b>13,567</b>	10,856
<b>資產淨值</b>		<b>45,813</b>	43,352	<b>5,873</b>	5,558
<b>資本及儲備</b>					
股本	23	<b>787</b>	787	<b>101</b>	101
儲備	24	<b>45,026</b>	42,565	<b>5,772</b>	5,457
<b>股東權益總額</b>		<b>45,813</b>	43,352	<b>5,873</b>	5,558

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的附註及第九十四頁至第九十七頁的主要會計政策為此報表的一部分。

董事

白紀圖

香港，二零一三年三月十三日

董事

蘇澤光

# 綜合現金流量表

截至二零一二年十二月三十一日止年度

	附註	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 美元百萬元	2011 美元百萬元
<b>營業業務</b>					
業務帶來的現金	25	9,239	15,393	1,185	1,973
已收利息		221	119	28	15
已付利息淨額		(664)	(488)	(85)	(62)
已付稅項		(1,356)	(1,461)	(174)	(187)
<b>來自營業業務的現金流入淨額</b>		<b>7,440</b>	13,563	<b>954</b>	1,739
<b>投資業務</b>					
除現金及視同庫存現金外的流動資金(增加)/減少淨額		(1,267)	6,185	(162)	793
出售固定資產		1,702	2,288	218	293
出售待出售資產		43	361	6	46
其他長期應收款項及投資增加淨額		–	(1,604)	–	(206)
固定及無形資產支出		(20,975)	(17,610)	(2,689)	(2,257)
已收聯屬公司股息		439	417	56	53
購入聯屬公司股份		(138)	(3,098)	(18)	(397)
予聯屬公司借款		(90)	–	(12)	–
<b>投資業務的現金流出淨額</b>		<b>(20,286)</b>	(13,061)	<b>(2,601)</b>	(1,675)
<b>融資業務</b>					
新融資		25,218	12,187	3,233	1,562
融資安排的現金利益淨額		1,461	1,467	187	188
償還借款及籌資租賃責任		(9,025)	(8,874)	(1,157)	(1,138)
存放抵押存款		(37)	(56)	(5)	(7)
已派股息 — 國泰航空擁有人		(1,338)	(3,777)	(171)	(484)
— 非控股權益		(227)	(189)	(29)	(24)
<b>融資業務的現金流入淨額</b>		<b>16,052</b>	758	<b>2,058</b>	97
<b>現金及視同庫存現金增加</b>		<b>3,206</b>	1,260	<b>411</b>	161
於一月一日結算的現金及視同庫存現金		9,612	8,272	1,232	1,061
滙兌差額的影響		(20)	80	(2)	10
<b>於十二月三十一日結算的現金及視同庫存現金</b>	26	<b>12,798</b>	9,612	<b>1,641</b>	1,232

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的附註及第九十四頁至第九十七頁的主要會計政策為此報表的一部分。

# 綜合股東權益變動表

截至二零一二年十二月三十一日止年度

	國泰航空擁有人應佔部分							非控股權益	股東權益 總額
	不可派發								
	股本	保留溢利	股份溢價	投資重估 儲備	現金流量 對沖儲備	資本贖回 儲備及其他	總額		
港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	
二零一二年一月一日的結餘	<b>787</b>	<b>38,785</b>	<b>16,295</b>	<b>885</b>	<b>(2,417)</b>	<b>1,474</b>	<b>55,809</b>	<b>135</b>	<b>55,944</b>
本年度溢利	-	<b>916</b>	-	-	-	-	<b>916</b>	<b>212</b>	<b>1,128</b>
其他全面收益	-	-	-	<b>46</b>	<b>1,587</b>	<b>166</b>	<b>1,799</b>	-	<b>1,799</b>
本年度全面收益總額	-	<b>916</b>	-	<b>46</b>	<b>1,587</b>	<b>166</b>	<b>2,715</b>	<b>212</b>	<b>2,927</b>
二零一一年第二次中期股息	-	<b>(1,338)</b>	-	-	-	-	<b>(1,338)</b>	-	<b>(1,338)</b>
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	<b>(227)</b>	<b>(227)</b>
	-	<b>(422)</b>	-	<b>46</b>	<b>1,587</b>	<b>166</b>	<b>1,377</b>	<b>(15)</b>	<b>1,362</b>
二零一二年十二月三十一日 的結餘	<b>787</b>	<b>38,363</b>	<b>16,295</b>	<b>931</b>	<b>(830)</b>	<b>1,640</b>	<b>57,186</b>	<b>120</b>	<b>57,306</b>
二零一一年一月一日的結餘	787	37,061	16,295	1,102	(1,871)	900	54,274	155	54,429
該年度溢利	-	5,501	-	-	-	-	5,501	169	5,670
其他全面收益	-	-	-	(217)	(546)	574	(189)	-	(189)
該年度全面收益總額	-	5,501	-	(217)	(546)	574	5,312	169	5,481
二零一零年末期股息	-	(3,069)	-	-	-	-	(3,069)	-	(3,069)
二零一一年第一次中期股息	-	(708)	-	-	-	-	(708)	-	(708)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	(189)	(189)
	-	1,724	-	(217)	(546)	574	1,535	(20)	1,515
二零一一年十二月三十一日 的結餘	787	38,785	16,295	885	(2,417)	1,474	55,809	135	55,944

第五十七頁至第九十三頁的附註及第九十四頁至第九十七頁的主要會計政策為此報表的一部分。



# 賬目附註 | 全面收益表

## 1. 營業總額

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

## 2. 分部資料

(a) 分部業績

	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
<b>溢利或虧損</b>								
銷售予外界客戶	<b>98,198</b>	97,359	<b>1,178</b>	1,047			<b>99,376</b>	98,406
分部之間的銷售	<b>8</b>	8	<b>1,685</b>	1,569			<b>1,693</b>	1,577
分部收益	<b>98,206</b>	97,367	<b>2,863</b>	2,616			<b>101,069</b>	99,983
分部業績	<b>1,643</b>	5,325	<b>145</b>	175			<b>1,788</b>	5,500
財務支出淨額	<b>(876)</b>	(737)	<b>(8)</b>	(7)			<b>(884)</b>	(744)
	<b>767</b>	4,588	<b>137</b>	168			<b>904</b>	4,756
應佔聯屬公司溢利					<b>641</b>	1,717	<b>641</b>	1,717
除稅前溢利							<b>1,545</b>	6,473
稅項	<b>(376)</b>	(778)	<b>(41)</b>	(25)			<b>(417)</b>	(803)
本年度溢利							<b>1,128</b>	5,670
<b>其他分部資料</b>								
折舊及攤銷	<b>6,571</b>	6,018	<b>168</b>	150			<b>6,739</b>	6,168
購買固定及無形資產	<b>19,656</b>	15,110	<b>1,319</b>	2,500			<b>20,975</b>	17,610

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、地勤及停機坪服務。未分配分部業績指集團應佔聯屬公司溢利。

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

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

## 2. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	2012 港幣百萬元	2011 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	44,970	42,915
– 日本、韓國及台灣	12,775	13,598
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	4,521	4,708
東南亞	7,968	7,259
西南太平洋及南非	6,875	7,136
歐洲	8,760	9,518
北美	13,507	13,272
	<b>99,376</b>	<b>98,406</b>

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡包括印度次大陸、中東、巴基斯坦、斯里蘭卡及孟加拉。東南亞包括新加坡、印尼、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南及柬埔寨。西南太平洋及南非包括澳洲、紐西蘭及非洲南部。歐洲包括歐洲大陸、英國、斯堪的納維亞、俄羅斯、波羅的海諸國及土耳其。北美包括美國、加拿大及拉丁美洲。

按地域分部所作的資產淨值分析如下：

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

## 3. 營業溢利

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
下列各費用 / (收益) 已包括在營業溢利中：		
固定資產折舊		
– 租賃	2,317	1,971
– 擁有	4,300	4,156
無形資產攤銷	122	41
營業租賃租金		
– 土地及樓宇	823	734
– 飛機及有關設備	2,715	2,465
– 其他	34	35
固定資產減值撥備	52	250
待出售資產減值撥備	140	–
報銷一架飛機的虧損	247	–
出售固定資產虧損淨額	101	159
出售待出售資產 (盈利) / 虧損	(34)	17
已支出的存貨成本	2,074	2,162
滙兌差額淨額	(173)	(416)
核數師酬金	13	11
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債虧損 / (盈利) 淨額	19	(120)
非上市投資股息收入	(58)	(36)
上市投資股息收入	(4)	(4)

## 4. 財務支出淨額

	2012 港幣百萬元	2011 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	752	676
– 有關抵押存款、票據及債券的利息收入	(247)	(318)
	<b>505</b>	358
– 銀行借款及透支		
– 須於五年內全部清還	186	132
– 毋須於五年內全部清還	74	51
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	55	41
– 毋須於五年內全部清還	40	9
– 其他長期應收款項	(28)	(13)
	<b>832</b>	578
來自流動資金的收入：		
– 專業投資管理資金及其他流動投資	(164)	(255)
– 銀行存款及其他應收款項	(98)	(68)
	<b>(262)</b>	(323)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任	224	340
– 衍生金融工具	90	149
	<b>314</b>	489
	<b>884</b>	744

在上列數字中，因配對安排而帶來的財務收入及支出已化為淨額。

衍生金融工具的公允值變動包括來自被界定為持有作買賣用途的衍生工具的盈利淨額港幣一億一千五百萬元（二零一一年：盈利淨額港幣五千八百萬元）。

## 5. 稅項

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	145	116
– 海外稅	218	272
– 歷年撥備超額	(149)	(53)
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉（附註18）	203	468
	<b>417</b>	803

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零一一年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見賬目附註30(d)）。

**5. 稅項 (續)**

稅項支出與按適用稅率和除稅前溢利所計算的金額間的差異可分析如下：

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
除稅前綜合溢利	<b>1,545</b>	6,473
按香港利得稅率百分之十六點五(二零一一年：百分之十六點五)計算的稅額	<b>(255)</b>	(1,068)
不可扣稅的支出	<b>(327)</b>	(146)
歷年稅項撥備超額	<b>149</b>	53
海外法域實施不同稅率的影響	<b>41</b>	223
未確認稅項虧損	<b>(109)</b>	(55)
毋須課稅的收入	<b>84</b>	190
稅項支出	<b>(417)</b>	(803)

有關遞延稅項的詳細資料載於賬目附註18。

**6. 國泰航空擁有人應佔溢利**

在國泰航空擁有人應佔溢利中，港幣二十一億九千萬(二零一一年：港幣四十六億八千七百萬元)的溢利已計入公司賬目內。

**7. 其他全面收益**

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於年內確認	<b>1,818</b>	485
– 轉撥至損益	<b>(222)</b>	(1,081)
– 轉撥至無形資產(附註11)	<b>148</b>	–
– 已確認遞延稅項	<b>(157)</b>	50
可供出售財務資產的價值重估		
– 於年內確認	<b>46</b>	(217)
應佔聯屬公司其他全面收益		
– 於年內確認	<b>83</b>	(158)
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於年內確認	<b>83</b>	732
本年度其他全面收益	<b>1,799</b>	(189)

**8. 每股盈利(基本及攤薄)**

每股盈利是以國泰航空擁有人應佔溢利港幣九億一千六百萬元(二零一一年：港幣五十五億零一百萬元)除以全年已發行每日加權平均股份數目三十九億三千四百萬股(二零一一年：三十九億三千四百萬股)。

**9. 股息**

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
不派發截至二零一二年六月三十日止的中期股息 (二零一一年：第一次中期股息每股港幣零點一八元)	–	708
於二零一三年三月十三日建議派發中期股息每股港幣零點零八元 (二零一一年：第二次中期股息每股港幣零點三四元)	<b>315</b>	1,338
	<b>315</b>	2,046

# 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 港幣百萬元
	擁有 港幣百萬元	租賃 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	租賃 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	興建中 港幣百萬元	
<b>集團</b>							
成本							
二零一二年一月一日的結餘	<b>71,028</b>	<b>46,167</b>	<b>3,216</b>	<b>478</b>	<b>5,497</b>	<b>4,282</b>	<b>130,668</b>
滙兌差額	(7)	-	-	-	-	-	(7)
增購	<b>8,581</b>	<b>9,708</b>	<b>495</b>	-	<b>243</b>	<b>1,150</b>	<b>20,177</b>
出售	<b>(5,950)</b>	-	<b>(98)</b>	-	<b>(227)</b>	-	<b>(6,275)</b>
重新歸類為待出售資產	<b>(2,192)</b>	-	-	-	-	-	<b>(2,192)</b>
調撥	<b>(717)</b>	<b>717</b>	-	-	-	-	-
二零一二年十二月三十一日的結餘	<b>70,743</b>	<b>56,592</b>	<b>3,613</b>	<b>478</b>	<b>5,513</b>	<b>5,432</b>	<b>142,371</b>
二零一一年一月一日的結餘	67,398	42,853	2,942	478	5,257	1,920	120,848
滙兌差額	6	-	-	-	-	-	6
增購	10,039	3,980	325	-	266	2,362	16,972
出售	(5,909)	-	(51)	-	(13)	-	(5,973)
重新歸類為待出售資產	(1,172)	-	-	-	(13)	-	(1,185)
調撥	666	(666)	-	-	-	-	-
二零一一年十二月三十一日的結餘	71,028	46,167	3,216	478	5,497	4,282	130,668
累積折舊及減值							
二零一二年一月一日的結餘	<b>36,971</b>	<b>15,025</b>	<b>2,203</b>	<b>367</b>	<b>2,604</b>	-	<b>57,170</b>
本年度折舊	<b>3,863</b>	<b>2,301</b>	<b>227</b>	<b>16</b>	<b>210</b>	-	<b>6,617</b>
出售	<b>(3,872)</b>	-	<b>(96)</b>	-	<b>(227)</b>	-	<b>(4,195)</b>
減值	<b>52</b>	-	-	-	-	-	<b>52</b>
重新歸類為待出售資產	<b>(1,551)</b>	-	-	-	-	-	<b>(1,551)</b>
調撥	<b>2,415</b>	<b>(2,415)</b>	-	-	-	-	-
二零一二年十二月三十一日的結餘	<b>37,878</b>	<b>14,911</b>	<b>2,334</b>	<b>383</b>	<b>2,587</b>	-	<b>58,093</b>
二零一一年一月一日的結餘	35,912	13,969	2,062	350	2,443	-	54,736
該年度折舊	3,778	1,954	191	17	187	-	6,127
減值	250	-	-	-	-	-	250
出售	(3,451)	-	(50)	-	(13)	-	(3,514)
重新歸類為待出售資產	(416)	-	-	-	(13)	-	(429)
調撥	898	(898)	-	-	-	-	-
二零一一年十二月三十一日的結餘	36,971	15,025	2,203	367	2,604	-	57,170
賬面淨值							
二零一二年十二月三十一日的結餘	<b>32,865</b>	<b>41,681</b>	<b>1,279</b>	<b>95</b>	<b>2,926</b>	<b>5,432</b>	<b>84,278</b>
二零一一年十二月三十一日的結餘	34,057	31,142	1,013	111	2,893	4,282	73,498



## 10. 固定資產 (續)

	飛機及有關設備		其他設備		樓宇	總額 港幣百萬元
	擁有 港幣百萬元	租賃 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	租賃 港幣百萬元	擁有 港幣百萬元	
<b>公司</b>						
成本						
二零一二年一月一日的結餘	<b>51,835</b>	<b>48,130</b>	<b>1,287</b>	<b>478</b>	<b>823</b>	<b>102,553</b>
增購	<b>3,574</b>	<b>12,899</b>	<b>319</b>	–	<b>232</b>	<b>17,024</b>
出售	<b>(5,500)</b>	–	<b>(73)</b>	–	<b>(227)</b>	<b>(5,800)</b>
重新歸類為待出售資產	<b>(540)</b>	–	–	–	–	<b>(540)</b>
調撥	<b>1,714</b>	<b>(1,714)</b>	–	–	–	–
二零一二年十二月三十一日的結餘	<b>51,083</b>	<b>59,315</b>	<b>1,533</b>	<b>478</b>	<b>828</b>	<b>113,237</b>
二零一一年一月一日的結餘	51,069	41,573	1,118	478	564	94,802
增購	4,804	9,069	195	–	259	14,327
出售	(5,378)	–	(26)	–	–	(5,404)
重新歸類為待出售資產	(608)	(564)	–	–	–	(1,172)
調撥	1,948	(1,948)	–	–	–	–
二零一一年十二月三十一日的結餘	51,835	48,130	1,287	478	823	102,553
累積折舊及減值						
二零一二年一月一日的結餘	<b>31,842</b>	<b>14,375</b>	<b>849</b>	<b>366</b>	<b>399</b>	<b>47,831</b>
本年度折舊	<b>3,115</b>	<b>2,435</b>	<b>107</b>	<b>17</b>	<b>46</b>	<b>5,720</b>
減值回撥	<b>(8)</b>	–	–	–	–	<b>(8)</b>
出售	<b>(3,861)</b>	–	<b>(73)</b>	–	<b>(227)</b>	<b>(4,161)</b>
重新歸類為待出售資產	<b>(380)</b>	–	–	–	–	<b>(380)</b>
調撥	<b>2,349</b>	<b>(2,349)</b>	–	–	–	–
二零一二年十二月三十一日的結餘	<b>33,057</b>	<b>14,461</b>	<b>883</b>	<b>383</b>	<b>218</b>	<b>49,002</b>
二零一一年一月一日的結餘	31,436	13,399	782	349	377	46,343
該年度折舊	3,095	2,038	93	17	22	5,265
減值	100	–	–	–	–	100
出售	(3,435)	–	(26)	–	–	(3,461)
重新歸類為待出售資產	(252)	(164)	–	–	–	(416)
調撥	898	(898)	–	–	–	–
二零一一年十二月三十一日的結餘	31,842	14,375	849	366	399	47,831
賬面淨值						
二零一二年十二月三十一日的結餘	<b>18,026</b>	<b>44,854</b>	<b>650</b>	<b>95</b>	<b>610</b>	<b>64,235</b>
二零一一年十二月三十一日的結餘	19,993	33,755	438	112	424	54,722

## (a) 籌資租賃資產

若干飛機以籌資租賃方式持有，於各租約期滿時可行使選擇權購買該等飛機。餘下租約期限由一至十二年不等。部分租金以浮動方式計算，一般與市場息率掛鈎。所有租賃均容許有分租權，但須獲得原出租人同意。部分租約如於指定期滿日前終止，須支付提前還款罰款。

**10. 固定資產 (續)****(b) 營業租賃資產**

若干飛機、樓宇及其他設備以營業租賃方式持有。

根據有關飛機的營業租賃協議，租金部分為固定形式，部分為浮動形式，不得分租。於二零一二年十二月三十一日，十九架空中巴士A330-300型飛機（二零一一年：十九架）、無空中巴士A340-300型飛機（二零一一年：兩架）、一架波音747-400型飛機（二零一一年：五架）、一架波音747-400BCF型貨機（二零一一年：一架）、十四架波音777-300ER型飛機（二零一一年：十一架）、十架空中巴士A320-200型飛機（二零一一年：六架）及四架空中巴士A321-200型飛機（二零一一年：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，為港幣一百五十億四千五百萬元（二零一一年：港幣一百三十九億二千五百萬元）。

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

於二零一二年十二月三十一日，已承擔的營業租賃於以下各期的未來應付最低租款如下：

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
飛機及有關設備：		
– 一年內	<b>2,909</b>	2,640
– 一年至兩年	<b>2,569</b>	2,228
– 兩年至五年	<b>6,395</b>	6,042
– 五年以上	<b>7,271</b>	7,351
	<b>19,144</b>	18,261
樓宇及其他設備：		
– 一年內	<b>681</b>	611
– 一年至兩年	<b>432</b>	488
– 兩年至五年	<b>439</b>	365
– 五年以上	<b>135</b>	217
	<b>1,687</b>	1,681
	<b>20,831</b>	19,942

- (c) 集團及公司向將於未來數年交付的飛機及有關設備製造商預付款項。於年結日，在擁有的飛機及有關設備賬項內，包括集團已支付的預付款項港幣五十二億四千五百萬元（二零一一年：港幣四十三億零一百萬元）及公司的預付款項港幣二億三千六百萬元（二零一一年：港幣二億七千一百萬元）。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) 截至二零一二年十二月三十一日止年度已確認的減值虧損為港幣五千二百萬元（二零一一年：港幣二億五千萬元）。飛機的減值以減低賬面值至估計可收回金額考慮，估計可收回金額指使用價值與公允值減出售成本兩者之較高者；而釐定估計可收回金額的公允值減出售成本值是以其於二零一二年十二月三十一日的估計出售價值為參考。

## 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	其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元	電腦系統 港幣百萬元	其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
成本							
二零一二年一月一日的結餘	<b>7,666</b>	<b>1,619</b>	–	<b>9,285</b>	<b>1,562</b>	–	<b>1,562</b>
增購	–	<b>798</b>	–	<b>798</b>	<b>790</b>	–	<b>790</b>
自現金流量對沖撥入(附註7)	–	–	<b>148</b>	<b>148</b>	–	<b>148</b>	<b>148</b>
二零一二年十二月三十一日的結餘	<b>7,666</b>	<b>2,417</b>	<b>148</b>	<b>10,231</b>	<b>2,352</b>	<b>148</b>	<b>2,500</b>
二零一一年一月一日的結餘	7,666	981	–	8,647	952	–	952
增購	–	638	–	638	610	–	610
二零一一年十二月三十一日的結餘	7,666	1,619	–	9,285	1,562	–	1,562
累積攤銷							
二零一二年一月一日的結餘	–	<b>684</b>	–	<b>684</b>	<b>652</b>	–	<b>652</b>
本年度攤銷	–	<b>122</b>	–	<b>122</b>	<b>115</b>	–	<b>115</b>
二零一二年十二月三十一日的結餘	–	<b>806</b>	–	<b>806</b>	<b>767</b>	–	<b>767</b>
二零一一年一月一日的結餘	–	643	–	643	616	–	616
該年度攤銷	–	41	–	41	36	–	36
二零一一年十二月三十一日的結餘	–	684	–	684	652	–	652
賬面淨值							
二零一二年十二月三十一日的結餘	<b>7,666</b>	<b>1,611</b>	<b>148</b>	<b>9,425</b>	<b>1,585</b>	<b>148</b>	<b>1,733</b>
二零一一年十二月三十一日的結餘	7,666	935	–	8,601	910	–	910

分配予航空業務的商譽賬面值為港幣七十六億二千七百萬元(二零一一年：港幣七十六億二千七百萬元)。根據《香港會計準則》第36號「資產減值」，集團透過比較各現金產生單位於結算日的可收回總金額與總賬面值，完成對分配予集團各現金產生單位的商譽進行的每年減值測試。現金產生單位的可收回金額按使用價值計算而釐定。該等計算使用根據管理層已批准的五年財務預算得出的現金流量預測，以及參照過去表現與預期市場發展而進行。超過五年的現金流量乃按照估計的一般年度增長率百分之一至百分之三(二零一一年：百分之一)推斷而來。該增長率不會超過現金產生單位運作的業務的長期平均增長率。所採用約百分之八(二零一一年：百分之八點五)的折現率並未計及稅項，並反映相關分部的特定風險。管理層相信以上任何主要假設出現的任何合理可預見的改變，不會導致商譽的賬面值超逾可收回金額。

## 12. 附屬公司

	公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
非上市股份按原值	<b>9,748</b>	1,259
其他投資按原值	<b>14,186</b>	11,556
應收附屬公司的淨額		
– 借款賬	<b>7,718</b>	6,619
– 來往賬	<b>4,303</b>	10,563
	<b>35,955</b>	29,997

應收附屬公司的淨額為無息及無固定還款期。

於二零一二年，公司購入一間全資附屬公司的直接權益，而該全資附屬公司過往是由公司通過一間中間控股公司持有。

主要附屬公司詳列於第九十二頁。

## 13. 聯屬公司

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
香港上市股份按原值(市值:港幣一百六十五億二千六百萬元,二零一一年:港幣一百四十四億五千七百萬元)	-	-	<b>9,830</b>	9,804
非上市股份按原值	-	-	<b>1</b>	17
應佔資產淨值				
- 香港上市	<b>12,742</b>	11,642	-	-
- 非上市	<b>1,555</b>	2,110	-	-
商譽	<b>4,087</b>	4,135	-	-
	<b>18,384</b>	17,887	<b>9,831</b>	9,821
減:減值虧損	-	-	<b>(3)</b>	(12)
	<b>18,384</b>	17,887	<b>9,828</b>	9,809
聯屬公司所欠借款				
- 免息	<b>97</b>	7	<b>93</b>	3
	<b>18,481</b>	17,894	<b>9,921</b>	9,812
			<b>2012</b>	2011
			港幣百萬元	港幣百萬元
聯屬公司財務資料摘要(百分之一百):				
資產			<b>239,211</b>	224,749
負債			<b>(170,403)</b>	(159,950)
股東權益			<b>68,808</b>	64,799
營業額			<b>106,376</b>	100,451
本年度溢利淨額			<b>4,280</b>	8,942

二零一二年度的集團業績包括國航截至二零一二年九月三十日止十二個月的業績及由二零一二年十月一日至二零一二年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易。國航的最近期賬目乃計算至二零一二年九月三十日(二零一一年:二零一一年九月三十日)。集團根據《香港會計準則》第28號「於聯屬公司的投資」的許可,把聯屬公司不同截算日期(但差距不得超過三個月)的賬目計入應佔聯屬公司的業績內。截至二零一二年十二月三十一日止年度集團綜合財務報表內包括集團應佔國航及國貨航的溢利及資產淨值分別為港幣五億五千二百萬元及港幣一百三十八億三千四百萬元。

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	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
股本投資按公允值				
- 香港上市	<b>140</b>	136	-	-
- 非上市	<b>1,151</b>	1,062	<b>1,046</b>	963
官批租地租款預繳金額	<b>1,429</b>	1,472	-	-
借款及其他應收款項	<b>1,312</b>	1,635	<b>1,307</b>	1,629
衍生財務資產-長期部分	<b>2,222</b>	1,186	<b>2,222</b>	1,186
退休福利資產(附註17)	<b>363</b>	292	<b>333</b>	266
	<b>6,617</b>	5,783	<b>4,908</b>	4,044

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十四億七千二百萬元(二零一一年:港幣十五億一千四百萬元)。

## 15. 長期負債

	附註	2012		2011	
		流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元
<b>集團</b>					
長期借款	(a)	4,428	20,209	5,832	12,858
籌資租賃責任	(b)	3,729	31,180	2,730	21,915
		<b>8,157</b>	<b>51,389</b>	8,562	34,773
<b>公司</b>					
長期借款	(a)	3,173	15,167	4,415	7,040
籌資租賃責任	(b)	4,804	35,994	4,357	26,839
		<b>7,977</b>	<b>51,161</b>	8,772	33,879

## (a) 長期借款

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
銀行借款				
– 有抵押	8,372	10,230	2,075	2,995
– 無抵押	12,729	7,802	12,729	7,802
其他借款				
– 無抵押	3,536	658	3,536	658
	<b>24,637</b>	18,690	<b>18,340</b>	11,455
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	<b>(4,428)</b>	(5,832)	<b>(3,173)</b>	(4,415)
	<b>20,209</b>	12,858	<b>15,167</b>	7,040
償還如下：				
銀行借款				
– 一年內	4,361	5,832	3,106	4,415
– 一年至兩年	4,986	2,450	4,098	1,454
– 兩年至五年	9,380	6,959	7,530	4,769
– 五年以上	2,374	2,791	70	159
	<b>21,101</b>	18,032	<b>14,804</b>	10,797
其他借款				
– 一年內	67	–	67	–
– 一年至兩年	68	–	68	–
– 兩年至五年	2,029	–	2,029	–
– 五年以上	1,372	658	1,372	658
	<b>3,536</b>	658	<b>3,536</b>	658
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	<b>(4,428)</b>	(5,832)	<b>(3,173)</b>	(4,415)
	<b>20,209</b>	12,858	<b>15,167</b>	7,040

銀行借款以外的借款有不同償還日期，最遲為二零二二年，年利率為百分之三點一，而銀行借款最遲須於二零二三年償還。

集團及公司毋須於五年內全部償還的長期借款分別為港幣六十九億三千一百萬元及港幣十七億九千二百萬元（二零一一年：港幣六十八億零九百萬元及港幣十三億六千三百萬元）。

於二零一二年十二月三十一日，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二百八十九億九千四百萬元及港幣二百七十九億六千萬元（二零一一年：港幣二百三十九億四千三百萬元及港幣二百二十三億六千八百萬元）。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。



**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，此等合約於二零一三年至二零二四年到期。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	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
將來的應付款額	<b>43,567</b>	33,677	<b>47,752</b>	37,114
將來各期的利息支出	<b>(4,693)</b>	(3,354)	<b>(6,080)</b>	(5,048)
將來應付款額的現值	<b>38,874</b>	30,323	<b>41,672</b>	32,066
抵押存款、票據及零息債券	<b>(3,965)</b>	(5,678)	<b>(874)</b>	(870)
列於流動負債項下須於一年內償還的款項	<b>(3,729)</b>	(2,730)	<b>(4,804)</b>	(4,357)
	<b>31,180</b>	21,915	<b>35,994</b>	26,839

將來應付款額的現值應支付如下：

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
一年內	<b>6,330</b>	4,771	<b>4,846</b>	4,390
一年至兩年	<b>3,755</b>	5,273	<b>3,981</b>	3,829
兩年至五年	<b>12,507</b>	9,052	<b>14,539</b>	10,750
五年以上	<b>16,282</b>	11,227	<b>18,306</b>	13,097
	<b>38,874</b>	30,323	<b>41,672</b>	32,066

將來的租賃付款分析於賬目附註31披露。

於二零一二年十二月三十一日，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為港幣五十八億五千八百萬元及港幣十億五千四百萬元（二零一一年：港幣六十四億九千三百萬元及港幣十億八千三百萬元）。因此，此等負債及有關資金與有關支出和收入於賬目內已化作淨額。

於二零一二年十二月三十一日，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三十九億七千三百萬元（二零一一年：港幣四十一億五千六百萬元）及港幣三十九億七千三百萬元（二零一一年：港幣四十一億五千六百萬元）。

**16. 其他長期應付款項**

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
遞延應付賬項	<b>1,079</b>	906	<b>797</b>	392
衍生財務負債 – 長期部分	<b>1,143</b>	1,706	<b>1,096</b>	1,641
	<b>2,222</b>	2,612	<b>1,893</b>	2,033

## 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。大部分在外地聘請的僱員，其退休福利按當地情況而作出適當安排。

集團提供以下各主要計劃：

### (a) 界定福利式退休計劃

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

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

香港的主要計劃根據香港《職業退休計劃條例》的規定，每年由認可精算公司韜睿惠悅估值作融資用途。界定福利計劃根據《香港會計準則》第19號「僱員福利」採用預計單位貸記法估值。截至二零一二年十二月三十一日止年度，《香港會計準則》第19號所規定的披露資料以美世(香港)有限公司於二零一二年十二月三十一日製備的估值為基準。截至二零一一年十二月三十一日，《香港會計準則》第19號所規定的披露資料則以韜睿惠悅於二零零九年十二月三十一日製備的估值為基準，該等估值由集團界定福利計劃的主要管理經理 Cannon Trustees Limited 於二零一一年十二月三十一日結算時更新。

	2012		2011	
	太古集團 退休福利計劃	國泰航空 退休計劃	太古集團 退休福利計劃	國泰航空 退休計劃
主要精算假設如下：				
所用折扣率	3.32%	3.32%	3.96%	3.96%
計劃資產預期回報	7.5%	6.5%	7.5%	6.5%
未來薪酬增幅	2-6.88%	0.6-5%	3-5%	1.75-5%

於二零一二年十二月三十一日，信託管理基金持有的計劃資產佔集團的責任百分之八十九(二零一一年：百分之八十八)。

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
於集團損益確認的支出淨額：		
當期服務費用	388	349
利息費用	299	302
計劃資產預期回報	(509)	(550)
已確認精算虧損	53	-
計入員工成本的總額	231	101
計劃資產實際回報	887	(412)

## 17. 退休福利 (續)

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
於財務狀況表確認的資產淨值：				
已提撥責任現值	9,102	8,362	8,333	7,658
計劃資產公允值	(8,119)	(7,324)	(7,458)	(6,714)
	983	1,038	875	944
未確認精算虧損淨額	(1,346)	(1,330)	(1,208)	(1,210)
	(363)	(292)	(333)	(266)
	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
已提撥責任現值的變動如下：				
一月一日的結餘	8,362	7,615	7,658	6,991
本年度變動				
– 當期服務費用	388	349	354	316
– 利息費用	299	302	272	276
– 僱員供款	7	9	7	9
– 已付福利	(400)	(525)	(347)	(481)
– 精算虧損	446	612	389	547
十二月三十一日的結餘	9,102	8,362	8,333	7,658
	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
計劃資產公允值的變動如下：				
一月一日的結餘	7,324	8,077	6,714	7,396
本年度變動				
– 計劃資產預期回報	509	550	464	500
– 僱員供款	7	9	7	9
– 僱主供款	302	175	276	159
– 已付福利	(400)	(525)	(347)	(481)
– 精算盈利 / (虧損)	377	(962)	344	(869)
十二月三十一日的結餘	8,119	7,324	7,458	6,714
	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
計劃資產公允值如下：				
權益	4,095	4,484	3,719	4,104
債務工具	2,172	2,018	1,941	1,805
存款及現金	1,852	822	1,798	805
	8,119	7,324	7,458	6,714

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

## 17. 退休福利 (續)

	集團				
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
已提撥責任現值	9,102	8,362	7,615	7,460	7,108
計劃資產公允值	(8,119)	(7,324)	(8,077)	(7,217)	(5,924)
減值 / (增值)	983	1,038	(462)	243	1,184
因應經驗對計劃負債作出的調整	20	310	(203)	1	(390)
因應經驗對計劃資產作出的調整	(377)	962	(302)	(1,207)	3,368

	公司				
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	2008 港幣百萬元
已提撥責任現值	8,333	7,658	6,991	6,870	6,522
計劃資產公允值	(7,458)	(6,714)	(7,396)	(6,583)	(5,426)
減值 / (增值)	875	944	(405)	287	1,096
因應經驗對計劃負債作出的調整	1	264	(204)	43	(350)
因應經驗對計劃資產作出的調整	(344)	869	(283)	(1,092)	3,070

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。集團預期在二零一三年向該等計劃供款港幣二億六千九百萬元。

## (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二千萬元（二零一一年：港幣八百萬元），並已撥入公司須付的供款內。

強制性公積金（「強積金」）計劃是根據強積金條例於二零零零年十二月設立的。如員工選擇加入強積金計劃，公司及員工均須以僱員有關入息（至二零一二年五月三十一日止以港幣二萬元為上限，由二零一二年六月一日起以港幣二萬五千元為上限）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九億五千一百萬元（二零一一年：港幣八億六千四百萬元）。

## 18. 遞延稅項

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
遞延稅項資產：				
– 撥備	(117)	(96)	(99)	(75)
– 稅項虧損	(1,283)	(1,054)	(918)	(852)
– 現金流量對沖	(103)	(260)	(84)	(239)
– 客戶忠誠計劃	(1)	(15)	(1)	(15)
遞延稅項負債：				
– 退休福利	20	3	19	2
– 稅項折舊大於會計折舊	2,658	2,295	1,780	1,525
– 於聯屬公司的投資	471	385	–	–
– 其他	–	27	–	27
就若干租賃安排撥備	6,553	5,512	6,259	5,042
	<b>8,198</b>	6,797	<b>6,956</b>	5,415

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
遞延稅項的變動如下：				
一月一日的結餘	6,797	5,815	5,415	4,550
本年度變動				
– 自損益調回				
– 遞延稅項開支(附註5)	203	468	169	183
– 營業開支	41	50	36	41
– 轉撥至現金流量對沖儲備	157	(50)	155	(55)
– 租賃安排的首期現金利益	1,461	1,467	1,461	1,467
列於流動負債稅項下就若干租賃安排撥備的當期部分	(461)	(953)	(280)	(771)
十二月三十一日的結餘	<b>8,198</b>	6,797	<b>6,956</b>	5,415

有關承前稅項虧損的遞延稅項資產，只會在相關稅項利益很有可能透過未來應課稅溢利變現時才會確認。集團有港幣一百億四千萬元的未確認稅項虧損(二零一一年：港幣九十三億七千一百萬元)可結轉抵銷未來應課稅收入。此等數額分析如下：

	集團	
	未確認稅項虧損	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
無到期日	5,955	5,095
二零二五年後到期	4,085	4,276
	<b>10,040</b>	9,371



**18. 遞延稅項 (續)**

就若干租賃安排撥出的準備預計於二零一四年至二零二三年(二零一一年：二零一三年至二零二二年)如以下期間支付：

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
一年至五年	<b>1,735</b>	1,489	<b>1,441</b>	1,199
五年至十年	<b>3,658</b>	2,865	<b>3,658</b>	2,684
十年以上	<b>1,160</b>	1,158	<b>1,160</b>	1,159
	<b>6,553</b>	5,512	<b>6,259</b>	5,042

**19. 貿易、其他應收款項及其他資產**

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
貿易應收賬項	<b>5,600</b>	5,908	<b>4,840</b>	5,142
衍生財務資產 – 當期部分	<b>1,094</b>	1,044	<b>1,094</b>	1,044
其他應收及預繳款項	<b>3,141</b>	2,844	<b>2,106</b>	1,674
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	<b>87</b>	63	<b>41</b>	14
	<b>9,922</b>	9,859	<b>8,081</b>	7,874

於二零一二年十二月三十一日，集團及公司不符合作對沖會計處理的衍生財務資產總值分別為港幣十三億四千九百萬元(二零一一年：港幣十一億零五百萬元)及港幣十三億四千九百萬元(二零一一年：港幣十一億零五百萬元)。

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除壞賬撥備)賬齡分析如下：				
當期	<b>5,467</b>	5,839	<b>4,729</b>	5,087
逾期一至三個月	<b>115</b>	59	<b>94</b>	47
逾期三個月以上	<b>18</b>	10	<b>17</b>	8
	<b>5,600</b>	5,908	<b>4,840</b>	5,142

已逾期的貿易應收賬項並未減值，而與該等應收賬項有關的個別客戶均無近期拖欠紀錄。

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
一月一日的結餘	<b>60</b>	195	<b>42</b>	158
回撥款額	<b>(6)</b>	(135)	<b>(6)</b>	(116)
十二月三十一日的結餘	<b>54</b>	60	<b>36</b>	42

**20. 待出售資產**

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
待出售資產	<b>911</b>	746	<b>430</b>	746
	<b>911</b>	746	<b>430</b>	746

**20. 待出售資產 (續)**

待出售資產的減值以減低賬面值至公允值減出售成本考慮，並以其於二零一二年十二月三十一日的估計出售價值作參考。截至二零一二年十二月三十一日止年度已確認的減值虧損為港幣一億四千萬元（二零一一年：零）。

**21. 流動資金**

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
短期存款及銀行結存(附註26)	<b>12,798</b>	9,612	<b>9,715</b>	7,256
存放時超過三個月期滿的短期存款	<b>7</b>	228	<b>7</b>	228
專業投資管理資金				
– 海外上市債券	<b>9,353</b>	7,778	–	–
– 銀行存款	<b>203</b>	106	–	–
其他流動投資				
– 海外上市債券	<b>1,529</b>	1,515	<b>1,260</b>	1,242
– 銀行存款	<b>292</b>	358	<b>149</b>	122
	<b>24,182</b>	19,597	<b>11,131</b>	8,848

其他流動投資包括已抵押作為部分長期融資安排的銀行存款港幣二億九千二百萬元（二零一一年：港幣三億五千八百萬元）及債券港幣十五億二千九百萬元（二零一一年：港幣十五億一千五百萬元）。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。

**22. 貿易及其他應付款項**

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
貿易應付賬項	<b>7,357</b>	7,663	<b>5,430</b>	5,816
衍生財務負債 – 當期部分	<b>1,087</b>	1,182	<b>1,048</b>	1,149
其他應付款項	<b>8,716</b>	8,318	<b>7,505</b>	7,342
應付聯屬公司賬項	<b>56</b>	49	<b>42</b>	37
應付其他關連公司賬項	<b>254</b>	252	<b>221</b>	223
	<b>17,470</b>	17,464	<b>14,246</b>	14,567

於二零一二年十二月三十一日，集團及公司不合作對沖會計處理的衍生財務負債總額分別為港幣三億三千九百萬元（二零一一年：港幣三億五千六百萬元）及港幣三億三千九百萬元（二零一一年：港幣三億五千六百萬元）。

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：				
當期	<b>7,039</b>	7,428	<b>5,210</b>	5,638
逾期一至三個月	<b>298</b>	225	<b>210</b>	172
逾期三個月以上	<b>20</b>	10	<b>10</b>	6
	<b>7,357</b>	7,663	<b>5,430</b>	5,816

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

## 23. 股本

	2012		2011	
	股份數目	港幣百萬元	股份數目	港幣百萬元
法定股本（每股港幣零點二元）	5,000,000,000	1,000	5,000,000,000	1,000
已發行及繳足股款（每股港幣零點二元）				
一月一日及十二月三十一日的結餘	3,933,844,572	787	3,933,844,572	787

年內，公司並無購買、出售或贖回其任何股份（二零一一年：零）。

## 24. 儲備

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
保留溢利	38,363	38,785	28,631	27,779
股份溢價	16,295	16,295	16,295	16,295
投資重估儲備	931	885	795	759
現金流量對沖儲備	(830)	(2,417)	(718)	(2,291)
資本贖回儲備及其他	1,640	1,474	23	23
	56,399	55,022	45,026	42,565

	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
<b>公司</b>						
二零一二年一月一日的結餘	27,779	16,295	759	(2,291)	23	42,565
本年度溢利	2,190	-	-	-	-	2,190
其他全面收益	-	-	36	1,573	-	1,609
本年度全面收益總額	2,190	-	36	1,573	-	3,799
二零一一年第二次中期股息	(1,338)	-	-	-	-	(1,338)
	852	-	36	1,573	-	2,461
二零一二年十二月三十一日的結餘	28,631	16,295	795	(718)	23	45,026
二零一一年一月一日的結餘	26,869	16,295	928	(1,720)	23	42,395
該年度溢利	4,687	-	-	-	-	4,687
其他全面收益	-	-	(169)	(571)	-	(740)
該年度全面收益總額	4,687	-	(169)	(571)	-	3,947
二零一零年末期股息	(3,069)	-	-	-	-	(3,069)
二零一一年中期股息	(708)	-	-	-	-	(708)
	910	-	(169)	(571)	-	170
二零一一年十二月三十一日的結餘	27,779	16,295	759	(2,291)	23	42,565

**24. 儲備** (續)

投資重估儲備包括長期投資公允值的轉變。

集團的資本贖回儲備及其他主要包括資本贖回儲備港幣二千四百萬元(二零一一年：港幣二千四百萬元)、資本儲備港幣二千三百萬元(二零一一年：港幣二千三百萬元)、由重估海外投資所帶來的滙兌差額港幣二十二億七千三百萬元(二零一一年：港幣二十一億九千萬元)及應佔聯屬公司其他負儲備港幣六億八千萬元(二零一一年：港幣七億六千三百萬元)。

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

由現金流量對沖儲備轉撥至損益賬項的盈利/(虧損)列述如下：

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
營業總額	<b>(613)</b>	(1,274)
燃油	<b>957</b>	2,122
其他	<b>83</b>	449
財務支出淨額	<b>(205)</b>	(216)
轉撥至損益的盈利淨額	<b>222</b>	1,081

現金流量對沖儲備預計將於下列年度當對沖交易影響溢利/虧損時在營業溢利/虧損內扣除或轉撥至相關資產。

	總額 港幣百萬元
2013	<b>(26)</b>
2014	<b>(80)</b>
2015	<b>189</b>
2016	<b>231</b>
2017	<b>224</b>
2017以後	<b>292</b>
	<b>830</b>

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

25. 營業溢利調整至業務帶來的現金

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
營業溢利	<b>1,788</b>	5,500
固定資產折舊	<b>6,617</b>	6,127
無形資產攤銷	<b>122</b>	41
待出售資產減值撥備	<b>140</b>	-
固定資產減值撥備	<b>52</b>	250
出售固定資產所產生的虧損淨額	<b>101</b>	159
報銷一架飛機的虧損	<b>247</b>	-
出售待出售資產所產生的(盈利)/虧損	<b>(34)</b>	17
貨幣調整及其他與現金流量無關的項目	<b>(479)</b>	(1,359)
存貨增加	<b>(39)</b>	(134)
貿易應收賬項、其他應收款項及其他資產及衍生財務資產(增加)/減少	<b>(1,075)</b>	1,148
欠關連及聯屬公司賬項淨額減少	<b>(15)</b>	(104)
貿易應付賬項、其他應付款項、衍生財務負債及遞延應付賬項(減少)/增加	<b>(393)</b>	2,694
未獲運輸收益(減少)/增加	<b>(32)</b>	447
非營業性的應收及應付賬項變動	<b>2,239</b>	607
業務帶來的現金	<b>9,239</b>	15,393

26. 現金及視同庫存現金分析

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
短期存款及銀行結餘(附註21)	<b>12,798</b>	9,612
	<b>12,798</b>	9,612



## 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				2012 總額 港幣千元	2011 總額 港幣千元
	基本薪金/ 酬金 (附註a) 港幣千元	花紅 (附註b) 港幣千元	津貼及 福利 港幣千元	退休計劃 供款 港幣千元	計入 退休計劃 的花紅 港幣千元	其他 福利 港幣千元	房屋 福利 港幣千元		
<b>常務董事</b>									
白紀圖	1,246	1,306	72	489	404	-	846	<b>4,363</b>	3,514
包偉霆	1,903	1,842	2,339	747	1,154	80	-	<b>8,065</b>	6,629
朱國樑 (自二零一一年三月起)	2,580	1,840	665	568	-	-	-	<b>5,653</b>	3,603
夏禮熙 (至二零一一年十一月止)	-	2,724	-	-	-	-	-	<b>2,724</b>	7,138
馬天偉 (自二零一一年十一月起)	1,920	177	337	754	93	60	2,926	<b>6,267</b>	587
史樂山	4,228	4,694	263	1,660	1,635	-	3,262	<b>15,742</b>	11,824
湯彥麟 (至二零一一年三月止)	-	1,817	-	-	-	-	-	<b>1,817</b>	7,432
<b>非常務董事</b>									
蔡劍江	575	-	-	-	-	-	-	<b>575</b>	575
樊澄	755	-	-	-	-	-	-	<b>755</b>	755
何禮泰	-	-	-	-	-	-	-	-	-
喬浩華	-	-	-	-	-	-	-	-	-
孔棟 (至二零一二年三月止)	115	-	-	-	-	-	-	<b>115</b>	575
邵世昌	-	-	-	-	-	-	-	-	-
施銘倫	-	-	-	-	-	-	-	-	-
王昌順 (自二零一二年三月起)	460	-	-	-	-	-	-	<b>460</b>	-
張蘭 (至二零一一年五月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	240
趙曉航 (自二零一一年六月起)	575	-	-	-	-	-	-	<b>575</b>	335
<b>獨立非常務董事</b>									
利蘊蓮	826	-	-	-	-	-	-	<b>826</b>	813
蘇澤光	815	-	-	-	-	-	-	<b>815</b>	815
董建成	633	-	-	-	-	-	-	<b>633</b>	633
王冬勝	755	-	-	-	-	-	-	<b>755</b>	755
<b>二零一二年總額</b>	<b>17,386</b>	<b>14,400</b>	<b>3,676</b>	<b>4,218</b>	<b>3,286</b>	<b>140</b>	<b>7,034</b>	<b>50,140</b>	
<b>二零一一年總額</b>	<b>17,569</b>	<b>12,706</b>	<b>5,569</b>	<b>3,254</b>	<b>2,766</b>	<b>147</b>	<b>4,212</b>		<b>46,223</b>

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

(b) 花紅與二零一一年度的服務有關，並於二零一二年支付。

## 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				2012 總額 港幣千元	2011 總額 港幣千元
	基本 薪金 港幣千元	花紅 港幣千元	津貼及 福利 港幣千元	退休計劃 供款 港幣千元	計入 退休計劃 的花紅 港幣千元	其他 福利 港幣千元	房屋 福利 港幣千元		
周兆昌	1,917	1,491	481	422	-	-	-	<b>4,311</b>	4,117
張鳳婷 (自二零一二年八月起)	614	133	197	135	-	-	-	<b>1,079</b>	-
莊偉茵 (至二零一二年八月止)	1,472	1,287	333	124	-	-	-	<b>3,216</b>	3,923
朱國樑 (至二零一一年三月止)	-	-	-	-	-	-	-	-	715
簡泰偉 (自二零一一年七月起)	1,306	513	250	513	406	67	1,982	<b>5,037</b>	1,706
簡柏基	2,187	1,701	720	367	-	-	-	<b>4,975</b>	4,914
賀銳智	1,860	1,503	2,991	-	-	-	-	<b>6,354</b>	6,214
何杲	1,890	1,730	1,092	742	1,046	218	2,879	<b>9,597</b>	8,326
羅建昊 (自二零一二年八月起)	907	75	617	135	-	-	-	<b>1,734</b>	-
羅禮祺	1,974	1,938	124	775	1,224	206	3,008	<b>9,249</b>	7,900
司馬談信 (至二零一二年八月止)	1,145	1,362	2,797	56	-	-	-	<b>5,360</b>	3,846
<b>二零一二年總額</b>	<b>15,272</b>	<b>11,733</b>	<b>9,602</b>	<b>3,269</b>	<b>2,676</b>	<b>491</b>	<b>7,869</b>	<b>50,912</b>	
二零一一年總額	14,031	9,942	6,891	2,170	1,526	396	6,705		41,661

上表的花紅與二零一一年服務有關，並於二零一二年支付。

## 28. 僱員資料

(a) 公司五名最高薪職員包括兩名董事（二零一一年：三名）及三名行政要員（二零一一年：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	2012			2011		
	董事	飛行人員	其他職員	董事	飛行人員	其他職員
0 – 1,000	13	10,014	9,098	14	9,699	8,228
1,001 – 1,500	–	404	307	–	486	298
1,501 – 2,000	1	595	126	–	646	117
2,001 – 2,500	–	596	67	–	512	68
2,501 – 3,000	1	341	18	–	331	14
3,001 – 3,500	–	222	6	–	197	4
3,501 – 4,000	–	116	4	2	89	7
4,001 – 4,500	1	28	5	–	21	2
4,501 – 5,000	–	4	3	–	3	3
5,001 – 5,500	–	1	3	–	1	2
5,501 – 6,000	1	–	2	–	–	1
6,001 – 6,500	1	–	2	–	–	2
6,501 – 7,000	–	–	1	1	–	–
7,001 – 7,500	–	–	–	2	–	–
7,501 – 8,000	–	–	1	–	–	1
8,001 – 8,500	1	–	–	–	–	1
9,001 – 9,500	–	–	1	–	–	–
9,501 – 10,000	–	–	1	–	–	–
11,501 – 12,000	–	–	–	1	–	–
15,501 – 16,000	1	–	–	–	–	–
	20	12,321	9,645	20	11,985	8,748

## 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：

	2012		2011	
	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	243	17	287	23
飛機維修成本	15	2,430	2	2,287
營業成本	567	–	584	–
已收股息	439	–	417	–
購買固定資產	–	2	–	1
出售固定資產	337	–	442	–

其他關連人士是指由對本集團有重大影響力的公司所控制的公司。

(i) 根據與港機工程訂立的港機工程框架協議，集團向港機工程集團支付服務費，以換取港機工程為集團機隊提供維修服務。截至二零一二年十二月三十一日止年度，向港機工程集團支付的服務費用為港幣二十四億四千七百萬元（二零一一年：港幣二十二億八千七百萬元）。

根據港機工程框架協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露及股東批准規定。有關各辭彙的釋義，請參閱第三十六頁的董事局報告。

(ii) 根據於二零零八年六月二十六日與國航訂立的國航框架協議，就集團（作為一方）與國航集團（作為另一方）之間進行的交易，包括營運航空客運的聯營安排、代號共享安排、聯運安排、飛機租賃、飛行常客計劃、提供航空膳食、地勤支援及工程服務，以及其他按國航框架協議約定提供的服務和其他約定進行的交易，集團向國航集團支付及收取費用。截至二零一二年十二月三十一日止年度，應付國航集團的金額合共港幣三億一千八百萬元（二零一一年：港幣三億五千六百萬元），而截至二零一二年十二月三十一日止年度，應收國航集團的金額則合共港幣二億四千三百萬元（二零一一年：港幣二億八千七百萬元）。

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，請參閱第三十六頁的董事局報告。

(b) 公司與香港太古集團訂有服務協議（「香港太古集團服務協議」）。根據香港太古集團服務協議，公司向香港太古集團支付服務費及成本，以獲得提供服務。服務費將每年支付，以集團未計稅項、聯屬公司業績、非控股權益及出售固定資產的損益前的溢利的百分之二點五計算。於截至二零一二年十二月三十一日止年度內，已支付服務費港幣四千二百萬元（二零一一年：港幣一億三千六百萬元），另以成本值補償支出港幣一億五千九百萬元（二零一一年：港幣一億四千六百萬元）；此外，就共用行政管理服務支付的金額為港幣五千四百萬元（二零一一年：港幣五千五百萬元）。

根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，公司已就此等交易遵守上市規則第14A章的披露規定。有關各辭彙的釋義，請參閱第三十五頁及第三十六頁的董事局報告。

(c) 於二零一二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22。該等結餘來自正常業務途徑，並不附帶利息及沒有固定償還條款。

(d) 公司為一家聯屬公司在二零一二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(b)披露。

(e) 除關乎股權的交易（如董事局報告及企業管治報告所披露）外，與董事及行政要員並無重大交易。董事及行政要員的薪酬於賬目附註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備有關資本開支的尚餘付款承擔如下：

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
已批准並已訂約	99,146	99,272	5,283	5,701
已批准但未訂約	10,046	17,175	9,141	8,962
	109,192	116,447	14,424	14,663

營業租賃承擔載於賬目附註10(b)。

(b) 截至年底就租賃責任、銀行借款及其他負債所提供的擔保尚餘欠款如下：

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
附屬公司	—	—	4,929	4,120
關連人士	1,141	489	1,141	489
僱員	200	200	200	200
	1,341	689	6,270	4,809

關連人士是指由對本集團有重大影響力的公司所控制的公司。

- (c) 公司在若干情況下承諾將集團租賃安排的回報率維持於指定水平。董事局並不認為可就該等或有事項可能造成的財務影響作實際的評估。
- (d) 公司於眾多法域營運業務，在其中部分法域與稅務機關存在稅務糾紛。對於可能實現的結果並可作出可靠估計的爭議，已就其預期結果作出撥備。然而，最終結果尚未明朗，最後的負債可能超過所作的撥備。
- (e) 國泰航空仍在面對不同法域的反壟斷訴訟，並繼續積極作出抗辯。訴訟的重點與價格及業內競爭有關。公司已委聘律師處理有關事宜。

公司於二零零八年十二月接獲紐西蘭商業委員會就公司貨運業務發出的申索書。公司於二零一二年十二月與紐西蘭商業委員會就此問題達成和解協議。二零一三年二月，紐西蘭高等法院根據此協議進行聆訊。法院尚未作出裁決。

公司於二零零九年七月接獲澳洲競爭及消費者委員會就公司貨運業務發出的經修訂申索書。公司於二零一二年十一月與澳洲競爭及消費者委員會就解決有關問題達成和解協議，澳洲聯邦法院於二零一二年十二月根據此協議向公司作出裁決，國泰航空須支付罰款一千一百二十五萬澳元及訟費五十萬澳元（總額按付款當日的匯率計算相等於港幣九千四百六十萬元）。國泰航空已履行該項裁決。

歐洲委員會於二零一零年十一月就其貨物空運調查結果發出裁決，其中指出公司及多家國際貨運航空公司就貨運附加費水平達成協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。歐洲委員會向公司徵收罰款五千七百一十二萬歐羅（按公佈當日的匯率計算相等於港幣六億一千八百萬元）。公司已於二零一一年一月向歐盟普通法院提出上訴，現時上訴仍未了結。



### 30. 承擔及或有事項 (續)

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

除上文另作說明外，該等訴訟程序與民事訴訟均仍在進行，結果尚未明朗。國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已根據事實及情況按第九十七頁會計政策第20項作出撥備。

### 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持倉量。

#### (a) 信貸風險

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

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

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

公司於結算日並無重大的信貸集中風險。最大的信貸風險為財務狀況表中各項財務資產（包括衍生金融工具）的賬面值及賬目附註30中所披露的擔保額。於二零一二年十二月三十一日結算，就所授信貸條款所收的抵押品及擔保的總值為港幣十三億零八百萬元（二零一一年：港幣十二億零八百萬元）。

年內就貿易應收賬項作出壞賬撥備的變動於賬目附註19列述。

## 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的融資額度，以應付短期及長期的流動資金需要。有關分析按二零一一年的相同基準進行。未貼現的財務負債的還款期限概述如下：

	2012				
	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
<b>集團</b>					
銀行及其他借款	(4,746)	(5,330)	(12,065)	(4,077)	(26,218)
籌資租賃責任	(4,127)	(3,704)	(13,050)	(18,369)	(39,250)
其他長期應付款項	–	(128)	(508)	(443)	(1,079)
貿易及其他應付款項	(16,383)	–	–	–	(16,383)
衍生財務負債淨額	(1,101)	(716)	(571)	55	(2,333)
總計	(26,357)	(9,878)	(26,194)	(22,834)	(85,263)
	2011				
	一年內 港幣百萬元	一年至兩年 港幣百萬元	兩年至五年 港幣百萬元	五年以上 港幣百萬元	總計 港幣百萬元
<b>集團</b>					
銀行及其他借款	(6,024)	(2,617)	(7,431)	(3,749)	(19,821)
籌資租賃責任	(2,916)	(3,134)	(8,817)	(12,527)	(27,394)
其他長期應付款項	–	(251)	(415)	(240)	(906)
貿易及其他應付款項	(16,282)	–	–	–	(16,282)
衍生財務負債淨額	(1,119)	(459)	(618)	(76)	(2,272)
總計	(26,341)	(6,461)	(17,281)	(16,592)	(66,675)

## 31. 財務風險管理 (續)

	2012				
	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
<b>公司</b>					
銀行及其他借款	(3,411)	(4,380)	(10,041)	(1,608)	(19,440)
籌資租賃責任	(5,304)	(4,479)	(16,271)	(20,536)	(46,590)
其他長期應付款項	-	-	(354)	(443)	(797)
貿易及其他應付款項	(13,198)	-	-	-	(13,198)
衍生財務負債淨額	(1,051)	(666)	(557)	55	(2,219)
<b>總計</b>	<b>(22,964)</b>	<b>(9,525)</b>	<b>(27,223)</b>	<b>(22,532)</b>	<b>(82,244)</b>
	2011				
	一年內 港幣百萬元	一年至兩年 港幣百萬元	兩年至五年 港幣百萬元	五年以上 港幣百萬元	總計 港幣百萬元
<b>公司</b>					
銀行及其他借款	(4,514)	(1,538)	(4,993)	(874)	(11,919)
籌資租賃責任	(4,635)	(4,139)	(11,639)	(15,480)	(35,893)
其他長期應付款項	-	-	(152)	(240)	(392)
貿易及其他應付款項	(13,418)	-	-	-	(13,418)
衍生財務負債淨額	(1,084)	(426)	(573)	(76)	(2,159)
<b>總計</b>	<b>(23,651)</b>	<b>(6,103)</b>	<b>(17,357)</b>	<b>(16,670)</b>	<b>(63,781)</b>

## (c) 市場風險

## (i) 外匯風險

集團的收益以多種外幣為單位，因而承受滙率變動風險。在這方面，我們假設美元兌其他貨幣的幣值變動，不會對港元與美元的聯繫滙率造成重大影響。二零一二年及二零一一年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。外滙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滙兌差額。

## 31. 財務風險管理 (續)

於結算日的外匯風險如下：

	2012					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
<b>集團</b>						
貿易應收賬項、其他應收款項及 預繳款項	7,358	470	220	38	469	264
流動資金	16,318	49	120	68	2,647	337
長期借款	(8,266)	-	-	(1,585)	-	(1,309)
籌資租賃責任	(28,685)	(2,909)	-	-	-	(2,119)
貿易應付賬項及其他應付款項	(6,378)	(508)	(94)	(70)	(483)	(236)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	33,205	(1,598)	(3,754)	(1,229)	(5,900)	(9,310)
風險淨額	13,552	(4,496)	(3,508)	(2,778)	(3,267)	(12,373)
	2011					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
<b>集團</b>						
貿易應收賬項、其他應收款項及 預繳款項	6,908	635	198	200	299	522
流動資金	12,663	40	93	67	2,290	612
長期借款	(6,787)	-	-	-	-	(1,350)
籌資租賃責任	(21,611)	(3,034)	-	-	-	-
貿易應付賬項及其他應付款項	(6,019)	(395)	(92)	(161)	(487)	(223)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	26,913	(489)	(4,338)	(2,089)	(5,039)	(11,028)
風險淨額	12,067	(3,243)	(4,139)	(1,983)	(2,937)	(11,467)
	2012					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	新加坡元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
<b>公司</b>						
貿易應收賬項、其他應收款項及 預繳款項	6,266	466	194	38	252	259
流動資金	5,492	45	117	68	1,240	334
長期借款	(5,432)	-	-	(1,585)	-	-
籌資租賃責任	(31,119)	(3,380)	-	-	-	(3,428)
貿易應付賬項及其他應付款項	(5,822)	(469)	(58)	(64)	(135)	(209)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	31,951	(1,598)	(3,754)	(1,229)	(4,552)	(9,310)
風險淨額	1,336	(4,936)	(3,501)	(2,772)	(3,195)	(12,354)

## 31. 財務風險管理 (續)

公司	2011					
	美元 港幣百萬元	歐羅 港幣百萬元	新台幣 港幣百萬元	澳元 港幣百萬元	人民幣 港幣百萬元	日圓 港幣百萬元
貿易應收賬項、其他應收款項及預繳款項	5,843	497	175	200	114	518
流動資金	3,889	36	89	67	949	608
長期借款	(3,461)	-	-	-	-	-
籌資租賃責任	(24,422)	(3,592)	-	-	-	(1,350)
貿易應付賬項及其他應付款項	(5,503)	(390)	(63)	(161)	(142)	(211)
以名義值列賬的貨幣衍生工具	26,534	(489)	(4,338)	(2,089)	(4,573)	(11,028)
風險淨額	2,880	(3,938)	(4,137)	(1,983)	(3,652)	(11,463)

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

## 對外匯風險的敏感度分析

假如港幣兌下列貨幣於二零一二年十二月三十一日升值百分之五，將使損益及其他股東權益部分出現下述變動，這代表於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。有關分析按二零一一年的相同基準進行。

	2012	
	損益的 增加/(減少) 淨額 港幣百萬元	其他股東 權益部分的 增加/(減少) 淨額 港幣百萬元
美元	781	(1,247)
歐羅	23	167
新台幣	(11)	171
新加坡元	(2)	134
人民幣	(132)	259
日圓	(19)	596
增加淨額	640	80

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

## 31. 財務風險管理 (續)

## (ii) 息率風險

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

於結算日，帶息金融工具的息率組合如下：

	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
<b>固定利率工具</b>				
應收借款	722	780	722	780
長期借款	(2,899)	(658)	(2,899)	(658)
籌資租賃責任	(10,277)	(10,510)	(12,470)	(13,087)
息率及貨幣掉期	(27,239)	(18,855)	(26,671)	(18,119)
風險淨額	(39,693)	(29,243)	(41,318)	(31,084)
	集團		公司	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
<b>可變利率工具</b>				
流動資金	24,182	19,597	11,131	8,848
長期借款	(21,738)	(18,032)	(15,441)	(10,797)
籌資租賃責任	(24,632)	(14,135)	(28,328)	(18,109)
息率及貨幣掉期	28,120	19,192	27,619	18,542
風險淨額	5,932	6,622	(5,019)	(1,516)

## 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。有關分析按二零一一年的相同基準進行。

	2012		2011	
	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	(121)	316	(108)	230



## 31. 財務風險管理 (續)

## (iii) 燃油價格風險

燃油佔集團營業開支總額百分之四十一點一（二零一一年：百分之四十一點五）。我們以燃油衍生工具管理燃油價格變動帶來的風險。此等燃油衍生工具產生的損益視乎有關合約的性質和組合，這些合約在油價到達某個範圍時會產生回報。

## 對航油價格衍生工具的敏感度分析

假如航油價格於結算日增加／（減少）百分之五，將使本年度損益及其他股東權益部分出現下表所示的變動。這些金額代表於結算日燃油衍生工具公允值的變動。

	2012		2011	
	損益的增加／（減少）淨額 港幣百萬元	其他股東權益部分的增加／（減少）淨額 港幣百萬元	損益的增加／（減少）淨額 港幣百萬元	其他股東權益部分的增加／（減少）淨額 港幣百萬元
航油價格增加百分之五	(36)	857	97	119
航油價格減少百分之五	33	(839)	(74)	(118)

## (d) 對沖會計

於二零一二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：

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
外匯風險		
– 長期負債（自然對沖）	(6,170)	(2,303)
– 交叉貨幣掉期	(2)	(1,062)
– 外幣期貨合約	(92)	(231)
– 外幣掉期	1	–
息率風險		
– 息率掉期	(939)	(695)
燃油價格風險		
– 燃油期權	1,142	749
其他		
– 碳抵銷額	(34)	(168)

**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：

	2012		2011	
	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元
<b>集團</b>				
應收借款	<b>722</b>	<b>817</b>	780	875
長期借款	<b>(24,637)</b>	<b>(25,687)</b>	(18,690)	(19,202)
籌資租賃責任	<b>(38,874)</b>	<b>(40,840)</b>	(30,323)	(31,716)
已抵押存款	<b>3,965</b>	<b>4,291</b>	5,678	6,198

	2012		2011	
	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元
<b>公司</b>				
應收借款	<b>722</b>	<b>817</b>	780	875
長期借款	<b>(18,340)</b>	<b>(19,137)</b>	(11,455)	(11,689)
籌資租賃責任	<b>(41,672)</b>	<b>(44,805)</b>	(32,066)	(34,805)
已抵押存款	<b>874</b>	<b>1,140</b>	870	1,166

其他財務資產及負債的賬面值被視為其公允值的合理估算。

## (f) 按公允值列賬的金融工具

下表根據《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」，列示按公允值計量的金融工具於二零一二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。

## 31. 財務風險管理 (續)

	集團				公司			
	2012 第一級 港幣百萬元	2012 第二級 港幣百萬元	2012 第三級 港幣百萬元	2012 總額 港幣百萬元	2012 第一級 港幣百萬元	2012 第二級 港幣百萬元	2012 第三級 港幣百萬元	2012 總額 港幣百萬元
<b>資產</b>								
投資按公允值								
– 上市	140	–	–	140	–	–	–	–
– 非上市	–	–	1,151	1,151	–	1,046	–	1,046
流動資金								
– 專業投資管理資金	–	9,353	–	9,353	–	–	–	–
– 其他流動投資	–	1,529	–	1,529	–	1,260	–	1,260
衍生財務資產	–	3,316	–	3,316	–	3,316	–	3,316
	140	14,198	1,151	15,489	–	5,622	–	5,622
<b>負債</b>								
按公允值計入損益的籌資								
租賃責任	–	(3,973)	–	(3,973)	–	(3,973)	–	(3,973)
衍生財務負債	–	(2,230)	–	(2,230)	–	(2,144)	–	(2,144)
	–	(6,203)	–	(6,203)	–	(6,117)	–	(6,117)

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

**31. 財務風險管理 (續)**

年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

	集團 港幣百萬元	公司 港幣百萬元
投資按公允值 – 非上市		
二零一二年一月一日的結餘	1,062	963
增購	47	47
年內於其他全面收益確認的未變現盈虧淨額	42	36
二零一二年十二月三十一日的結餘	1,151	1,046

	集團 港幣百萬元	公司 港幣百萬元
投資按公允值 – 非上市		
二零一一年一月一日的結餘	1,232	1,133
年內於其他全面收益確認的未變現盈虧淨額	(170)	(170)
二零一一年十二月三十一日的結餘	1,062	963

**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一百零三頁，以往十年的數據則載於第九十八頁及第九十九頁。

**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，於二零一三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。經修訂的《香港會計準則》第19號「僱員福利」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。該項準則取消了區間法，規定把所有精算收益及虧損即時確認於其他全面收益中。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。

**34. 報告期後事項**

集團於二零一三年三月與波音公司達成一項貼舊換新交易，出售四架於二零一二年及二零一三年初停止服務的波音747-400BCF型改裝貨機，取消訂購八架波音777-200F型貨機，以及購買三架波音747-8F型貨機。該項貼舊換新交易亦包括獲得購買五架波音777-200F型貨機的選擇權。前述交易乃下述波音公司分別與國貨航及國航的一攬子交易的一部分：i) 國貨航：國貨航將購買八架波音777-200F型貨機及出售七架波音747-400BCF型改裝貨機；及ii) 國航：國航將向波音公司購買兩架波音747-8I型飛機、一架波音777-300ER型飛機及二十架波音737-800型飛機。

# 主要附屬公司及聯屬公司

二零一二年十二月三十一日結算

## 附屬公司

	公司註冊/ 成立及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率	已發行及繳足股本及債券
聯亞旅遊資訊系統(香港)有限公司	香港	電腦訂位系統及有關服務	53	15,600,000股，每股港幣1元
香港華民航空有限公司	香港	貨運航空公司	60*	54,402,000股A股， 每股港幣1元 36,268,000股B股， 每股港幣1元
Airline Property Limited	香港	物業投資	100	2股，每股港幣10元
Airline Stores Property Limited	香港	物業投資	100	2股，每股港幣10元
Airline Training Property Limited	香港	物業投資	100	2股，每股港幣10元
亞洲萬里通有限公司	香港	旅遊獎勵計劃	100	2股，每股港幣1元
國泰假期有限公司	香港	經營旅行團	100	40,000股，每股港幣100元
Cathay Pacific Aero Limited	香港	財務服務	100	1股，每股港幣10元
Cathay Pacific Aircraft Acquisition Limited	馬恩島	飛機收購服務	100	2,000股，每股1美元
Cathay Pacific Aircraft Lease Finance Limited	香港	飛機租賃服務	100	1股，每股港幣1元
Cathay Pacific Aircraft Services Limited	馬恩島	飛機收購服務	100	10,000股，每股1美元
國泰航空飲食服務(香港)有限公司 <sup>^</sup>	香港	航空飲食服務	100	600股，每股港幣1,000元
Cathay Pacific MTN Financing Limited	開曼群島	財務服務	100	1股，每股1美元
國泰航空服務有限公司	香港	貨運站	100	1股，每股港幣1元
傳訊香港有限公司	香港	空運貨物相關資料互換 電腦網絡	95	100股，每股港幣10元
廣州國泰信息處理有限公司	中華人民 共和國	信息處理	100*	實繳註冊資本港幣8,000,000元 (外商獨資企業)
香港機場地勤服務有限公司	香港	飛機停機坪服務	100	100股，每股港幣1元
Hong Kong Aviation and Airport Services Limited	香港	物業投資	100*	2股，每股港幣1元
港龍航空有限公司	香港	航空公司	100	500,000,000股，每股港幣1元
Snowdon Limited	馬恩島	財務服務	100*	2股，每股1英鎊
Troon Limited	百慕達	財務服務	100	12,000股，每股1美元
雅潔洗衣有限公司	香港	洗衣及乾洗服務	100	3,700股，每股港幣500元

主要附屬公司及聯屬公司指對集團業績或資產有重大影響的公司。

除另有註明外，所有股份為普通股。

\* 股份由附屬公司持有。

<sup>^</sup> 此為譯名。

聯屬公司

	公司註冊 / 成立及營業地	主要業務	擁有已發行 股本百分率
中國國際貨運航空有限公司	中華人民共和國	貨運服務	25**
中國國際航空股份有限公司	中華人民共和國	航空公司	20#
Cebu Pacific Catering Services Inc.	菲律賓	航空飲食服務	40*
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*
HAECO ITM Limited	香港	航材技術管理服務	30
德國漢莎航空膳食服務(香港)有限公司^	香港	航空飲食服務	32*
VN/CX Catering Services Limited	越南	航空飲食服務	40*

\* 股份由附屬公司持有。

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

# 集團有權參與該公司的財務及營運決策而對其行使重大影響力。

^ 此為譯名。



# 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》及《香港財務報告準則及釋義》）編製。本賬目亦符合香港《公司條例》的規定及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）證券上市規則（「上市規則」）中適用的披露規定。

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

按照財務報告準則編製各賬目，管理層須作若干預算及假設，該等預算及假設會影響賬目內的固定資產、無形資產、長期投資、退休福利責任及稅項的數額。我們按管理層對未來事故所作的合理預期，持續評估該等預算及假設。

## 2. 綜合賬基準

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

各附屬公司的業績均包括在綜合全面收益表內。至於在年內收購或出售的權益，僅與控制期間有關的業績方包括在賬目內。

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

當出售附屬或聯屬公司時，盈利或虧損的計算會包括商譽。

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

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

## 3. 聯屬公司

聯屬公司即集團在其股本中持有重大長期權益並可對其作出重要影響的非附屬公司。

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

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

## 4. 外幣

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

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

除下述者外，外幣伸算為港元所產生的滙兌差額，均反映於損益中：

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

## 5. 固定資產及折舊

固定資產按成本減累積折舊及減值列賬。

固定資產的折舊乃以直線法為基準，按預期可用期減低成本至估計剩餘價值如下：

客機	按二十年折舊至成本的百分之十或預期可變現價值兩者中較低的剩餘價值。
貨機	按二十至二十七年折舊至成本的百分之十至百分之二十之間的剩餘價值，由客機改裝而成的貨機則按十年折舊至無剩餘價值。
飛機產品	按五至十年折舊至無剩餘價值。
其他設備	按三至四年折舊至無剩餘價值。
樓宇	按官批租地的租賃期折舊至無剩餘價值。

飛機的主要改裝及重新設計成本列為飛機成本的一部分，按最高達十年的年期折舊。

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

## 6. 租賃資產

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

籌資租賃的應付款項，乃根據租約內含的利率，分攤於利息支出及債務償還款項。

營業租賃費用及收入按有關租賃資產的租期以直線法在損益中支銷及記入。

## 7. 無形資產

無形資產包括綜合所產生的商譽、開發電腦系統的開支及其他。有關商譽的會計政策於第九十四頁會計政策第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，並按其不超過四至十年的可用年期以直線法攤銷。

## 8. 財務資產

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

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

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

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

當有客戶出現財政困難或債項存在爭議而令債項的可收回程度成疑，便會確認減值。

有關衍生財務資產的會計政策於會計政策第10項概述。

集團於買賣財務資產當日確認或撤銷確認該財務資產。

## 9. 財務負債

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

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

衍生財務負債的會計政策於會計政策第10項概述。

財務負債於已訂約的財務承擔產生時確認或消失時撤銷確認。

於財務負債項下產生的利息支出採用實際息率法計算及確認。

## 10. 衍生金融工具

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

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

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

(b) 公允值變動被界定為失效的部分即時於損益中確認。

衍生工具若根據《香港會計準則》第39號「金融工具：確認及計量」被界定為不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。除非精算盈利及虧損的累計金額超過界定福利責任現值百分之十或計劃資產公允值的百分之十兩者之較高者，否則不予確認。超過此界限的金額則按參與計劃僱員的預期平均剩餘工齡以直線法確認於損益賬。

## 13. 遞延稅項

所有暫時差異均撥出遞延稅項準備。

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

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

## 14. 存貨

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

## 15. 待出售資產

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

## 16. 收益認算

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

## 17. 保養及大修成本

飛機保養及大修的零件更換及勞工成本分別於使用及產生時記入損益中。

## 18. 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。

## 19. 關連人士

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

## 20. 撥備及或有負債

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

# 業務統計數字

	2012	2011	
<b>綜合損益賬摘要</b>	港幣百萬元		
客運服務	<b>70,133</b>	67,778	
貨運服務	<b>24,555</b>	25,980	
航空飲食、收回款項及其他服務	<b>4,688</b>	4,648	
營業總額	<b>99,376</b>	98,406	
營業開支	<b>(97,588)</b>	(92,906)	
營業溢利 / (虧損)	<b>1,788</b>	5,500	
出售投資溢利	-	-	
視作出售一家聯屬公司的盈利	-	-	
財務支出淨額	<b>(884)</b>	(744)	
應佔聯屬公司溢利 / (虧損)	<b>641</b>	1,717	
除稅前溢利 / (虧損)	<b>1,545</b>	6,473	
稅項	<b>(417)</b>	(803)	
本年度溢利 / (虧損)	<b>1,128</b>	5,670	
非控股權益應佔溢利	<b>(212)</b>	(169)	
國泰航空擁有人應佔溢利 / (虧損)	<b>916</b>	5,501	
已派股息	<b>(1,338)</b>	(3,777)	
本年度保留溢利變動	<b>(422)</b>	1,724	
<b>綜合財務狀況表摘要</b>	港幣百萬元		
固定及無形資產	<b>93,703</b>	82,099	
長期應收款項及投資	<b>25,098</b>	23,677	
借款	<b>(59,546)</b>	(43,335)	
流動資金減銀行透支	<b>24,182</b>	19,597	
借款淨額	<b>(35,364)</b>	(23,738)	
流動負債淨額 (不包括流動資金及銀行透支)	<b>(15,711)</b>	(16,685)	
其他長期應付款項	<b>(2,222)</b>	(2,612)	
遞延稅項	<b>(8,198)</b>	(6,797)	
資產淨值	<b>57,306</b>	55,944	
資金來源：			
國泰航空擁有人應佔資金	<b>57,186</b>	55,809	
非控股權益	<b>120</b>	135	
股東權益總額	<b>57,306</b>	55,944	
<b>每股</b>			
股東資金	港元	<b>14.54</b>	14.19
EBITDA	港元	<b>2.33</b>	3.40
盈利 / (虧損)	港仙	<b>23.3</b>	139.8
股息	港元	<b>0.08</b>	0.52
<b>比率</b>			
邊際利潤 / (虧損)	%	<b>0.9</b>	5.6
已動用資本回報	%	<b>2.3</b>	8.6
股息倍數	倍數	<b>2.9</b>	2.7
現金利息倍數	倍數	<b>20.9</b>	41.7
債務總額股份比例	倍數	<b>1.04</b>	0.78
債務淨額股份比例	倍數	<b>0.62</b>	0.43

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
59,354	45,920	57,964	49,520	38,755	32,005	26,879	18,920
25,901	17,255	24,623	21,783	18,385	15,773	12,965	10,704
4,269	3,803	3,976	4,055	3,643	3,131	2,917	2,726
89,524	66,978	86,563	75,358	60,783	50,909	42,761	32,350
(78,471)	(62,499)	(94,592)	(67,619)	(55,565)	(46,766)	(37,514)	(30,125)
11,053	4,479	(8,029)	7,739	5,218	4,143	5,247	2,225
2,165	1,254	-	-	-	-	-	-
868	-	-	-	-	-	-	-
(978)	(847)	(1,012)	(787)	(465)	(444)	(583)	(620)
2,587	261	(764)	1,057	301	269	298	126
15,695	5,147	(9,805)	8,009	5,054	3,968	4,962	1,731
(1,462)	(283)	1,333	(799)	(782)	(500)	(446)	(384)
14,233	4,864	(8,472)	7,210	4,272	3,468	4,516	1,347
(185)	(170)	(224)	(187)	(184)	(170)	(99)	(44)
14,048	4,694	(8,696)	7,023	4,088	3,298	4,417	1,303
(1,691)	-	(2,438)	(2,245)	(2,992)	(2,196)	(2,189)	(1,035)
12,357	4,694	(11,134)	4,778	1,096	1,102	2,228	268
74,116	73,345	73,821	70,170	65,351	50,416	50,607	50,176
17,285	14,349	14,530	15,015	12,232	7,184	7,332	4,473
(39,629)	(42,642)	(40,280)	(36,368)	(31,943)	(22,455)	(22,631)	(26,297)
24,194	16,511	15,082	21,637	15,595	13,405	11,444	15,186
(15,435)	(26,131)	(25,198)	(14,731)	(16,348)	(9,050)	(11,187)	(11,111)
(14,022)	(12,864)	(16,887)	(13,094)	(9,019)	(6,767)	(6,381)	(4,439)
(1,700)	(1,059)	(4,606)	(1,490)	(170)	(72)	(102)	(181)
(5,815)	(5,255)	(4,831)	(6,621)	(6,508)	(6,460)	(7,280)	(7,762)
54,429	42,385	36,829	49,249	45,538	35,251	32,989	31,156
54,274	42,238	36,709	49,071	45,386	34,968	32,855	31,052
155	147	120	178	152	283	134	104
54,429	42,385	36,829	49,249	45,538	35,251	32,989	31,156
13.80	10.74	9.33	12.45	11.53	10.34	9.75	9.29
5.85	2.97	(0.91)	3.46	2.78	2.49	2.79	1.86
357.1	119.3	(221.0)	178.3	115.9	97.7	131.4	39.0
1.11	0.10	0.03	0.84	0.84	0.48	0.65	0.48
15.7	7.0	(10.0)	9.3	6.7	6.5	10.3	4.0
22.0	8.7	(11.8)	12.6	8.9	8.8	11.8	4.7
3.2	11.9	(73.7)	2.1	1.2	2.0	2.0	0.8
35.2	5.1	3.7	14.2	15.1	17.1	14.6	7.2
0.73	1.01	1.10	0.74	0.70	0.64	0.69	0.85
0.28	0.62	0.69	0.30	0.36	0.26	0.34	0.36

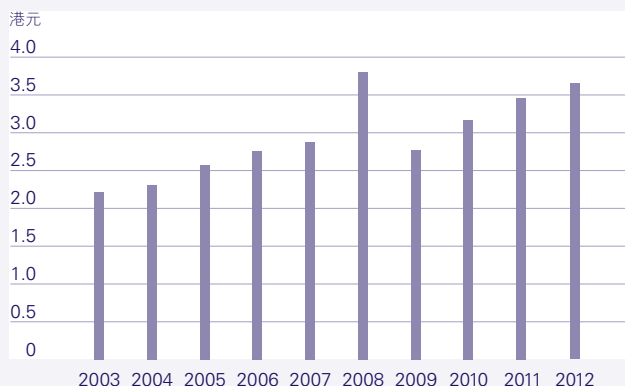


## 業務統計數字

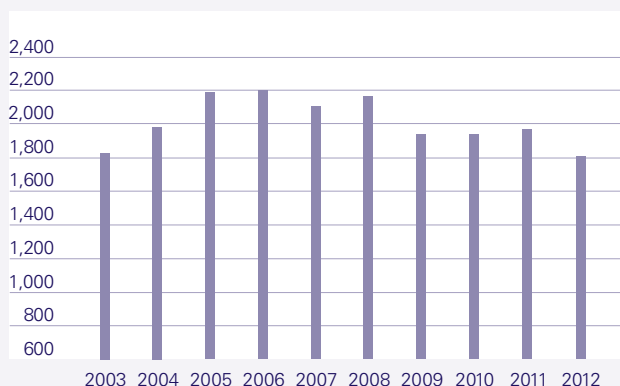
		2012	2011
<b>國泰航空及港龍航空業務概要*</b>			
可用噸千米數	百萬位	<b>26,250</b>	26,383
收入噸千米數	百萬位	<b>18,819</b>	19,309
可用座位千米數	百萬位	<b>129,595</b>	126,340
收入乘客運載人次	千位	<b>28,961</b>	27,581
收入乘客千米數	百萬位	<b>103,837</b>	101,536
收入運載率	%	<b>76.2</b>	77.0
乘客運載率	%	<b>80.1</b>	80.4
運載貨物及郵件	千噸	<b>1,563</b>	1,649
貨物及郵件收入噸千米數	百萬位	<b>8,942</b>	9,648
貨物及郵件運載率	%	<b>64.2</b>	67.2
運載超額行李	噸	<b>2,711</b>	3,103
飛行千米數	百萬位	<b>502</b>	494
飛行小時數	千小時	<b>715</b>	695
啟航次數	千位	<b>154</b>	146
定期航班航線網長度	百萬米	<b>602</b>	568
年底目的地	數目	<b>179</b>	167
年底職員數目	數目	<b>23,844</b>	23,015
每職員的可用噸千米數	千位	<b>1,110</b>	1,184
<b>航班準時情況*</b>			
起飛(十五分鐘內)	%	<b>77.4</b>	82.0
<b>飛機平均使用量*</b>			
	每日時數		
A320-200		<b>8.8</b>	8.9
A321-200		<b>8.9</b>	8.4
A330-300		<b>12.3</b>	12.1
A340-300		<b>12.7</b>	13.0
A340-600		–	–
747-400		<b>12.7</b>	13.7
747-200F/300SF 貨機		–	–
747-400F/BCF 貨機		<b>11.4</b>	13.8
777-200/300		<b>8.4</b>	8.2
777-300ER		<b>15.7</b>	15.7
<b>機隊平均使用量</b>		<b>12.0</b>	12.3
*自二零零六年十月一日起包括港龍航空的業務。			
<b>機隊資料</b>			
由國泰航空營運的飛機：			
A330-300		<b>37</b>	33
A340-300		<b>11</b>	13
A340-600		–	–
747-400		<b>18</b>	21
747-200F 貨機		–	–
747-400F 貨機		<b>6</b>	6
747-400BCF 貨機		<b>6</b>	8
747-400ERF 貨機		<b>6</b>	6
747-8F 貨機		<b>8</b>	4
777-200		<b>5</b>	5
777-300		<b>12</b>	12
777-300ER		<b>29</b>	24
<b>總數</b>		<b>138</b>	132
由港龍航空營運的飛機：			
A320-200		<b>15</b>	11
A321-200		<b>6</b>	6
A330-300		<b>17</b>	15
747-200F 貨機		–	–
747-300SF 貨機		–	–
747-400BCF 貨機		–	–
<b>總數</b>		<b>38</b>	32

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
	24,461	22,249	24,410	23,077	19,684	17,751	15,794	13,355
	19,373	16,775	17,499	16,680	14,452	12,813	11,459	9,371
	115,748	111,167	115,478	102,462	91,769	82,766	74,062	59,280
	26,796	24,558	24,959	23,253	18,097	15,438	13,664	10,059
	96,588	89,440	90,975	81,801	72,939	65,110	57,283	42,774
	81.1	77.7	75.1	75.6	76.2	75.2	74.8	71.1
	83.4	80.5	78.8	79.8	79.5	78.7	77.3	72.2
	1,804	1,528	1,645	1,672	1,334	1,139	990	889
	10,175	8,256	8,842	8,900	7,514	6,618	6,007	5,299
	75.7	70.8	65.9	66.7	68.6	67.0	68.7	68.7
	4,053	3,883	2,963	2,310	2,218	2,489	2,530	2,190
	464	431	460	422	357	317	285	238
	652	605	649	598	489	431	386	322
	138	130	138	131	98	84	77	65
	535	481	453	442	457	403	386	377
	146	122	124	129	125	92	90	87
	21,592	20,907	21,309	19,840	18,992	15,806	15,054	14,673
	1,165	1,053	1,185	1,194	1,173	1,147	1,066	903
	80.9	86.8	81.4	83.9	85.2	86.1	90.3	91.0
	8.2	8.0	8.4	8.5	8.2	–	–	–
	8.6	7.8	8.4	8.9	8.9	–	–	–
	11.6	10.8	10.9	10.7	11.2	10.8	10.1	9.2
	13.8	12.2	14.7	15.3	14.9	15.1	13.6	12.4
	–	–	11.4	14.4	14.9	15.3	13.6	11.7
	13.2	12.9	14.1	14.5	14.9	14.7	13.9	12.8
	–	5.4	7.5	10.8	11.8	11.8	13.3	13.3
	14.4	13.2	13.1	14.0	15.3	16.1	16.3	16.4
	8.0	8.1	8.7	8.4	9.0	9.1	8.8	8.7
	15.3	15.8	14.3	10.7	–	–	–	–
	12.0	11.2	11.5	11.7	12.5	12.6	12.0	11.4
	32	32	32	29	27	26	23	23
	15	15	15	15	15	15	15	15
	–	–	–	3	3	3	3	3
	22	23	23	24	22	22	21	19
	–	–	5	7	7	7	7	6
	6	6	6	6	6	6	5	5
	12	13	10	6	5	1	–	–
	6	6	2	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–
	5	5	5	5	5	5	5	5
	12	12	12	12	12	11	10	9
	18	14	9	5	–	–	–	–
	128	126	119	112	102	96	89	85
	11	9	10	10	10	11	10	8
	6	6	6	6	6	6	6	6
	14	14	16	16	16	13	10	9
	–	–	1	1	1	1	1	–
	–	–	–	3	3	3	3	3
	–	–	2	3	1	–	–	–
	31	29	35	39	37	34	30	26

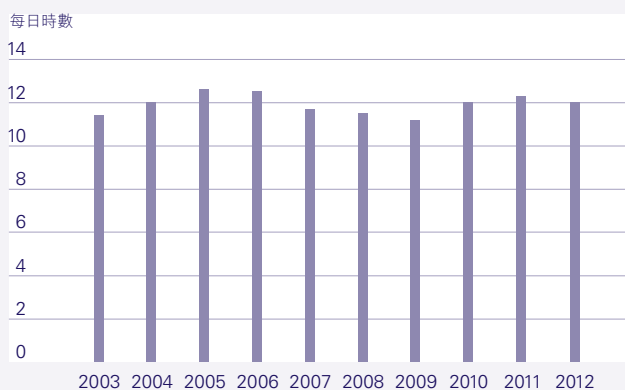
每可用噸千米成本(連燃油)



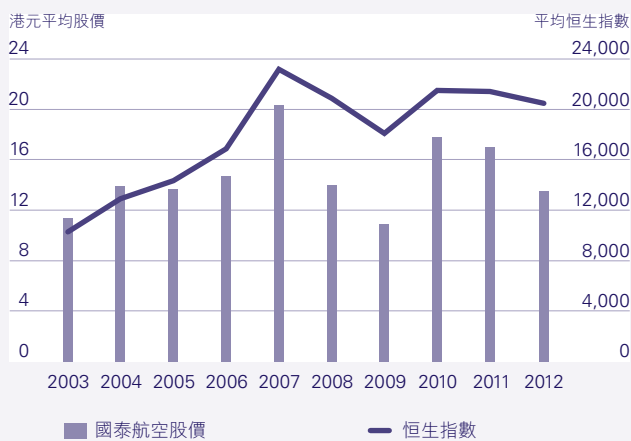
每港幣千元員工開支的可用噸千米



飛機使用量



股價



		2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
<b>生產力*</b>											
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	<b>3.64</b>	3.45	3.16	2.76	3.80	2.87	2.75	2.56	2.31	2.21
每港幣千元員工開支的可用噸千米	單位	<b>1,805</b>	1,964	1,933	1,932	2,160	2,105	2,197	2,183	1,978	1,825
飛機使用量	每日時數	<b>12.0</b>	12.3	12.0	11.2	11.5	11.7	12.5	12.6	12.0	11.4
<b>股價</b>											
	港元										
最高		<b>15.9</b>	23.1	24.1	14.7	20.3	23.1	19.5	15.1	16.4	15.5
最低		<b>11.9</b>	11.9	12.8	7.0	7.1	18.3	12.7	12.0	12.5	8.4
年底		<b>14.2</b>	13.3	21.5	14.5	8.8	20.4	19.2	13.6	14.7	14.8
<b>股價比率 (附註)</b>											
	倍數										
市盈率		<b>61.1</b>	9.5	6.0	12.2	(4.0)	11.4	16.5	13.9	11.2	37.9
資本市值 / 國泰航空擁有人應佔資金		<b>1.0</b>	0.9	1.6	1.4	0.9	1.6	1.7	1.3	1.5	1.6
股價 / 現金流量		<b>6.0</b>	3.4	4.5	12.7	8.9	5.0	6.1	5.3	4.5	7.8

附註：在適用情況下，根據年底的股價計算。

\*自二零零六年十月一日起包括港龍航空的業績。

# 詞彙

## 專門術語

**借款** 總借款（貸款及租賃責任）減抵押存款、票據及零息債券。

**借款淨額** 借款及銀行透支減流動資金。

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

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

## 比率

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

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

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

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

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

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

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

**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。

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

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

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

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

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

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

# 公司及股東資料

國泰航空有限公司是在香港註冊成立的有限公司。

## 投資者關係

查詢有關國泰航空有限公司的詳情，請聯絡：

國泰航空有限公司

企業傳訊部

香港國際機場

國泰城北座七樓

電郵：[ir@cathaypacific.com](mailto:ir@cathaypacific.com)

電話：(852) 2747 5210

傳真：(852) 2810 6563

國泰航空的主要國際互聯網址為 [www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)

## 註冊辦事處

香港金鐘道八十八號

太古廣場一座三十三樓

## 股票托管處

The Bank of New York Mellon

BNY Mellon Shareowner Services

P.O. Box 358516

Pittsburgh, PA 15252-8516

U.S.A.

美國境內免費電話熱線：1(888) BNY ADRS

國際電話熱線：1(201) 680 6825

電郵：[shrrelations@bnymellon.com](mailto:shrrelations@bnymellon.com)

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

## 股份代號

香港聯合交易所 00293

ADR CPCAY

## 股份登記處

香港中央證券登記有限公司

香港皇后大道東一八三號

合和中心十八樓一八零六至一八零七室

## 核數師

畢馬威會計師事務所

香港遮打道十號太子大廈八樓

## 財務動態

截至二零一二年十二月三十一日止年度

年度報告書供股東閱覽 二零一三年四月五日

股東周年大會 二零一三年五月八日

截至二零一三年六月三十日止六個月

宣佈中期業績 二零一三年八月

派發中期股息 二零一三年十月







[www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)

