國泰航空公司

新聞資料

二零一三年三月十三日

國泰航空公佈二零一二年全年業績

業績		2012	2011	變幅
營業總額	*港幣百萬元*	**99,376**	98,406	**+1.0%**
國泰航空擁有人應佔溢利	*港幣百萬元*	**916**	5,501	**-83.3%**
每股盈利	*港仙*	**23.3**	139.8	**-83.3%**
每股股息	*港元*	**0.08**	0.52	**-84.6%**

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，較二零一一年港幣五十五億零一百萬元溢利，下跌百分之八十三點三。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。兩家航空公司於二零一二年合共運載乘客二千九百萬人次，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，而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。集團的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，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。

燃油仍是最大的成本。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。燃油佔營業成本總額的百分之四十一點一，較上年度下跌零點四個百分點。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，國泰航空於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、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。國泰航空集團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、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。

國泰航空繼續進行新飛機及新產品的主要投資，而於香港國際機場自設的貨運站已於二零一三年二月啟用。儘管因應營商環境充滿挑戰及燃油成本高企而調整了二零一二年的航班班次，集團仍致力維持其現有網絡。在客運方面，去年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。港龍航空於二零一二年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。港龍航空於二零一三年首季推出另外四個新航點。貨運方面，去年國泰航空推出前往鄭州、海德拉巴及科倫坡的貨機服務。

國泰航空及港龍航空於二零一二年繼續提升機隊，接收十九架新飛機。截至二零一二年十二月三十一日，集團已訂購的飛機共九十二架，將逐步於二零二零年底前接收。集團於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。二零一三年三月，國泰航空與波音公司簽訂協議，同意購買三架波音 747-8F 型貨機，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。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、中國國際貨運航空有限公司及中國國際航空股份有限公司達成的一攬子交易的一部分。

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。國泰航空的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，而頭等客艙貴賓室亦於二零一三年二月重開。國泰航空於巴黎的新貴賓室在二零一二年八月啟用。

國泰航空主席白紀圖表示：「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。」

查詢詳情：

黃慧娟，企業傳訊經理（公共事務），2747-5362，電郵：elin_wong@cathaypacific.com

林明賢，助理經理（公共事務），2747-5376，電郵：anita_lim@cathaypacific.com

傳媒查詢：2747-5393

國泰航空網址為 www.cathaypacific.com

國泰航空公司

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
二零一二年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2012	2011	變幅
營業總額	*港幣百萬元*	**99,376**	98,406	**+1.0%**
國泰航空擁有人應佔溢利	*港幣百萬元*	**916**	5,501	**-83.3%**
每股盈利	*港仙*	**23.3**	139.8	**-83.3%**
每股股息	*港元*	**0.08**	0.52	**-84.6%**
邊際利潤	*%*	**0.9**	5.6	**-4.7 個百分點**

財務狀況				
國泰航空擁有人應佔資金	*港幣百萬元*	**57,186**	55,809	**+2.5%**
借款淨額	*港幣百萬元*	**35,364**	23,738	**+49.0%**
每股股東資金	*港元*	**14.5**	14.2	**+2.1%**
債務淨額股份比例	*倍數*	**0.62**	0.43	**+0.19 倍**

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*	**26,250**	26,383	**-0.5%**
可用座位千米數(「可用座位千米」)	*百萬*	**129,595**	126,340	**+2.6%**
運載乘客人次	*千位*	**28,961**	27,581	**+5.0%**
乘客運載率	*%*	**80.1**	80.4	**-0.3 個百分點**
乘客收益率	*港仙*	**67.3**	66.5	**+1.2%**
運載貨物及郵件	*千噸*	**1,563**	1,649	**-5.2%**
貨物及郵件運載率	*%*	**64.2**	67.2	**-3.0 個百分點**
貨物及郵件收益率	*港元*	**2.42**	2.42	**-**
每可用噸千米成本(連燃油)	*港元*	**3.64**	3.45	**+5.5%**
每可用噸千米成本(除燃油)	*港元*	**2.13**	2.01	**+6.0%**
飛機使用量	*每日時數*	**12.0**	12.3	**-2.4%**
航班準時表現	*%*	**77.4**	82.0	**-4.6 個百分點**
機隊平均機齡	*年*	**10.1**	10.6	**-4.7%**
每可用噸千米排放的溫室氣體	*克*	**600**	601	**-0.2%**
工傷引致損失工時比率－國泰航空	*%*	**26.4**	33.8	**-7.4 個百分點**
工傷引致損失工時比率－港龍航空	*%*	**21.0**	25.2	**-4.2 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 可用座位千米數/可用噸千米數(百萬)*			運載率（%）			收益率
	2012	2011	變幅	**2012**	2011	變幅	變幅
客運服務							
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%**
貨運服務	**13,926**	14,367	**-3.1%**	**64.2**	67.2	**-3.0 個百分點**	**-**

* 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

- 二零一二年，以香港爲起點的航線在休閒旅遊方面的需求頗爲強勁，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爲佳。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爲放緩，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，影響以韓國爲起點的銷售額。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。

貨運服務

- 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爲主。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，尤以超長途航線爲甚。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，作爲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爲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爲航空貨運中心。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，成爲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。

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。本年度營業總額爲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。

本年度客運收益爲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爲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爲港幣二點四二元，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爲甚。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。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。我們絕不會爲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，以及對作爲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 型飛機改爲十六架空中巴士 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（作爲協議一方）與集團、國貨航（集團持有其股本及經濟權益）及國航（作爲協議另一方）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爲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，削減可載貨量乃視爲理想的做法。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。爲此，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啓用。

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

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
營業額			
客運服務		**70,133**	67,778
貨運服務		**24,555**	25,980
航空飲食、收回款項及其他服務		**4,688**	4,648
營業總額	*2*	**99,376**	98,406
開支			
員工		**(16,073)**	(14,772)
機上服務及乘客開支		**(4,017)**	(3,794)
著陸、停泊及航線開支		**(13,603)**	(13,105)
扣除對沖盈利後的燃油		**(40,470)**	(38,877)
飛機維修		**(8,197)**	(8,468)
飛機折舊及營業租賃		**(8,879)**	(8,197)
其他折舊、攤銷及營業租賃		**(1,432)**	(1,205)
佣金		**(777)**	(791)
其他		**(4,140)**	(3,697)
營業開支		**(97,588)**	(92,906)
營業溢利	*4*	**1,788**	5,500
財務支出		**(1,629)**	(1,726)
財務收入		**745**	982
財務支出淨額	*5*	**(884)**	(744)
應佔聯屬公司溢利		**641**	1,717
除稅前溢利		**1,545**	6,473
稅項	*6*	**(417)**	(803)
本年度溢利		**1,128**	5,670
非控股權益		**(212)**	(169)
國泰航空擁有人應佔溢利		**916**	5,501
本年度溢利		**1,128**	5,670
其他全面收益			
現金流量對沖		**1,587**	(546)
可供出售財務資產帶來的重估增值/(減值)		**46**	(217)
應佔聯屬公司其他全面收益		**83**	(158)
海外業務換算產生的滙兌差額		**83**	732
本年度除稅後其他全面收益	*7*	**1,799**	(189)
本年度全面收益總額		**2,927**	5,481
應佔全面收益總額			
國泰航空擁有人		**2,715**	5,312
非控股權益		**212**	169
		2,927	5,481
每股盈利(基本及攤薄)	*8*	**23.3 仙**	139.8 仙

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
資產及負債			
非流動資產及負債			
固定資產		**84,278**	73,498
無形資產		**9,425**	8,601
於聯屬公司的投資		**18,481**	17,894
其他長期應收款項及投資		**6,617**	5,783
		118,801	105,776
長期負債		**(52,753)**	(38,410)
相關已抵押存款		**1,364**	3,637
長期負債淨額		**(51,389)**	(34,773)
其他長期應付款項		**(2,222)**	(2,612)
遞延稅項		**(8,198)**	(6,797)
		(61,809)	(44,182)
非流動資產淨值		**56,992**	61,594
流動資產及負債			
存貨		**1,194**	1,155
貿易、其他應收款項及其他資產	*10*	**9,922**	9,859
待出售資產	*11*	**911**	746
流動資金		**24,182**	19,597
		36,209	31,357
長期負債的流動部分		**(10,758)**	(10,603)
相關已抵押存款		**2,601**	2,041
長期負債的流動部分淨額		**(8,157)**	(8,562)
貿易及其他應付款項	*12*	**(17,470)**	(17,464)
未獲運輸收益		**(9,581)**	(9,613)
稅項		**(687)**	(1,368)
		(35,895)	(37,007)
流動資產/(負債)淨值		**314**	(5,650)
資產總值減流動負債		**119,115**	100,126
資產淨值		**57,306**	55,944
資本及儲備			
股本	*13*	**787**	787
儲備		**56,399**	55,022
國泰航空擁有人應佔資金		**57,186**	55,809
非控股權益		**120**	135
股東權益總額		**57,306**	55,944

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二零一二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（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。

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

	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
	99,376	98,406

地域分部業績及分部資產淨值因《二零一二年報告書》列舉的理由而不予披露。

4. 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
被界定爲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)

5. 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)
	505	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)
	832	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)
	(262)	(323)
公允值變動：		
- 被指定爲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
	314	489
	884	744

6. 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 (《二零一二年報告書》賬目附註 18)	**203**	468
	417	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《二零一二年報告書》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：

	2012 **港幣百萬元**	2011 港幣百萬元
除稅前綜合溢利	**1,545**	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	**(255)**	(1,068)
不可扣稅的支出	**(327)**	(146)
歷年稅項撥備超額	**149**	53
海外法域實施不同稅率的影響	**41**	223
未確認稅項虧損	**(109)**	(55)
毋須課稅的收入	**84**	190
稅項支出	**(417)**	(803)

有關遞延稅項的詳細資料載於《二零一二年報告書》賬目附註 18。

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	**1,818**	485
- 轉撥至損益	**(222)**	(1,081)
- 轉撥至無形資產 (《二零一二年報告書》賬目附註 11)	**148**	-
- 已確認遞延稅項	**(157)**	50
可供出售財務資產的價值重估		
- 於年內確認	**46**	(217)
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於年內確認	**83**	(158)
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於年內確認	**83**	732
本年度其他全面收益	**1,799**	(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)	**315**	1,338
	315	2,046

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爲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。

10. 貿易、其他應收款項及其他資產

	集團	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
貿易應收賬項	**5,600**	5,908
衍生財務資產 – 當期部分	**1,094**	1,044
其他應收及預繳款項	**3,141**	2,844
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	**87**	63
	9,922	9,859

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

	集團	
	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	**5,467**	5,839
逾期一至三個月	**115**	59
逾期三個月以上	**18**	10
	5,600	5,908

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。

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

	集團	
	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
一月一日的結餘	**60**	195
回撥款額	**(6)**	(135)
十二月三十一日的結餘	**54**	60

11. 待出售資產

	集團	
	2012	2011
	港幣百萬元	港幣百萬元
待出售資產	**911**	746
	911	746

12. 貿易及其他應付款項

	集團	
	2012	2011
	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應付賬項	**7,357**	7,663
衍生財務負債 – 當期部分	**1,087**	1,182
其他應付款項	**8,716**	8,318
應付聯屬公司賬項	**56**	49
應付其他關連公司賬項	**245**	252
	17,470	17,464

於二零一二年十二月三十一日，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	
	2012	2011
	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	**7,039**	7,428
逾期一至三個月	**298**	225
逾期三個月以上	**20**	10
	7,357	7,663

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。

於二零一二年十二月三十一日，已發行股份爲 3,933,844,572 股（二零一一年十二月三十一日：3,933,844,572 股）。有關股本變動的詳細資料，載於《二零一二年報告書》賬目附註 23。

14. 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。

15. 企業管治

公司致力維持高水平的企業管治。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，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。

公司採納比上市規則附錄十《上市公司董事進行證券交易的標準守則》(「標準守則」)所訂的標準更高的董事及有關僱員（如《企業管治守則》所界定者）進行證券交易的行爲準則。

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《二零一二年報告書》。

二零一二年全年業績已經公司的審核委員會審核。

16. 年度報告書

《二零一二年報告書》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零一三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*，並於二零一三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		
	2012	2011		**2012**	2011	
	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	**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%**
營業開支	**97,588**	92,906	**+5.0%**	**94,775**	90,393	**+4.8%**
財務支出淨額	**884**	744	**+18.8%**	**838**	701	**+19.5%**
營業開支總額	**98,472**	93,650	**+5.1%**	**95,613**	91,094	**+5.0%**

- 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。

國泰航空及港龍航空營業業績分析

	2012	2011
	港幣百萬元	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

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**	**客運** - 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。 **貨運** - 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。
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收益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：

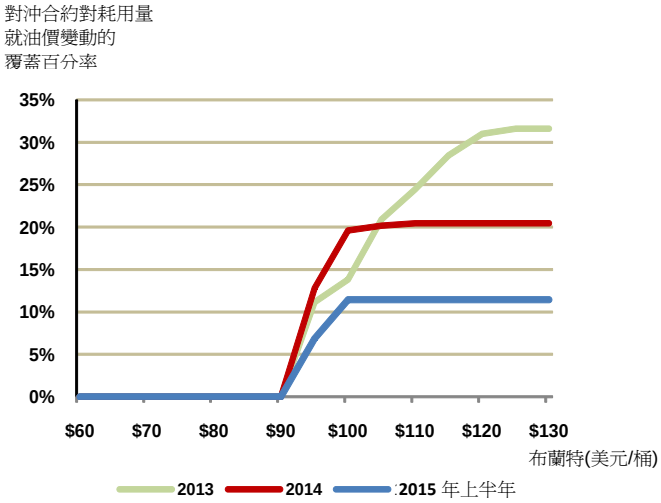
	2012 **港幣百萬元**	2011 港幣百萬元
燃油成本總額	**41,014**	40,691
燃油對沖盈利	**(544)**	(1,814)
燃油成本淨額	**40,470**	38,877

二零一二年的耗油量爲四千零十萬桶（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：

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

- 於二零一二年十二月三十一日的資產總值爲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。

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，並須於二零二三年全數清還，在扣除衍生工具交易後，其中百分之六十八現爲定息借款。
- 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。

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				已確實訂購架數				營業租賃期滿架數						購買權
		租賃													
	擁有	籌資	營業	總數	'13	'14	'15 及之後	總數	'13	'14	'15	'16	'17	'18 及之後	
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	13	16	8	37	5	5	3	13			2	1	3	2	
A340-300	6	5		11											
A350-900							22[a]	22							
A350-1000							26	26							20[b]
747-400	17		1	18							1				
747-400F 貨機	3	3		6											
747-400BCF 貨機	2[c]		4[d]	6[e]					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[e]							
777-300	5	7		12											
777-300ER	4	11	14	29	9	7	5	21					2	12	20[f]
總數	55	56	27	138	16	16	60	92	2	1	3	1	5	15	40
由港龍航空營運的飛機：															
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		
總數	11	1	26	38					4	3	5	6	2	6	
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	**68**	**63**	**56**	**187**	**16**	**16**	**60**	**92**	**6**	**4**	**8**	**8**	**9**	**21**	**40**

* 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爲十二年的飛機。
(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。

附屬及聯屬公司回顧

- 與二零一一年相比，香港華民航空有限公司於二零一二年錄得溢利增長。可載貨量增加百分之十一，運載率下降四個百分點，而收益率則上升百分之七。
- 國泰航空飲食服務(香港)有限公司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)。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。海外的航空飲食設施於二零一二年表現良好，台北及加拿大錄得溢利上升。
- 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。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。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。

企業責任

- 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爲「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。
- 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，以及爲航空業制定適當的解決方案。
- 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。
- 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)，以表揚公司爲社區、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。
- 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。
- 截至二零一二年底，國泰航空及其附屬公司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二零一二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

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爲貴集團的重要組成部分，因此須予以審核，以作爲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，國貨航沒有被視爲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

我們認爲，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》妥爲編製。

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，二零一三年三月十三日

公司網址：www.cathaypacific.com