

新聞資料

二零一零年三月十日

國泰航空公佈二零零九年全年業績

業績		2009	2008 (重列)	變幅
營業總額	港幣百萬元	66,978	86,563	-22.6%
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)	港幣百萬元	4,694	(8,696)	+13,390
每股盈利/(虧損)	港仙	119.3	(221.0)	+340.3
每股股息	港仙	10.0	3.0	+233.3%

國泰航空集團今天公佈二零零九年錄得應佔溢利港幣四十六億九千四百萬元，而上年度則錄得虧損港幣八十六億九千六百萬。二零零九年營業總額下跌 **22.6%**，至港幣六百六十九億七千八百萬元；每股盈利則上升港幣 **340.3** 仙，至港幣 **119.3** 仙。

然而，撇除燃油對沖盈利港幣二十七億五千八百萬元、出售港機工程股份所得港幣十二億五千四百萬元的一次性項目及來自附屬及聯屬公司的溢利貢獻後，國泰航空的核心航空業務錄得港幣二億八千五百萬元的營業溢利，而二零零八年則錄得虧損港幣十四億四千萬元。

去年全球經濟衰退導致國泰航空集團及整體商用航空業面對極具考驗的經營環境。雖然公司的客運及貨運業務於二零零九年底前略為回升，但總括全年各主要市場業績大跌，導致收益大幅下降。

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

二零零九年國泰航空及港龍航空運載乘客二千四百六十萬人次，較上年度下跌 **1.6%**。可載客量較二零零八年下跌 **3.7%**，因而推高運載率至 **80.5%**，較二零零八年上升 **1.7** 個百分點。客運收益下跌 **20.8%**至港幣四百五十九億二千萬元，反映頭等及商務客量與經濟客艙收益率大幅下跌，惟經濟客艙乘客數量仍然理想。上半年美元處於強勢，亦是導致本年度乘客收益率下降 **19.5%**的其中一個因素。

二零零九年國泰航空集團貨運收益下跌 **29.9%**至港幣一百七十二億五千五百萬元，而國泰航空及港龍航空的貨運量則下跌 **7.1%**至一百五十二萬七千九百四十八噸。可載貨量減少 **13.1%**，從而錄得 **70.8%**的運載率（二零零八年為 **65.9%**）。上半年集團的貨運業務異常疲弱，下半年業績轉強，收益率在較低

新聞資料

的比較基數下於十月增加，並且於年內持續上升。本年度貨運收益率下跌26.8%至港幣1.86元。

去年公司已採取多項措施來解決業績嚴重下滑的問題，包括減低國泰航空及港龍航空的可運載量、削減營運成本及資本開支、向員工推行無薪假計劃、停飛部分飛機、向供應商爭取各樣優惠，以及要求飛機製造商延遲新飛機的付運日期。儘管國泰航空集團在二零零九年面對重重困難，但仍致力維持基本業務不變，保持網絡大致完整，並盡力維持產品及服務質素，確保乘客服務不受影響。

國泰航空的股權架構於下半年出現重大變化，國航及太古公司同意向中信泰富購入公司股份以增加持股量。國泰航空於二零一零年二月宣佈與國航及其他方簽訂框架協議及其他協議，根據該等協議，協議方同意成立一家共同擁有的貨運航空公司。該家預期於二零一零年夏季開業的貨運合資公司成立的先決條件，是必須取得監管機構的所有必要批准，以及取得國泰航空及國航獨立股東的批准。該合資公司將為內地兩個最重要的貨運地區提供兩家極具競爭力和效率的航空公司，包括以珠江三角洲為基地的國泰航空及以長江三角洲為基地的國貨航。

去年收益下降使國泰航空集團二零零九年的資產負債表承受相當的壓力。成本減省抵銷了收益下降的影響，而資產負債表亦受惠於出售香港飛機工程有限公司部分股權的收益。

國泰航空主席白紀圖表示：「雖然喜見二零零九年下半年業務有所改善，但我們對二零一零年的前景仍抱審慎態度。收益及收益率均低於近期市況逆轉前的水平，而在收益總額中佔頗大比重的頭等及商務客運並未出現需求持續改善的情況。

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

查詢詳情：

梁月芳，企業傳訊經理—公共事務，(852)2747-5393 或 6053-6066

余似心，企業傳訊經理—傳媒關係，(852)2747-5363 或 7901-5368

國泰航空網址為 www.cathaypacific.com

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

國泰航空有限公司

(在香港註冊成立的有限公司)

(股票代號：00293)

公告 二零零九年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2009	2008 (重列)	變幅
營業總額	港幣百萬元	66,978	86,563	-22.6%
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)	港幣百萬元	4,694	(8,696)	+13,390
每股盈利/(虧損)	港仙	119.3	(221.0)	+340.3
每股股息	港仙	10.0	3.0	+233.3%
邊際利潤/(虧損)	%	7.0	(10.0)	+17.0 個百分點

財務狀況

國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	42,238	36,709	+15.1%
借款淨額	港幣百萬元	26,131	25,198	+3.7%
每股股東資金	港元	10.7	9.3	+15.1%
債務淨額股份比例	倍數	0.62	0.69	-0.07 倍

營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空

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

可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空及港龍航空

	可運載量			運載率 (%)			收益率
	可用座位千米數/ 可用噸千米數(百萬)*						
	2009	2008	變幅	2009	2008	變幅	變幅
客運服務							
西南太平洋及南非	17,959	17,689	+1.5%	80.8	77.0	+3.8 個百分點	-21.6%
歐洲	20,222	20,017	+1.0%	85.3	84.4	+0.9 個百分點	-22.5%
北亞	23,343	24,028	-2.9%	72.2	73.0	-0.8 個百分點	-21.9%
東南亞及中東	24,381	22,528	+8.2%	77.7	77.4	+0.3 個百分點	-18.4%
北美	25,262	31,216	-19.1%	86.7	81.7	+5.0 個百分點	-14.3%
整體	111,167	115,478	-3.7%	80.5	78.8	+1.7 個百分點	-19.5%
貨運服務							
	11,666	13,425	-13.1%	70.8	65.9	+4.9 個百分點	-26.8%

* 客運服務的可運載量以可用座位千米數計算，貨運服務的可運載量則以可用噸千米數計算。

客運服務

首要市場 – 香港及珠江三角洲

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

按地區作出的評述如下：

西南太平洋及南非

- 經濟逆轉拖累需求及收益率，頭等及商務客運量所受的打擊尤其嚴重。多條航線的經濟客艙客運量仍然理想，但在競爭非常激烈的環境下，要維持客運量，便須調低收益率。由於經濟逆轉，我們削減若干航線的可載客量。悉尼航線的班次由每日四班減至三班，布里斯班航線亦削減三班直航服務。
- 由十月下旬開始，奧克蘭航線的班次作季節性增加，每日提供兩班航班，以應付南半球的夏季需求。
- 本年度南非航線表現勝於大部分其他航線。全年運載率高企，收益率的減幅不及其他地方嚴重，但一如往常，冬季需求顯著放緩。

歐洲

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

北亞

- 往來中國內地的客運業務年內普遍放緩，但第四季在收益率下跌的情況下略為回升。頭等及商務客位需求仍然疲弱，原因是企業繼續嚴格限制外遊。
- 削減港龍航空前往三亞的航班，以平衡可載客量與需求；並由五月開始，暫停前往大連、福岡、桂林、瀋陽、台中及西安的服務。
- 滙率變動及經濟逆轉對往來日本的業務造成不利影響。此外，甲型 H1N1 流感導致五月至七月間的訂位數量大幅減少。
- 由於旅客對日本北部消閒區的興趣日益濃厚，暑期增加札幌班次至每日一班。我們亦在聖誕及農曆新年提供額外航班，並將於二零一零年七月及八月再度增至每日一班航班。
- 年內由於韓國疲弱影響出境旅遊，韓國業務普遍很差。因需求疲弱，首爾航線每日削減一班航班，港龍航空的釜山航線亦減至每周四班。然而，年底前需求略有改善，尤以前往韓國的入境航班為甚。此航線將於二零一零年七月回復每日五班。
- 兩岸直航自八月生效以來，直航內地的航班大幅增加，對台灣的出境航班需求造成不利影響。然而，由於台灣日漸成為香港旅客的消閒旅遊熱點，入境航班業務愈趨興旺。在五月至七月間，甲型 H1N1 流感對台灣航線的需求造成嚴重不利影響。
- 往來高雄的業務勝於台北航線，反映高雄航線競爭較少，惟收益率仍然受壓。

東南亞及中東

- 經濟逆轉影響區內所有航線，部分更受廉價航空公司競爭日增所影響。
- 面對經濟逆轉，我們削減曼谷、亞庇及新加坡航線的班次。
- 新加坡航線於年內大部分時間受頭等及商務客運量銳降所拖累。
- 本年度原為困難的一年，但印尼新年帶動需求上升，因此加開往來印尼的額外航班。
- 往來菲律賓的需求全年維持理想，惟收益率大幅下降。
- 因應暑期的龐大需求，峇里在每日一班航班以外加開每周四班航班。
- 泰國航線在較低的比較基數下略有增長。近期消閒旅遊回升，但政治局勢不穩定，繼續影響基本需求。
- 港龍航空於二零零八年開辦的河內航線表現令人滿意。
- 為方便運作，港龍航空前往尼泊爾加德滿都的航班與前往孟加拉達卡的航班合併，新航線表現令人滿意，尤其是在冬天旺季。
- 隨著斯里蘭卡國內衝突停止，往來可倫坡的業務在較低的比較基數下略有改善。
- 經過艱難的一年，往來印度的業務於第四季開始好轉，反映頭等及商務客艙收益有所改善。港龍航空前往班加羅爾的每日航班因需求下降而縮減至每周四班。德里航班的每日兩班航班中，一半改為途經曼谷。

- 二零零九年往來中東的航班需求相對上仍然理想，惟於年底前轉趨疲弱，尤以杜拜航線為甚。利雅德改為每日一班航班，並於十月開辦每周四班經杜拜前往吉達的航班。吉達航線將於二零一零年三月增至每日一班。

北美

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

貨運服務

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

主席致函

國泰航空集團二零零九年錄得應佔溢利港幣四十六億九千四百萬元，而上年度則錄得虧損港幣八十六億九千六百萬元。本年度營業總額下跌 22.6%至港幣六百六十九億七千八百萬元。每股盈利上升港幣 340.3 仙，至港幣 119.3 仙。

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

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

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

二零零九年國泰航空及港龍航空運載乘客二千四百六十萬人次，較上年度下跌 1.6%。由於削減班次及港龍航空暫停六個航點的服務，可載客量較二零零八年下跌 3.7%。此情況使運載率獲得支持，較二零零八年上升 1.7 個百分點至 80.5%。客運收益下跌 20.8%至港幣四百五十九億二千萬元，反映頭等及商務客量與經濟客艙收益率大幅下跌，惟經濟客艙乘客數量仍然理想。上半年美元處於強勢，亦是導致本年度乘客收益率下降 19.5%的其中一個因素。

二零零九年國泰航空集團貨運收益下跌 29.9%至港幣一百七十二億五千五百萬元，而國泰航空及港龍航空的貨運量則下跌 7.1%至一百五十二萬七千九百四十八噸。我們因需求疲弱而把可載貨量減少 13.1%，從而錄得 70.8%的運載率（二零零八年為 65.9%）。上半年貨運業務異常疲弱，所有主要市場的貨運噸數及收益率均大幅下跌。下半年業績轉強，收益率在較低的比較基數下於十月增加，並且於年內持續上升。本年度貨運收益率下跌 26.8%至港幣一元八角六仙。

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

國泰航空的股權架構於下半年出現重大變化，國航及太古公司同意向中信泰富購入公司股份以增加持股量。國航購入 12.5%股權，使其於國泰航空的持股比例增至約 29.99%。太古公司購入 2%股權，使其持股比例由約 39.97%增至約 41.97%。有關的股權變動有利於國泰航空，因為我們現時有兩個強大的主要股東，兩者均致力促進香港及中國內地航空業的長遠發展。我們於二零一零年二月宣佈一項與國航合作的重大發展 – 我們與國航及其他方簽訂有條件框架協議及其他協議，根據該等協議，協議方同意成立一家共同擁有的貨運航空公司。國泰航空將以出售四架波音 747-400BCF 型貨機及兩部備用航空發動機予合資公司中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）所得的收益，作為投資於該合資公司的資金。預計該合資公

司將於二零一零年夏季開業，為內地兩個最重要的貨運地區提供兩家極具競爭力和效率的航空公司，包括以珠江三角洲為基地的國泰航空及以長江三角洲為基地的國貨航。

國泰航空仍在接受不同法域的競爭當局進行反壟斷調查及訴訟，並繼續對競爭當局的調查作出配合，在適用情況下積極作出抗辯。該等調查仍在進行，結果尚未明朗。現階段國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已在二零零九年的賬目中就此等負債撥備港幣八千萬元。

我們一向秉持保守的財務管理方針，但二零零九年的資產負債表卻因期內收益下降而承受相當的壓力，成本減省抵銷了收益下降的影響。資產負債表亦受惠於出售香港飛機工程有限公司（「港機工程」）部分股權所獲得的港幣十九億零一百萬元收益。有關的售股行動使我們持有的港機工程股權由 27.45%減至 15.00%。

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

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

主席

白紀圖

香港，二零一零年三月十日

綜合全面收益表

截至二零零九年十二月三十一日止年度

	附註	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元
營業額			
客運服務		45,920	57,964
貨運服務		17,255	24,623
航空飲食、收回款項及其他服務		3,803	3,976
營業總額	2	66,978	86,563
開支			
員工		(12,618)	(12,428)
機上服務及乘客開支		(2,915)	(3,336)
著陸、停泊及航線開支		(10,458)	(10,823)
燃油		(17,349)	(47,317)
飛機維修		(6,567)	(7,643)
飛機折舊及營業租賃		(7,978)	(7,211)
其他折舊及營業租賃		(1,103)	(1,060)
佣金		(571)	(851)
其他		(2,940)	(3,455)
營業開支		(62,499)	(94,124)
扣除非經常性項目的營業溢利/(虧損)		4,479	(7,561)
出售一家聯屬公司的投資所得溢利		1,254	-
就貨運調查與美國司法部達成和解的罰款		-	(468)
營業溢利/(虧損)	4	5,733	(8,029)
財務支出		(1,435)	(2,428)
財務收入		588	1,416
財務支出淨額		(847)	(1,012)
應佔聯屬公司溢利/(虧損)		261	(764)
除稅前溢利/(虧損)		5,147	(9,805)
稅項	5	(283)	1,333
本年度溢利/(虧損)		4,864	(8,472)
其他全面收益			
現金流量對沖		329	(1,035)
可供出售財務資產帶來的重估增值/(減值)		479	(430)
應佔聯屬公司其他全面收益		11	(154)
海外業務換算產生的匯兌差額		8	524
本年度除稅後其他全面收益	6	827	(1,095)
本年度全面收益總額		5,691	(9,567)
應佔溢利/(虧損)			
國泰航空擁有人		4,694	(8,696)
少數股東權益		170	224
		4,864	(8,472)
應佔全面收益總額			
國泰航空擁有人		5,521	(9,791)
少數股東權益		170	224
		5,691	(9,567)
每股盈利/(虧損)			
基本	7	119.3 仙	(221.0) 仙
攤薄	7	119.3 仙	(221.0) 仙

綜合財務狀況表

二零零九年十二月三十一日結算

		2009	2008	2007
		(重列)	(重列)	(重列)
	附註	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
資產及負債				
非流動資產及負債				
固定資產		65,495	66,039	62,388
無形資產		7,850	7,782	7,782
於聯屬公司的投資		9,042	9,581	9,896
其他長期應收款項及投資		5,307	4,949	5,119
		87,694	88,351	85,185
長期負債		(40,416)	(43,221)	(40,323)
相關已抵押存款		5,602	7,196	7,833
長期負債淨額		(34,814)	(36,025)	(32,490)
其他長期應付款項		(1,059)	(4,606)	(1,490)
遞延稅項		(5,255)	(4,831)	(6,621)
		(41,128)	(45,462)	(40,601)
非流動資產淨值		46,566	42,889	44,584
流動資產及負債				
存貨		947	960	882
貿易及其他應收款項	9	8,161	10,647	9,817
流動資金		16,522	15,088	21,649
		25,630	26,695	32,348
長期負債的流動部分		(9,023)	(4,556)	(4,788)
相關已抵押存款		1,195	301	910
長期負債的流動部分淨額		(7,828)	(4,255)	(3,878)
貿易及其他應付款項	10	(12,965)	(17,722)	(12,538)
未獲運輸收益		(8,075)	(8,649)	(8,792)
稅項		(943)	(2,129)	(2,475)
		(29,811)	(32,755)	(27,683)
流動(負債)/資產淨值		(4,181)	(6,060)	4,665
資產淨值		42,385	36,829	49,249
資本及儲備				
股本	11	787	787	788
儲備		41,451	35,922	48,283
國泰航空擁有人應佔資金		42,238	36,709	49,071
少數股東權益		147	120	178
股東權益總額		42,385	36,829	49,249

附註：

1. 編制基準及會計政策

各賬目已按照香港會計師公會（「會計師公會」）頒佈所有適用的香港財務報告準則（「財務報告準則」）（包括所有適用的《香港會計準則》（「會計準則」）及《香港財務報告準則及釋義》）編製。此等賬目亦符合《香港公司條例》的規定及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）證券上市規則（「上市規則」）中適用的披露規定。

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

(a) 《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第 13 號「客戶忠誠計劃」

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

此項會計方法變動的影響如下：

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

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

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

1. 編制基準及會計政策（續）

(a) 《香港會計準則》第 1 號（修訂）「財務報表的呈報」

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

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

上述變動已追溯應用，二零零八年及二零零七年的比較數據已相應重列。

2. 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。

3. 分部資料

(a) 分部業績

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

3. 分部資料 (續)

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

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

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

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

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

(b) 按地域提供的資料

	2009	2008
	港幣百萬元	(重列) 港幣百萬元
按銷售來源計算的營業總額：		
北亞		
- 香港及中國內地	28,880	35,968
- 日本、韓國及台灣	8,413	12,176
西南太平洋及南非	4,712	6,136
歐洲	7,920	10,658
東南亞及中東	8,601	9,922
北美	8,452	11,703
	66,978	86,563

各地區所包括的國家載於二零零九年報告書。地域分部業績及分部資產淨值因二零零九年報告書列舉的理由而不予披露。

4. 營業溢利/(虧損)

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

5. 稅項

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

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五（二零零八年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項準備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見二零零九年報告書賬目附註 30(d)）。

5. 稅項（續）

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

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

有關遞延稅項的詳細資料載於二零零九年報告書賬目附註 18。

6. 其他全面收益

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

7. 每股盈利/虧損

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

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

8. 股息

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

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

二零一零年五月七日至二零一零年五月十二日（首尾兩天計算在內）將暫停辦理股東登記，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保享有末期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一零年五月六日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

9. 貿易及其他應收款項

	集團		
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元
貿易應收賬項	4,771	4,640	4,938
衍生財務資產 – 當期部分	746	2,463	1,118
其他應收及預繳款項	2,631	3,496	3,698
應收聯屬公司賬項	13	48	63
	8,161	10,647	9,817

於二零零九年十二月三十一日，集團持有作買賣用途計賬的衍生財務資產總值為港幣十一億二千三百萬元（二零零八年：港幣三十三億元）。

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

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。

9. 貿易及其他應收款項（續）

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

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

10. 貿易及其他應付賬項

	集團		
	2009 港幣百萬元	2008 (重列) 港幣百萬元	2007 (重列) 港幣百萬元
貿易應付賬項	4,832	5,571	5,546
衍生財務負債	1,884	6,639	933
其他應付款項	5,970	5,297	5,704
應付聯屬公司賬項	131	170	197
應付其他關連公司賬項	137	39	146
無抵押銀行透支	11	6	12
	12,965	17,722	12,538

於二零零九年十二月三十一日，集團持有作買賣用途計賬的衍生財務負債總額為港幣十四億七千七百萬元（二零零八年：港幣九十二億一千六百萬元）。

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

11. 股本

在回顧期內，集團並無購買、出售或贖回公司任何股份。於二零零九年十二月三十一日，已發行股份為 3,933,844,572 股（二零零八年十二月三十一日：3,932,746,072 股）。

公司於一九九九年三月十日採納一項股份認購權計劃。在本年度內，按此計劃已發行 1,098,500 股股份。計劃詳情列於二零零九年報告書賬目附註 22。

12. 企業管治

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

二零零九年全年業績已經審核委員會審核。有關企業管治的詳細資料，請參閱二零零九年報告書。

13. 年度報告書

二零零九年報告書刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零一零年四月一日登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零一零年四月七日前寄交各股東。

營業開支

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

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

國泰航空及港龍航空營業業績分析

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

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

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

燃油開支及對沖

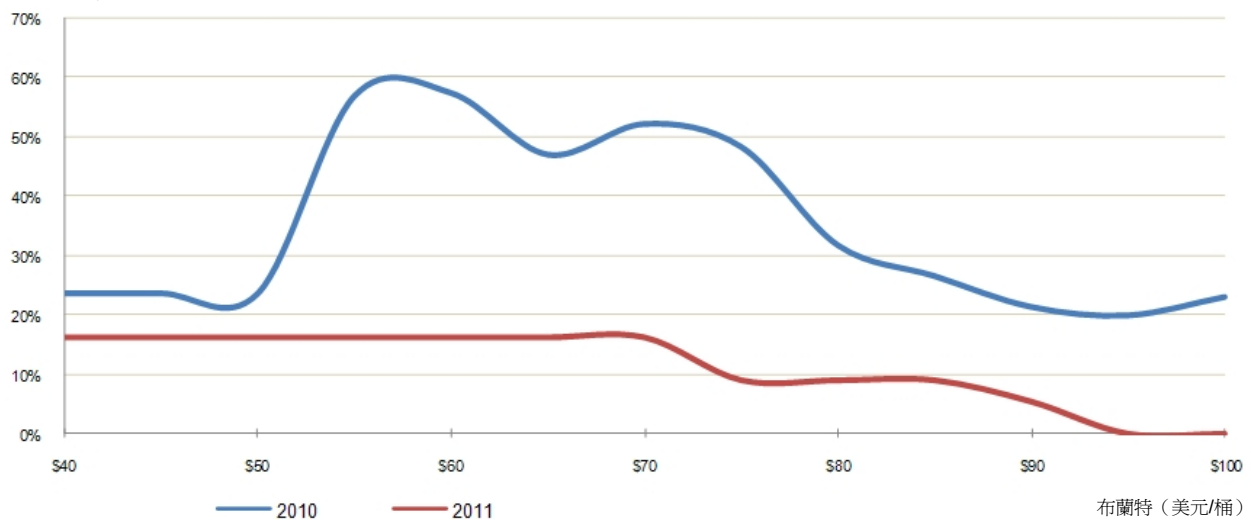
集團燃油成本的分項數字如下：

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

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

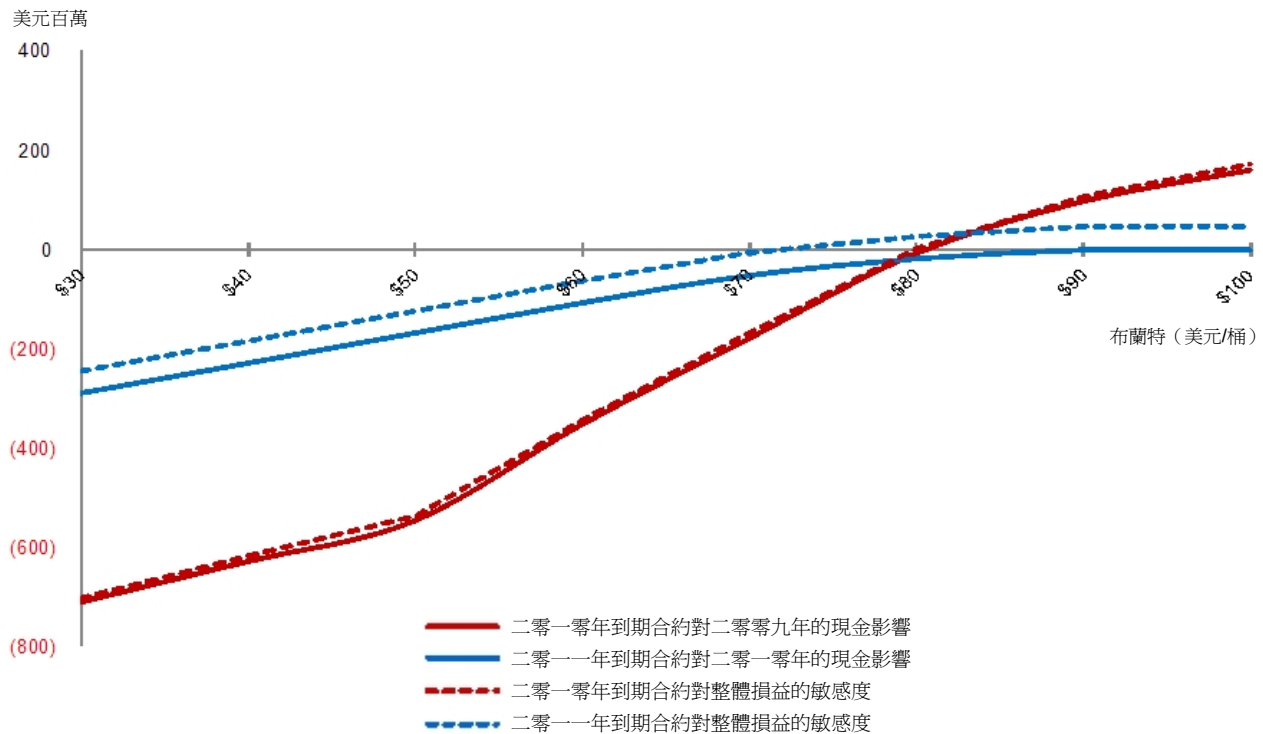
最大燃油對沖風險

根據對沖合約的
耗用量百分率



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

油價變動對燃油對沖合約的現金及損益影響的敏感度分析*



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

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

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

* 此項資料作為二零零九年報告書賬目附註第 31(c)(iii)項的補充。

資產

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

借款及資本

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

機隊資料*

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

* 包括停泊的飛機。

(a) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。

(b) 兩架營業租賃期為八年的飛機。

附屬及聯屬公司回顧

- 香港華民航空有限公司（「華民航空」）由於收益率大幅下降，二零零九年錄得溢利遜於去年。由於網絡的擴展，華民航空的可載貨量增加百分之十六。運載率微升零點三個百分點，但收益率則下降百分之二十四。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司於二零零九年生產二千零九十萬份機餐。儘管該公司致力削減營業成本，但由於營業額下跌，加上航空公司削減成本，以致邊際利潤低於二零零八年。亞洲區（香港以外）各航空飲食設施的業績令人失望，溢利低於二零零八年。二零零九年加拿大的業務有所改善。
- 中國國際航空股份有限公司（「國航」）是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空持有百分之十八點一股權。在中國內地，國航於客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。集團應佔國航溢利乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零零九年度業績包括國航截至二零零九年九月三十日止十二個月的業績，但不包括集團應佔國航的燃油對沖虧損港幣十億元（於二零零八年第四季發生），此項虧損已計入集團二零零八年業績內。集團於二零一零年二月宣佈與國航及其他方簽訂有條件框架協議及其他協議，根據該等協議，協議方同意成立一家共同擁有的貨運航空公司，以國航的全資附屬公司國貨航為合資平台。該合資公司計劃於夏季開業，以北京和上海為主要營運基地。
- 二零零九年香港飛機工程有限公司錄得股東應佔綜合溢利港幣六億八千八百萬元，較二零零八年減少百分之三十九點五。溢利減少，主要反映航空市場環境轉壞，引致大型機身及外勤維修服務需求下降。由於航空公司繼續削減開支及停飛部分飛機，業務大幅轉弱，情況尤以二零零九年下半年為甚。

企業責任

- 我們的《二零零八年企業社會責任報告》獲全球報告倡議組織(Global Reporting Initiative)A+評級，該報告經顧問公司 Environmental Resources Management 核證。
- 公司於二零零九年二月主辦「全球航空協議組織」首次正式會議，旨在探討將國際航空業所排放的氣體納入一項全球氣候變化條約內的可行性。
- 我們在六月宣佈支持國際航空運輸協會的多項承諾，包括：燃油效益每年提升百分之一點五，直至二零二零年；於二零二零年前達至碳排放零增長；及於二零五零年前碳減排量較二零零五年的水平減少百分之五十的目標。
- 我們為「飛向更藍天」碳抵銷計劃，在五月向碳抵銷企業 Climate Care 購買二萬噸抵銷額，用以支持中國內地的北京天然氣項目、黑龍江風力發電裝置及三岔灣徑流式水力發電站項目。
- 截至二零零九年底，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用約二萬六千七百名員工。由國泰航空僱用的員工約一萬八千五百人，其中一萬二千五百人為在港僱員。截至二零零九年底，港龍航空共僱用二千四百名員工。我們參照營運地區的法例、行業慣例、市場環境和員工個人與公司的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

於本公告所載日期，公司在任董事如下：

常務董事：白紀圖（主席）、夏禮熙、邵世昌、史樂山及湯彥麟；

非常務董事：蔡劍江、陳南祿、樊澄、何禮泰、孔棟、喬浩華、韋立邦及張蘭；及

獨立非常務董事：利蘊蓮、蘇澤光、董建成及王冬勝。

承董事局命

國泰航空有限公司

主席

白紀圖

香港，二零一零年三月十日

公司網站：www.cathaypacific.com