國泰航空公司

新聞資料

二零一四年三月十二日

國泰航空公佈二零一三年全年業績

業績		2013	2012 (重列)	變幅
營業總額	*港幣百萬元*	**100,484**	99,376	**+1.1%**
國泰航空擁有人應佔溢利	*港幣百萬元*	**2,620**	862	**+203.9%**
每股盈利	*港仙*	**66.6**	21.9	**+204.1%**
每股股息	*港元*	**0.22**	0.08	**+175.0%**

國泰航空集團今天宣佈於二零一三年錄得應佔溢利港幣二十六億二千萬元，而上年度則錄得溢利港幣八億六千二百萬元（重列）。每股盈利爲港幣六十六點六仙，而二零一二年的每股盈利則爲港幣二十一點九仙（重列）。本年度營業總額爲港幣一千零四億八千四百萬元，上升百分之一點一。

集團於二零一三年的業績有所改善，主要是由於客運業務表現轉強，以及二零一二年爲應對航油價格高企而推出多項保障業務的措施帶來正面的影響。貨運業務繼續受競爭激烈及需求疲弱所拖累，然而業務在二零一三年最後一季基於季節性因素而略有改善。整體而言，業務繼續受航油價格持續高企所影響。應佔非航空業務的附屬及聯屬公司溢利由港幣十一億二千六百萬元(重列)減至港幣七億八千一百萬元。

二零一三年的客運收益增加百分之二點四至港幣七百一十八億二千六百萬元。由於延續二零一二年縮減長途航班班次的措施，加上波音 747-400 型客機加速退役，使可載客量減少百分之一點八。然而，在接近年底前，可載客量因恢復航班班次及推出新航線而開始增加。運載率上升二點一個百分點至百分之八十二點二，收益率則上升百分之一點八至港幣六十八點五仙。長途航線所有等級客艙的客運需求殷切；然而，區內航線的需求卻未能配合該等航線的可載客量升幅，因而對收益率構成壓力。

貨運需求自二零一一年四月以來一直疲弱，爲集團的貨運業務帶來不利的影響。雖然業務在二零一三年最後三個月略爲回升，但業務仍遜於二零一二年同期。集團於二零一三年的貨運收益爲港幣二百三十六億六千三百萬元，較上年度下跌百分之三點六。國泰航空及港龍航空的收益率下跌百分之四點一至港幣二點三二元，可載貨量增加百分之一點七，運載率則下跌二點四個百分點至百分之六十一點八。集團在二零一三年因應需求調整可載貨量，以及利用客機腹艙運載更多貨物以減省成本。國泰航空位於香港國際機場的新貨運站於二零一三年十月全面投入運作，新貨運站長遠將有助提升效益及降低成本。

新聞資料

航油價格仍是國泰航空以至整個業界所關注的問題。燃油是集團最大的成本，佔二零一三年營業成本總額的百分之三十九。國泰航空在二零一三年四月把握油價短暫下跌的機會，將燃油對沖延至二零一六年。主要由於二零一二年推出多項措施，包括調整班次、削減可運載量、停用機齡較高及燃油效益較差的飛機，以及接收燃油效益較佳的新飛機，使集團於二零一三年的燃油成本（撇除燃油對沖的影響）較二零一二年減少百分之四點六。

國泰航空於二零一三年繼續提升機隊，接收共十九架新飛機：五架空中巴士 A330-300 型飛機（包括一架供港龍航空使用）、九架波音 777-300ER 型客機和五架波音 747-8F 型貨機。期內五架波音 747-400 型客機已經退役。國泰航空於二零一三年三月訂立有關貨機機隊的若干協議，這些協議是涉及波音公司、國泰航空、國貨航及國航的一攬子交易的一部分。交易內容包括購買三架波音 747-8F 型貨機（已於二零一三年十二月接收）、取消訂購八架波音 777-200F 型貨機、獲得購買五架波音 777-200F 型貨機的選擇權及同意出售四架波音 747-400BCF 型改裝貨機。國泰航空亦於二零一三年十二月宣佈訂購二十一架新波音 777-9X 型飛機（於二零二零年後接收）、三架新波音 777-300ER 型飛機及一架新波音 747-8F 型貨機，以及出售六架現有波音 747-400F 型貨機。截至二零一三年十二月三十一日，集團已落實訂購的飛機合共九十五架，將於二零二四年底前接收。於二零一四年，我們會接收十六架新飛機，其中一架已於二零一四年一月付運。

集團在二零一三年繼續發展其網絡，全面恢復於二零一二年取消前往洛杉磯、多倫多及紐約的長途客運航班班次。倫敦航線於六月加開每日第五班航班，並於十月開辦每周四班前往馬爾代夫馬累的航班。國泰航空於二零一四年三月開辦前往美國紐瓦克的每日航班，並將於二零一四年三月底開辦前往多哈的每日航班，而洛杉磯及芝加哥航線將於二零一四年夏季加開班次。前往瓜達拉哈拉的貨機服務於二零一三年十月推出，此服務於二零一四年三月伸延至墨西哥城，並將於二零一四年三月底開辦前往美國哥倫布的貨機服務。港龍航空於二零一三年推出前往峴港、暹粒、溫州、仰光及鄭州的航班，並將於二零一四年四月開辦每周兩班前往印尼巴厘丹帕沙的服務。

在產品方面，八十五架國泰航空長途及中途飛機於二零一三年底提供特選經濟客艙，而安裝全新地區性商務客艙座椅的工程將於二零一四年第三季完成。其他項目包括在波音 777-300ER 型飛機推出重新設計及提升的頭等客艙，以及在港龍航空的飛機裝設新商務客艙及經濟客艙座椅。「寰宇堂」頭等客艙貴賓室經翻新後，於二零一三年二月重新啓用；而國泰航空位於香港國際機場的第五個離境貴賓室「逸連堂」亦於十月啓用。

應佔非航空業務的附屬及聯屬公司的溢利減少百分之三十點六至港幣七億八千一百萬元，主要反映國泰航空的新貨運站的開業成本。新貨運站於二零一三年二月開始分階段啓用，

新聞資料

於二零一三年十月全面投入運作。年度業績亦繼續受國貨航(與國航合資經營的貨運航空公司)的表現所影響。於二零一四年，新貨運站的財務表現將因開業成本不存在而受惠，而國貨航的財務表現亦將因下段所述的改善溢利率措施而受惠。

集團繼續發展與國航建立的策略夥伴關係，採取多項措施以改善國貨航的財務表現，包括購入具燃油效益的波音 777-200F 型貨機。新成立提供地勤服務的上海國際機場地面服務有限公司於二零一三年二月投入運作，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，於上海虹橋及浦東兩個國際機場提供機場地勤服務。

國泰航空主席白紀圖表示：「對集團以至整個航空業而言，二零一三年全年營商環境仍然充滿挑戰，因此整體表現有所改善，實在值得鼓舞；客運業務表現強勁，顯示集團持續進行投資，以發展網絡及提供超卓的服務和舉世矚目的產品。貨運業務的前景仍然未容樂觀，市場至今未有持續改善的跡象。以目前情況來看，業務的部分變動屬結構性而非周期性，因此我們縮減貨機機隊的規模，同時提升其效益。

我們有信心香港未來將發展爲航空貨運中心，並深信重新規劃的貨機機隊及新貨運站，將有助我們長遠取得競爭優勢。與二零一三年比較，二零一四年的業務前景應有所改善。我們將繼續進行投資以強化業務，同時維持穩健的財務狀況。一如既往，我們會致力加強香港的世界級航運樞紐地位。」

查詢詳情：

陳智健 – 企業傳訊經理（公共事務）, 2747 3837, ivan_c_chan@cathaypacific.com

李詠珊 – 企業傳訊經理（公共事務）, 2747-5632, esther_lee@cathaypacific.com

傳媒熱線：2747-5393

國泰航空網址爲 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該等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)
(股份代號：00293)

公 告
二零一三年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2013	2012 (重列)	變幅
營業總額	*港幣百萬元*	**100,484**	99,376	**+1.1%**
國泰航空擁有人應佔溢利	*港幣百萬元*	**2,620**	862	**+203.9%**
每股盈利	*港仙*	**66.6**	21.9	**+204.1%**
每股股息	*港元*	**0.22**	0.08	**+175.0%**
邊際利潤	*%*	**2.6**	0.9	**+1.7 個百分點**
財務狀況				
國泰航空擁有人應佔資金	*港幣百萬元*	**62,888**	56,021	**+12.3%**
借款淨額	*港幣百萬元*	**39,316**	35,364	**+11.2%**
每股股東資金	*港元*	**15.9**	14.2	**+12.0%**
債務淨額股份比例	*倍數*	**0.63**	0.63	**-**

營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空

		2013	2012 (重列)	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	*百萬*	**26,259**	26,250	**-**
可用座位千米數(「可用座位千米」)	*百萬*	**127,215**	129,595	**-1.8%**
運載乘客人次	*千位*	**29,920**	28,961	**+3.3%**
乘客運載率	*%*	**82.2**	80.1	**+2.1 個百分點**
乘客收益率	*港仙*	**68.5**	67.3	**+1.8%**
運載貨物及郵件	*千噸*	**1,539**	1,563	**-1.5%**
貨物及郵件運載率	*%*	**61.8**	64.2	**-2.4 個百分點**
貨物及郵件收益率	*港元*	**2.32**	2.42	**-4.1%**
每可用噸千米成本(連燃油)	*港元*	**3.58**	3.65	**-1.9%**
每可用噸千米成本(除燃油)	*港元*	**2.16**	2.14	**+0.9%**
飛機使用量	*每日時數*	**11.8**	12.0	**-1.7%**
航班準時表現	*%*	**75.5**	77.4	**-1.9 個百分點**
機隊平均機齡	*年*	**9.3**	10.1	**-7.9%**
溫室氣體排放量	*百萬噸二氧化碳當量*	**15.5**	15.7	**-1.3%**
每可用噸千米排放的溫室氣體	*克二氧化碳當量*	**589**	600	**-1.8%**
工傷引致損失工時比率	*每一百名等效全職僱員的工傷數目*	**4.84**	5.07	**-4.5%**

可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空及港龍航空

	可運載量 可用座位千米數/ 可用噸千米數(百萬)*			運載率（%）			收益率
	2013	2012	**變幅**	**2013**	2012	**變幅**	**變幅**
客運服務							
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	**10,697**	11,049	**-3.2%**	**75.5**	75.5	**-**	**-4.5%**
西南太平洋及南非	**17,490**	18,304	**-4.4%**	**80.7**	77.3	**+3.4 個百分點**	**-1.2%**
東南亞	**18,246**	18,031	**+1.2%**	**80.3**	79.3	**+1.0 個百分點**	**+1.0%**
歐洲	**21,536**	21,509	**+0.1%**	**87.3**	85.0	**+2.3 個百分點**	**+3.6%**
北亞	**28,450**	27,980	**+1.7%**	**75.8**	71.9	**+3.9 個百分點**	**-1.5%**
北美	**30,796**	32,722	**-5.9%**	**88.8**	87.6	**+1.2 個百分點**	**+8.3%**
整體	**127,215**	129,595	**-1.8%**	**82.2**	80.1	**+2.1 個百分點**	**+1.8%**
貨運服務	**14,162**	13,926	**+1.7%**	**61.8**	64.2	**-2.4 個百分點**	**-4.1%**

* 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

- 對於以香港爲起點的航線，休閒旅遊在二零一三年大部分時間（尤其是在假期旺季）需求殷切，但區內航線的需求卻未能配合該等航線的可載客量升幅，因而對收益率構成壓力。
- 日圓貶值，使前往日本旅遊的需求增加，情況在年內大部分時間持續。當日本旅遊需求轉強時，前往韓國旅遊的需求往往會轉弱，但二零一三年並沒有出現此情況。
- 由香港前往峴港及清邁兩個新增航點的休閒旅遊需求殷切。
- 每周提供的 fanfares 票價優惠成功推動由香港前往外地的旅遊。二零一三年售出超過七萬九千張 fanfares 機票。
- 二零一三年，由珠三角區出發的休閒及商務旅遊量激增。我們在二零一三年十月於深圳設立辦事處，以拓展在珠三角區的業務。

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡

- 二零一三年，我們增加往印度航線的可載客量。雖然需求回穩，但印度貨幣貶值及價格競爭的影響，對來自印度的收益構成負面影響。
- 國泰航空於二零一二年十二月開辦的海德拉巴航線以及港龍航空於二零一二年十一月開辦的加爾各答航線業績均令人滿意。
- 科倫坡、達卡及卡拉奇航線的可載客量維持不變，該等航線的業績與預期相若。
- 我們在二零一三年十月推出每周四班前往馬爾代夫馬累的航班，預計該航線的客運量大部分來自以香港及中國內地爲起點的乘客。
- 中東航線的市場情況充滿挑戰。由於提供直航航班前往東南亞的航空公司數目增加，使競爭加劇。
- 多哈航線將於二零一四年三月底開辦。根據一項策略協議，國泰航空及卡塔爾航空將分別營運每日一班往來香港至卡塔爾的航班。前往吉達及阿布扎比的航班將於二零一四年三月停航。

西南太平洋及南非

- 二零一三年澳洲航線的業績令人滿意。往來中國內地的客運需求仍然殷切，但由於提供直航航班往澳洲的中國內地航空公司數目增加，使競爭繼續加劇。
- 澳洲的服務於二零一四年三月作出若干調整，取消部分三角航線，以加強往來阿德萊德、布里斯班、開恩茲及墨爾本的直航服務。
- 受惠於二零一三年初與新西蘭航空達成業務聯營的影響下，二零一三年新西蘭航線的客運需求殷切。
- 南非貨幣貶值，對南非航線的業績造成不利影響。

東南亞

- 東南亞的需求殷切，但業績受提供全面服務及廉價的航空公司的激烈競爭所影響，收益率因而受壓。
- 由東南亞國家出發途經香港前往短途航點及中國內地的航線帶來新的客運量，加上區內各地經濟蓬勃，使經濟客艙的業務受惠。
- 菲律賓航線表現良好，所有等級客艙均錄得理想的運載量。
- 儘管競爭激烈，新加坡航線表現良好。
- 馬來西亞航線疲弱，反映競爭激烈，尤以吉隆坡航線爲甚。國泰航空將於二零一四年三月停飛檳城，而港龍航空則接辦該航線，每周提供十班航班。
- 港龍航空於二零一三年一月推出前往緬甸仰光的服務，以及於二零一三年十月開辦前往柬埔寨暹粒的服務。兩條航線的表現均令人滿意。
- 港龍航空將於二零一四年四月開辦每周兩班前往印尼巴厘丹帕沙的服務。
- 泰國航線於二零一三年需求殷切。港龍航空的清邁航線於二零一三年十月加開班次，由每周五班增至七班。二零一三年，我們每周加開十班前往曼谷的航班。

歐洲

- 二零一三年大部分歐洲航線業務強勁。全新特選經濟客艙需求理想，尤以倫敦及法蘭克福航線爲甚。
- 歐洲部分航線以較小型的飛機（波音 777-300ER 型取代波音 747-400 型飛機）運作，使可載客量減少。自二零一四年一月以來，倫敦航線只採用波音 777-300ER 型飛機運作。
- 二零一三年十月，巴黎航線的班次由每周十四班減至十一班，羅馬航線則由每周七班減至五班。這是季節性的航班調整。
- 二零一三年倫敦航線業績強勁。此航線由二零一三年六月開始加開每日第五班航班。所有等級客艙的載客量均持續高企。採用此航線轉機往來西南太平洋及東北亞航點的乘客增加。
- 我們與「寰宇一家」夥伴 S7 航空達成新的代號共享協議，涵蓋多條往俄羅斯城市的航線，有助莫斯科航線取得穩定的業績。

北亞

- 在中國內地，港龍航空於二零一三年一月推出前往溫州及鄭州的服務。現時該公司提供航班前往中國內地二十二個航點。
- 二零一三年，由中國內地（北京、上海及二線城市）出發的旅遊需求全年殷切，反映中國內地經濟蓬勃。途經香港往東南亞的旅遊需求尤其強勁。

- 由於爆發禽流感及二零一三年初在四川發生地震，加上在競爭加劇的影響下，前往中國內地旅遊的需求令人失望。現時越來越多國際航空公司開辦直航中國內地的航線。
- 台灣航線受競爭加劇及兩岸直航航班增加所影響，然而台灣仍是香港旅客的熱門旅遊點。
- 日圓貶值，使香港往所有日本航點的客運量出現可觀的增長。來自日本的收益因日圓貶值而受到不利的影響。
- 韓國航線於二零一三年業績強勁，往來韓國航點的需求表現理想。

北美

- 二零一三年，往來美國四個航點的所有等級客艙需求殷切。基於需求殷切，我們全面恢復往洛杉磯及紐約航線的班次。
- 二零一四年三月，推出前往紐瓦克的服務，使我們往來大紐約地區的航班增至五班。
- 洛杉磯航線將由二零一四年六月開始加開每日第四班航班，芝加哥航線亦由二零一四年八月開始每周加開三班航班（現爲七班）。
- 加拿大航線方面，二零一三年其他航空公司帶來激烈的競爭。我們在二零一三年三月恢復每周三班前往多倫多的航班，使每周回復至十班航班。

貨運服務

- 貨運需求自二零一一年四月以來一直疲弱，對航空貨運業務造成影響。業務在二零一三年最後三個月（一般爲貨運旺季）略爲回升，但業務仍遜於二零一二年同期。二零一三年最後三個月的業務回升，反映產自亞洲的資訊科技消費產品的貨運量。一如二零一二年，此回升趨勢未能持續。
- 爲維持運載率及收益率，我們在二零一三年因應需求調整可載貨量，包括削減貨機班次及作出臨時取消航班的安排。我們利用客機腹艙運載更多貨物，以減省成本。
- 香港的出口貨運需求在年內大部分時間疲弱，尤以歐洲航線爲甚。泛太平洋及亞洲航線的需求較爲暢旺，但因可載貨量過剩而令收益率受壓。
- 年內進出中國內地的貨運業務有所改善，反映中國內地經濟蓬勃，以及市場對產自中國內地的消費產品需求殷切。成都、重慶及鄭州航線雖然面對競爭加劇，但需求繼續趨於成熟。上海及廈門的出口貨運需求有所改善。廈門航線於二零一三年九月每周加開第三班航班。
- 二零一三年進出日本的貨運需求疲弱。日圓貶值並未令出口增加。在激烈競爭下，貨物噸數減少，導致收益率下降。相比之下，韓國及台灣的表現較強，但仍遜於預期。
- 越南河內的高科技消費品出口貨運需求殷切。我們增加此航線的可載貨量，於二零一三年五月加開一班貨機服務，並於七月再加開一班。
- 柬埔寨是航空貨運的一個增長市場。
- 印度次大陸的航空貨運市場繼續愈趨重要，但要從中得益，視乎由香港出發的泛太平洋航班可以提供多少載貨空間。由於斯里蘭卡的出口大增，我們在二零一三年十月加開每周第二班貨機前往科倫坡。達卡的出口貨運需求全年強勁。
- 二零一三年，往來歐洲的貨運需求仍然疲弱。前往布魯塞爾及斯德哥爾摩的貨運服務於二零一三年二月停辦。我們利用由倫敦出發的波音 777-300ER 型客機腹艙運載更多貨物。爲維持收益率，我們集中運載須優先處理的貨物及特殊貨物（包括藥物）。
- 二零一三年往來美洲的貨運需求仍頗爲強勁，於年度最後兩個月的需求更大幅增加。新的資訊科技產品面世，使前往北美的貨運受惠。北美出口的易變壞物品及石油業設備貨運需求殷切。我們將於二零一四年三月底開辦每周兩班前往美國哥倫布的貨機服務。

- 二零一三年，我們推出往來墨西哥至亞洲的貨機服務，於二零一三年十月推出每周兩班前往瓜達拉哈拉的貨機服務，此服務於二零一四年三月增至每周三班，同時伸延至墨西哥城。連同這些新航線及現有的邁阿密（拉丁美洲的航空貨運中心）航線，我們在這增長迅速的地區佔更大的市場份額。
- 前往西南太平洋的貨運需求穩定。易變壞物品的貨運強勁，但該市場仍充滿挑戰。有限的航權，使我們難以擴大澳洲的航空貨運業務。
- 油價高企，繼續影響貨運業務的財務表現，尤以長途航線爲甚。燃油附加費因應油價的變動而調整。我們繼續改善貨機機隊的營運效益。
- 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、國泰航空、國貨航及國航達成的一攬子交易的一部分。根據這些交易，我們同意購買三架波音 747-8F 型貨機（已於二零一三年十二月接收）、取消訂購八架波音 777-200F 型貨機、獲得購買五架波音 777-200F 型貨機的選擇權及同意出售四架波音 747-400BCF 型改裝貨機，所有改裝貨機已撤出機隊。
- 我們在二零一三年五月停泊一架波音 747-400F 型成品貨機，並於二零一三年八月停泊國泰航空僅餘一架仍然營運的改裝貨機。
- 年內接收五架波音 747-8F 型貨機，包括原來訂購的十架中餘下的最後兩架（分別於二零一三年五月及八月運到），以及根據二零一三年三月與波音公司達成的協議接收的三架。該三架貨機於二零一三年十二月運到。
- 我們採取多項措施以改善國貨航的財務表現，包括購入具燃油效益的波音 777-200F 型貨機（其中首架已於二零一三年十二月接收），取代該合資公司的波音 747-400BCF 型改裝貨機。
- 儘管目前市場環境欠佳，我們有信心香港未來將發展爲航空貨運中心，並深信我們在新飛機及價值港幣五十九億元的新貨運站方面的投資長遠將帶來成果。新貨運站於二零一三年二月開始分階段啓用，並於二零一三年十月全面投入運作。貨運站現時處理國泰航空、港龍航空及華民航空的貨運業務。長遠而言，此設施將有助減省貨運業務的成本及提升效率，以便爲貨運業務的顧客提供更廣泛的服務。貨運站將於適當時間接納其他客戶使用。

主席致函

國泰航空集團於二零一三年錄得應佔溢利港幣二十六億二千萬元，而上年度則錄得溢利港幣八億六千二百萬元(重列)。每股盈利爲港幣六十六點六仙，而二零一二年的每股盈利則爲港幣二十一點九仙(重列)。本年度營業總額爲港幣一千零四億八千四百萬元，上升百分之一點一。

集團於二零一三年的業績有所改善，主要是由於客運業務表現轉強，以及二零一二年爲應對航油價格高企而推出多項保障業務的措施帶來正面的影響。貨運業務繼續受競爭激烈及需求疲弱所拖累，然而業務在二零一三年最後一季基於季節性因素而略有改善。整體而言，業務繼續受航油價格持續高企所影響。應佔非航空業務的附屬及聯屬公司溢利由港幣十一億二千六百萬元(重列)減至港幣七億八千一百萬元。

二零一三年的客運收益增加百分之二點四至港幣七百一十八億二千六百萬元。由於延續二零一二年縮減長途航班班次的措施，加上波音 747-400 型客機加速退役，使可載客量減少百分之一點八。然而，在接近年底前，可載客量因恢復航班班次及推出新航線而開始增加。運載率上升二點一個百分點至百分之八十二點二，收益率上升百分之一點八至港幣六十八點五仙。長途航線所有等級客艙的客運需求殷切，特選經濟客艙推出後深受歡迎，使整體的經濟客艙收益率提升。然而，區內航線的需求卻未能配合該等航線的可載客量升幅，因而對收益率構成壓力。

貨運需求自二零一一年四月以來一直疲弱，爲貨運業務帶來不利的影響。雖然業務在二零一三年最後三個月(一般爲貨運旺季)略爲回升，但業務仍遜於二零一二年同期。集團於二零一三年的貨運收益爲港幣二百三十六億六千三百萬元，較上年度下跌百分之三點六。國泰航空及港龍航空的收益率下跌百分之四點一至港幣二點三二元，可載貨量增加百分之一點七，運載率則下跌二點四個百分點至百分之六十一點八。我們在二零一三年設法因應需求調整可載貨量，包括削減貨機班次及作出臨時取消航班的安排，以便利用客機腹艙運載更多貨物。我們位於香港國際機場的新貨運站於二零一三年十月全面投入運作，新貨運站長遠將有助提升效益及降低成本。

航油價格仍是集團以至整個業界所關注的問題。燃油仍是我們最大的成本，佔二零一三年營業成本總額的百分之三十九。我們在二零一三年四月把握油價短暫下跌的機會，將燃油對沖延至二零一六年。集團於二零一三年的燃油成本（撇除燃油對沖的影響）較二零一二年減少百分之四點六，主要原因是二零一二年爲應對油價高企而推出多項保障業務的措施，包括調整班次、削減可運載量、停用機齡較高及燃油效益較差的飛機，以及接收燃油效益較佳的新飛機。管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，仍是需要優先處理的事務。

國泰航空於二零一三年接收十九架新飛機：五架空中巴士A330-300型飛機（包括一架供港龍航空使用）、九架波音777-300ER型客機和五架波音747-8F型貨機。期內五架波音747-400型客機已經退役。我們於二零一三年三月訂立有關貨機機隊的若干協議，這些協議是涉及波音公司、國泰航空、中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）及國航的一攬子交易的一部分。根據這些交易，我們同意購買三架波音747-8F 型貨機（已於二零一三年十二月接收）、取消訂購八架波音777-200F 型貨機、獲得購買五架波音777-200F 型貨機的選擇權及同意出售四架波音747-400BCF 型改裝貨機，所有改裝貨機已撤出機隊。二零一三年十二月，我們與波音公司達成協議，購買二十一架新波音777-9X型飛機（於二零二零年後接收）、三架新波音777-300ER型飛機及一架新波音747-8F型貨機，以及出售六架現有波音747-400F型貨機。截至二零一三年十二月三十一日，已落實訂購的飛機合共九十五架，將於二零二四年底前接收。於二零一四年，我們會接收十六架新飛機，其中一架已於二零一四年一月付運。

我們在二零一三年繼續發展客運及貨運網絡，全面恢復於二零一二年取消的長途客運航班（往洛杉磯、多倫多及紐約），並宣佈推出前往多個新航點的航班。倫敦航線於六月加開每日第五

班航班，並於十月開辦每周四班前往馬爾代夫馬累的航班。前往美國紐瓦克的每日航班於二零一四年三月啓航，並將於二零一四年三月底開辦前往多哈的每日航班，而洛杉磯及芝加哥航線將於二零一四年夏季加開班次。港龍航空於二零一三年推出前往峴港、暹粒、溫州、仰光及鄭州的服務，並將於二零一四年四月開辦每周兩班前往印尼巴厘丹帕沙的服務。前往布魯塞爾及斯德哥爾摩的貨機服務於二零一三年二月停辦，但於年內稍後時間推出往來墨西哥至亞洲的服務。前往瓜達拉哈拉的貨機服務於二零一三年十月推出，此服務於二零一四年三月伸延至墨西哥城。我們將於二零一四年三月底開辦前往美國哥倫布的貨機服務。

於二零一三年底，在八十五架長途及中途飛機提供特選經濟客艙，並在十一架飛機裝設全新地區性商務客艙座椅。安裝全新地區性商務客艙座椅的工程將於二零一四年第三季完成，而在二零一三年七月開始推出重新設計及提升的波音 777-300ER 型飛機頭等客艙的工作將於二零一四年底完成。港龍航空共有十八架飛機於二零一三年裝設了新商務客艙及經濟客艙座椅。位於香港國際機場的「寰宇堂」頭等客艙貴賓室經翻新後，於二零一三年二月重新啓用；而旗下第五個離境貴賓室「逸連堂」亦於十月啓用。

應佔非航空業務的附屬及聯屬公司的溢利減少百分之三十點六至港幣七億八千一百萬元，主要反映國泰航空的新貨運站的開業成本。新貨運站於二零一三年二月開始分階段啓用，於二零一三年十月全面投入運作。年度業績亦繼續受國貨航(與國航合資經營的貨運航空公司)的表現所影響。於二零一四年，新貨運站的財務表現將因開業成本不存在而受惠，而國貨航的財務表現亦將因下段所述的改善溢利率措施而受惠。

我們繼續發展與國航建立的策略夥伴關係，採取多項措施以改善國貨航的財務表現，包括購入具燃油效益的波音777-200F型貨機（首架已於二零一三年十二月接收），取代該合資公司的波音747-400BCF型改裝貨機。新成立提供地勤服務的上海國際機場地面服務有限公司於二零一三年二月投入運作，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，於上海虹橋及浦東兩個國際機場提供機場地勤服務。

對集團以至整個航空業而言，二零一三年全年營商環境仍然充滿挑戰，因此整體表現有所改善，實在值得鼓舞；客運業務表現強勁，顯示集團持續進行投資，以發展網絡及提供超卓的服務和舉世矚目的產品。我們喜見公司的機艙服務員獲頒Skytrax「全球最佳機艙服務員」殊榮，充分肯定員工發自內心的服務，令國泰航空的乘客獲得與別不同的飛行體驗。貨運業務的前景仍然未容樂觀，市場至今未有持續改善的跡象。以目前情況來看，業務的部分變動屬結構性而非周期性，因此我們縮減貨機機隊的規模，同時提升其效益。我們有信心香港未來將發展爲航空貨運中心，並深信重新規劃的貨機機隊及新貨運站，將有助我們長遠取得競爭優勢。

與二零一三年比較，二零一四年的業務前景應有所改善。客運業務繼續表現良好，並將因進一步增加長途航線班次而受惠。油價仍然高企，但假如我們的對沖狀況不變，我們將因此而受惠。隨著新貨運站全面投入運作，加上國貨航受惠於貨機機隊的提升，預計非航空業務的附屬及聯屬公司的表現亦會有所改善。我們將繼續進行投資以強化業務，同時維持穩健的財務狀況，並一如既往，致力加強香港的世界級航運樞紐地位。

主席
白紀圖
香港，二零一四年三月十二日

綜合損益及其他全面收益表

截至二零一三年十二月三十一日止年度

	附註	2013 港幣百萬元	2012 (重列) 港幣百萬元
營業額			
客運服務		**71,826**	70,133
貨運服務		**23,663**	24,555
航空飲食、收回款項及其他服務		**4,995**	4,688
營業總額	*2*	**100,484**	99,376
開支			
員工		**(17,027)**	(16,248)
機上服務及乘客開支		**(4,138)**	(4,017)
著陸、停泊及航線開支		**(13,531)**	(13,603)
扣除對沖盈利後的燃油		**(38,132)**	(40,470)
飛機維修		**(7,542)**	(8,197)
飛機折舊及營業租賃		**(9,537)**	(8,879)
其他折舊、攤銷及營業租賃		**(1,926)**	(1,432)
佣金		**(775)**	(777)
其他		**(4,116)**	(4,140)
營業開支		**(96,724)**	(97,763)
營業溢利	*4*	**3,760**	1,613
財務支出		**(1,370)**	(1,629)
財務收入		**351**	745
財務支出淨額	*5*	**(1,019)**	(884)
應佔聯屬公司溢利		**838**	754
除稅前溢利		**3,579**	1,483
稅項	*6*	**(675)**	(409)
本年度溢利		**2,904**	1,074
非控股權益		**(284)**	(212)
國泰航空擁有人應佔溢利		**2,620**	862
本年度溢利		**2,904**	1,074
其他全面收益			
不會重新歸類至損益的項目：			
界定福利計劃		**997**	142
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		**3,170**	1,587
可供出售財務資產的價值重估		**53**	46
應佔聯屬公司其他全面收益		**89**	3
海外業務換算產生的滙兌差額		**491**	83
本年度除稅後其他全面收益	*7*	**4,800**	1,861
本年度全面收益總額		**7,704**	2,935
應佔全面收益總額			
國泰航空擁有人		**7,418**	2,726
非控股權益		**286**	209
		7,704	2,935
每股盈利(基本及攤薄)	*8*	**66.6 仙**	21.9 仙

綜合財務狀況表

二零一三年十二月三十一日結算

	附註	2013 港幣百萬元	2012 (重列) 港幣百萬元	2011 (重列) 港幣百萬元
資產及負債				
非流動資產及負債				
固定資產		**94,935**	84,278	73,498
無形資產		**9,802**	9,425	8,601
於聯屬公司的投資		**20,314**	18,522	17,902
其他長期應收款項及投資		**7,135**	6,254	5,491
遞延稅項資產		**204**	95	40
		132,390	118,574	105,532
長期負債		**(57,460)**	(52,753)	(38,410)
相關已抵押存款		**626**	1,364	3,637
長期負債淨額		**(56,834)**	(51,389)	(34,773)
其他長期應付款項		**(1,318)**	(3,205)	(3,650)
遞延稅項負債		**(9,633)**	(8,156)	(6,691)
		(67,785)	(62,750)	(45,114)
非流動資產淨值		**64,605**	55,824	60,418
流動資產及負債				
存貨		**1,511**	1,194	1,155
貿易、其他應收款項及其他資產	*10*	**9,827**	9,922	9,859
待出售資產	*11*	**111**	911	746
流動資金		**27,736**	24,182	19,597
		39,185	36,209	31,357
長期負債的流動部分		**(11,179)**	(10,758)	(10,603)
相關已抵押存款		**961**	2,601	2,041
長期負債的流動部分淨額		**(10,218)**	(8,157)	(8,562)
貿易及其他應付款項	*12*	**(18,206)**	(17,470)	(17,464)
未獲運輸收益		**(11,237)**	(9,581)	(9,613)
稅項		**(1,116)**	(687)	(1,368)
		(40,777)	(35,895)	(37,007)
流動(負債)/資產淨值		**(1,592)**	314	(5,650)
資產總值減流動負債		**130,798**	118,888	99,882
資產淨值		**63,013**	56,138	54,768
資本及儲備				
股本	*13*	**787**	787	787
儲備		**62,101**	55,234	53,846
國泰航空擁有人應佔資金		**62,888**	56,021	54,633
非控股權益		**125**	117	135
股東權益總額		**63,013**	56,138	54,768

附註：

1. 編制基準及會計政策

本公告所列述的年度業績乃摘錄自集團截至二零一三年十二月三十一日止年度的法定賬目。

各賬目已按照香港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。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。

香港會計師公會已頒佈多項新的香港財務報告準則及其修訂本，該等新準則及修訂本於集團及公司本會計期首次生效，其中與集團賬目有關的發展如下：

- 《香港財務報告準則》（修訂本）「二零零九年至二零一一年周期的年度改進」
- 《香港會計準則》第 1 號「財務報表的呈報 — 其他全面收益項目的呈報」修訂本
- 《香港財務報告準則》第 7 號「披露 — 財務資產與財務負債的對銷」修訂本
- 《香港財務報告準則》第 10 號、《香港財務報告準則》第 11 號及《香港財務報告準則》第 12 號修訂本「綜合財務報表、合營安排及於其他實體權益的披露：過渡指引」
- 《香港會計準則》第 19 號(2011)「僱員福利」
- 《香港會計準則》第 27 號(2011)「獨立財務報表」
- 《香港會計準則》第 28 號(2011)「於聯營和合資公司的投資」
- 《香港財務報告準則》第 10 號「綜合財務報表」
- 《香港財務報告準則》第 11 號「合營安排」
- 《香港財務報告準則》第 12 號「於其他實體權益的披露」
- 《香港財務報告準則》第 13 號「公允值計量」

集團未有應用尚未在本會計期生效的新準則或詮釋。

《香港財務報告準則》二零零九年至二零一一年周期的年度改進共有六項對五項現有準則的修訂，包括對《香港會計準則》第 34 號的修訂。有關修訂對集團業績及財務狀況並無重大影響。

《香港會計準則》第 1 號「財務報表的呈報 — 其他全面收益項目的呈報」修訂本的重點是改善其他全面收益項目組成部分的呈報。該項修訂規定在其他全面收益呈報的項目須根據其後是否有可能重新歸類至損益而組合起來。集團在賬目中對其他全面收益的呈報已作相應變更。

《香港財務報告準則》第 7 號「披露 — 財務資產與財務負債的對銷」修訂本就財務資產與財務負債的對銷提出新的披露規定，新的披露規定適用於所有根據《香港會計準則》第 32 號「金融工具：呈報」對銷的已確認金融工具，以及可被強制執行的總淨額安排或類似協議中所涵蓋的類似金融工具及交易，不論該等金融工具是否根據《香港會計準
則》第 32 號對銷。集團已就財務資產及財務負債的對銷作出適當的披露。

1. 編制基準及會計政策 (續)

《香港財務報告準則》第 10 號、第 11 號及第 12 號修訂本「綜合財務報表、合營安排及於其他實體權益的披露：過渡指引」提供額外過渡寬免，將提供經調整比較資料的規定限制於僅前一個比較期。此等修訂本對集團賬目並無重大影響。

《香港會計準則》第 27 號(2011)「獨立財務報表」在《香港財務報告準則》第 10 號發出後頒佈。重訂的《香港會計準則》第 27 號只關乎附屬公司、合資公司及聯屬公司在母公司的獨立財務報表中的會計處理。由於公司已遵守該準則的規定，此修訂本對公司業績及財務狀況並無重大影響。

《香港會計準則》第 28 號(2011)「於聯營和合資公司的投資」繼《香港財務報告準則》第 11 號發出後頒佈，包括對合資公司及聯屬公司按權益法記賬的規定。此修訂本對集團業績及財務狀況並無重大影響。

《香港財務報告準則》第 10 號「綜合財務報表」以現有原則爲基礎，確定控制權的概念爲釐定實體應否計入母公司綜合財務報表的因素。該準則提供額外的指引，在難以評估控制權的情況下協助釐定控制權。採納此項準則不會改變集團於二零一三年一月一日就參與其他實體業務所達致的任何有關控制權方面的結論。

《香港財務報告準則》第 11 號「合營安排」取代《香港會計準則》第 31 號「合資權益」，將合營安排分爲共同經營和合營企業。 實體須考慮與其在有關安排下的架構、法定形式、合約條款及有關其權利和責任的其他事實和情況，以決定安排的種類。根據《香港財務報告準則》第 11 號歸類爲共同經營的合營安排須逐項確認，但以共同經營者在共同經營中的權益爲限。所有其他合營安排則根據《香港財務報告準則》第 11 號歸類爲合營企業，並須採用權益法於集團的綜合財務報表入賬。選擇以比例合併法作爲會計政策已不再容許。

採納與《國際財務報告準則》第 11 號「合營安排」接軌的《香港財務報告準則》第 11 號，對集團在聯屬公司的應佔溢利構成影響。集團其中一家聯屬公司已在本年度採納《國際財務報告準則》第 11 號，改變對合營企業權益的會計政策，該公司過往以比例合併法處理合營企業的賬項。此項會計政策變動已追溯應用，二零一二年十二月三十一日的結餘及截至二零一二年十二月月三十一日止年度的業績因而重列，並撮述於下文的列表。

《香港財務報告準則》第12號「於其他實體權益的披露」包括在其他實體（包括共同安排、聯屬公司、特殊目的機構及其他資產負債表外機構）所有形式權益的披露規定。集團已提供適用於集團的披露規定。

《香港會計準則》第 19 號 (2011)「僱員福利」於二零一一年作出修訂。修訂本對集團界定福利計劃及離職後福利的影響如下：即時確認所有過往服務費用；以利息淨額取代利息費用及計劃資產預期回報，利息淨額是將貼現率應用於界定福利負債淨額計算出來。此外，會計政策過往容許只將百分之十的「緩衝區」以外的精算盈利及虧損於損益表中確認，但修訂本將此項選擇取消。修訂本規定所有該等重新計量的盈利及虧損均須在出現時於其他全面收益中確認。上述變動須追溯應用。集團部分聯屬公司在採納經重訂《香港會計準則》第 19 號後，亦對二零一二年一月一日的期初保留溢利作出若干調整。

1. 編制基準及會計政策 (續)

下表撮述採納經重訂《香港會計準則》第 19 號及《香港財務報告準則》／《國際財務報告準則》第 11 號的影響。

	如先前呈報 港幣百萬元	採納經重訂《香港會計準則》第19號的影響 港幣百萬元	採納《香港財務報告準則》/《國際財務報告準則》第11號的影響 港幣百萬元	如重列 港幣百萬元
截至二零一二年十二月三十一日止年度的綜合損益及其他全面收益表：				
員工開支	(16,073)	(175)	-	(16,248)
應佔聯屬公司溢利	641	(10)	123	754
稅項	(417)	19	(11)	(409)
國泰航空擁有人應佔溢利	916	(166)	112	862
界定福利計劃	-	142	-	142
應佔聯屬公司其他全面收益	83	(80)	-	3
海外業務換算產生的滙兌差額	83	(1)	1	83
國泰航空擁有人應佔全面收益總額	2,715	(102)	113	2,726
非控股權益應佔全面收益總額	212	(3)	-	209
二零一二年十二月三十一日結算的綜合財務狀況表：				
於聯屬公司的投資	18,481	(94)	135	18,522
其他長期應收款項及投資	6,617	(363)	-	6,254
其他長期應付款項	(2,222)	(983)	-	(3,205)
遞延稅項資產	79	16	-	95
遞延稅項負債	(8,277)	133	(12)	(8,156)
儲備	(56,399)	1,288	(123)	(55,234)
非控股權益	(120)	3	-	(117)
二零一一年十二月三十一日結算的綜合財務狀況表：				
於聯屬公司的投資	17,894	(1)	9	17,902
其他長期應收款項及投資	5,783	(292)	-	5,491
其他長期應付款項	(2,612)	(1,038)	-	(3,650)
遞延稅項資產	28	12	-	40
遞延稅項負債	(6,825)	135	(1)	(6,691)
儲備	(55,022)	1,184	(8)	(53,846)

《香港財務報告準則》第13號「公允值計量」旨在透過爲公允值提供清晰定義以及提供單一來源的公允值計量和用於所有相關《香港財務報告準則》的披露規定，從而提升一致性及減低複雜程度。該等規定沒有擴大公允值會計的使用，但提供指引說明當《香港財務報告準則》內的其他準則對公允值的使用已有規定或准許時應如何計量公允值。此準則亦提供新的披露規定。採納《香港財務報告準則》第13號只會影響集團賬目內財務資產及財務負債公允值計量的披露。

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	
	2013	2012 (重列)	**2013**	2012 (重列)	**2013**	2012 (重列)	**2013**	2012 (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
溢利或虧損								
銷售予外界客戶	**99,284**	98,198	**1,200**	1,178			**100,484**	99,376
分部之間的銷售	**8**	8	**2,206**	1,685			**2,214**	1,693
分部收益	**99,292**	98,206	**3,406**	2,863			**102,698**	101,069
分部業績	**4,214**	1,484	**(454)**	129			**3,760**	1,613
財務支出淨額	**(1,008)**	(876)	**(11)**	(8)			**(1,019)**	(884)
	3,206	608	**(465)**	121			**2,741**	729
應佔聯屬公司溢利					**838**	754	**838**	754
除稅前溢利							**3,579**	1,483
稅項	**(681)**	(371)	**6**	(38)			**(675)**	(409)
本年度溢利							**2,904**	1,074
其他分部資料								
折舊及攤銷	**6,948**	6,571	**404**	168			**7,352**	6,739
購買固定及無形資產	**19,751**	19,656	**783**	1,319			**20,534**	20,975

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、停機坪服務及貨運站業務。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爲同時供客運及貨運服務使用的機隊。管理層認爲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種服務，故此在披露時，並不將客運及貨運服務分爲不同的業務分部。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

3. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	2013 **港幣百萬元**	2012 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	**48,293**	44,970
- 日本、韓國及台灣	**11,145**	12,775
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	**4,775**	4,521
西南太平洋及南非	**6,455**	6,875
東南亞	**7,970**	7,968
歐洲	**8,791**	8,760
北美	**13,055**	13,507
	100,484	99,376

地域分部業績及分部資產淨值因《二零一三年報告書》列舉的理由而不予披露。

4. 營業溢利

	2013 **港幣百萬元**	2012 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	**2,525**	2,317
- 擁有	**4,617**	4,300
無形資產攤銷	**210**	122
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	**938**	823
- 飛機及有關設備	**3,139**	2,715
- 其他	**34**	34
固定資產減值撥備	**210**	52
待出售資產減值撥備	**13**	140
報銷一架飛機的虧損	**-**	247
出售固定資產(盈利)/虧損淨額	**(213)**	101
出售待出售資產盈利	**-**	(34)
視作出售一家聯屬公司的盈利	**(24)**	-
已支出的存貨成本	**2,152**	2,074
滙兌差額淨額	**171**	(173)
核數師酬金	**16**	13
被界定爲持有作買賣用途的財務資產及負債虧損淨額	**5**	19
非上市投資股息收入	**(26)**	(58)
上市投資股息收入	**(5)**	(4)

5. 財務支出淨額

	2013 港幣百萬元	2012 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	**659**	752
- 有關抵押存款、票據及零息債券的利息收入	**(96)**	(247)
	563	505
- 銀行借款及透支		
- 須於五年內全部清還	**231**	186
- 毋須於五年內全部清還	**96**	74
- 其他借款		
- 須於五年內全部清還	**96**	55
- 毋須於五年內全部清還	**24**	40
- 其他長期應收款項	**(26)**	(28)
	984	832
來自流動資金的收入：		
- 專業投資管理資金及按公允值計入損益的其他流動投資	**(53)**	(164)
- 銀行存款及其他	**(152)**	(98)
	(205)	(262)
公允值變動：		
- 被指定爲按公允值計入損益的籌資租賃責任虧損	**29**	224
- 衍生金融工具虧損	**211**	90
	240	314
	1,019	884

在上列數字中，因配對安排而帶來的財務收入及支出已化爲淨額。

衍生金融工具的公允值變動包括來自被界定爲持有作買賣用途的衍生工具的盈利淨額港幣三千四百萬元（二零一二年：港幣一億一千五百萬元）。

6. 稅項

	2013 港幣百萬元	2012 (重列) 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	**182**	145
- 海外稅	**182**	218
- 歷年撥備超額	**(36)**	(149)
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	**347**	195
	675	409

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 (二零一二年：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《二零一三年報告書》賬目附註 30(d) ）。

6. 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：

	2013 港幣百萬元	2012 (重列) 港幣百萬元
除稅前綜合溢利	**3,579**	1,483
按香港利得稅率百分之十六點五(二零一二年：百分之十六點五)計算的稅額	**(591)**	(245)
不可扣稅的支出	**(287)**	(310)
歷年稅項撥備超額	**36**	149
其他國家實施不同稅率的影響	**216**	22
未確認稅項虧損	**(80)**	(109)
毋須課稅的收入	**31**	84
稅項支出	**(675)**	(409)

有關遞延稅項的詳細資料載於《二零一三年報告書》賬目附註 18。

7. 其他全面收益

	2013 港幣百萬元	2012 (重列) 港幣百萬元
界定福利計劃		
- 於年內確認的重新計量	**1,119**	159
- 遞延稅項	**(122)**	(17)
現金流量對沖		
- 於年內確認	**4,147**	1,818
- 轉撥至損益	**(664)**	(222)
- 轉撥至無形資產	**66**	148
- 已確認遞延稅項	**(379)**	(157)
可供出售財務資產的價值重估		
- 於年內確認	**53**	46
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於年內確認	**78**	3
- 重新歸類至損益	**11**	-
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於年內確認	**525**	83
- 重新歸類至損益	**(34)**	-
本年度其他全面收益	**4,800**	1,861

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二十六億二千萬元（二零一二年：港幣八億六千二百萬元(重列)）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（二零一二年：三十九億三千四百萬股）。

9. 股息

	2013 **港幣百萬元**	2012 港幣百萬元
於二零一三年十月三日派發的第一次中期股息每股港幣零點零六元 (二零一二年：零)	**236**	-
於二零一四年三月十二日建議派發第二次中期股息每股港幣零點一六元 (二零一二年：中期股息每股港幣零點零八元)	**629**	315
	865	315

由於在結算日仍未宣佈派發第二次中期股息，因此並未記入二零一三年的賬目。二零一三年的實際應付數額將記入截至二零一四年十二月三十一日止年度保留溢利的分派款。

董事局已宣佈派發截至二零一三年十二月三十一日止年度第二次中期股息每股港幣零點一六元。連同於二零一三年十月三日派發的第一次中期股息每股港幣零點零六元，全年分派的股息總額爲每股港幣零點二二元，合共港幣八億六千五百萬元。第二次中期股息將於二零一四年五月八日派發予於二零一四年四月四日(星期五)辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一四年四月二日(星期三)起除息。

股東登記將於二零一四年四月四日(星期五)暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。爲確保享有中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一四年四月三日(星期四)下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址爲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。

爲方便處理於二零一四年五月十四日舉行的股東周年大會的委任代表書，股東登記將於二零一四年五月九日至二零一四年五月十四日(包括首尾兩天)暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。爲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，須於二零一四年五月八日(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，地址爲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。

10. 貿易、其他應收款項及其他資產

	集團	
	2013 **港幣百萬元**	2012 港幣百萬元
貿易應收賬項	**5,421**	5,600
衍生財務資產－當期部分	**2,022**	1,094
其他應收及預繳款項	**2,314**	3,141
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	**70**	87
	9,827	9,922

於二零一三年十二月三十一日，集團不符合作對沖會計處理的衍生財務資產總值爲港幣十三億二千九百萬元 (二零一二年：港幣十三億四千九百萬元)。

	集團	
	2013 **港幣百萬元**	2012 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	**5,319**	5,467
逾期一至三個月	**86**	115
逾期三個月以上	**16**	18
	5,421	5,600

10. 貿易、其他應收款項及其他資產 (續)

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。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。

11. 待出售資產

	集團	
	2013	2012
	港幣百萬元	港幣百萬元
待出售資產	**111**	911
	111	911

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，並以其於二零一三年及二零一二年十二月三十一日的估計出售價值作參考。截至二零一三年十二月三十一日止年度已確認的減值虧損爲港幣一千三百萬元（二零一二年：港幣一億四千萬元）。

12. 貿易及其他應付款項

	集團	
	2013	2012
	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應付賬項	**7,601**	7,357
衍生財務負債 – 當期部分	**799**	1,087
其他應付款項	**9,331**	8,716
應付聯屬公司賬項	**166**	56
應付其他關連公司賬項	**309**	254
	18,206	17,470

於二零一三年十二月三十一日，集團不符合作對沖會計處理的衍生財務負債總額爲港幣二億三千三百萬元 (二零一二年：港幣三億三千九百萬元)。

	集團	
	2013	2012
	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	**7,408**	7,039
逾期一至三個月	**174**	298
逾期三個月以上	**19**	20
	7,601	7,357

集團的一般付款期限爲賬單日後一至兩個月。

13. 股本

在回顧的年度內，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。

於二零一三年十二月三十一日，已發行股份爲 3,933,844,572 股（二零一二年十二月三十一日：3,933,844,572 股）。年內並無股本變動。

14. 企業管治

公司致力維持高水平的管治。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爲股東帶來裨益：

- 《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，但最後認爲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，因爲在這情況下，董事局可就其能否勝任董事職務，作出更平衡和有根據的決定。

公司已採納一套董事及有關僱員(如《企業管治守則》所界定者)進行證券交易的行爲守則，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(「標準守則」)。

在作出特定查詢後，所有董事已就年度報告書所涵蓋的會計期，確認已遵守標準守則及公司的董事進行證券交易行爲守則所規定的標準。

有關本公司的企業管治原則及程序，請參閱《二零一三年報告書》。

年度業績已經公司的審核委員會審核。

15. 年度報告書

《二零一三年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零一四年四月二日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站 *www.cathaypacific.com*，並於二零一四年四月四日或之前備妥，供股東閱覽。

營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	2013	2012 (重列)		**2013**	2012 (重列)	
	港幣百萬元	港幣百萬元	**變幅**	**港幣百萬元**	港幣百萬元	**變幅**
員工	**17,027**	16,248	**+4.8%**	**15,269**	14,705	**+3.8%**
機上服務及乘客開支	**4,138**	4,017	**+3.0%**	**4,138**	4,017	**+3.0%**
著陸、停泊及航線開支	**13,531**	13,603	**-0.5%**	**13,287**	13,330	**-0.3%**
扣除對沖盈利後的燃油	**38,132**	40,470	**-5.8%**	**37,264**	39,590	**-5.9%**
飛機維修	**7,542**	8,197	**-8.0%**	**7,207**	7,961	**-9.5%**
飛機折舊及營業租賃	**9,537**	8,879	**+7.4%**	**9,298**	8,738	**+6.4%**
其他折舊、攤銷及營業租賃	**1,926**	1,432	**+34.5%**	**1,354**	1,173	**+15.4%**
佣金	**775**	777	**-0.3%**	**775**	777	**-0.3%**
其他	**4,116**	4,140	**-0.6%**	**4,500**	4,644	**-3.1%**
營業開支	**96,724**	97,763	**-1.1%**	**93,092**	94,935	**-1.9%**
財務支出淨額	**1,019**	884	**+15.3%**	**974**	838	**+16.2%**
營業開支總額	**97,743**	98,647	**-0.9%**	**94,066**	95,773	**-1.8%**

- 集團營業開支總額減少百分之零點九至港幣九百七十七億四千三百萬元。
- 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)由港幣三點六五元(重列)減至港幣三點五八元。

國泰航空及港龍航空營業業績分析

	2013	2012 (重列)
	港幣百萬元	港幣百萬元
航空公司除稅前溢利/(虧損)	**2,375**	(2)
稅項支出	**(536)**	(262)
航空公司除稅後溢利/(虧損)	**1,839**	(264)
應佔附屬及聯屬公司溢利	**781**	1,126
國泰航空擁有人應佔溢利	**2,620**	862

國泰航空及港龍航空營業業績分析 (續)

航空公司除稅前溢利/(虧損)變動分析如下：

	港幣百萬元	
二零一二年航空公司除稅前虧損(重列)	**(2)**	
營業總額	**670**	- 客運服務營業額增加，原因是在可載客量減少百分之一點八的情況下，運載率仍上升二點一個百分點及收益率上升百分之一點八。 - 貨運服務營業額減少，原因是在可載貨量增加百分之一點七的情況下，運載率仍下跌二點四個百分點及收益率下跌百分之四點一。
燃油（扣除對沖盈利）	**2,326**	- 燃油成本因平均飛機燃油價格下跌百分之三、耗油量減少百分之一點五及燃油對沖盈利增加百分之八十一點一而減少。
飛機維修	**754**	- 主要由於安排機齡較高的飛機退役使飛機維修次數下降而減少。
折舊、攤銷及營業租賃	**(741)**	- 主要由於波音 747-400 型飛機加速退役及增添新飛機而上升。
員工	**(564)**	- 主要由於員工數目及薪酬增加而上升。
機上服務、著陸及停泊、佣金、財務支出淨額及其他	**(68)**	- 由於若干營業開支淨增加而上升。
二零一三年航空公司除稅前溢利	**2,375**	

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

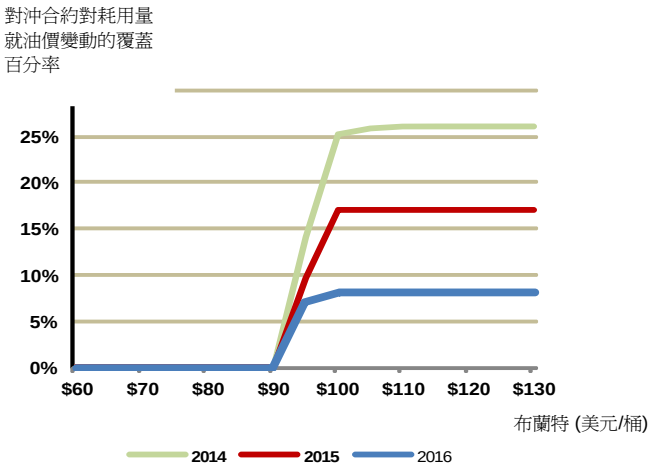
	2013 **港幣百萬元**	2012 港幣百萬元
燃油成本總額	**39,117**	41,014
燃油對沖盈利	**(985)**	(544)
燃油成本淨額	**38,132**	40,470

二零一三年的耗油量爲三千九百五十萬桶（二零一二年：四千零十萬桶）。

於二零一三年十二月三十一日，集團的燃油對沖風險列於右表：

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。右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。

最大燃油對沖風險



資產

- 於二零一三年十二月三十一日的資產總值爲港幣一千七百一十五億七千五百萬元。
- 年內固定資產增加港幣二百億零三百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣一百八十八億四千七百萬元、樓宇價值港幣七億七千二百萬元，以及其他設備價值港幣三億八千四萬元。

借款及資本

- 借款由二零一二年的港幣五百九十五億四千六百萬元增加百分之十二點六至二零一三年的港幣六百七十億五千二百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、日圓及歐羅，並須於二零二五年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之五十六現爲定息借款。
- 流動資金增加百分之十四點七至港幣二百七十七億三千六百萬元，其中百分之五十三點七以美元計算。
- 借款淨額增加百分之十一點二至港幣三百九十三億一千六百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之十二點三至港幣六百二十八億八千八百萬元。
- 債務淨額股份比例維持於零點六三倍。

機隊資料*

飛機類型	截至二零一三年十二月三十一日各機隊的數目				已確實訂購架數				營業租賃期滿架數						選擇權
		租賃													
	擁有	籌資	營業	總數	'14	'15	'16 及之後	總數	'14	'15	'16	'17	'18	'19 及之後	
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	14	15	6	35	5	3		8		2	1	1		2	
A340-300	6	5		11											
A350-900							22[a]	22							
A350-1000							26	26							
747-400	12[b]		1	13						1					
747-400F 貨機	3[c]	3[d]		6[e]											
747-400BCF 貨機			1[f]	1									1		
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機	2	11		13			1[e]	1							
777-200	5			5											
777-200F 貨機															5[g]
777-300	7	5		12											
777-300ER	8	11	19	38	9	6[e]		15				2	2	15	
777-9X							21[e]	21							
總數	57	56	27	140	14	9	70	93		3	1	3	3	17	5
由港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		10	15									2	8	
A321-200	2		4	6	2[h]			2						4	
A330-300	5	1	14[i]	20					7	1	2	4			
總數	12	1	28	41	2			2	7	1	2	4	2	12	
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機	2	6		8											
747-400BCF 貨機			3	3							1	2			
總數	2	6	3	11[j]							1	2			
總數合計	**71**	**63**	**58**	**192**	**16**	**9**	**70**	**95**	**7**	**4**	**4**	**9**	**5**	**29**	**5**

* 包括停泊的飛機。於二零一三年十二月三十一日後出現的飛機變動並不反映於機隊資料內。

(a) 包括兩架營業租賃期爲十二年的飛機。
(b) 其中一架已於二零一四年一月退役。
(c) 包括一架於二零一三年五月停泊的飛機。
(d) 該三架飛機的籌資租賃合約於二零一四年一月提早終止。
(e) 二零一三年十二月，我們與波音公司達成協議，購買二十一架新波音 777-9X 型飛機（於二零二零年後接收）、三架新波音 777-300ER 型飛機及一架新波音 747-8F 型貨機，以及出售六架現有波音 747-400F 型貨機。
(f) 此飛機於二零一三年八月停泊。
(g) 購買五架波音 777-200F 型貨機的購買權。
(h) 此等飛機的營業租賃期爲八年，其中一架已於二零一四年一月接收。
(i) 年內向港龍航空租出六架飛機（四架由公司擁有，兩架由公司租入），港龍航空於二零一四年二月向公司購入其中一架租約期滿的飛機。
(j) 華民航空另以濕租方式租用兩架營業租賃期於二零一五年屆滿的空中巴士 A300-600F 型貨機，因此共營運十三架飛機。

附屬及聯屬公司回顧

- 與二零一二年相比，香港華民航空有限公司於二零一三年錄得溢利增長。可載貨量增加百分之三，運載率下降一個百分點，而收入噸千米則上升百分之二。
- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司於二零一三年生產二千五百七十萬份機餐及處理六萬五千班航班（即平均每日七萬份機餐及一百七十九班航班，較二零一二年分別上升百分之三及百分之四）。營業額增加，加上有效管理成本，使二零一三年的營業總額及溢利上升。海外所有航空飲食設施均錄得溢利增長。
- 國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）爲國泰航空集團提供貨物處理服務，年內處理逾五十八萬噸貨物。國泰航空服務於二零一三年錄得虧損，反映該公司於二零一三年十月前尚未全面投入運作。
- 香港機場地勤服務有限公司二零一三年的財務業績遜於二零一二年，反映在香港國際機場工作的職員人手短缺，以及用以吸引及留住員工的相關成本上升。
- 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二十點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。集團應佔國航業績乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零一三年度的集團業績包括國航截至二零一三年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一三年十月一日至二零一三年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。集團於二零一三年錄得應佔國航的溢利下降，主要反映燃油成本上升。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，作爲集團、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」）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。集團於二零一三年錄得應佔國貨航的虧損減少，主要是因安排機齡較高的飛機退役而減少維修成本。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，作爲集團、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（「HXITM」）爲國泰航空集團及其他航空公司提供航材技術管理服務。HXITM 於二零一三年錄得溢利。
- 上海國際機場地面服務有限公司（「上海國際機場地面服務」）在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。上海國際機場地面服務於二零一三年錄得虧損。虧損較預期爲少，主要是因減省成本所致。

企業責任

- 國泰航空於二零一三年九月發表題爲「可持續發展」的《二零一二年可持續發展報告》，報告載於 www.cathaypacific.com/sdreport。
- 國泰航空繼續與監管機構及參與制定航空政策的團體進行溝通，作爲其氣候變化策略的一部分。
- 國泰航空與國際航空運輸協會合作，致力令航空公司承諾在二零二零年前實現碳中和增長，並與國際民航組織合作，就達成公平和公正的全球排放協議制定相關建議。
- 根據歐盟排放交易計劃的規定，我們的二零一二年排放數據由集團以外的機構核證，並於二零一三年三月底向英國環境部提交二零一二年的排放報告。對我們二零一三年排放數據的核證工作正在進行中。
- 歐盟委員會正就修改及限制歐盟排放交易計劃進行磋商。在此期間，國泰航空繼續爲符合有關法規作好準備，包括按照原有的歐盟排放交易計劃範疇進行所需的監察、報告及核證工作。
- 我們在二零一三年七月推出「香港精神・一起飛」比賽，以支持香港特別行政區政府舉辦的「家是香港」運動。該項比賽邀請香港市民提交展現香港精神的創意作品。參賽作品超過五千二百份，比賽網站瀏覽次數超過四十萬。國泰航空在一架波音 777-300ER 型

飛機漆上「香港精神號」的特別機身圖案，圖案中印有這次比賽得獎者的剪影。該架飛機於二零一三年十二月舉行的儀式中展現。

- 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。我們在二零一三年六月宣佈，公司的乘客於二零一二年捐出超過港幣一千四百三十萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。「零錢布施」計劃自一九九一年推出以來，已籌得超過港幣一億三千三百萬元。國泰航空一群員工於二零一三年三月前往越南，視察「零錢布施」計劃善款的運用情況。
- 截至二零一三年底，國泰航空及其附屬公司在全球僱用逾三萬一千六百名員工，其中超過二萬四千二百人爲在港員工。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。

獨立核數師報告摘錄

公司的核數師對其就集團截至二零一三年十二月三十一日止年度的綜合財務報表所作的報告提出保留意見，現將保留意見摘錄如下：

保留意見的基礎

由於我們無法就貴集團截至二零一二年十二月三十一日止年度的綜合財務報表所收錄有關貴集團對中國國際航空股份有限公司（以下簡稱「國航」）及中國國際貨運航空有限公司（以下簡稱「國貨航」）投資的賬面價值以及該年度應佔國航及國貨航的業績是否公允地列報等方面獲取充足和適當的審計憑證，我們在就貴集團截至二零一二年十二月三十一日止年度的綜合財務報表作出的核數師報告中持保留意見。國航和國貨航是貴集團的聯屬公司，按權益法核算。由於我們對貴集團於截至二零一二年十二月三十一日止年度應佔國航和國貨航的業績的審計範圍依然受到限制，此事可能會對本年度綜合損益及其他全面收益表的數字及相應數字的可比性構成影響，因此我們也對本年度綜合財務報表發表了保留意見。

保留意見

我們認爲，除了在「保留意見的基礎」一段所述事宜可能對相應數字產生影響外，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二零一三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及現金流量，並已按照香港《公司條例》妥爲編製。

於本公告所載日期，國泰航空的在任董事如下：

常務董事：　白紀圖（主席）、包偉霆、朱國樑、馬天偉及史樂山；
非常務董事：　蔡劍江、樊澄、何禮泰、喬浩華、邵世昌、施銘倫及趙曉航；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，二零一四年三月十二日

公司網址：www.cathaypacific.com