

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
二零一零年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2010	2009	變幅
營業總額	港幣百萬元	89,524	66,978	+33.7%
國泰航空擁有人應佔溢利	港幣百萬元	14,048	4,694	+199.3%
每股盈利	港仙	357.1	119.3	+199.3%
每股股息	港仙	111.0	10.0	+1,010.0%
邊際利潤	%	15.7	7.0	+8.7 個百分點
財務狀況				
國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	54,274	42,238	+28.5%
借款淨額	港幣百萬元	15,435	26,131	-40.9%
每股股東資金	港元	13.8	10.7	+29.0%
債務淨額股份比例	倍數	0.28	0.62	-0.34 倍

營業統計數字 - 國泰航空及港龍航空

		2010	2009	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	24,461	22,249	+9.9%
乘客人次	千位	26,796	24,558	+9.1%
乘客運載率	%	83.4	80.5	+2.9 個百分點
乘客收益率	港仙	61.2	51.1	+19.8%
運載貨物及郵件	千噸	1,804	1,528	+18.1%
貨物及郵件運載率	%	75.7	70.8	+4.9 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.33	1.86	+25.3%
每可用噸千米成本	港元	3.16	2.76	+14.5%
除燃油外之每可用噸千米成本	港元	2.02	2.00	+1.0%
飛機使用量	每日時數	12.0	11.2	+7.1%
航班準時表現	%	80.9	86.8	-5.9 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)*						變幅
	2010	2009	變幅	2010	2009	變幅	變幅
客運服務							
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	10,981	10,489	+4.7%	77.5	76.8	+0.7 個百份點	+8.2%
東南亞	14,312	13,892	+3.0%	82.8	78.3	+4.5 個百份點	+15.0%
西南太平洋及南非	18,327	17,959	+2.0%	80.2	80.8	-0.6 個百份點	+23.4%
歐洲	20,993	20,222	+3.8%	85.9	85.3	+0.6 個百份點	+18.8%
北亞	24,316	23,343	+4.2%	79.7	72.2	+7.5 個百份點	+18.5%
北美	26,819	25,262	+6.2%	89.9	86.7	+3.2 個百份點	+23.3%
整體	115,748	111,167	+4.1%	83.4	80.5	+2.9 個百份點	+19.8%
貨運服務	13,443	11,666	+15.2%	75.7	70.8	+4.9 個百份點	+25.3%

* 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所有客艙需求理想，反映經濟已從金融危機中復甦過來及香港經濟穩健。
- 二零一零年的收益率大幅上升，尤以頭等及商務客艙為甚。
- 前往歐洲及北美航線的需求尤其殷切，所有長途航線的所有客艙均表現良好。
- 前往短途航點的經濟客艙需求理想，尤以假期旺季為甚。
- 由於企業對員工海外公幹政策放寬緩慢，不少仍鼓勵員工乘搭經濟客位，短途航線的頭等及商務客艙需求在年內大部分時間均低於金融危機前的水平，惟企業客戶銷售額仍較二零零九年為高。
- 二零一零年上海舉辦世博，促使前往上海的乘客數目銳增。
- 港龍航空廣州航線的需求在四月及十月廣交會期間尤其強勁。
- 由於二零零九年推出廣州航線，加上從多個城市來港的航班接駁有所提升，使二零一零年來自珠江三角洲地區的需求繼續增長。

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡

- 可倫坡市場在金融危機後有所改善，惟因領取來港或過境護照仍相當困難，對業務繼續構成影響。此困難亦影響達卡、加德滿都及卡拉奇的出境航班客運量。我們合併達卡及加德滿都航線以提升效益。
- 雖然孟買及德里航線面對印度的航空公司的激烈競爭，但印度航線表現令人滿意。欽奈航線需求殷切。港龍航空前往班加羅爾的航班由每周四班增至七班。
- 在中東方面，阿拉伯聯合酋長國的金融危機及當地市場的激烈競爭，對杜拜航線造成影響。吉達航線的需求有所增加。

東南亞

- 這地區需求普遍殷切，我們已恢復前往新加坡航線的班次(回復至每日七班)，並且加開前往雅加達、泗水、亞庇、布吉及河內的航班。
- 雖然新加坡航線競爭激烈，但往來新加坡的客運量全年處於高水平。印尼航線表現良好，在印尼新年期間表現尤佳。在暑假旺季增加前往峇里的可載客量，但因由歐洲出發的直航航班數目增加，對該航線的客運量構成影響。
- 自二零一一年三月底開始，我們將加強前往印尼的服務，將雅加達航線增至每日三班航班，並每周加開一班航班前往泗水，使該航線每日均提供一班航班。
- 雖然面對激烈競爭，馬來西亞航線表現令人滿意。檳城航線將於二零一一年三月底開始改為每日一班直航航班。
- 曼谷因發生反政府示威導致航班受到嚴重影響，惟本年度稍後時間休閒旅遊的需求略有回升。以曼谷為起點的航班需求維持理想。
- 菲律賓航線表現未如理想，需求疲弱，在八月發生的人質事件對此航線的需求影響尤甚。

西南太平洋及南非

- 受惠於頭等及商務客運量的增加，西南太平洋各航線的需求及收益率已回復至經濟逆轉前的水平。我們已恢復前往悉尼的部分航班，並增加布里斯班/開恩茲及珀斯航線的班次。
- 從香港至西南太平洋各航點的機票銷量強勁。接駁中國內地的客運量有助保持運載率高企。
- 我們削減了奧克蘭航線的可載客量（主要在本年度最後四個月），因而影響該航線的表現。
- 上半年南非航線表現強勁，公司增加了可載客量，以應付六月前往欣賞世界盃的旅客需求。需求在接近年底時回軟。

歐洲

- 在前往歐洲的航班方面，所有客艙的需求普遍強勁，收益率大幅上升。由歐洲(除倫敦外)出發的航班需求稍遜，部分原因是歐羅呈現弱勢。
- 倫敦航線無論入境或離境航班的運載率及收益率均處於高水平。頭等及商務客艙需求的回升速度遠較其他歐洲航線為快。
- 我們在三月開辦每周四班前往米蘭的航班，表現至今符合預期，該航班將於二零一一年七月開始每日提供一班航班。
- 在七月推出每周三班前往莫斯科的航班，運載率令人滿意，但收益率則受壓，而俄羅斯的離境航班銷量則穩步上升。
- 因應需求日益增加，我們將前往巴黎的航班數目由每周七班增至十一班，並於二零一一年三月底開始，每日提供兩班航班。

北亞

- 中國內地航線業務表現強勁，尤其是來港轉乘我們國際航班及往來北京和上海等主要航線的乘客所帶來的業務。
- 上海世博為上海航線帶來強勁的需求及高收益率。
- 往來二線城市(包括福州、青島及杭州)的客運量呈現良好增長。
- 港龍航空恢復中國內地多條航線(包括廈門、南京、重慶、三亞及成都)的可載客量。

- 台灣航線本年度表現強勁，台北航線的可載客量已回復至接近經濟逆轉前的水平。我們因承接了兩岸直航未能涵蓋的客運量而從中受惠。前來香港轉乘國泰航空國際航班的乘客需求強勁。高雄航線表現良好，這條航線於七月增加班次，由每周二十八班增至三十二班。
- 國泰航空將於三月底開始，再恢復每周七班往來台北的航班，使其航班總數增至每周一百零八班。
- 日本航線業務大幅回升。日圓強勢雖推動以日本為起點的航班需求，但亦影響前往日本作休閒旅遊的客運量。
- 我們在十月開辦每日兩班前往東京羽田國際機場的航班，現時每日有七班航班往來東京兩個主要機場。
- 現時每日有四班航班往來大阪。
- 公司宣佈與日本航空作出新的代號共享安排，國泰航空往來香港與五個日本航點的航班將加入日本航空的代號，而日本航空往來香港、東京及另外十個日本航點的航班將加入國泰航空的代號。有關安排亦伸延至日本航空前往檀香山的航班。
- 港龍航空已恢復於金融危機期間暫停前往福岡及仙台的航班，並於十一月開始提供前往沖繩的定期航班。
- 雖然競爭日益增加，韓國航線於二零一零年仍稍有增長。韓圓疲弱，使香港至韓國的休閒旅遊客運量受惠。
- 首爾航線的可載客量已經恢復正常 (現已回復至每日五班航班)，而港龍航空的釜山航線則每周加開一班航班。

北美

- 美國及加拿大市場強勁復甦，北美所有航線的頭等及商務客艙客運量表現強勁，但由美國出境航班的商務客艙銷量仍低於金融危機前的水平。經濟客艙需求大幅增長，收益率相應增加。
- 三藩市及洛杉磯航線本年度均有良好表現。
- 前往芝加哥的每日航班將於二零一一年九月啓航。前往紐約的航班將於二零一一年第二季每日加開一班，增至每日四班。
- 多倫多航線因頭等及商務旅客量大幅回升而受惠，我們在十月將其班次由每周十班增至十二班。由二零一一年第二季開始，多倫多將提供每日兩班航班。

貨運服務

- 儘管全球經濟存在一些不明朗的因素，航空貨運服務的需求於二零一零年全年強勁。雖然下半年來自競爭對手的可載貨量大幅增加，但所有前往北美及歐洲主要航線的需求均持續高企。亞洲區域網絡表現穩健。
- 以香港及上海主要市場為起點的貨運需求持續強勁。由於亞洲 (尤其是中國內地) 增加輸入奢侈品及其他產品，來港航班的載貨量高於預期，這對我們空運業務的長遠未來有著鼓舞的作用。
- 貨運業務因長途及短途客運網絡擴大而受惠，客機腹艙的運載率及使用率均處於高水平。
- 珠江三角洲地區仍是我們的主要增長來源，但生產商及客戶正開始遷移至成都及重慶等西面城市，以及越南及孟加拉等中國內地以外的地方，該等地方的勞工成本較中國內地為低。

- 我們致力改善收益率。於下半年的旺季期間，不少航線的收益率處於或接近破紀錄的水平。
- 由於消費行業推出新產品，加上企業開始於資訊科技及其他資本項目上進行再投資，使北美及歐洲航線需求持續殷切。企業一般希望將存貨量保持於最低水平及維持靈活性，亦有助增加空運服務的需求。
- 受惠於日圓強勢及日本航空貨機機隊於十月撤出服務，前往日本的貨運服務表現強勁。輸往澳洲的出口業務因澳元強勢而受惠，情況尤以下半年為佳。
- 因應需求的改善，全部五架在經濟逆轉期間停泊於沙漠的波音 747-400BCF 型貨機已重新投入服務。
- 我們從九月開始，即在旺季開始前，回復營運所有貨運航班。我們在旺季期間加開航班以應付強勁的市場需求。貨機機隊的使用率全年處於非常高的水平。
- 以可用噸千米計算的可載貨量較二零零九年及二零零八年分別增加 15.2%及 0.1%。
- 我們在七月推出環繞全球的貨機服務，提供每周兩班航班向東飛往芝加哥續程阿姆斯特丹及杜拜然後返港，該服務帶來重大的商業及營運效益，需求理想。這是國泰航空首次營運跨越大西洋航班。
- 年內我們因應市場需求而加強多項定期貨機服務。邁阿密/休士頓的服務於七月由每周三班增至四班，而邁阿密則另設每周一班航班（於年底旺季期間則為每周兩班）。前往印度及中東的航班由每周四班增至八班。上海航線增至每周二十一班（經濟逆轉期間每周十六班）。
- 年初達卡/河內三角形航線加開每周第三班航班，該航線於年內稍後時間分為兩條航線，以應付孟加拉及越南大幅增加的出口貨物。
- 在下半年的旺季期間，我們每周前往歐洲及北美的定期航班分別為二十八班及四十班，而年內較早時間則分別為二十二班及二十五班。
- 中國內地有關當局已正式批准我們與國航合辦貨運合資公司。兩家航空公司現正辦理所需的開業文件。國航現有的附屬公司中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）將用作合資平台。國貨航以上海為基地，有助我們開拓長江三角洲地區富吸引力的空運業務商機。我們現正出售四架波音747-400BCF型貨機及兩部備用航空引擎予合資公司。其中一架飛機已售予國貨航，其餘三架預計於二零一一年及二零一二年出售。
- 一架波音改裝貨機現時以濕租方式租予華民航空。
- 我們的新波音747-8F型貨機機隊延遲付運，現定於二零一一年八月開始陸續交付，其中六架預計於二零一一年年底前投入服務。我們在二零一一年上半年相應調整可載貨量，期望新飛機能如期投入服務，以應付二零一一年航空貨運的高峰期。
- 國泰航空積極參與國際航空運輸協會簡化空運業務的行動，率先在香港推行空運提單電子化。電子空運提單已於二零一一年一月一日在香港全面實行，並於未來兩年推展至外站。
- 我們重新展開斥資達港幣五十五億元於香港國際機場興建貨運站的工程。該項先進設施將於二零一三年初開始營運，為香港空運業提供更多選擇和競爭。貨運站的興建工程及籌備工作進展良好。
- 公司興建新貨運站及於二零一一年擴充貨機機隊，彰顯我們對維持香港作為國際航空貨運樞紐的承諾。
- 港龍航空出售其所有客運航線的腹艙艙位，其貨運噸數於二零一零年大幅增加，中國內地航線表現尤佳。

主席致函

國泰航空集團二零一零年錄得破紀錄的應佔溢利港幣一百四十億四千八百萬元，而二零零九年度的應佔溢利則為港幣四十六億九千四百萬元。本年度營業總額上升 33.7%，達至港幣八百九十五億二千四百萬元。每股盈利上升 199.3%至港幣 357.1 仙。

集團業務於二零零九年下半年開始從全球經濟衰退復甦過來，這個趨勢在二零一零年全年持續。客運及貨運業務均表現良好，運載量持續強勁，收益大幅增加。集團亦受惠於聯屬公司國航錄得強勁溢利(為二零一零年度業績帶來港幣二十四億八千二百萬元的溢利)、出售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」)權益獲得溢利合計港幣二十一億六千五百萬元，以及視作出售部分國航權益所得收益港幣八億六千八百萬元。此項視作出售項目的產生，是由於國航發行若干新股而集團不可參與。

二零一零年國泰航空及港龍航空合共運載乘客二千六百八十萬人次，較二零零九年上升 9.1%。由於經濟客位需求持續殷切，加上頭等及商務客位的需求穩步上升，使運載率上升 2.9 個百分點。本年度客運收益增加 29.3%至港幣五百九十三億五千四百萬元，收益率上升 19.8%至港幣 61.2 仙。大部分市場均現強勁的需求，頭等及商務旅客量顯著上升，座位收益亦管理得宜。由於集團已恢復在經濟逆轉期間削減或暫停的服務以及增設新的航點，可載客量增加 4.1%。

集團的貨運收益增加 50.1%至港幣二百五十九億零一百萬元。國泰航空及港龍航空的貨運量增加 18.1%至一百八十萬噸。由於在經濟逆轉期間停泊於沙漠的貨機重新投入服務，可載貨量增加 15.2%。雖然可載貨量大幅增加，但強勁的需求令運載率增加 4.9 個百分點至 75.7%。所有主要市場需求強勁，尤其在十月及十一月這段旺季。收益率增加 25.3%至港幣 2.33 元，正反映這個情況。

燃油仍是我們最大的單一成本，佔集團的總營業成本 35.6%。年內油價上漲，較二零零九年的平均價上升 28.0%。我們在二零一零年的燃油成本總額(撇除燃油對沖的影響)增加 40.4%，反映油價上升及運作量增加。管理與油價變動相關的風險，是一項重大挑戰。集團的燃油對沖項目於二零一零年錄得虧損港幣四千一百萬元，而約港幣十億元的未變現市值計價盈利已在儲備中確認。該等盈利將於二零一一年及二零一二年當有關合約到期時根據期間油價的變動而撥入損益賬。

隨著經營環境改善，我們已恢復可運載量和服務，並且增設新的航點，反映我們的員工付出了超卓和持續的努力。為答謝在二零零九年自願放無薪假的員工，公司向他們發放特別酬金。員工亦會獲發超過五周薪金的二零一零年利潤分紅。

經營環境有所改善，使我們可以重整資產負債表。我們的財務狀況相當穩健，因此我們可以在繼續維持保守的資產負債表政策的同時，擴大國泰航空的規模，從而進一步加強香港作為主要國際航運樞紐的地位。我們繼續投資建設現代化和富燃油效益的機隊，在二零一零年接收了七架新飛機。我們在二零一零年八月宣佈歷來最大宗的飛機交易，訂購三十架空中巴士 A350-900 型飛機(將於二零一六年至二零一九年間付運)及額外六架波音 777-300ER 型飛機。公司於十二月再訂購兩架空中巴士 A350-900 型飛機。國泰航空於二零一一年三月宣佈購入十五架新空中巴士 A330-300 型飛機及十架新波音 777-300ER 型飛機。另外，國泰航空現正進行磋商，如成功達成協定，將會再購入十四架飛機。可惜我們的新一

代波音 747-8F 型貨機延遲付運，其中首架的交付日期現定於二零一一年八月。

國泰航空於二零一零年增設米蘭及莫斯科兩個新航點，加開前往東京羽田機場的航班，以及宣佈於二零一一年六月開辦前往阿布扎比，於二零一一年九月開辦前往芝加哥的客運服務，並且透過與中美洲及拉丁美洲、美國、加拿大及日本的航空公司作出代號共享安排，為其網絡增加二十二個航點。港龍航空增辦前往上海虹橋機場的新航班、恢復前往日本福岡及仙台的航班，並將沖繩納入網絡中。二零一零年十二月，國泰航空宣佈推出嶄新的長途航機商務客艙平臥睡床。年內我們在倫敦開設全新的頭等及商務旅客機場貴賓室，以及在香港開設第四個頭等及商務旅客機場貴賓室「爾雅堂」。我們亦開始為香港的旗艦貴賓室「寰宇堂」進行全面翻新。

二零一零年十一月，歐洲委員會向國泰航空徵收相等於港幣六億一千八百萬元的罰款。該委員會發出一項裁決，指國泰航空與多家國際貨運航空公司就貨運附加費水平達成協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。我們正就該項裁決進行上訴，但為符合會計準則，我們已於二零一零年的賬目中就該項罰款作全數撥備。國泰航空仍在不同法域接受反壟斷調查及訴訟，並將繼續對有關當局的調查作出配合，在適當情況下積極作出抗辯。公司繼續秉承一貫完全守法的政策，並重申支持在航空公司之間維持全面而公平的競爭。

中國內地有關當局已正式批准我們與國航合辦貨運合資公司。兩家航空公司現正辦理所需的開業文件。國航現有的附屬公司「國貨航」將用作合資平台。國貨航以上海為基地，有助國泰航空開拓長江三角洲地區富吸引力的空運業務商機。集團正出售四架波音 747-400BCF 型貨機及兩部備用航空引擎予合資公司。其中一架飛機已售予國貨航，其餘三架預計於二零一一年及二零一二年出售。我們對香港作為國際航空貨運樞紐的承諾堅定不移，於香港國際機場興建貨運站的工程正如期進行。該設施訂於二零一三年初啓用，屆時將是全球最大及最先進的同類設施之一。

業務由二零零八年及二零零九年大部分時間的低位迅速回升至二零一零年的歷史高位，實在令人欣喜，但這也反映出航空業瞬息萬變的特性，因此我們不可輕易自滿。假如再次出現經濟衰退的情況，業績或會遭受不利影響，而且影響會來得非常急速。現時預計二零一一年需求將繼續強勁。但如現時（或更高）的油價水平導致全球經濟活動減少，則可能削弱這方面的預期。隨著新航點的推出及班次的增加，可運載量亦將增加。假如需求符合預期，則收益將與可運載量同步上升。現時燃油成本較二零一一年初的預期為高，其他營業成本預計將會增加，部分成本的增長速度甚至較收益增長為快。特別就燃油而言，油價上漲的影響如未能以提高價格或燃油附加費予以抵銷，或如以此等方式抵銷會令需求大幅下降，則預計會對溢利率造成重大的不利影響。在二零一一年，用於機艙設施及機場貴賓室（以提升服務質素）與資訊科技方面的開支會十分龐大。航空業充滿挑戰和變幻莫測，我們會繼續審慎理財，致力嚴格控制成本。二零一零年發生了許多對我們有利的事情，加上我們擁有一些核心實力，包括能幹和具承擔的工作團隊、超卓的國際網絡、優質的產品及服務、與國航的緊密關係，以及國泰航空在作為世界一大國際航運樞紐和中國內地主要門戶的香港所擁有的地位等，我深信集團必可繼續取得卓越的成就。

主席
白紀圖

香港，二零一一年三月九日

綜合全面收益表

截至二零一零年十二月三十一日止年度

	附註	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
營業額			
客運服務		59,354	45,920
貨運服務		25,901	17,255
航空飲食、收回款項及其他服務		4,269	3,803
營業總額	2	89,524	66,978
開支			
員工		(13,850)	(12,618)
機上服務及乘客開支		(3,308)	(2,915)
著陸、停泊及航線開支		(11,301)	(10,458)
燃油		(28,276)	(17,349)
飛機維修		(7,072)	(6,567)
飛機折舊及營業租賃		(8,288)	(7,978)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(1,107)	(1,103)
佣金		(736)	(571)
其他		(4,533)	(2,940)
營業開支		(78,471)	(62,499)
扣除非經常性項目的營業溢利		11,053	4,479
出售投資所得溢利	4	2,165	1,254
視作出售一家聯屬公司所得收益	5	868	-
營業溢利	6	14,086	5,733
財務支出		(1,655)	(1,435)
財務收入		677	588
財務支出淨額		(978)	(847)
應佔聯屬公司溢利		2,587	261
除稅前溢利		15,695	5,147
稅項	7	(1,462)	(283)
本年度溢利		14,233	4,864
其他全面收益			
現金流量對沖		(488)	329
可供出售財務資產帶來的重估(減值)/增值		(15)	479
應佔聯屬公司其他全面收益		(131)	11
海外業務換算產生的匯兌差額		313	8
本年度除稅後其他全面收益	8	(321)	827
本年度全面收益總額		13,912	5,691
應佔溢利			
國泰航空擁有人		14,048	4,694
非控股權益		185	170
		14,233	4,864
應佔全面收益總額			
國泰航空擁有人		13,727	5,521
非控股權益		185	170
		13,912	5,691
每股盈利(基本及攤薄)	9	357.1 仙	119.3 仙

綜合財務狀況表

二零一零年十二月三十一日結算

	<i>附註</i>	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
資產及負債			
非流動資產及負債			
固定資產		66,112	65,495
無形資產		8,004	7,850
於聯屬公司的投資		12,926	9,042
其他長期應收款項及投資		4,359	5,307
		91,401	87,694
長期負債		(36,235)	(40,416)
相關已抵押存款		5,310	5,602
長期負債淨額		(30,925)	(34,814)
其他長期應付款項		(1,700)	(1,059)
遞延稅項		(5,815)	(5,255)
		(38,440)	(41,128)
非流動資產淨值		52,961	46,566
流動資產及負債			
存貨		1,021	947
貿易、其他應收款項及其他資產	11	11,433	8,161
流動資金		24,198	16,522
		36,652	25,630
長期負債的流動部分		(9,249)	(9,023)
相關已抵押存款		545	1,195
長期負債的流動部分淨額		(8,704)	(7,828)
貿易及其他應付款項	12	(15,773)	(12,965)
未獲運輸收益		(9,166)	(8,075)
稅項		(1,541)	(943)
		(35,184)	(29,811)
流動資產/(負債)淨值		1,468	(4,181)
資產淨值		54,429	42,385
資本及儲備			
股本	13	787	787
儲備		53,487	41,451
國泰航空擁有人應佔資金		54,274	42,238
非控股權益		155	147
股東權益總額		54,429	42,385

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	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
	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	88,542	66,080	982	898			89,524	66,978
分部之間的銷售	-	-	1,343	1,252			1,343	1,252
分部收益	88,542	66,080	2,325	2,150			90,867	68,230
分部業績	13,962	5,638	124	95			14,086	5,733
財務支出淨額	(971)	(839)	(7)	(8)			(978)	(847)
	12,991	4,799	117	87			13,108	4,886
應佔聯屬公司溢利					2,587	261	2,587	261
除稅前溢利							15,695	5,147
稅項	(1,448)	(269)	(14)	(14)			(1,462)	(283)
本年度溢利							14,233	4,864
其他分部資料								
折舊及攤銷	6,206	5,534	145	150		-	6,351	5,684
購買固定及無形資產	7,175	6,745	1,124	31		-	8,299	6,776

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

	2010 港幣百萬元	2009 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	41,313	28,880
- 日本、韓國及台灣	11,409	8,413
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	4,529	3,735
西南太平洋及南非	6,282	4,712
歐洲	8,664	7,920
東南亞	6,175	4,866
北美	11,152	8,452
	89,524	66,978

各地區所包括的國家載於二零一零年報告書。地域分部業績及分部資產淨值因二零一零年報告書列舉的理由而不予披露。

4. 出售投資所得溢利

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
出售一家聯屬公司的溢利	1,837	1,254
出售一項長期投資的溢利	328	-
	2,165	1,254

於二零一零年六月，公司以港幣二十六億二千萬元出售其餘下的百分之十五港機工程權益予太古公司。因公司為太古公司的聯屬公司，此項售股交易構成一項關連交易。

5. 視作出售一家聯屬公司所得收益

於二零一零年十一月二十四日，國航完成發行 483,592,400 股 A 股及 157,000,000 股 H 股，因而令國泰航空持有的國航股權由百分之十九點三攤薄至百分之十八點三 (於年結日後再購入國航股份，使現有持股量增至百分之十八點七)。這項視作出售項目錄得港幣八億六千八百萬元收益，主要反映在緊接發行股份之前及之後集團應佔國航資產淨值的變動。

6. 營業溢利

	2010 港幣百萬元	2009 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	1,932	1,932
- 擁有	4,384	3,720
無形資產攤銷	35	32
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	675	668
- 飛機及有關設備	2,343	2,707
- 其他	26	22
飛機及有關設備減值(回撥)/撥備淨額	(98)	219
已支出的存貨成本	1,912	1,892
匯兌差額	(196)	(344)
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淨額	(565)	(3,082)
被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債虧損/(盈利)淨額	159	(58)
非上市投資收入	(68)	(170)
上市投資收入	(3)	(5)

7. 稅項

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	100	36
- 海外稅	241	264
- 歷年撥備不足/(超額)	13	(259)
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉 (二零一零年報告書賬目附註 20)	1,108	242
	1,462	283

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 (二零零九年：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(見二零一零年報告書賬目附註 31(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：

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
除稅前綜合溢利	15,695	5,147
按香港利得稅率百分之十六點五(二零零九年：百分之十六點五)計算的稅額	(2,590)	(849)
不可扣稅的支出	(211)	(229)
歷年稅項撥備(不足)/超額	(13)	259
海外法域實施不同稅率的影響	892	320
已確認稅項虧損/(未確認稅項虧損)	79	(19)
毋須課稅的收入	381	235
稅項支出	(1,462)	(283)

有關遞延稅項的詳細資料載於二零一零年報告書賬目附註 20。

8. 其他全面收益

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於年內確認	(1,414)	6
- 轉撥至損益	874	360
- 已確認遞延稅項	52	(37)
可供出售財務資產估價		
- 於年內確認	263	479
- 轉撥至損益	(278)	-
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於年內確認	(156)	11
- 轉撥至損益	25	-
海外業務換算產生的匯兌差額		
- 於年內確認	383	8
- 轉撥至損益	(70)	-
本年度其他全面收益	(321)	827

9. 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一百四十億四千八百萬元(二零零九年：港幣四十六億九千四百萬元)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(二零零九年：三十九億三千四百萬股)。

10. 股息

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
於二零一零年十月四日派發二零一零年中期股息每股港幣三十三仙 (二零零九年：零)	1,298	-
於二零一一年三月九日建議派發二零一零年末期股息每股港幣七十八仙 (二零零九年：每股港幣十仙)	3,069	393
	4,367	393

董事局建議派發截至二零一零年十二月三十一日止年度末期股息每股港幣七十八仙。連同於二零一零年十月四日派發的中期股息每股港幣三十三仙，本年度每股共派股息港幣一百一十一仙。全年分派的股息總額為港幣四十三億六千七百萬元。如獲股東於二零一一年五月十八日召開的股東周年大會上通過，末期股息將於二零一一年六月一日派發予於二零一一年五月十八日辦公時間結束時名列股東名冊的股東。

二零一一年五月十三日至二零一一年五月十八日(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，須於二零一一年五月十二日(星期四)下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

11. 貿易、其他應收款項及其他資產

	集團	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,904	4,771
衍生財務資產 – 當期部分	2,349	746
其他應收及預繳款項	2,766	2,631
應收聯屬公司賬項	46	13
待出售飛機	368	-
	11,433	8,161

於二零一零年十二月三十一日，集團不符合作對沖會計處理的衍生財務資產總值為港幣八億四千二百萬元(二零零九年：港幣十一億二千三百萬元)。

	集團	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
貿易應收賬項賬齡分析如下：		
當期	5,853	4,741
逾期一至三個月	45	27
逾期三個月以上	6	3
	5,904	4,771

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	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
一月一日的結餘	163	169
回撥款額	-	(8)
已確認減值虧損	32	2
十二月三十一日的結餘	195	163

12. 貿易及其他應付款項

	集團	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
貿易應付賬項	6,211	4,832
衍生財務負債	1,391	1,884
其他應付款項	7,779	5,970
應付聯屬公司賬項	37	131
應付其他關連公司賬項	351	137
無抵押銀行透支(二零一零年報告書賬目附註 27)	4	11
	15,773	12,965

12. 貿易及其他應付款項 (續)

於二零一零年十二月三十一日，集團不符合作對沖會計處理的衍生財務負債總額為港幣三億五千五百萬元(二零零九年：港幣十四億七千七百萬元)。

	集團	
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	6,039	4,713
逾期一至三個月	161	106
逾期三個月以上	11	13
	6,211	4,832

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。

於二零一零年十二月三十一日，已發行股份為 3,933,844,572 股（二零零九年十二月三十一日：3,933,844,572 股）。有關股本變動的詳細資料，載於二零一零年報告書賬目附註 24。

14. 報告期後事項

根據於二零一一年三月簽訂的協議，公司旗下一家全資附屬公司同意購入十五架空中巴士 A330-300 型飛機及十架波音 777-300ER 型飛機。該批飛機的標價約為港幣四百六十六億八千三百萬元，而經協議各方進行公平磋商後達成的實際購買價低於標價。

15. 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。

二零一零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，請參閱二零一零年報告書。

16. 年度報告書

二零一零年報告書刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零一一年四月一日登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零一一年四月六日前備妥，供股東閱覽。

營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	變幅	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元	變幅
員工	13,850	12,618	+9.8%	12,655	11,515	+9.9%
機上服務及乘客開支	3,308	2,915	+13.5%	3,308	2,915	+13.5%
著陸、停泊及航線開支	11,301	10,458	+8.1%	11,104	10,281	+8.0%
燃油	28,276	17,349	+63.0%	27,705	16,937	+63.6%
飛機維修	7,072	6,567	+7.7%	6,921	6,411	+8.0%
飛機折舊及營業租賃	8,288	7,978	+3.9%	8,120	7,796	+4.2%
其他折舊、攤銷及營業租賃	1,107	1,103	+0.4%	881	867	+1.6%
佣金	736	571	+28.9%	736	571	+28.9%
匯兌收益	(196)	(344)	-43.0%	(214)	(356)	-39.9%
其他	4,729	3,284	+44.0%	5,080	3,628	+40.0%
營業開支	78,471	62,499	+25.6%	76,296	60,565	+26.0%
財務支出淨額	978	847	+15.5%	933	781	+19.5%
營業開支總額	79,449	63,346	+25.4%	77,229	61,346	+25.9%

- 集團營業開支總額增加百分之二十五點四至港幣七百九十四億四千九百萬元。
- 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二點七六元增至港幣三點一六元，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

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利	9,465	285
出售香港空運貨站及港機工程股份所得溢利	2,165	1,254
視作出售國航股份所得收益	868	-
扣除燃油對沖(虧損)/盈利及稅項前的航空公司溢利	12,498	1,539
已變現及未變現燃油對沖(虧損)/盈利	(41)	2,758
稅項支出	(1,347)	(170)
航空公司除稅後溢利	11,110	4,127
應佔附屬及聯屬公司溢利	2,938	567
國泰航空擁有人應佔溢利	14,048	4,694

國泰航空及港龍航空營業業績分析 (續)

扣除燃油對沖、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		
二零零九年扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利	285	
客運及貨運營業額	21,820	客運 <ul style="list-style-type: none"> - 因可載客量增加百分之四點一而增加港幣十八億八千五百萬元。 - 因運載率上升二點九個百分點而增加港幣十八億七百萬萬元。 - 隨著收益率上升百分之十九點八 而增加港幣九十七億四千二百萬元，部分原因是燃油附加費增加。
		貨運 <ul style="list-style-type: none"> - 因可載貨量增加百分之十五點二而增加港幣二十三億三千六百萬元。 - 因運載率上升四點九個百分點而增加港幣十二億三千一百萬元。 - 隨著收益率上升百分之二十五點三 而增加港幣四十八億一千九百萬元，部分原因是燃油附加費增加。
員工	(1,140)	- 因花紅及利潤分紅計劃撥備而增加。
燃油	(7,969)	- 由於平均飛機燃油價格上升百分之二十八至每桶九十四美元，加上耗油量增加百分之七點四至三千七百九十萬桶，導致燃油成本上升。
其他	(3,531)	
二零一零年扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利	9,465	

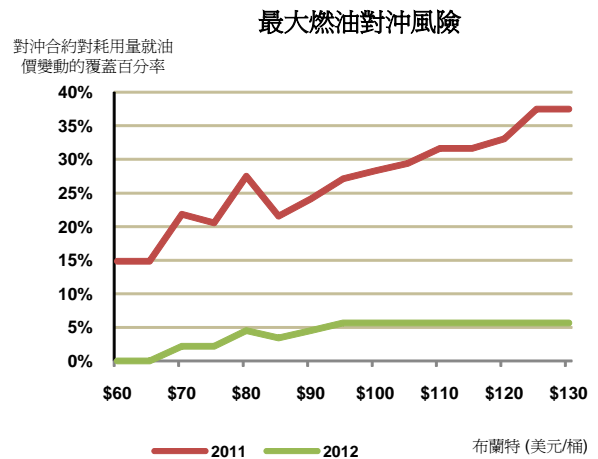
燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2010 港幣百萬元	2009 港幣百萬元
燃油成本總額	28,235	20,107
已變現對沖虧損/ (盈利)	78	(740)
未變現市值計價盈利	(37)	(2,018)
燃油成本淨額	28,276	17,349
已付平倉及期權金	746	3,180

於二零一零年十二月三十一日，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，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。



資產

- 於二零一零年十二月三十一日的資產總值為港幣一千二百八十億五千三百萬元。
- 年內固定資產增加港幣八十一億一千萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣六十七億四千二百萬元、樓宇價值港幣十二億一千一百萬元，以及其他設備價值港幣一億五千七百萬元。

借款及資本

- 借款由二零零九年的港幣四百二十六億四千二百萬元減少百分之七點一至港幣三百九十六億二千九百萬元。
- 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，其中百分之五十九現為定息借款。
- 流動資金增加百分之四十六點五至港幣二百四十一億九千八百萬元，其中百分之七十三點七以美元計算。
- 借款淨額減少百分之四十點九至港幣一百五十四億三千五百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之二十八點五至港幣五百四十二億七千四百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點六二倍降至零點二八倍。

機隊資料*

飛機類型	截至二零一零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				'11	'12	'13 及之後		'11	'12	'13	'14	'15			'16 及之後
	擁有	籌資	營業													
由國泰航空營運的飛機：																
A330-300	11	15	6	32	3	4		7				2	4			
A340-300	6	5	4	15					4							
A350-900							32 ^(a)	32							10 ^(b)	
747-400	17		5	22					2			2	1			
747-400F 貨機	3	3		6												
747-400BCF 貨機	6	1	5	12						3	1		1			
747-400ERF 貨機		6		6												
747-8F 貨機					6	4		10								
777-200	4	1		5												
777-300	3	9		12												
777-300ER	2	7	9	18	6	5	7	18					9		20 ^(c)	
總數	52	47	29	128	15	13	39	67	4	2	3	1	4	15	10	20
由港龍航空營運的飛機：																
A320-200	5		6	11									6			
A321-200	2		4	6									4			
A330-300	4	1	9	14					1	3	3		2			
總數	11	1	19	31					1	3	3		12			
由華民航空營運的飛機：																
A300-600F 貨機	2	6		8												
總數合計	65	54	48	167	15	13	39	67	5	5	6	1	4	27	10	20

* 包括停泊的飛機。於年底後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

- (a) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。
 (b) 此等 A350 系列飛機的選擇權須於二零一六年或之前行使。
 (c) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。

附屬及聯屬公司回顧

- 香港華民航空有限公司(「華民航空」)於二零一零年的溢利與二零零九年相比，錄得溫和增長。可載貨量增加百分之七，運載率及收益率分別上升三個百分點及百分之二。
- 國泰航空飲食服務(香港)有限公司於二零一零年生產二千二百九十萬份機餐，佔香港航空飲食市場百分之六十五。營業額較二零零九年上升百分之十，反映航空運輸量回升。亞洲區(香港以外)各航空飲食設施的營業額及溢利較二零零九年為佳，但加拿大業務在二零一零年出現赤字。營業成本(尤其是勞工成本)處於高水平，令利潤收窄。
- 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七股權。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，因此二零一零年度業績包括國航截至二零一零年九月三十日止十二個月的業績。
- 國泰航空於二零一零年六月七日宣佈同意向太古股份有限公司出售餘下百分之十五的港機工程股權。此項交易是根據我們策略性的優次考慮而作出，將有利於我們的核心航空業務。我們可以利用交易所得收益進行國泰航空核心航空業務的其他投資，包括投資購買新飛機、興建新貨運站、提升產品及服務質素，以及應付國泰航空的一般營運資金需要。國泰航空與港機工程之間建立已久的關係將保持不變。港機工程一直是我們主要的大修及維修服務供應商，而我們亦是港機工程最大的航空公司客戶。截至二零一零年售股當日止，國泰航空應佔港機工程溢利為港幣四千四百萬元，而二零零九年全年應佔港機工程溢利則為港幣一億八千八百萬元。

企業責任

- 國泰航空繼續與聯合國氣候變化框架公約及國際民航組織等國際機構合作，確保航空公司有機會表達對氣候變化的意見。
- 國泰航空於四月印發首份《可持續發展報告》，展示公司將可持續發展程序及原則納入業務的意向。該報告獲全球報告倡議組織指引 (Global Reporting Initiative Guidelines) A+ 評級。
- 我們分別在九月於「二零一零年企業社會責任亞洲峰會」、在十月於「亞太航空公司協會論壇」及在十二月於日本舉辦的「氣候變化領導小組」發表有關氣候變化的意見。
- 國泰航空於三月獲頒「全面關懷大獎」(香港社會服務聯會舉辦的「商界展關懷」計劃的一個項目)，以表揚公司在關懷社區、僱員及環境方面所作出的承擔。
- 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。該計劃創辦至今已二十年，至今公司的乘客已捐出超過港幣一億元，幫助改善全球貧困兒童的生活。
- 國泰航空於二月舉辦第四屆「飛躍理想計劃」，共有一百名學生參加為期六個月的活動，藉此增加他們的航空知識，並透過學員設計的社會服務計劃，鼓勵他們對社會作出承擔，更安排他們前往西雅圖、圖魯茲、天津及阿德萊德參觀學習。
- 國泰義工隊繼續幫助本地社群，其「英語啓航」計劃已幫助逾一千名東涌學生改善英語水平。其他義務工作包括清潔沙灘、義賣捐助物品幫助弱勢社群、協助居於大嶼山偏遠村落的長者，以及收集聖誕禮物送給有需要的兒童。
- 截至二零一零年底，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用約二萬七千五百名員工。由國泰航空僱用的員工共一萬九千一百人，其中一萬三千一百人為在港僱員。截至二零一零年底，港龍航空共僱用二千五百名員工。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集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。我們於五月公佈一項為期三年的新「利潤分紅計劃」，讓國泰航空及港龍航空的員工分享業務成果。

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、夏禮熙、史樂山及湯彥麟；
非常務董事： 蔡劍江、樊澄、何禮泰、喬浩華、孔棟、邵世昌、施銘倫及張蘭；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，二零一一年三月九日

公司網站：www.cathaypacific.com