

新聞資料

二零一二年三月十四日

國泰航空公佈二零一一年全年業績

業績		2011	2010	變幅
營業總額	港幣百萬元	98,406	89,524	+9.9%
國泰航空擁有人應佔溢利	港幣百萬元	5,501	14,048	-60.8%
每股盈利	港仙	139.8	357.1	-60.9%
每股股息	港元	0.52	1.11	-53.2%

國泰航空集團二零一一年錄得應佔溢利港幣五十五億零一百萬元，而二零一零年度則錄得刷新集團紀錄的港幣一百四十億四千八百萬元溢利。二零一零年度業績包括重大的非經常性項目港幣三十億三千三百萬元，即集團出售所持的香港空運貨站有限公司及香港飛機工程有限公司股權的溢利及視作出售部分國航權益的盈利。撇除這些項目後，二零一一年的應佔溢利較二零一零年減少港幣五十五億一千四百萬元或 **50.1%**。本年度營業總額為港幣九百八十四億零六百萬元，上升 **9.9%**。每股盈利下跌 **60.9%**至港幣 **139.8** 仙。

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

國泰航空主席白紀圖表示：「我們在二零一一年面對多項重大挑戰，而現時的經營環境挑戰仍多，尤其是貨運業務。然而，國泰航空集團具有清晰明確的業務策略重點，我們正採取多項措施，務使公司更趨強大，讓客戶獲得更佳的體驗。例如集團會在二零一二年接收十九架新飛機，並逐步推出『特選經濟客艙』、新長途經濟座椅，以及繼續推出備受歡迎的全新商務客艙。我們正陸續改善機場貴賓室設施，並在香港興建全球其中一個最先進的貨運站。新貨運站將於二零一三年初啟用。港龍航空方面，今年將添置更多飛機、推出新產品及開辦新航點，這一切有助提升接駁能力，以及加強香港的環球主要國際航運樞紐地位。」

燃油是集團最大的單一成本，航油價格持續高企，對二零一一年的營業業績構成重大影響。撇除燃油對沖的影響後，集團在二零一一年的燃油成本總額增加港幣一百二十四億五千五百萬元 (或 **44.1%**)，增幅反映油價上升及航班增加。管理因油價變動而帶來的相關風險，仍是集團的一項首要工作。為此，集團設有積極的燃油對沖計劃。二零一一年的燃油對沖項目錄得港幣十八億一千三百萬元已變現溢利，以及於二零一一年十二月三十一日儲備中的港幣四億三千六百萬元未變現市值計價盈利。

新聞資料

本年度客運收益為港幣六百七十七億七千八百萬元，較二零一零年增加 14.2%。可載客量增加 9.2%，兩家航空公司運載乘客合共二千七百六十萬人次，較二零一零年上升 2.9%，但運載率下跌 3 個百分點。收益率上升 8.7%至港幣 66.5 仙。國泰航空若干收益結算貨幣相對處於強勢，為收益帶來正面的貢獻。頭等及商務客艙於二零一一年需求理想，短途航線的商務客位需求穩健，反映亞洲經濟相對強勁。經濟客艙運載率普遍仍處於高水平，尤以北美及東南亞航線為甚，但長途航線的經濟客艙收益率則告下降。日本及泰國的天災，亦對業務構成負面影響。國泰航空繼續發展客運網絡，於二零一一年開辦了兩條新航線(阿布扎比及芝加哥)，並增加多條其他主要航線的班次。

集團的貨運業務於二零一一年首季表現相當不俗，但香港及中國內地兩個最重要市場的貨運需求自四月起大幅轉弱，並於年內其餘時間持續疲弱。二零一一年的貨運收益為港幣二百五十九億八千萬元，較二零一零年上升 0.3%。收益率上升 3.9%至港幣 2.42 元，可載貨量增加 6.9%，但運載率則下跌 8.5 個百分點至 67.2%。集團因應需求致力調整可載貨量。國泰航空在二零一一年開辦前往印度班加羅爾、中國內地西部地區的重慶及成都、西班牙薩拉戈薩等貨運航線。

集團繼續購置新飛機，取代機齡較高、效益較差的飛機，並擴大機隊規模，於二零一一年接收了六架波音 777-300ER 型飛機、三架空中巴士 A330-300 型飛機及四架波音 747-8F 型貨機。港龍航空機隊於二零一二年二月增添兩架空中巴士 A320-200 型新飛機。我們於二零一一年三月宣佈訂購二十七架新飛機，包括兩架空中巴士 A350-900 型飛機(已於二零一零年十二月訂購)、十五架空中巴士 A330-300 型飛機及十架波音 777-300ER 型飛機；於二零一一年八月宣佈再購入四架波音 777-300ER 型飛機及八架波音 777-200F 型貨機。於二零一二年一月，我們宣佈購入六架空中巴士 A350-900 型飛機，於二零一六年至二零一七年間接收，以及議定租用兩架空中巴士 A320-200 型新飛機，於二零一二年稍後時間接收。集團期望在二零一九年底，建立全球其中一支機齡最低、燃油效益最佳的廣體客機機隊。

除上文所述的十架波音 747-8F 型貨機外，國泰航空還訂購了八架波音 777-200F 型貨機。為展示公司對香港作為航空貨運樞紐的長遠信心，國泰航空正在香港國際機場興建一個貨運站，預計貨運站將於二零一三年初投入運作。

國泰航空繼續改善客運服務，於二零一一年三月推出全新的商務客艙座椅，並由二零一二年二月開始，逐步在長途航機上裝設嶄新的「特選經濟客艙」，預計於二零一三年底前有八十七架飛機裝設這種機艙。公司亦於二零一二年三月開始，在中途及長途航機上裝設新型經濟客艙座椅，現正逐步裝設於波音 777-300ER 型及空中巴士 A330-300 型長途航機。

新聞資料

國航對我們的業務日益重要，二零一一年帶來的溢利佔集團除稅前綜合溢利 **31.1%**。國航與國泰航空繼續緊密合作，兩者合組的貨運合資公司於二零一一年二月正式通過審批成立，並於五月正式開業。國泰航空持有該公司的股本及經濟權益。該合資公司以中國國際貨運航空有限公司的名稱於上海營業。

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

查詢詳情：

梁月芳，企業傳訊經理—公共事務，(852)2747-5393 或 6053-6066, carolyn_leung@cathaypacific.com
余似心，企業傳訊經理—傳媒關係，(852)2747-5363 或 9156-8431, maria_yu@cathaypacific.com

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

二零一一年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2011	2010	變幅
營業總額	港幣百萬元	98,406	89,524	+9.9%
國泰航空擁有人應佔溢利	港幣百萬元	5,501	14,048	-60.8%
每股盈利	港仙	139.8	357.1	-60.9%
每股股息	港元	0.52	1.11	-53.2%
邊際利潤	%	5.6	15.7	-10.1 個百份點

財務狀況

國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	55,809	54,274	+2.8%
借款淨額	港幣百萬元	23,738	15,435	+53.8%
每股股東資金	港元	14.2	13.8	+2.9%
債務淨額股份比例	倍數	0.43	0.28	+0.15 倍

營業統計數字 - 國泰航空及港龍航空

		2011	2010	變幅
用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	26,383	24,461	+7.9%
運載乘客人次	千位	27,581	26,796	+2.9%
乘客運載率	%	80.4	83.4	-3.0 個百份點
乘客收益率	港仙	66.5	61.2	+8.7%
運載貨物及郵件	千噸	1,649	1,804	-8.6%
貨物及郵件運載率	%	67.2	75.7	-8.5 個百份點
貨物及郵件收益率	港元	2.42	2.33	+3.9%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.45	3.16	+9.2%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.01	2.02	-0.5%
飛機使用量	每日時數	12.3	12.0	+2.5%
航班準時表現	%	82.0	80.9	+1.1 個百份點

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)*						變幅
	2011	2010	變幅	2011	2010	變幅	變幅
客運服務							
印度、中東、巴基斯坦及 斯里蘭卡	11,467	10,981	+4.4%	74.2	77.5	-3.3 個百份點	+9.5%
東南亞	16,020	14,312	+11.9%	82.6	82.8	-0.2 個百份點	+7.5%
西南太平洋及南非	19,082	18,327	+4.1%	76.3	80.2	-3.9 個百份點	+10.7%
歐洲	22,552	20,993	+7.4%	83.7	85.9	-2.2 個百份點	+10.1%
北亞	25,375	24,316	+4.4%	73.5	79.7	-6.2 個百份點	+14.8%
北美	31,844	26,819	+18.7%	87.1	89.9	-2.8 個百份點	+4.0%
整體	126,340	115,748	+9.2%	80.4	83.4	-3.0 個百份點	+8.7%
貨運服務	14,367	13,443	+6.9%	67.2	75.7	-8.5 個百份點	+3.9%

* 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

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

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡

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

東南亞

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

西南太平洋及南非

- 由於澳元處於強勢，加上悉尼航線於二零一一年三月推出新商務客艙，西南太平洋各航線頭等及商務客艙的收益增長超越可載客量。提供直航航班往返中國內地的航空公司增加，導致競爭加劇，對經濟客艙業務造成不利影響。
- 紐西蘭航線的需求令人滿意。南半球航線的可載客量於夏季增加。在二零一一年十月世界杯欖球賽舉行期間，客運量大幅增加。
- 上半年南非航線業務頗為疲弱，客運量較上年度為低(上年度受惠於世界盃足球賽)。然而，該航線的客運量在接近年底時回升，尤以經濟客艙為甚。

歐洲

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

北亞

- 二零一一年中國內地的業務日趨重要。頭等及商務客運需求強勁，促使收益增長。前往二線城市的旅遊需求強勁，因此港龍航空增加多條航線的可載客量。上海航線競爭日益加劇，表現相對疲弱。
- 兩岸直航航班增加，繼續影響台灣航線的業務，然而因途經香港轉駁至其他航線(尤其是歐洲)的乘客數目增加，將此不利影響局部抵銷。台灣航線於二零一一年的收益增加，但於接近年底時增幅減少。
- 由於所有等級客艙需求強勁，韓國航線的收益增長超越可載客量。然而，經濟客艙業務競爭加劇，尤其是釜山航線，因而對收益率造成不利影響。
- 日本在二零一一年三月發生地震及海嘯，對日本航線的需求造成不利影響，我們相應削減其可載客量。運載率下降，尤以往來東京的業務為甚。以日本為起點的客運需求的回升速度較以日本為終點的客運需求為快。需求於二零一一年八月開始回升，至十月底已全面恢復所有客運航班。

北美

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

貨運服務

- 二零一一年間並沒有出現明顯的貨運旺季，我們需要因應各主要航線的需求而削減可載貨量。
- 燃油價格全年高企，影響貨運業務的溢利率。燃油附加費不足以抵銷燃油成本上升的幅度。
- 香港及中國內地兩個主要市場的貨運需求自二零一一年第二季開始下跌，並於年內其餘時間持續疲弱。中國內地的出口貨量隨著各主要市場消費需求轉弱而下降。往歐洲的貨運需求尤其疲弱。於上海營業的航空公司帶來更大的競爭，亦對我們的業務造成影響。

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

主席致函

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

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

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

本年度客運收益為港幣六百七十七億七千八百萬元，較二零一零年增加百分之十四點二。可載客量增加百分之九點二，運載乘客合共二千七百六十萬人次，較二零一零年上升百分之二點九。運載率下跌三個百分點，收益率則上升百分之八點七至港幣六十六點五仙。若干收益結算貨幣相對處於強勢，為收益帶來正面的貢獻。頭等及商務客艙於二零一一年需求理想，短途航線的商務客位需求穩健，反映亞洲經濟相對強勁。經濟客艙運載率普遍仍處於高水平，尤以北美及東南亞航線為甚，但長途航線的經濟客艙收益率則告下降。日本於二零一一年三月發生的地震及其後的海嘯，以及泰國於十月及十一月發生的嚴重水災，分別對兩地的業務構成負面影響。

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

我們繼續購置新飛機，取代機齡較高、效益較差的飛機，並擴大機隊規模，於二零一一年接收了六架波音 777-300ER 型飛機、三架空中巴士 A330-300 型飛機及四架波音 747-8F 型貨機。港龍航空機隊於二零一二年二月增添兩架空中巴士 A320-200 型新飛機。我們於二零一一年三月宣佈訂購二十七架新飛機，包括兩架空中巴士 A350-900 型飛機(已於二零一零年十二月訂購)、十五架空中巴士 A330-300 型飛機及十架波音 777-300ER 型飛機；於二零一一年八月宣佈再購入四架波音 777-300ER 型飛機及八架波音 777-200F 型貨機。於二零一二年一月，我們宣佈購入六架空中巴士 A350-900 型飛機，於二零一六年至二零一七年間接收，以及議定租用兩架空中巴士 A320-200 型新飛機，於二零一二年稍後時間接收。期望在二零一九年底以前，建立全球其中一支機齡最低、燃油效益最佳的廣體客機機隊。

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

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

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

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

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

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

主席
白紀圖

香港，二零一二年三月十四日

綜合全面收益表

截至二零一一年十二月三十一日止年度

	附註	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
營業額			
客運服務		67,778	59,354
貨運服務		25,980	25,901
航空飲食、收回款項及其他服務		4,648	4,269
營業總額	2	98,406	89,524
開支			
員工		(14,772)	(13,850)
機上服務及乘客開支		(3,794)	(3,308)
著陸、停泊及航線開支		(13,105)	(11,301)
扣除對沖盈利/(虧損)後的燃油		(38,877)	(28,276)
飛機維修		(8,468)	(7,072)
飛機折舊及營業租賃		(8,197)	(8,288)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(1,205)	(1,107)
佣金		(791)	(736)
其他		(3,697)	(4,533)
營業開支		(92,906)	(78,471)
扣除非經常性項目前的營業溢利		5,500	11,053
出售投資所得溢利		-	2,165
視作出售一家聯屬公司的盈利		-	868
營業溢利	4	5,500	14,086
財務支出		(1,726)	(1,655)
財務收入		982	677
財務支出淨額		(744)	(978)
應佔聯屬公司溢利		1,717	2,587
除稅前溢利		6,473	15,695
稅項	5	(803)	(1,462)
本年度溢利		5,670	14,233
非控股權益		(169)	(185)
國泰航空擁有人應佔溢利		5,501	14,048
本年度溢利		5,670	14,233
其他全面收益			
現金流量對沖		(546)	(488)
可供出售財務資產帶來的重估減值		(217)	(15)
應佔聯屬公司其他全面收益		(158)	(131)
海外業務換算產生的匯兌差額		732	313
本年度除稅後其他全面收益	6	(189)	(321)
本年度全面收益總額		5,481	13,912
應佔全面收益總額			
國泰航空擁有人		5,312	13,727
非控股權益		169	185
		5,481	13,912
每股盈利(基本及攤薄)	7	139.8 仙	357.1 仙

綜合財務狀況表

二零一一年十二月三十一日結算

	附註	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
資產及負債			
非流動資產及負債			
固定資產		73,498	66,112
無形資產		8,601	8,004
於聯屬公司的投資		17,894	12,926
其他長期應收款項及投資		5,783	4,359
		105,776	91,401
長期負債		(38,410)	(36,235)
相關已抵押存款		3,637	5,310
長期負債淨額		(34,773)	(30,925)
其他長期應付款項		(2,612)	(1,700)
遞延稅項		(6,797)	(5,815)
		(44,182)	(38,440)
非流動資產淨值		61,594	52,961
流動資產及負債			
存貨		1,155	1,021
貿易、其他應收款項及其他資產	9	9,859	11,065
待出售資產	10	746	368
流動資金		19,597	24,198
		31,357	36,652
長期負債的流動部分		(10,603)	(9,249)
相關已抵押存款		2,041	545
長期負債的流動部分淨額		(8,562)	(8,704)
貿易及其他應付款項	11	(17,464)	(15,773)
未獲運輸收益		(9,613)	(9,166)
稅項		(1,368)	(1,541)
		(37,007)	(35,184)
流動(負債)/資產淨值		(5,650)	1,468
資產總值減流動負債		100,126	92,869
資產淨值		55,944	54,429
資本及儲備			
股本	12	787	787
儲備		55,022	53,487
國泰航空擁有人應佔資金		55,809	54,274
非控股權益		135	155
股東權益總額		55,944	54,429

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頒佈所有適用的香港財務報告準則（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。

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

集團兩個可呈報的分部是按業務性質分類。航空業務分部包括集團的客運及貨運業務，非航空業務分部主要包括航空飲食、地勤及停機坪飛機服務。未分配分部業績指集團應佔聯屬公司溢利。

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

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

3. 分部資料 (續)

(b) 按地域提供的資料

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
按銷售來源計算的營業總額：		
北亞		
- 香港及中國內地	42,915	41,313
- 日本、韓國及台灣	13,598	11,409
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	4,727	4,529
東南亞	7,259	6,175
西南太平洋及南非	7,117	6,282
歐洲	9,518	8,664
北美	13,272	11,152
	98,406	89,524

各地區所包括的國家載於《二零一一年報告書》。地域分部業績及分部資產淨值因《二零一一年報告書》列舉的理由而不予披露。

4. 營業溢利

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

5. 稅項

	2011 港幣百萬元	2010 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	116	100
- 海外稅	272	241
- 歷年撥備(超額)/ 不足	(53)	13
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉 (《二零一一年報告書》賬目附註 20)	468	1,108
	803	1,462

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五 (二零一零年：百分之十六點五) 計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討(見《二零一一年報告書》賬目附註 32(d))。

稅項支出與按適用稅率和除稅前溢利所計算的金額間的差異可分析如下：

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

有關遞延稅項的詳細資料載於《二零一一年報告書》賬目附註 20。

6. 其他全面收益

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

7. 每股盈利(基本及攤薄)

每股盈利是以國泰航空擁有人應佔溢利港幣五十五億零一百萬元(二零一零年：港幣一百四十億四千八百萬元)除以全年已發行每日加權平均股份數目三十九億三千四百萬股(二零一零年：三十九億三千四百萬股)。

8. 股息

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

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

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

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

為方便處理於二零一二年五月九日舉行的股東周年大會的委任代表書，股東登記將於二零一二年五月四日至二零一二年五月九日(包括首尾兩天)暫停辦理，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保有權出席股東周年大會並於會上投票，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一二年五月三日(星期四)下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

9. 貿易、其他應收款項及其他資產

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

9. 貿易、其他應收款項及其他資產(續)

於二零一一年十二月三十一日，集團不合作對沖會計處理的衍生財務資產總值為港幣十一億零五百萬元(二零一零年：港幣八億四千二百萬元)。

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

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。

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

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

10. 待出售資產

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

11. 貿易及其他應付款項

	集團	
	2011	2010
	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應付賬項	7,663	6,211
衍生財務負債	1,182	1,391
其他應付款項	8,318	7,779
應付聯屬公司賬項	49	37
應付其他關連公司賬項	252	351
無抵押銀行透支(《二零一一年報告書》賬目附註 28)	-	4
	17,464	15,773

於二零一一年十二月三十一日，集團不合作對沖會計處理的衍生財務負債總額為港幣三億五千六百萬元(二零一零年：港幣三億五千五百萬元)。

11. 貿易及其他應付款項(續)

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

12. 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。

於二零一一年十二月三十一日，已發行股份為 3,933,844,572 股（二零一零年十二月三十一日：3,933,844,572 股）。有關股本變動的詳細資料，載於《二零一一年報告書》賬目附註 25。

13. 報告期後事項

根據於二零一二年一月簽訂的協議，公司旗下一家全資附屬公司同意購買六架空中巴士 A350-900 型飛機。該批飛機的標價約為港幣一百二十六億九千八百萬元，經協議雙方進行公平磋商後達成的實際購買價低於標價。

14. 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。

二零一一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《二零一一年報告書》。

15. 年度報告書

《二零一一年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零一二年四月三日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零一二年四月五日或之前備妥，供股東閱覽。

營業開支

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

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

國泰航空及港龍航空營業業績分析

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

國泰航空及港龍航空營業業績分析 (續)

扣除非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利變動分析如下：

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

燃油開支及對沖

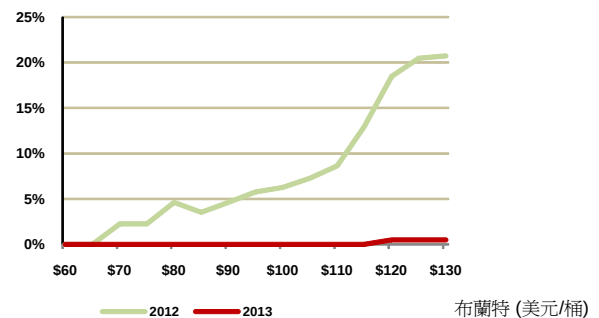
集團的燃油成本為港幣三百八十八億七千七百萬元(二零一零年：港幣二百八十二億七千六百萬元)。

於二零一一年十二月三十一日，集團的最大燃油對沖風險如下：

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

對沖合約對耗油量
就油價變動的覆蓋
百分率



資產

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

借款及資本

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

機隊資料*

飛機類型	截至二零一一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						選擇權	購買權
	租賃				'14 及之後				'17 及之後							
	擁有	籌資	營業		'12	'13	'14 及之後		'12	'13	'14	'15	'16	'17 及之後		
由國泰航空營運的飛機：																
A330-300	8	15	10	33	6	4	9	19	2 1 7							
A340-300	6	5	2 ^(a)	13												
A350-900					32 ^(b)			32							10 ^(c)	
747-400	16	5		21					2 ^(d)	2 1						
747-400F 貨機	3	3		6												
747-400BCF 貨機	4 ^(e)	4		8					2 1		1					
747-400ERF 貨機	6			6												
747-8F 貨機	2	2		4	4	2		6								
777-200	5			5												
777-200F 貨機					8			8								
777-300	3	9		12												
777-300ER	5	8	11	24	5	8	13	26	11							20 ^(f)
總數	52	48	32	132	15	14	62	91	2	2	1	4	2	19	10	20
由港龍航空營運的飛機：																
A320-200	5	6		11	2 ^(g)			2	2 2 2							
A321-200	2	4		6					2 2							
A330-300	4	1	10	15					3	3	1	1	2			
總數	11	1	20	32	2			2	3	3	1	5	6	2		
由華民航空營運的飛機：																
A300-600F 貨機	2	6		8												
747-400BCF 貨機	3			3					1 2							
總數	2	6	3	11					1 2							
總數合計	65	55	55	175	17 ^(h)	14	62	93	5	5	2	9	9	23	10	20

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

- (a) 該兩架飛機的營業租賃期分別於二零一一年七月及十二月到期，已於二零一二年一月及二月交還租賃公司。
- (b) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。
- (c) 此等 A350 系列飛機的選擇權須於二零一六年或之前行使。
- (d) 包括一架於二零一二年一月租約到期後由公司購入的飛機。
- (e) 包括兩架預期於二零一二年第二季售予國貨航的飛機。
- (f) 此等購買權所涉及的飛機將於二零一七年前交付。
- (g) 兩架於二零一二年二月接收、營業租賃期為十年的飛機。
- (h) 根據於二零一一年十二月簽訂的意向書，兩架以營業租賃方式租用的空中巴士 A320-200 型飛機(於二零一二年一月簽訂租賃協議)，將分別於二零一二年十一月及十二月接收。連同這兩架飛機，二零一二年將接收共十九架飛機。

附屬及聯屬公司回顧

- 香港華民航空有限公司儘管收益率上升，但二零一一年的溢利低於二零一零年。可載貨量增加百分之七，運載率下跌三個百分點，收益率則上升百分之十九。
- 國泰航空飲食服務(香港)有限公司於二零一一年生產二千三百九十萬份機餐(即每日平均生產六萬五千份機餐，較二零一零年上升百分之四)，佔二零一一年香港航空飲食市場百分之六十四。營業額增加，推動二零一一年的營業總額及溢利上升。然而，原料、燃料及工資成本上升，使邊際利潤下降。海外的航空飲食設施於二零一一年表現良好，亞洲區的溢利率有所改善，加拿大業務則轉虧為盈。
- 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十九點五三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。集團應佔國航溢利乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零一一年的集團業績包括國航截至二零一一年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一一年十月一日至二零一一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

企業責任

- 我們於二零一一年七月發表二零一零年《可持續發展報告書》。這是公司第二份有關報告，題為《我們共同的旅程》，重點闡述我們對加強與持份者溝通的承諾。我們再度在全球報告倡議組織(Global Reporting Initiative)指引中獲最高級別的 A+ 評級。該指引是國際認可的可持續發展報告準則。
- 國泰航空繼續與監管機構及參與制定關乎氣候變化的航空政策團體進行溝通，與國際民航組織、國際航空運輸協會、全球航空協定組織、可持續航空燃料用戶組織及亞太航空公司協會合作，旨在加強有關氣候變化議題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 「國泰航空綠色使者計劃」於二零一一年五月開辦，讓四十名年齡介乎十六至十八歲的參加者於八月參與在香港及中國內地四川省舉行的活動，旨在增進參加者對環境問題的認識及了解保育的重要性。參加者對計劃的反應甚佳，我們希望將此計劃納入為常規的社區活動。
- 國泰航空繼續透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。我們在二零一一年六月宣佈公司的乘客於二零一零年捐出超過港幣一千二百三十萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。「零錢布施」計劃自一九九一年推出以來，已籌得超過港幣一億一千萬元。
- 二零一零年國泰航空員工參與一萬八千四百一十小時社區服務，於二零一一年十月獲社會福利署頒發「一萬小時義工服務獎」。
- 截至二零一一年底，國泰航空及其附屬公司在全球僱用約二萬九千名員工，其中二萬二千人為在港員工。我們參照法例、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提出保留意見，現將保留意見摘錄如下：

保留意見的基礎

綜合財務狀況表包含 貴集團於一家聯營公司 — 中國國際航空股份有限公司（「國航」）— 的投資。如綜合財務報表附註十五所述，貴集團使用國航於九月三十日的財務資料按權益法計算其於國航的投資。有關截至二零一一年十二月三十一日止年度，貴集團採用國航於二零一一年九月三十日及截至該日止年度的財務資料，該財務資料是根據國航管理賬戶內所載由二零一零年十月一日至二零一一年九月三十日期間的未經審計財務資料，此等財務資料是按照中華人民共和國財政部頒布的《企業會計準則》編製。貴公司管理層已對該等財務資料就符合綜合財務報表所載的會計政策的任何差異及國航於二零一一年十月一日至二零一一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。貴集團截至二零一一年十二月三十一日止年度的綜合財務報表已包括貴集團截至二零一一年九月三十日止年度和二零一一年九月三十日應佔國航的利潤和資產淨值，詳情載於綜合財務報表附註十五。

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

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

保留意見

我們認為，除“保留意見的基礎”一段所述事項的潛在影響外，該等綜合財務報表已根據《香港財務報告準則》真實而公平地反映貴集團和貴公司於二零一一年十二月三十一日的事務狀況及貴集團截至該日止年度的利潤及現金流量，並已按照香港《公司條例》妥為編製。

於本公告所載日期，公司的在任董事如下：

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、王昌順及趙曉航；
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，二零一二年三月十四日

公司網址：www.cathaypacific.com