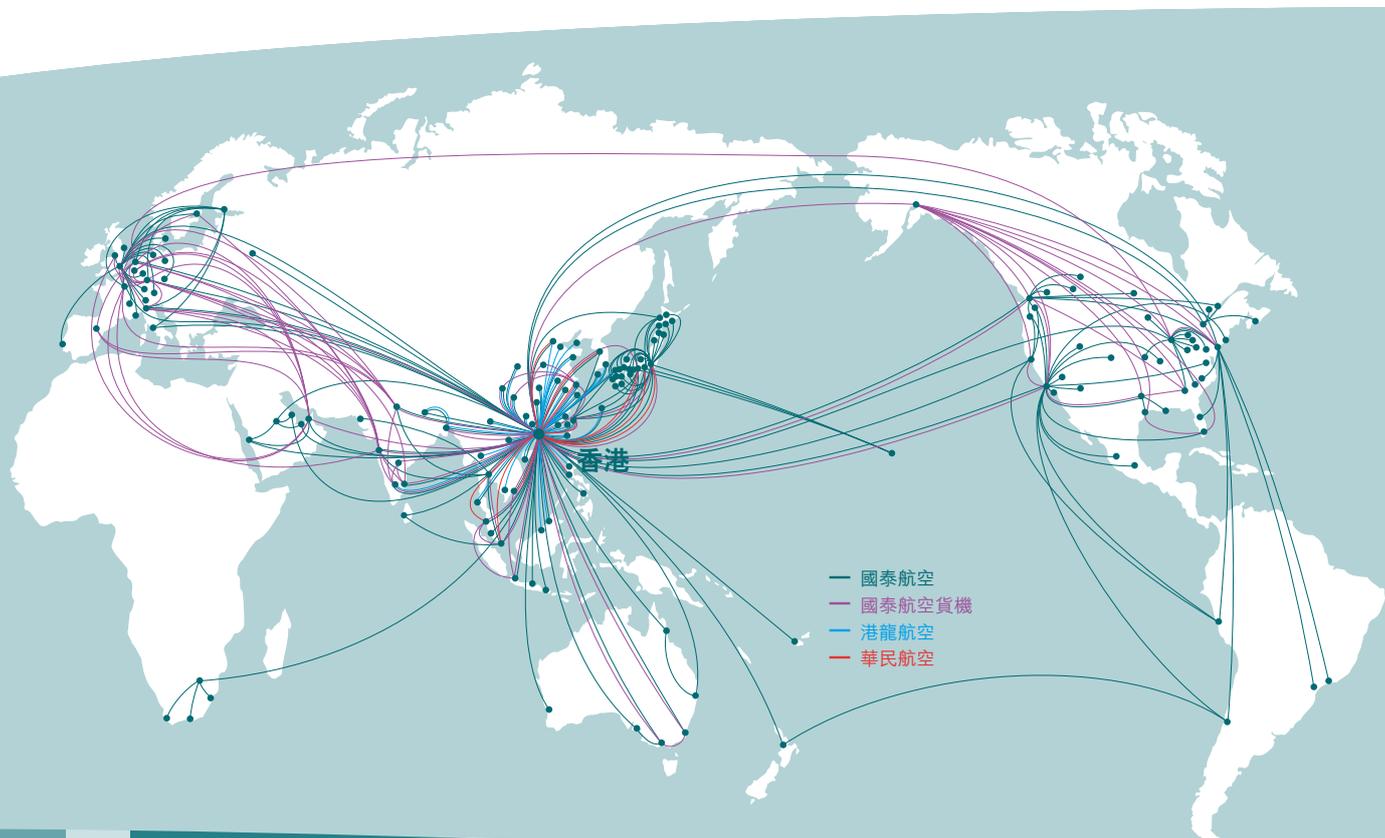


## 國泰航空有限公司

股份代號：00293

 太古2012  
中期報告



## 目錄

2	財務及營業撮要
3	主席致函
5	二零一二年中期評述
14	業務回顧
19	財務評述
22	審閱報告
24	簡明財務報表
39	按上市規則所需提供的資料

## 公司資料

國泰航空有限公司是於香港註冊成立的有限公司。

## 投資者關係

查詢有關國泰航空公司的詳情，請聯絡：

國泰航空有限公司  
 企業傳訊部  
 香港國際機場  
 國泰城北座七樓

電話：(852) 2747 5210

傳真：(852) 2810 6563

國泰航空的主要國際互聯網絡網址為  
[www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)

**國泰航空公司是一家在香港註冊及以香港為基地的國際航空公司，提供定期客運及貨運服務往來全球四十二個國家及地區共一百六十七個目的地。**

國泰航空於一九四六年在香港成立，一直以港為家，並進行龐大投資，致力發展香港成為一個主要的國際航運樞紐。除擁有一支共一百三十五架飛機的機隊外，公司的投資範圍還包括航空飲食公司、地勤服務公司及位於香港國際機場的企業總部。國泰航空持續在香港進行龐大投資，截至二零一二年六月三十日，已訂購九十架新飛機，將於二零一九年底前接收。此外，公司正在香港興建貨運站，預期於二零一三年初投入運作。

港龍航空有限公司（「港龍航空」）為國泰航空的全資附屬公司，是一家在香港註冊及以香港為基地的區域航空公司，營運三十五架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共三十八個目的地。國泰航空持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之十九點五三股權。國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司。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。國泰航空亦是香港華民航空有限公司（「華民航空」）的主要股東，華民航空是一家全貨運航空公司，在亞洲區提供定期貨運航班。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用約二萬九千八百名員工（在香港的員工超過二萬二千人）。國泰航空及其大股東太古股份有限公司（「太古公司」）及國航均為香港聯合交易所有限公司的上市公司。

國泰航空是環球航空聯盟「寰宇一家」的創辦成員，該聯盟的服務網絡覆蓋全球超過八百個目的地。港龍航空是「寰宇一家」的同盟航空公司。

# 財務及營業撮要

2

## 集團財務統計數字

		二零一二年	二零一一年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
<b>業績</b>				
營業總額	港幣百萬元	<b>48,861</b>	46,791	<b>+4.4%</b>
國泰航空擁有人應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	<b>(935)</b>	2,808	<b>-133.3%</b>
每股(虧損)/盈利	港仙	<b>(23.8)</b>	71.4	<b>-133.3%</b>
每股股息	港元	-	0.18	<b>-100.0%</b>
邊際(虧損)/利潤	%	<b>(1.9)</b>	6.0	<b>-7.9個百分點</b>
<b>財務狀況</b>				
國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	<b>53,385</b>	55,809	<b>-4.3%</b>
借款淨額	港幣百萬元	<b>29,552</b>	23,738	<b>+24.5%</b>
每股股東資金	港元	<b>13.6</b>	14.2	<b>-4.2%</b>
債務淨額股份比例	倍數	<b>0.55</b>	0.43	<b>+0.12倍</b>

## 營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		二零一二年	二零一一年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	<b>12,944</b>	12,846	<b>+0.8%</b>
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	<b>65,351</b>	61,136	<b>+6.9%</b>
運載乘客人次	千位	<b>14,312</b>	13,176	<b>+8.6%</b>
乘客運載率	%	<b>80.1</b>	79.3	<b>+0.8個百分點</b>
乘客收益率	港仙	<b>66.1</b>	65.3	<b>+1.2%</b>
運載貨物及郵件	千噸	<b>754</b>	836	<b>-9.8%</b>
貨物及郵件運載率	%	<b>64.3</b>	68.4	<b>-4.1個百分點</b>
貨物及郵件收益率	港元	<b>2.41</b>	2.42	<b>-0.4%</b>
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	<b>3.72</b>	3.35	<b>+11.0%</b>
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	<b>2.18</b>	1.94	<b>+12.4%</b>
飛機使用量	每日時數	<b>12.0</b>	12.3	<b>-2.4%</b>
航班準時表現	%	<b>76.8</b>	83.1	<b>-6.3個百分點</b>

國泰航空集團二零一二年首六個月錄得應佔虧損港幣九億三千五百萬元，而二零一一年上半年則錄得溢利港幣二十八億零八百萬元。每股虧損為港幣二十三點八仙，而二零一一年則錄得每股盈利港幣七十一點四仙。本期營業總額上升百分之四點四至港幣四百八十八億六千一百萬元。

國泰航空於二零一二年五月向香港聯合交易所發出一項業務聲明，表示其中期業績預期將令人失望。結果證明該預期是正確的。二零一二年上半年，由於航油價格持續高企、乘客收益率備受壓力，加上貨運需求疲弱，嚴重影響國泰航空的核心業務。這皆是整體航空業所面對的問題，目前的營商環境對全球航空公司均造成不利影響。來自聯屬公司（包括國航）的溢利亦顯著下降。

因應這些挑戰，我們推出了多項措施以保障業務，包括調整班次及削減可運載量、停用機齡較高及燃油效益較差的飛機、凍結招聘及向機艙服務員推出自願無薪假期，但不忘保持網絡完整，並確保削減成本不會影響品牌及服務質素。我們亦繼續在新飛機和新產品（包括機上及地面）方面作出龐大投資，並繼續興建位於香港國際機場的貨運站。這些投資將為業務帶來長遠裨益。

燃油是我們最大的成本，期內燃油價格處於歷史高位（儘管油價於期末大幅下調），對營業業績構成重大影響。在二零一二年首六個月間，集團的燃油成本（撇除燃油對沖的影響）較二零一一年同期增加百分之六點五。燃油佔集團營業成本總額的百分之四十一點六。管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，仍是重大的挑戰。我們的燃油對沖計劃有助減低油價波動的影響，但由於過去兩年油價持續高企，對沖項目在二零一二年上半年錄得的已變現溢利較二零一一年同期下跌百分之五十九點四。

在二零一二年首六個月，收益率在油價日益上升及營業成本增加的情況下承受壓力，因而影響客運業務的表現。本期的客運收益為港幣三百四十七億一千三百萬元，較二零一一年同期增加百分之九點二，而可載客量則增加百分之六點九。本年首六個月運載乘客合共一千四百三十萬人次，較二零一一年同期上升百分之八點六。運載率上升零點八個百分點，收益率則增加百分之一點二至港幣六十六點一仙。頭等及商務客艙的運載率因主要企業減派員工到海外公幹而承受不利影響。燃油成本高企，使業務難以維持盈利，尤其是以機齡較高、燃油效益較差的波音 B747-400 型及空中巴士 A340-300 型飛機運作的長途航線。

貨運方面，主要市場的需求持續疲弱，因而影響業務表現。二零一二年上半年的貨運收益為港幣一百一十八億九千七百萬元，較二零一一年同期下跌百分之七點六。收益率下跌百分之零點四至港幣二點四一元。可載貨量減少百分之四點三。運載率下跌四點一個百分點至百分之六十四點三。雖然新的高科技電子消費品於三月推出，使情況暫時獲得改善，但香港及中國內地兩個主要市場的貨運需求仍遠遜預期。我們因應需求調整可載貨量。然而，我們繼續開拓有充分需求的新市場，分別於三月及五月推出前往中國內地鄭州及印度海德拉巴的貨機航線。

我們在一月訂購了六架空中巴士 A350-900 型飛機。我們在八月協議訂購十架空中巴士 A350-1000 型飛機，並把之前訂購的十六架空中巴士 A350-900 型飛機改為空中巴士 A350-1000 型飛機。國泰航空集團將於二零一二年接收十九架飛機，機隊的營運效益將獲提升。這些新飛機中，上半年接收的共有九架：兩架空中巴士 A320-200 型、兩架空中巴士 A330-300 型及四架波

音 777-300ER 型客機和一架波音 747-8F 型貨機。截至二零一二年六月三十日，已訂購的飛機共有九十二架，將逐步於二零一九年底前接收。基於高油價導致飛機的營業成本高企，我們擬加快波音 747-400 型客機的退役計劃。現時共有二十一架同型號飛機，其中三架將於今年內退役，五架於二零一三年退役，一架於二零一四年退役。我們已停用三架波音 747-400BCF 型改裝貨機以降低成本，其中一架更自此退役。我們出售四架波音 747-400BCF 型改裝貨機予國貨航（與國航合組的貨運合資公司），當中第三架已於七月移交，尚餘一架未完成交易。

我們在五月宣佈有意削減泛太平洋航線若干客運服務，以騰出燃油效益較佳的波音 777-300ER 型飛機取代機齡較高、燃油效益較差的波音 747-400 型飛機運作其現時服務的航線。然而，我們仍致力維持現有網絡，並且基於亞洲區需求上升，加上其燃油開支佔營業成本的比例較小，因而增加了部分亞洲航班。國泰航空於三月增加新加坡、馬來西亞、台灣、日本及泰國航線的班次。港龍航空增加了前往中國內地二線城市的航線班次，並開辦或恢復前往西安、桂林、克拉克、濟州、台中及清邁六個航點的航班，於本年稍後時間更會開辦加爾各答及海口航線。

我們繼續改善機上及地面的產品及服務，於四月新推出「特選經濟客艙」，其座椅及服務遠勝一般經濟客艙。截至六月底，共有十五架長途飛機裝設了新客艙。預計於二零一三年底前，將有八十六架飛機裝設新客艙。我們在四月開始推出新的長途經濟客艙座椅，乘客對此反應良好。我們繼續裝設深受歡迎的新商務客艙座椅，截至六月底，新座椅已裝設於三十架長途飛機上。本年七月，公司在 Skytrax 舉辦的二零一二年度 World

Airline Awards 中，獲頒「全球最佳商務客艙」殊榮。在地面，位於香港國際機場七樓的「寰宇堂」商務客艙貴賓室已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預期於同年第四季竣工。

國航仍是我們的主要策略夥伴。我們在三月宣佈成立一家新的機場地面服務公司 — 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，將於上海浦東及虹橋兩個國際機場提供機場地面服務。

一如既往，預料航空業未來仍然多變和充滿挑戰，集團業務將繼續面對各種因素的影響，包括非我們所能控制的經濟及油價波動等。燃油成本是我們最大的挑戰，但近期油價呈現下調趨勢，若此趨勢能夠持續，可使問題稍為紓緩。我們會繼續採取一切必要的措施，以便在推動長期策略的同時，亦能保障業務和解決短期的困難。集團的財務狀況保持穩健，具備充分的能力應付目前的挑戰。我們會利用各種核心實力，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，繼續投資於未來，確保國泰航空集團繼續取得卓越成就。

主席

白紀圖

香港，二零一二年八月八日

對國泰航空集團來說，二零一二年首六個月實在充滿挑戰。油價高企、客運收益率面對壓力及貨運需求疲弱，均對本期營業業績造成嚴重不利影響。儘管面對各種挑戰，集團仍致力改善產品及服務，並且盡力加強網絡。我們會繼續進行長期投資，致力將香港發展為世界主要的國際航運樞紐。

### 產品及服務屢獲殊榮

- 國泰航空於二月開始在其長途飛機上加設「特選經濟客艙」，首架新設「特選經濟客艙」的飛機於四月投入服務，乘客反應良好。
- 截至六月底，共有十五架飛機裝置了「特選經濟客艙」，預計於年底前已裝設新機艙的飛機將有四十八架，而於二零一三年底前則達八十六架。
- 現正推出新的長途經濟客艙座椅，這種座椅將裝設於旗下所有波音777-300ER型飛機及空中巴士A330-300型長途飛機。
- 新經濟客艙座椅的支架設計使椅背可調校得更低，讓乘客更感舒適。該客艙還設有高解像輕觸式私人電視屏幕。預計於二零一二年底前會有四十二架飛機裝設了新經濟客艙座椅。
- 我們在二零一一年三月推出新長途商務客艙座椅，預計於二零一二年底前將有四十七架飛機裝設該種座椅。二零一二年七月，國泰航空的商務客艙產品及服務質素受到表揚，在 Skytrax 主辦的 World Airline Awards 中，獲頒「全球最佳商務客艙」殊榮。
- 國泰航空位於香港國際機場的旗艦貴賓室「寰宇堂」繼續進行翻新工程。位於七樓的商務客艙貴賓室於二零一二年一月重開。頭等客艙貴賓室現正關閉，以進行翻新工程。「寰宇堂」整個翻新工程預計於同年第四季完成。
- 國泰航空的員工於香港優質顧客服務協會主辦的「優質顧客服務大獎」中獲頒三個傑出個人獎及一個優秀組別獎。設立該獎的目的，是要表揚傑出的顧客服務及在香港企業中建立優良的服務文化。
- 我們在香港國際機場一年一度的「優質顧客服務計劃」中獲頒「企業大獎」。兩位機場職員獲頒團隊獎，以嘉許其卓越的服務表現。
- 國泰航空在《商旅》雜誌主辦的「空中酒窖」(Cellars in the Sky) 頒獎禮中獲頒兩個獎項：「商務艙酒窖進步獎」及「最佳頭等艙加烈酒獎」。
- 國泰航空在倫敦舉行的 National Luxury & Lifestyle Awards 中獲「最佳航空公司獎」。

- 國泰航空在英國二零一二年度航空市場策劃獎的科技組別中勝出。此項殊榮是為表揚公司的 e-Enabled Aircraft 計劃而頒發的。
- 港龍航空與多家著名酒店及食府攜手推出一系列機上餐膳，在四月推出由香港 JW 萬豪酒店萬豪中菜廳及香港文華東方酒店旗下食府設計的菜式；並於五月推出上海新天地朗廷酒店明閣的滬菜和粵菜，以及和平飯店華懋閣的歐洲菜式。

## 發展空運樞紐

- 國泰航空集團繼續加強網絡，改善香港的接駁服務，致力支持香港國際機場作為頂尖國際客運及貨運樞紐的長期發展。
- 國泰航空支持香港國際機場興建第三條跑道的建議，並欣聞香港特區政府對該項目給予原則性批准，並已展開環境影響評估及詳細的設計工作。
- 二零一二年上半年，亞洲經濟普遍活躍，因此亞洲區內的客運及貨運業務表現頗為理想。有見及此，我們加開班次及增設新航點，以鞏固區內網絡。

- 台北、吉隆坡、檳城、曼谷、名古屋及新加坡航線於三月加開班次。現時每日共有九班航班前往新加坡。首爾航線於七月加開每日第五班直航航班，使每日的航班總數增至六班。欽奈航線將於九月由每周四班增至每日一班航班。
- 港龍航空加開兩條往來中國內地二線城市（寧波及青島）的航班，沖繩航線由每周兩班增至四班航班，並於廈門、廣州及昆明航線的部分航班採用較大型的飛機。
- 港龍航空網絡於二零一二年增加八個航點，西安航線於四月復航，而桂林及台中則於五月復航。該公司於五月推出前往濟州及克拉克的航班，並於七月推出前往清邁的航班。港龍航空將於本年稍後時間推出前往加爾各答及海口的服務。
- 由於燃油成本高企，長途航班難以維持盈利。國泰航空將採取暫時性的措施，由九月開始，削減紐約、洛杉磯及多倫多的班次，以騰出燃油效益較佳的波音 777-300ER 型飛機，取代機齡較高、燃油效益較差的波音 747-400 型飛機運作其現時服務的航線（如三藩市和巴黎）。
- 國泰航空於三月推出前往鄭州的貨運航班，鄭州是中國內地河南省生產高科技電子消費品的中心。國泰航空於五月推出前往印度海德拉巴的貨運航線。

## 機隊發展

- 國泰航空集團繼續致力提升機隊及推行機隊現代化計劃，截至二零一二年六月三十日，已訂購九十二架新飛機，由現時至二零一九年間陸續接收。
- 於一月訂購六架空中巴士 A350-900 型飛機；於八月協議訂購十架空中巴士 A350-1000 型飛機，並把之前訂購的十六架空中巴士 A350-900 型飛機改為空中巴士 A350-1000 型飛機。
- 國泰航空於二零一二年上半年接收七架新飛機：四架波音 777-300ER 型及兩架空中巴士 A330-300 型客機和一架波音 747-8F 型貨機。另一架波音 747-8F 型貨機已於七月接收。二零一二年下半年將接收共八架新飛機。
- 港龍航空於二零一二年上半年接收兩架空中巴士 A320-200 型新飛機及一架由國泰航空機隊移交的空中巴士 A330-300 型飛機，並將於二零一二年下半年接收另外兩架空中巴士 A320-200 型飛機。現時港龍航空的全空中巴士機隊共有三十五架飛機。
- 面對航油成本高企，國泰航空將加快進行其機齡較高、燃油效益較差的波音 747-400 型客機的退役計劃。機隊現有該機種二十一架，當中三架於二零一二年下半年退役，於二零一四年初減至十二架。
- 推出新波音 747-8F 型貨機後，超長途貨運航班的營運效益大幅改善。我們將於二零一二年年底前再接收三架波音 747-8F 型貨機，屆時我們將營運八架此型號的貨機。
- 為削減成本，我們已停止三架波音 747-400BCF 型改裝貨機的服務，其中一架更自此退役。
- 我們出售四架波音 747-400BCF 型改裝貨機予公司和國航合組的貨運合資公司，當中第三架已於七月移交，尚餘一架未完成交易。
- 位於香港總部的國泰航空飛行培訓中心於七月接收亞洲首個波音 747-8F 型飛機模擬駕駛艙，將於九月開始供培訓使用。第二個新的波音 777-300ER 型飛機模擬駕駛艙將於本年稍後時間接收。

## 科技著著領先

- 國泰航空與港龍航空於二月推出新的訂位系統，並將於二零一三年推出新的離境控制系統。
- 我們在一月為離港航班推出手機登機證服務。乘客在網上預辦登機手續後，可利用流動裝置以文字短訊或電郵方式接收手機登機證。現時此服務適用於奧克蘭、香港、溫哥華及台北的離境航班，並將伸延至由其他國泰航空及港龍航空航點出發的航班。

- 我們已簽訂合約，將若干駕駛艙文件由紙張形式轉為電子形式，以提高飛行服務的效益。

## 合作夥伴

- 柏林航空於三月加入為「寰宇一家」聯盟的正式成員，而柏林航空集團旗下的奧地利航空公司亦加入為同盟航空公司。
- 「寰宇一家」聯盟成員（包括國泰航空）於五月分別囊括 FlyerTalk Awards 「常客計劃」組別的所有大獎。
- 馬來西亞航空預期於二零一二年年底成為「寰宇一家」的正式成員。
- 斯里蘭卡航空預期於二零一三年加入「寰宇一家」。國泰航空將協助該航空公司加入此聯盟。
- 國泰航空的代號於四月加於港龍航空的西安航班，於五月加於其桂林及濟州航班，並於六月加於其台北及高雄航班。

## 環保事宜

- 國泰航空繼續與國際航空運輸協會等組織合作，目的是加強有關氣候變化的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。

- 雖然國泰航空支持以排放交易作為減輕航空業排放問題的中期解決方案，但我們並不支持歐盟向歐洲以外的航空公司實施排放交易計劃。我們一直呼籲航空業排放問題應以聯合國國際民航組織統籌的全球性業界方案規管。儘管我們強烈反對，但仍全面遵行歐盟排放交易計劃的規定。根據該計劃，我們的排放數據由集團以外的機構核證。我們在三月向英國環境部提交二零一一年的排放報告。

- 我們已向中國內地廣東省的項目購買碳排放額，作為「飛向更藍天」碳抵銷計劃的部分行動。此計劃可讓乘客抵銷飛行對環境所造成的影響。

- 我們在六月以專屬的互動網站發表《二零一一年可持續發展報告》。二零一一年的報告題為「在可持續發展的道路上」，內容涵蓋二零一一年的財務、環境及社會表現，亦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。

- 公司的可持續發展報告連續四年達全球報告倡議組織 (GRI) 指引 A+ 評級。

- 國泰航空於二月正式實施可持續食物政策。根據此政策，我們的航機上或公司活動中不會供應一些並非以可持續方式製作的食物。

- 國泰航空於三月參與一年一度由世界自然基金會贊助的「地球一小時」活動，關掉轄下樓宇及廣告牌的所有非必要燈光。

- 公司第三年獲選為富時社會責任指數系列 (FTSE4Good Index Series) 的成份公司，該指數包含符合全球公認的企業責任標準的公司，藉此促使各界投資於達標公司。
- 我們在五月參與香港機場管理局「共建全球最環保機場」誓師典禮，藉此繼續支持機場的減碳工作。
- 國泰航空的機上娛樂系統在五月提供一輯關於公司可持續發展工作的短片。
- 國泰航空於五月成為 Sustainable Travel Leadership Network 的成員。這個非牟利的環球組織提倡與旅遊人士、商界及旅遊點合作實踐負責任的旅遊，藉此推動可持續發展。
- 泰國的員工在四月舉辦一個當地版的「飛躍理想計劃」，學員共有十五人。美國及加拿大也曾舉辦當地版的「飛躍理想計劃」。
- 國泰義工隊繼續幫助香港社區，其活動包括「英語啟航」計劃、在農曆新年前探訪長者，以及組織一隊年輕人參與慈善腳踏車大賽。
- 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。乘客於二零一一年捐出超過港幣一千二百九十萬元。公司自一九九一年推出「零錢布施」計劃以來，已籌得超過港幣一億二千萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。
- 國泰航空的員工參加了一個由聯合國兒童基金會主辦前往老撾的旅程，見證「零錢布施」計劃的善款如何幫助改善當地人的生活。

## 回饋社會

- 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)，以表揚公司為社區、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。
- 本年度共有一百名學生參加第五屆國泰航空「飛躍理想計劃」，在六個月內參與多項活動，以增加他們的航空知識及引導他們對社會作出承擔。
- 國泰航空繼續支持多項大型盛事，以吸引更多人來港居住及旅遊。公司於二月連續十四年冠名贊助「新春國際滙演之夜」；於三月聯合贊助廣受歡迎的「香港國際七人欖球賽」。
- 國泰航空員工繼續透過「恩光之友會」幫助香港的身心殘障兒童，義賣國泰航空頭等及商務客艙的梳洗用品，籌得港幣八萬六千六百三十元捐贈該會。

- 國泰航空開始利用「國泰慈善基金」提供的資金，支持員工參與慈善服務。國泰航空集團所有員工均可申請撥款。
- 「港龍青年航空學院」於二零一一年成立，旨在讓香港年輕人認識香港航空業，並鼓勵他們投身航空業。該學院與香港航空青年團合辦「港龍航空飛行證書計劃」。該計劃於二零一二年共有二十四人參與，每人均由一位港龍航空飛機師作為導師。超過百分之三十的計劃參與者已投身航空業。學院於四月舉辦了一個為香港大學生而設的工作坊，旨在給予他們有關機艙服務行業的資料。
- 港龍航空自二零零四年起推行「點滴獻環保」機上籌款計劃，已籌得港幣八百四十萬元。有關捐款用於中國內地雲南省西北部集水區的保護工作，以及為當地人民開發更多改善經濟的機會。

## 對僱員的承擔

- 於六月底，國泰航空集團在全球僱用約二萬九千八百名員工，其中超過二萬二千人為在港員工。港龍航空僱用約二千九百名員工。
- 國泰航空集團繼續招聘新的飛行員及機艙服務員，預期於二零一二年招聘超過六百名機艙服務員及二百八十名飛行員。港龍航空預期於二零一二年招聘約四百六十名機艙服務員及六十名飛行員。

- 現正凍結非必要地勤人員的招聘，以及向機艙服務員推出自願無薪假期。這些措施是為應對目前充滿挑戰的營商環境而設。
- 二零一二年上半年，國泰航空飛行員培訓計劃共有三十四名學員畢業。現時共有八十九名學員參與計劃受訓，共六十二名前學員現正擔任國泰航空的機長。港龍航空自設飛行員培訓計劃，預計於二零一二年招募約三十名學員。
- 國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境和員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。
- 國泰航空的員工可藉「We Suggest」內部創意活動提出有助改善業務的新意念。我們與香港特區政府環境保護署合作，透過該計劃徵集有關改善可持續發展能力的建議。
- 第八屆 Betsy Awards 員工嘉獎禮於七月舉行。舉辦這個一年一度的內部嘉獎禮，是要表揚優秀員工，他們提供職責範圍以外的服務，協助有需要的乘客。

整份《可持續發展報告》載於 [www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)。

## 機隊資料\*

飛機類型	截至二零一二年六月三十日 各機隊的數目			總數	已確實預訂架數				總數	營業租賃期滿架數						選擇權	購買權
	擁有	租賃			'12	'13	'14及之後	'12		'13	'14	'15	'16	'17及之後			
		籌資	營業														
<b>由國泰航空營運的飛機：</b>																	
A330-300	11	14	9	34	4	5	8	17				2	1	6			
A340-300	6	5		11													
A350-900							38 <sup>(a)</sup>	38								10 <sup>(b)</sup>	
747-400	17		4	21					1			2	1				
747-400F 貨機	3	3		6													
747-400BCF 貨機	3 <sup>(c)</sup>		4 <sup>(d)</sup>	7						2	1			1			
747-400ERF 貨機		6		6													
747-8F 貨機		5		5	3	2		5									
777-200	5			5													
777-200F 貨機							8	8									
777-300	5	7		12													
777-300ER	4	10	14	28	1	8	13 <sup>(e)</sup>	22						14		20 <sup>(f)</sup>	
<b>總數</b>	<b>54</b>	<b>50</b>	<b>31</b>	<b>135</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>67</b>	<b>90</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	
<b>由港龍航空營運的飛機：</b>																	
A320-200	5		8	13	2 <sup>(g)</sup>			2				2	2	4			
A321-200	2		4	6								2	2				
A330-300	4	1	11	16						4	3	1	2	1			
<b>總數</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>23</b>	<b>35</b>	<b>2</b>			<b>2</b>		<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>5</b>			
<b>由華民航空營運的飛機：</b>																	
A300-600F 貨機	2	6		8													
747-400BCF 貨機			3	3									1	2			
<b>總數</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>11</b>									<b>1</b>	<b>2</b>			
<b>總數合計</b>	<b>67</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>181</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>67</b>	<b>92</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>28</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	

\* 包括停泊的飛機。於二零一二年六月三十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為十二年的飛機。二零一二年八月，把已訂購的十六架空中巴士A350-900型飛機改為訂購十六架空中巴士A350-1000型飛機。

(b) 此等選擇權已於二零一二年八月行使，以購買十架空中巴士A350-1000型飛機（代替十架空中巴士A350-900型飛機），於二零二零年底前接收。

(c) 包括一架於二零一二年七月售予國貨航的飛機和另一架預期會售予國貨航的飛機；及一架於二零一二年五月停泊的飛機。

(d) 包括一架於二零一二年七月停泊的飛機。

(e) 二零一二年七月，一架落實訂購的飛機付運日期由二零一四年提前至二零一三年。

(f) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年底前交付。

(g) 兩架將於二零一二年十一月及十二月接收，營業租賃期為十年的飛機。

## 其他附屬及聯屬公司回顧

### 香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 華民航空是香港唯一的全貨運航空公司，由國泰航空持有六成股權，主要為敦豪國際速遞 (DHL Express) 營運貨運速遞服務。
- 華民航空營運八架公司擁有的空中巴士 A300-600F 型貨機、三架以乾租方式向國泰航空租用的波音 747-400BCF 型改裝貨機及一架以濕租方式租用的波音 727 型貨機。
- 華民航空每周提供往來曼谷、首爾、上海、新加坡、台北及東京各六班航班，以及每周往來北京、馬尼拉、名古屋、大阪、胡志明市及檳城（經曼谷）各五班航班。
- 航班準時表現為百分之八十九，而目標則為百分之九十五。
- 可載貨量較二零一一年上半年增加百分之二十。運載率下降五個百分點，而收益率則上升百分之四。
- 與二零一一年上半年相比，華民航空於二零一二年上半年錄得溢利增長。

### 國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）及海外航空飲食設施

- 全資附屬公司國泰航空飲食服務是香港主要的航空飲食設施。
- 與二零一一年上半年相比，國泰航空飲食服務於二零一二年上半年錄得溢利上升，主要原因是製餐量上升。
- 在海外，台北及加拿大錄得溢利上升，但胡志明市及宿霧則錄得溢利下降。

### 香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）

- 全資附屬公司香港機場地勤服務在香港提供停機坪及地勤服務，為國泰航空及港龍航空等三十二家航空公司提供服務。
- 二零一二年上半年，香港機場地勤服務分別佔香港國際機場停機坪及地勤服務市場的百分之五十四及百分之二十四。
- 二零一二年上半年，使用地勤服務的客戶數目不變，而使用停機坪服務的客戶則由三十三個減至三十二個。使用該公司地勤服務的航班較二零一一年同期增加百分之八，而使用停機坪服務的航班則較二零一一年同期增加百分之七。
- 二零一二年上半年的財務業績遜於二零一一年上半年，這主要反映成本上升及存在競爭。

### 中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 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。
- 截至二零一二年六月三十日，國航營運一百九十五條國內航線及九十條國際（包括區內）航線，前往三十個國家及地區，包括四十六個海外城市、四個區內城市及九十六個國內城市。
- 集團應佔國航業績乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零一二年中期業績包括國航截至二零一二年三月三十一日止六個月的業績。
- 集團於二零一二年上半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。

### 中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）

- 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。
- 截至二零一二年六月三十日，國貨航的機隊共有十架波音 747-400F 型貨機，提供定期貨運航班前往十一個國家及地區，航點包括五個國內城市及十五個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫共一百四十三個目的地。
- 集團於二零一二年上半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。

### 上海國際機場地面服務有限公司

- 國泰航空於三月宣佈新設一家地面服務公司 — 上海國際機場地面服務有限公司。這家由國泰航空、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共同成立的合資公司，將於上海浦東國際機場及上海虹橋國際機場提供機場地面服務。

## 客運服務

國泰航空及港龍航空於二零一二年上半年合共運載乘客一千四百三十萬人次，較二零一一年同期增加百分之八點六。期內乘客數目的增長較可載客量的增幅為高。運載率略為上升零點八個百分點至百分之八十點一。二零一二年上半年的客運業務收益率上升百分之一點二至港幣六十六點一仙。客運服務的收益上升百分之九點二，而可載客量則上升百分之六點九。

二零一二年上半年國泰航空及港龍航空的客運服務按地區劃分的可用座位千米數（「可用座位千米」）、運載率及收益率如下：

	可用座位千米(百萬)			運載率(%)			收益率
	二零一二年	二零一一年	變幅	二零一二年	二零一一年	變幅	變幅
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	5,605	5,546	+1.1%	77.3	75.9	+1.4個百分點	+3.9%
東南亞	8,612	7,714	+11.6%	80.3	82.7	-2.4個百分點	+2.0%
西南太平洋及南非	9,482	9,444	+0.4%	75.2	73.3	+1.9個百分點	+2.4%
歐洲	10,812	11,159	-3.1%	84.0	81.2	+2.8個百分點	+2.1%
北亞	13,616	12,445	+9.4%	72.2	69.7	+2.5個百分點	-1.4%
北美	17,224	14,828	+16.2%	87.4	89.3	-1.9個百分點	-0.3%
整體	65,351	61,136	+6.9%	80.1	79.3	+0.8個百分點	+1.2%

- 燃油價格大幅上漲，嚴重影響客運服務的溢利率，尤其是以機齡較高、燃油效益較差的飛機運作的長途航線。
- 多種主要營運貨幣相對於港幣及美元處於弱勢，為收益帶來負面的影響，尤以第二季為甚。
- 乘客數目的增長較可載客量的增幅為高。
- 雖有審慎的收益管理，但經濟客艙收益率於二零一一年下半年開始出現壓力，並持續至二零一二年上半年，主要原因是主要航線競爭激烈。
- 頭等及商務客艙於年初需求強勁，但由於主要企業因經濟不穩定而開始減派員工到海外公幹，以致頭等及商務客艙的客運量下降。

- 隨著機隊增添新飛機，第一季的可載客量增加。國泰航空及港龍航空增加區內航線的班次。港龍航空於四月加開前往西安的服務，於五月加開前往濟州、桂林、台中及克拉克的服務，並於七月推出前往清邁的航班。港龍航空將於本年稍後時間推出前往加爾各答及海口的服務。由於亞洲經濟相對處於強勢及區內對航空旅遊的需求持續高企，我們將繼續加強亞洲區的服務。
- 我們在五月宣佈削減部分長途航線的班次以控制成本。
- 由香港出發的消閒旅遊需求頗為理想，尤以前往亞洲航點為甚，但乘客越來越受價格影響，訂位時間亦較遲。由香港出發的商務旅遊需求下降，對收益造成不利影響，尤其是前往紐約及新加坡等有較多頭等及商務旅客的航線。
- 往來香港及珠三角區的客運量增加，但此業務競爭愈趨激烈。
- 二零一二年首六個月，尤其是在農曆新年期間，往來中國內地的業務普遍強勁。北京及上海航線的需求持續高企。我們加強多個二線城市的服務，並恢復西安及桂林航線的航班。公司將於本年稍後時間推出前往海口的航線。
- 台灣航線繼續受兩岸直航客運量增加及台北至香港客運量減少所影響。台北航線競爭越趨激烈。然而，香港至台北的旅遊需求理想，而從歐洲出發的接駁航班客運量亦見增加。港龍航空前往台中的航班於五月復航。
- 韓國航線於第一季出現良好的需求增長，惟其後市場回軟，競爭加劇。港龍航空於五月開辦濟州航線。
- 日本航線需求普遍理想，惟東京航線的需求遜於二零一一年三月發生地震及海嘯之前的需求。
- 前往東南亞國家的航線客運需求理想，反映該等國家的經濟相對處於強勢，但新加坡航線的頭等及商務客艙則需求疲弱。菲律賓及越南航線表現尤佳。競爭加劇對收益率造成若干程度的影響。
- 西澳礦業蓬勃，加上由北亞來港轉機往澳洲的客運量增加，使澳洲航線受惠，但來自中國內地航空公司的競爭有所增加。新西蘭航線則表現疲弱。
- 南非航線業務面對壓力。以日本為起點的商務及消閒旅遊增加，但有更多航空公司開辦直航航班往返南非。

- 印度航線因印度經濟持續興旺而受惠，惟收益率仍令人憂慮。我們將於本年稍後時間加開航班前往欽奈，而港龍航空則會開辦每周四班前往加爾各答的服務。
- 中東航線競爭激烈，導致收益率受壓。我們因應需求下降而削減前往阿布扎比及巴林的班次。
- 歐洲經濟不穩定，嚴重影響業務表現。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旅遊需求理想，因此表現相對較強。
- 金融市場的情況使紐約航線的頭等及商務客艙收益受到不利影響。大部分美國航線的經濟客艙均錄得強勁的運載率。芝加哥航線於冬季表現疲弱，但之後有所改善。加拿大航線因競爭激烈而受影響，收益率下跌。

## 貨運服務

航空貨運市場持續疲弱。國泰航空及港龍航空於二零一二年上半年的貨運噸數下跌百分之九點八至七十五萬四千噸，香港及上海兩個主要市場均因需求疲弱而大受影響。前往歐洲的貨運業務尤其疲弱。油價高企使歐洲及泛太平洋航線業務難以維持盈利。期內削減可載貨量以維持運載率及收益率。與二零一一年上半年比較，可載貨量減少百分之四點三。運載率下降四點一個百分點至百分之六十四點三，收益率亦下降百分之零點四至港幣二點四一元。貨運收益減少百分之十點二至港幣一百零四億四千一百萬元。貨運業務在下半年的表現普遍較上半年強勁，然而二零一二年下半年的前景仍未明朗。

國泰航空及港龍航空貨運服務於二零一二年上半年的可用噸千米數（「可用噸千米」）、運載率及收益率如下：

	可用噸千米(百萬)			運載率(%)			收益率
	二零一二年	二零一一年	變幅	二零一二年	二零一一年	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	<b>6,729</b>	7,031	<b>-4.3%</b>	<b>64.3</b>	68.4	<b>-4.1個百分點</b>	<b>-0.4%</b>

- 香港及上海兩個主要市場的貨運需求在二零一二年上半年大部分時間依然疲弱，此情況因競爭激烈而更趨嚴重。歐洲的經濟情況影響企業及消費者信心，因此歐洲航線需求尤其疲弱。
- 中國內地於三月出口大量新高科技電子消費品，使該月出現短暫的需求回升，但該月的貨運噸數及收益均低於二零一一年三月。
- 我們因應需求調整可載貨量，按需要削減定期貨運航班。
- 在中國內地，生產業務（尤其是科技產品）繼續由沿海地區轉移至中部及西部地區。中國西部地區的航空貨運市場繼續漸趨成熟，我們在二零一一年後期推出前往重慶及成都的航班。二零一二年三月，我們開始提供前往中國中部地區河南省鄭州的定期貨運航班。
- 北亞航線的收益及貨運噸數均告下降。市場情況充滿挑戰，韓國、台灣及日本的航空公司帶來激烈的競爭。
- 東南亞航線的收益及貨運噸數均告上升。前往中國內地的貨運需求殷切。國泰航空客機（因加開班次）及港龍航空客機（因部分中國內地航線採用較大型的飛機）的腹艙可載貨量增加，使我們能夠把握需求強勁的機會而從中受惠。
- 國泰航空是印度最大的空運航空公司，但由於其他航空公司將可載貨量由疲弱的歐洲市場轉移至印度，使市場競爭加劇，為載貨噸數及收益率帶來壓力。我們於五月推出前往海德拉巴的貨運航線，以及將班加羅爾航線的班次由每周兩班增至三班。
- 由於經濟環境惡劣，前往歐洲及北美的貨運業務表現欠佳，我們（藉縮減班次）大幅削減前往該兩大洲航線的可載貨量。
- 油價高企嚴重影響貨運業務的溢利率，尤以超長途航線為甚。
- 二零一二年上半年共有五架新波音747-8F型貨機用於泛太平洋航線。機隊於七月增添第六架飛機，另外兩架將於本年稍後時間接收，最後兩架將於二零一三年接收。這些飛機的燃油效益甚高，使超長途航線的運作效益大幅提升。

- 我們在五月宣佈停止三架波音 747-400BCF 型改裝貨機的服務，以削減短期的可載貨量。該三架飛機中，有一架更自此退役。
- 我們出售四架波音 747-400BCF 型改裝貨機予公司和國航合組的貨運合資公司，當中第三架已於七月移交，尚餘一架未完成交易。
- 貨運業是一個周期性的行業。當需求持續疲弱一段時間後，我們相信市場將於某個階段復甦，而香港將繼續擔當國際空運樞紐的領導角色。國泰航空以港為家，為彰顯公司對香港的承擔，我們在香港國際機場興建價值港幣五十九億元的貨運站，該設施預期於二零一三年初啟用，將成為其中一個最大和最先進的貨運站。

## 亞洲萬里通

- 國泰航空及港龍航空的旅遊獎勵計劃「亞洲萬里通」屢次獲獎，現時會員超過四百萬人。
- 「亞洲萬里通」現有近五百個夥伴，分屬九個組別，包括航空公司、酒店及主要的金融機構。航空公司夥伴共二十個，覆蓋逾一千個航點。
- 二零一二年上半年，「亞洲萬里通」會員利用里數兌換夥伴航空公司機位的數量增加百分之一。超過百分之九十的國泰航班曾運載利用里數兌換機位的常客。

## 反壟斷調查

國泰航空仍在接受不同法域的競爭當局進行反壟斷調查及訴訟，並繼續對有關當局的調查作出配合，在適當情況下積極作出抗辯。該等調查仍在進行，結果尚未明朗。現階段國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已根據事實及情況按《二零一一年報告書》第 49 頁會計政策第 19 項作出撥備。

## 營業總額

	集團		國泰航空及港龍航空	
	截至六月三十日止六個月		截至六月三十日止六個月	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
客運服務	34,713	31,774	34,713	31,774
貨運服務	11,897	12,870	10,441	11,628
航空飲食、收回款項及其他服務	2,251	2,147	1,992	1,813
<b>營業總額</b>	<b>48,861</b>	<b>46,791</b>	<b>47,146</b>	<b>45,215</b>

- 集團客運服務在可載客量增加百分之六點九的情況下，營業額增加百分之九點二。營業額增加，主要反映可載客量增加。
- 集團貨運服務營業額下跌百分之七點六。在可載貨量減少百分之四點三的情況下，國泰航空及港龍航空合併計算的貨運服務營業額減少百分之十點二。
- 集團航空飲食、收回款項及其他服務的營業額增加百分之四點八。

## 營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	變幅	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	變幅
員工	7,956	7,206	+10.4%	7,226	6,560	+10.2%
機上服務及乘客開支	1,979	1,797	+10.1%	1,979	1,797	+10.1%
著陸、停泊及航線開支	6,714	6,259	+7.3%	6,586	6,149	+7.1%
扣除對沖盈利後的燃油	20,407	18,564	+9.9%	19,958	18,175	+9.8%
飛機維修	4,643	3,760	+23.5%	4,542	3,661	+24.1%
飛機折舊及營業租賃	4,415	4,092	+7.9%	4,346	4,007	+8.5%
其他折舊、攤銷及營業租賃	669	580	+15.3%	546	469	+16.4%
佣金	388	398	-2.5%	388	398	-2.5%
其他	1,911	1,337	+42.9%	2,189	1,573	+39.2%
<b>營業開支</b>	<b>49,082</b>	<b>43,993</b>	<b>+11.6%</b>	<b>47,760</b>	<b>42,789</b>	<b>+11.6%</b>
財務支出淨額	381	314	+21.3%	359	293	+22.5%
<b>營業開支總額</b>	<b>49,463</b>	<b>44,307</b>	<b>+11.6%</b>	<b>48,119</b>	<b>43,082</b>	<b>+11.7%</b>

- 集團營業開支總額增加百分之十一點六至港幣四百九十四億六千三百萬元。
- 國泰航空與港龍航空合併計算的每可用噸千米成本（連燃油）由港幣三點三五元增至港幣三點七二元。

## 國泰航空及港龍航空營業業績分析

截至六月三十日止六個月

	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
航空公司除稅前(虧損)/溢利	(973)	2,133
稅項抵免/(支出)	8	(380)
<b>航空公司除稅後(虧損)/溢利</b>	<b>(965)</b>	<b>1,753</b>
應佔附屬及聯屬公司溢利	30	1,055
<b>國泰航空擁有人應佔(虧損)/溢利</b>	<b>(935)</b>	<b>2,808</b>

航空公司除稅前中期營業(虧損)/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中期營業溢利	2,133
客運及貨運營業額	1,752
	<b>客運</b>
	- 因可載客量增加百分之六點九、運載率增加零點八個百分點及收益率上升百分之一點二而增加。
	<b>貨運</b>
	- 因可載貨量減少百分之四點三、運載率下跌四點一個百分點及收益率下跌百分之零點四而減少。
燃油	(1,783) - 由於平均飛機燃油價格上漲百分之四點六，加上耗油量增加百分之一點九，導致燃油成本上升。
著陸、停泊及航線開支	(437) - 主要由於業務增加而上升。
飛機維修	(881) - 主要由於業務增加及額外的入廠維修而上升。
折舊、攤銷及營業租賃	(416) - 主要由於加速飛機退役而上升。
員工	(666) - 主要由於可運載量的增長令員工數目增加及工資調升而上升。
其他	(675) - 主要由於機上服務及乘客開支增加港幣一億八千二百萬元而上升。
<b>二零一二年航空公司除稅前中期營業虧損</b>	<b>(973)</b>

## 燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
燃油成本總額	20,798	19,526
燃油對沖盈利	(391)	(962)
燃油成本淨額	20,407	18,564

## 財務狀況

- 固定資產增加港幣九十四億一千萬元，包括用於飛機及有關設備港幣八十二億三千二百萬元和其他設備及樓宇港幣十一億七千八百萬元。
- 借款額增加百分之十四點四至港幣四百九十五億七千二百萬元，須於二零二四年或之前全數清還，主要借款貨幣包括美元、港元、新加坡元、日圓及歐羅，在扣除相關衍生工具後，其中百分之七十三為定息借款。
- 流動資金增加百分之二點二至港幣二百億二千二百萬元，其中百分之六十八點八以美元計算。
- 借款淨額增加百分之二十四點五至港幣二百九十五億五千二百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金減少百分之四點三至港幣五百三十三億八千五百萬元，而債務淨額股份比例則增至零點五五倍。
- 集團的財務風險管理與貨幣、息率及燃油價格風險管理政策載於《二零一一年報告書》。

## 致國泰航空有限公司董事局

(於香港註冊成立的有限公司)



### 引言

本核數師(以下簡稱「我們」)已審閱列載於第24頁至第38頁國泰航空有限公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)的中期財務報告,此中期財務報告包括於二零一二年六月三十日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的綜合全面收益表、綜合股東權益變動表和綜合現金流量表以及附註解釋。根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」),上市公司必須符合上市規則中的相關規定和香港會計師公會頒佈的《香港會計準則》第34號「中期財務報告」(「《香港會計準則》第34號」)的規定編製中期財務報告。董事須負責根據《香港會計準則》第34號編製及列報中期財務報告。

我們的責任是根據我們的審閱對中期財務報告作出結論,並按照我們雙方所協定的應聘條款,僅向全體董事局報告。除此以外,我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容,對任何其他人士負責或承擔法律責任。

### 審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒佈的《香港審閱工作準則》第2410號「獨立核數師對中期財務信息的審閱」進行審閱。中期財務報告審閱工作包括主要向負責財務會

計事項的人員詢問,並實施分析和其他審閱程序。由於審閱的範圍遠較按照《香港審計準則》進行審核的範圍為小,所以不能保證我們會注意到在審核中可能會被發現的所有重大事項。因此我們不會發表任何審核意見。

### 保留意見結論的基礎

綜合財務狀況表包含貴集團於一家聯屬公司——中國國際航空股份有限公司(「國航」)——的投資。貴集團使用國航於三月三十一日的財務資料按權益法計算其於國航的投資。有關截至二零一二年六月三十日止六個月期間,貴集團採用國航於二零一二年三月三十一日及截至該日止六個月期間的財務資料,該財務資料是根據國航管理賬戶內所載由二零一一年十月一日至二零一二年三月三十一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佈的《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中期財務報告附註一所載的會計政策的任何差異及國航於二零一二年四月一日至二零一二年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。貴集團截至二零一二年六月三十日止六個月期間的綜合財務報表已包括貴集團截至二零一二年三月三十一日止六個月期間和二零一二年三月三十一日應佔國航的利潤和資產淨值分別為港幣二億四千四百萬元及港幣一百一十四億五千一百萬元。

截至二零一二年六月三十日止六個月期間，國航佔貴集團業績的一大部分，對貴集團具有個別重大的財務意義，因而被視為重大聯屬公司。國航於二零一二年四月二十六日公佈其截至二零一二年三月三十一日止三個月的未經審核季度業績。要在國航公佈截至二零一二年三月三十一日止季度業績之前，由我們或國航的核數師對其截至二零一二年三月三十一日止六個月期間的管理賬目進行審閱並不可行。於本審閱報告所載日期，國航仍未公佈截至二零一二年六月三十日止期間經審閱的業績。故此，我們無法採取其他滿意的審閱程序，亦無法總結是否注意到任何事項，使我們相信貴集團於二零一二年六月三十日及截至該日止六個月期間的中期財務報告所收錄有關貴集團對國航投資的賬面價值及該六個月期間應佔國航的業績，在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號的規定編製。這導致我們不能釐定有關國航的投資及應佔國航業績所披露的金額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，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也提出了保留意見。

貴集團於二零一一年十二月三十一日及二零一二年六月三十日對國航投資的賬面價值如有任何調整，對貴集團於二零一一年十二月三十一日及二零一二年六月三十日的資產淨值、貴集團於截至二零一二年六月三十日止六個月期間的虧損，以及中期財務報告附註中的相關披露會產生相應影響。

### 保留意見結論

根據我們的審閱工作，除以上「保留意見結論的基礎」一段所述事項的潛在影響外，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於二零一二年六月三十日的中期財務報告在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號的規定編製。

### 畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

二零一二年八月八日

# 簡明財務報表

24

## 綜合全面收益表

截至二零一二年六月三十日止六個月 — 未經審核

	附註	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一二年 美元百萬元	二零一一年 美元百萬元
<b>營業額</b>					
客運服務		34,713	31,774	4,450	4,074
貨運服務		11,897	12,870	1,525	1,650
航空飲食、收回款項及其他服務		2,251	2,147	289	275
<b>營業總額</b>	2	<b>48,861</b>	46,791	<b>6,264</b>	5,999
<b>開支</b>					
員工		(7,956)	(7,206)	(1,020)	(924)
機上服務及乘客開支		(1,979)	(1,797)	(254)	(230)
著陸、停泊及航線開支		(6,714)	(6,259)	(861)	(803)
扣除對沖盈利後的燃油		(20,407)	(18,564)	(2,616)	(2,380)
飛機維修		(4,643)	(3,760)	(595)	(482)
飛機折舊及營業租賃		(4,415)	(4,092)	(566)	(525)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(669)	(580)	(86)	(74)
佣金		(388)	(398)	(49)	(51)
其他		(1,911)	(1,337)	(245)	(171)
<b>營業開支</b>		<b>(49,082)</b>	(43,993)	<b>(6,292)</b>	(5,640)
<b>營業(虧損)/溢利</b>	4	<b>(221)</b>	2,798	<b>(28)</b>	359
財務支出		(681)	(849)	(87)	(109)
財務收入		300	535	38	69
財務支出淨額	5	<b>(381)</b>	(314)	<b>(49)</b>	(40)
應佔聯屬公司(虧損)/溢利		(167)	861	(22)	110
<b>除稅前(虧損)/溢利</b>		<b>(769)</b>	3,345	<b>(99)</b>	429
稅項	6	<b>(57)</b>	(445)	<b>(7)</b>	(57)
<b>本期(虧損)/溢利</b>		<b>(826)</b>	2,900	<b>(106)</b>	372
非控股權益		(109)	(92)	(14)	(12)
<b>國泰航空擁有人應佔(虧損)/溢利</b>		<b>(935)</b>	2,808	<b>(120)</b>	360
本期(虧損)/溢利		<b>(826)</b>	2,900	<b>(106)</b>	372
<b>其他全面收益</b>					
現金流量對沖		(18)	519	(2)	66
可供出售財務資產帶來的重估減值		(1)	(17)	-	(2)
應佔聯屬公司其他全面收益		50	92	6	12
海外業務換算產生的匯兌差額		(182)	292	(23)	37
<b>本期除稅後其他全面收益</b>	7	<b>(151)</b>	886	<b>(19)</b>	113
<b>本期全面收益總額</b>		<b>(977)</b>	3,786	<b>(125)</b>	485
<b>應佔全面收益總額</b>					
國泰航空擁有人		(1,086)	3,694	(139)	473
非控股權益		109	92	14	12
		<b>(977)</b>	3,786	<b>(125)</b>	485
<b>每股(虧損)/盈利(基本及攤薄)</b>	8	<b>(23.8)仙</b>	71.4仙	<b>(3.1)仙</b>	9.2仙

賬目的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

第28頁至第38頁附註為此報表的一部分。

## 綜合財務狀況表

二零一二年六月三十日結算 — 未經審核

		二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元	二零一二年 六月三十日 美元百萬元	二零一一年 十二月三十一日 美元百萬元
<b>資產及負債</b>					
<b>非流動資產及負債</b>					
固定資產	10	77,708	73,498	9,962	9,423
無形資產	11	8,960	8,601	1,149	1,103
於聯屬公司的投資	12	17,183	17,894	2,203	2,294
其他長期應收款項及投資		5,903	5,783	757	741
		<b>109,754</b>	<b>105,776</b>	<b>14,071</b>	<b>13,561</b>
長期負債		(45,203)	(38,410)	(5,795)	(4,924)
相關已抵押存款		1,684	3,637	216	466
長期負債淨額	13	(43,519)	(34,773)	(5,579)	(4,458)
其他長期應付款項	14	(2,692)	(2,612)	(345)	(335)
遞延稅項		(6,768)	(6,797)	(868)	(871)
		<b>(52,979)</b>	<b>(44,182)</b>	<b>(6,792)</b>	<b>(5,664)</b>
<b>非流動資產淨值</b>		<b>56,775</b>	<b>61,594</b>	<b>7,279</b>	<b>7,897</b>
<b>流動資產及負債</b>					
存貨		1,179	1,155	151	148
貿易、其他應收款項及其他資產	15	10,209	9,859	1,309	1,264
待出售資產	16	719	746	92	95
流動資金	17	20,022	19,597	2,567	2,512
		<b>32,129</b>	<b>31,357</b>	<b>4,119</b>	<b>4,019</b>
長期負債的流動部分		(8,653)	(10,603)	(1,109)	(1,359)
相關已抵押存款		2,600	2,041	333	261
長期負債的流動部分淨額	13	(6,053)	(8,562)	(776)	(1,098)
貿易及其他應付款項	18	(17,899)	(17,464)	(2,295)	(2,239)
未獲運輸收益		(10,182)	(9,613)	(1,305)	(1,232)
稅項		(1,256)	(1,368)	(161)	(175)
		<b>(35,390)</b>	<b>(37,007)</b>	<b>(4,537)</b>	<b>(4,744)</b>
<b>流動負債淨額</b>		<b>(3,261)</b>	<b>(5,650)</b>	<b>(418)</b>	<b>(725)</b>
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>106,493</b>	<b>100,126</b>	<b>13,653</b>	<b>12,836</b>
<b>資產淨值</b>		<b>53,514</b>	<b>55,944</b>	<b>6,861</b>	<b>7,172</b>
<b>資本及儲備</b>					
股本	19	787	787	101	101
儲備		52,598	55,022	6,743	7,054
國泰航空擁有人應佔資金		53,385	55,809	6,844	7,155
非控股權益		129	135	17	17
<b>股東權益總額</b>		<b>53,514</b>	<b>55,944</b>	<b>6,861</b>	<b>7,172</b>

賬目的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。

第28頁至第38頁附註為此報表的一部分。

## 綜合現金流量表

截至二零一二年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一二年 美元百萬元	二零一一年 美元百萬元
<b>營業業務</b>				
業務帶來的現金	4,077	7,069	523	906
已收聯屬公司股息	35	383	4	49
已收利息	86	52	11	6
已付利息淨額	(272)	(253)	(35)	(32)
已付稅項	(195)	(217)	(25)	(28)
<b>來自營業業務的現金流入淨額</b>	<b>3,731</b>	<b>7,034</b>	<b>478</b>	<b>901</b>
<b>投資業務</b>				
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少淨額	267	2,213	34	284
出售固定資產	1,673	645	214	82
出售待出售資產	34	–	4	–
其他長期應收款項及投資增加淨額	(66)	(19)	(8)	(2)
投資於聯屬公司的支出	–	(2,731)	–	(350)
固定及無形資產支出	(9,811)	(6,709)	(1,257)	(860)
<b>投資業務的現金流出淨額</b>	<b>(7,903)</b>	<b>(6,601)</b>	<b>(1,013)</b>	<b>(846)</b>
<b>融資業務</b>				
新融資	12,664	3,197	1,624	410
償還借款及籌資租賃責任	(6,359)	(4,066)	(815)	(521)
存放抵押存款	(19)	(18)	(2)	(2)
已派股息 – 國泰航空擁有人	(1,338)	(3,069)	(172)	(394)
– 非控股權益	(115)	(80)	(15)	(10)
<b>融資業務的現金流入/(流出)淨額</b>	<b>4,833</b>	<b>(4,036)</b>	<b>620</b>	<b>(517)</b>
<b>現金及視同庫存現金增加/(減少)</b>	<b>661</b>	<b>(3,603)</b>	<b>85</b>	<b>(462)</b>
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	9,612	8,272	1,232	1,061
匯兌差額的影響	(44)	120	(6)	15
<b>於六月三十日結算的現金及視同庫存現金</b>	<b>10,229</b>	<b>4,789</b>	<b>1,311</b>	<b>614</b>

賬目的編製及列述以功能貨幣港幣計值，美元數字只作補充資料，一美元伸算為港幣七點八元。  
第28頁至第38頁附註為此報表的一部分。

## 綜合股東權益變動表

截至二零一二年六月三十日止六個月 — 未經審核

	國泰航空擁有人應佔部分							非控股 權益	股東權益 總額
	不可派發								
	股本 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元	股份溢價 港幣百萬元	投資重估 儲備 港幣百萬元	現金流量 對沖儲備 港幣百萬元	資本贖回 儲備及其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元		
二零一二年一月一日的結餘	787	38,785	16,295	885	(2,417)	1,474	55,809	135	55,944
本期全面收益總額	-	(935)	-	(1)	(18)	(132)	(1,086)	109	(977)
二零一一年度第二次中期股息	-	(1,338)	-	-	-	-	(1,338)	-	(1,338)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	(115)	(115)
	-	(2,273)	-	(1)	(18)	(132)	(2,424)	(6)	(2,430)
二零一二年六月三十日的結餘	787	36,512	16,295	884	(2,435)	1,342	53,385	129	53,514
二零一一年一月一日的結餘	787	37,061	16,295	1,102	(1,871)	900	54,274	155	54,429
該期全面收益總額	-	2,808	-	(17)	519	384	3,694	92	3,786
二零一零年度末期股息	-	(3,069)	-	-	-	-	(3,069)	-	(3,069)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	(80)	(80)
	-	(261)	-	(17)	519	384	625	12	637
二零一一年六月三十日的結餘	787	36,800	16,295	1,085	(1,352)	1,284	54,899	167	55,066

由截至二零一一年十二月三十一日止年度起，公司擬考慮派發兩次中期股息，而非考慮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。如派發兩次中期股息，股東在一個年度中獲派兩次中期股息所得的股息總額將與獲派一次中期股息及一次末期股息一樣。

第28頁至第38頁附註為此報表的一部分。

## 賬目附註

### 1. 編製基準及會計政策

本中期財務報告是根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》適用的披露條文編製，包括遵照由香港會計師公會頒佈的《香港會計準則》第34號「中期財務報告」的規定。本報告獲許可於二零一二年八月八日發表。

本中期財務報告是根據二零一一年年度財務報表所採納的會計政策編製。

本期並無其他預期會對集團造成重大影響的經修訂準則或詮釋首次生效。

### 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

	截至六月三十日止六個月							
	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	<b>48,340</b>	46,308	<b>521</b>	483			<b>48,861</b>	46,791
分部之間的銷售	<b>4</b>	4	<b>857</b>	769			<b>861</b>	773
分部收益	<b>48,344</b>	46,312	<b>1,378</b>	1,252			<b>49,722</b>	47,564
分部業績	<b>(292)</b>	2,715	<b>71</b>	83			<b>(221)</b>	2,798
財務支出淨額	<b>(378)</b>	(311)	<b>(3)</b>	(3)			<b>(381)</b>	(314)
	<b>(670)</b>	2,404	<b>68</b>	80			<b>(602)</b>	2,484
應佔聯屬公司(虧損)/溢利					<b>(167)</b>	861	<b>(167)</b>	861
除稅前(虧損)/溢利	<b>(670)</b>	2,404	<b>68</b>	80	<b>(167)</b>	861	<b>(769)</b>	3,345
稅項	<b>(41)</b>	(432)	<b>(16)</b>	(13)			<b>(57)</b>	(445)
本期(虧損)/溢利							<b>(826)</b>	2,900

### 3. 分部資料 (續)

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。未分配業績指集團應佔聯屬公司(虧損)/溢利。

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

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

#### (b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 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	21,366	20,206
– 日本、韓國及台灣	6,384	6,343
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	2,268	2,333
東南亞	3,956	3,407
西南太平洋及南非	3,494	3,391
歐洲	4,415	4,641
北美	6,978	6,470
	<b>48,861</b>	<b>46,791</b>

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡包括印度次大陸、中東、巴基斯坦、斯里蘭卡及孟加拉。東南亞包括新加坡、印尼、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南及柬埔寨。西南太平洋及南非包括澳洲、新西蘭及非洲南部。歐洲包括歐洲大陸、英國、斯堪的納維亞、俄羅斯、波羅的海國家及土耳其。北美包括美國、加拿大及拉丁美洲。按地域分析的分部業績因《二零一一年報告書》所列舉的理由而不予披露。

#### 4. 營業(虧損)/溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業(虧損)/溢利中：		
固定資產折舊		
- 租賃	1,093	958
- 擁有	2,219	2,120
無形資產攤銷	42	20
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	399	358
- 飛機及有關設備	1,314	1,201
- 其他	17	15
待出售資產減值撥備	37	-
一架報銷飛機的虧損	247	-
已支出的存貨成本	1,087	1,043
匯兌差額淨額	(11)	(291)
核數師酬金	4	4
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債盈利淨額	-	(83)
非上市投資的收入	(56)	(7)

## 5. 財務支出淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
利息支出淨額如下：		
- 籌資租賃責任按攤銷成本列賬	337	335
- 有關抵押存款、票據及債券的利息收入	(127)	(158)
	<b>210</b>	<b>177</b>
- 銀行借款及透支		
- 須於五年內全部清還	82	51
- 毋須於五年內全部清還	38	22
- 其他借款		
- 須於五年內全部清還	25	24
- 毋須於五年內全部清還	13	-
- 其他長期應收款項	(14)	-
	<b>354</b>	<b>274</b>
來自流動資金的收入：		
- 專業投資管理資金及其他流動投資	(94)	(130)
- 銀行存款及其他應收款項	(44)	(32)
	<b>(138)</b>	<b>(162)</b>
公允值變動：		
- 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任	20	225
- 衍生金融工具	145	(23)
	<b>165</b>	<b>202</b>
	<b>381</b>	<b>314</b>

在上列數字中，因配對安排而帶來的財務收入及支出已化為淨額。

衍生金融工具的公允值變動包括界定為持有作買賣用途的虧損淨額港幣四千七百萬元（二零一一年：盈利港幣一億二千六百萬元）。

## 6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	62	49
– 海外稅	142	155
– 歷年撥備(超額)/不足	(135)	12
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	(12)	229
	<b>57</b>	<b>445</b>

香港利得稅以本期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，按當地稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而作出定期檢討(見賬目附註21(d))。

## 7. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於期內確認	241	264
– 轉撥至損益	(291)	311
– 已確認遞延稅項	32	(56)
可供出售財務資產的價值重估		
– 於期內確認	(1)	(17)
應佔聯屬公司其他全面收益	50	92
海外業務換算產生的匯兌差額	(182)	292
本期其他全面收益	<b>(151)</b>	<b>886</b>

## 8. 每股(虧損)/盈利(基本及攤薄)

每股虧損是以國泰航空擁有人應佔虧損港幣九億三千五百萬元(二零一一年：溢利港幣二十八億零八百萬元)除以期內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)計算。

## 9. 股息

董事局已宣佈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：每股港幣十八仙)。

## 10. 固定資產

	飛機及有關設備 港幣百萬元	其他設備 港幣百萬元	樓宇 港幣百萬元	興建中樓宇 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
成本					
二零一二年一月一日的結餘	117,195	3,694	5,497	4,282	130,668
匯兌差額	(2)	-	-	-	(2)
增購	8,232	162	90	926	9,410
出售	(3,294)	(74)	(227)	-	(3,595)
二零一二年六月三十日的結餘	122,131	3,782	5,360	5,208	136,481
累積折舊					
二零一二年一月一日的結餘	51,996	2,570	2,604	-	57,170
本期折舊	3,101	107	104	-	3,312
出售	(1,409)	(73)	(227)	-	(1,709)
二零一二年六月三十日的結餘	53,688	2,604	2,481	-	58,773
賬面淨值					
二零一二年六月三十日的結餘	68,443	1,178	2,879	5,208	77,708
二零一一年十二月三十一日的結餘	65,199	1,124	2,893	4,282	73,498

於二零一二年六月三十日的固定資產中包括租賃資產港幣三百六十二億九千四百萬元（二零一一年十二月三十一日：港幣三百一十二億五千三百萬元）。

## 11. 無形資產

	商譽 港幣百萬元	電腦系統 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
成本			
二零一二年一月一日的結餘	7,666	1,619	9,285
增購	-	401	401
二零一二年六月三十日的結餘	7,666	2,020	9,686
累積攤銷			
二零一二年一月一日的結餘	-	684	684
本期攤銷	-	42	42
二零一二年六月三十日的結餘	-	726	726
賬面淨值			
二零一二年六月三十日的結餘	7,666	1,294	8,960
二零一一年十二月三十一日的結餘	7,666	935	8,601

## 12. 於聯屬公司的投資

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	11,451	11,642
– 非上市 (扣除減值)	1,642	2,117
商譽	4,090	4,135
	<b>17,183</b>	<b>17,894</b>

## 13. 長期負債

	二零一二年六月三十日		二零一一年十二月三十一日	
	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元	流動 港幣百萬元	非流動 港幣百萬元
長期借款	2,539	16,645	5,832	12,858
籌資租賃責任	3,514	26,874	2,730	21,915
	<b>6,053</b>	<b>43,519</b>	<b>8,562</b>	<b>34,773</b>

## 14. 其他長期應付款項

其他長期應付款項包括退休福利責任及衍生財務負債的長期部分。

## 15. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	6,334	5,908
衍生財務資產 – 當期部分	646	1,044
其他應收及預繳款項	3,201	2,844
應收聯屬公司賬項	28	63
	<b>10,209</b>	<b>9,859</b>

## 15. 貿易、其他應收款項及其他資產 (續)

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 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	6,238	5,839
逾期一至三個月	70	59
逾期三個月以上	26	10
	<b>6,334</b>	<b>5,908</b>

集團通常給予顧客三十天信貸期，或依循當地同業有關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。

## 16. 待出售資產

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
待出售資產	719	746
	<b>719</b>	<b>746</b>

## 17. 流動資金

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
短期存款及銀行結存	10,231	9,612
存放時超過三個月期滿的短期存款	7	228
專業投資管理資金		
– 海外上市債券	7,931	7,778
– 銀行存款	15	106
其他流動投資		
– 海外上市債券	1,520	1,515
– 銀行存款	318	358
	<b>20,022</b>	<b>19,597</b>

其他流動投資包括已抵押作為部分長期融資安排的銀行存款港幣三億一千八百萬元(二零一一年十二月三十一日：港幣三億五千八百萬元)及債券港幣十五億二千萬元(二零一一年十二月三十一日：港幣十五億一千五百萬元)。此等安排規定必須在融資期內將該等存款及債券維持於指定水平。

## 18. 貿易及其他應付款項

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	7,282	7,663
衍生財務負債 – 當期部分	1,282	1,182
其他應付款項	9,066	8,318
應付聯屬公司賬項	33	49
應付其他關連公司賬項	234	252
無抵押銀行透支	2	–
	<b>17,899</b>	<b>17,464</b>

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	7,095	7,428
逾期一至三個月	179	225
逾期三個月以上	8	10
	<b>7,282</b>	<b>7,663</b>

## 19. 股本

於回顧期間，集團並無購買、出售或贖回其任何股份。於二零一二年六月三十日，已發行股份為 3,933,844,572 股（二零一一年十二月三十一日：3,933,844,572 股）。

## 20. 關連交易

集團與聯屬公司及其他關連人士透過正常業務途徑以商業條件進行的重大交易摘要如下：

	截至二零一二年 六月三十日止六個月		截至二零一一年 六月三十日止六個月	
	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元
營業總額	123	9	136	8
飛機維修成本	2	1,206	1	1,113
營運成本	309	87	282	197
已收股息	(400)	–	(383)	–

## 21. 承擔及或有事項

(a) 於期終時已批准但未在賬目中撥備有關資本開支的尚餘付款承擔如下：

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	97,215	99,272
已批准但未訂約	10,011	17,175
	<b>107,226</b>	<b>116,447</b>

(b) 截至期終時為銀行借款及其他負債所提供的擔保尚餘欠款如下：

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
聯屬公司	489	489
員工	200	200
	<b>689</b>	<b>689</b>

(c) 公司在若干情況下承諾將集團租賃安排的回報率維持於指定水平。董事局並不認為可就該等或有事項可能造成的財務影響作實際的評估。

(d) 公司於眾多法域營運業務，在其中部分法域與稅務機關存在稅務糾紛。對於可能實現的結果並可作出可靠估計的爭議，已就其預期結果作出撥備。然而，最終結果尚未明朗，最後的負債可能超過所作的撥備。

(e) 公司正接受不同法域（包括歐盟、加拿大、澳洲、瑞士及新西蘭）的競爭當局就其貨運業務進行調查及訴訟，並一直對有關當局的調查作出配合，在適當情況下積極作出抗辯。調查及訴訟的重點與價格及業內競爭有關。公司已委聘律師處理有關事宜。

公司於二零零八年十二月接獲新西蘭商業委員會就公司貨運業務發出的申索書。公司在律師協助下已作出回應。於二零一一年五月至六月間，奧克蘭高等法院已就此事進行首階段審訊。奧克蘭高等法院於二零一一年八月發出首階段判決，裁定該法院對新西蘭商業委員會提出的所有申索均具有管轄權。第二階段審訊定於二零一三年進行。

公司於二零零九年七月接獲澳洲競爭及消費者委員會就公司貨運業務發出的經修訂申索書，之後該經修訂申索書再作修訂。公司在律師協助下已作出回應。

## 21. 承擔及或有事項 (續)

韓國公平貿易委員會於二零一零年十一月發出判決書，國泰航空就其貨運業務被判罰款五十三億五千萬韓圓（按公告發出當日的滙率計算相等於港幣三千六百萬元）。二零一二年五月，首爾高等法院確認韓國公平貿易委員會的裁決，此事現已告終。

歐洲委員會於二零一零年十一月就其貨物空運調查結果發出裁決，其中指出公司及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。歐洲委員會向公司徵收罰款五千七百一十二萬歐羅（按公告發出當日的滙率計算相等於港幣六億一千八百萬元）。公司已於二零一一年一月向歐盟普通法院提出上訴。

公司於多個國家，包括美國、加拿大、英國、荷蘭及澳洲多宗民事訴訟案（包括集體訴訟及第三者分擔申索）中被起訴，該等訴訟指稱公司的貨運業務觸犯當地的競爭法。此外，公司於美國及加拿大被民事起訴，該等訴訟指稱公司於若干客運服務的行為觸犯當地的競爭法。公司已委聘律師，目前正就該等訴訟作出抗辯。

調查事件、訴訟程序與民事訴訟均仍在進行，結果尚未明朗。國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已根據事實及情況按《二零一一年報告書》第49頁會計政策第19項作出撥備。

## 22. 財務風險管理

我們定期檢討匯率、息率及燃油價格變動帶來的風險，並按政策及指引修訂情況。

## 23. 報告期後事項

根據於二零一二年八月簽訂的補充協議，公司旗下一家全資附屬公司同意將已訂購的十六架空中巴士 A350-900 型飛機改為較大型的空中巴士 A350-1000 型飛機，並行使選擇權再購買十架空中巴士 A350-1000 型飛機。改為訂購該十六架飛機及購買該十架飛機的標價約為港幣三百四十億二千二百萬元，經協議雙方進行公平磋商後達成的實際購買價低於標價。

## 企業管治

在中期報告所述的會計期內，公司均有遵守《香港聯合交易所證券上市規則》（「上市規則」）附錄十四《企業管治守則》內所載的所有守則條文，但下述條文除外，公司相信該等條文不能為股東帶來裨益：

- 《企業管治守則》第 A.5.1 至 A.5.4 條有關設立提名委員會及其職權範圍和資源的條文。董事局已審視成立提名委員會的好處，但最後認為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佳利益，因為在這種情況下，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。

公司已採納關於董事及有關僱員（《企業管治守則》所界定者）進行證券交易的行為守則，其準則不低於上市規則附錄十《上市公司董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）所訂的標準。

全體董事已就查詢而確認，於本中期報告所述的會計期內，各董事均有遵守標準守則所列的標準及公司所訂有關董事進行證券交易的行為守則。

公司的審核委員會及外聘核數師已審閱二零一二年的中期業績。

## 董事資料

董事資料出現下述一項變動：

1. 利蘊蓮辭任 Keybridge Capital Limited 董事，於二零一二年四月四日生效。

## 董事權益

於二零一二年六月三十日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，一名董事在國泰航空有限公司股份中持有以下實益：

	持有身份	股份數目	佔已發行股本百分率(%)
邵世昌	個人	1,000	0.00003

除上述者外，國泰航空有限公司的董事或最高行政人員概無實益或非實益擁有於國泰航空有限公司或其任何相聯法團（根據《證券及期貨條例》第XV部的釋義）的股份或相關股份（包括期權）及債權證的權益或淡倉。

## 大股東

根據《證券及期貨條例》第336條設置的股份權益及淡倉登記冊於二零一二年六月三十日顯示，公司獲通知由大股東及其他人士持有的公司股份權益如下：

	股份數目	佔已發行股本百分率(%)	權益類別(註)
1. 中國國際航空股份有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 <sup>(a)</sup>
2. 中國航空集團公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 <sup>(b)</sup>
3. 太古股份有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 <sup>(a)</sup>
4. 英國太古集團有限公司	2,949,997,987	74.99	應佔權益 <sup>(c)</sup>

註：於二零一二年六月三十日：

- (a) 根據《證券及期貨條例》第317條，國航、中航興業有限公司（「中航興業」）及太古公司均為公司二零零六年六月八日股東協議的一方，被視為擁有合共2,949,997,987股本公司股份的權益，包括：
- (i) 1,770,238,000股直接由太古公司持有；
- (ii) 1,179,759,987股間接由國航及其附屬公司中航興業、Super Supreme Company Limited及Total Transform Group Limited持有，包括由它們的全資附屬公司持有的股份如下：Angel Paradise Ltd. 持有288,596,335股、Custain Limited 持有280,078,680股、Easerich Investments Inc. 持有191,922,273股、Grand Link Investments Holdings Ltd. 持有189,976,645股、Motive Link Holdings Inc. 持有207,376,655股及Perfect Match Assets Holdings Ltd. 持有21,809,399股。
- (b) 中國航空集團公司被視為擁有合共2,949,997,987股本公司股份的權益，其附屬公司國航被視為擁有當中的權益。
- (c) 由於英國太古集團有限公司（「太古」）集團擁有相當於約百分之四十四點一六已發行股本及約百分之五十八點九八投票權的太古公司股份權益，太古及其全資附屬公司香港太古集團有限公司被視為共擁有2,949,997,987股本公司股份的權益。

設計：  
化美設計顧問有限公司  
[www.format.com.hk](http://www.format.com.hk)  
印刷：香港



[www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)