



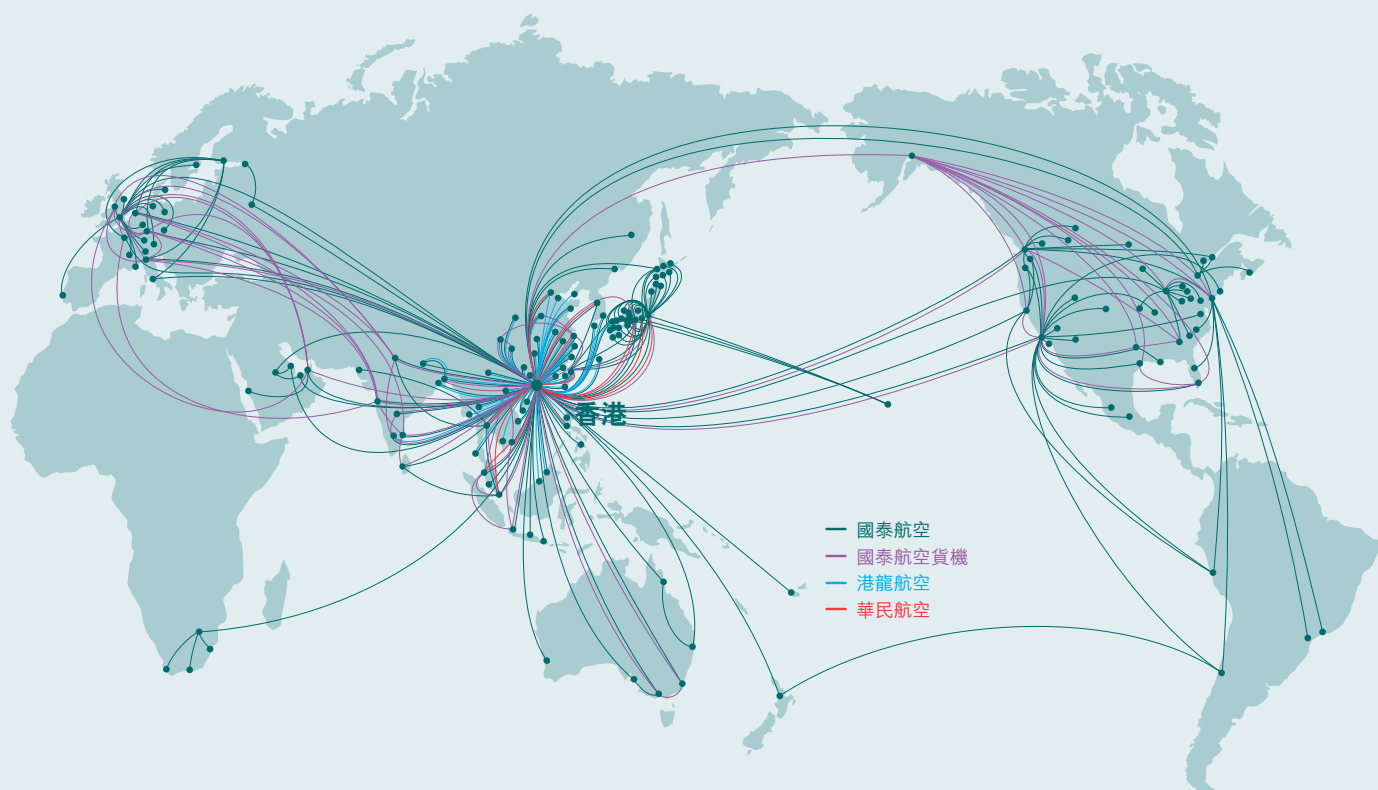
國泰航空有限公司

股份代號：00293

# 2013

中期報告





## 目錄

- 2 財務及營業撮要
- 3 主席致函
- 5 二零一三年中期評述
- 15 業務回顧
- 20 財務評述
- 23 審閱報告
- 25 簡明財務報表
- 47 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四十個國家及地區共一百七十七個目的地。

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。除擁有一支共一百三十四架飛機的機隊外，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，截至二零一三年六月三十日，已再訂購八十一架新飛機，將於二零二零年底前接收。公司在香港國際機場的貨運站於二零一三年二月啟用，預期於二零一三年最後一季全面投入運作。

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，營運三十九架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共四十五個目的地。港龍航空機隊於二零一四年將增添兩架飛機。國泰航空持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之二十點一三股權。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二萬九千九百名員工，其中在香港僱用的員工超過二萬二千八百人。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八百四十個目的地。港龍航空是「寰宇一家」的同盟航空公司。

# 財務及營業撮要

## 集團財務統計數字

		二零一三年	二零一二年	變幅
		(重列)		
		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>48,584</b>	48,861	<b>-0.6%</b>
國泰航空擁有人應佔溢利 / (虧損)	港幣百萬元	<b>24</b>	(929)	<b>+102.6%</b>
每股盈利 / (虧損)	港仙	<b>0.6</b>	(23.6)	<b>+102.5%</b>
每股股息	港元	<b>0.06</b>	—	<b>+100.0%</b>
邊際利潤 / (虧損)	%	<b>0.1</b>	(1.9)	<b>+2.0個百分點</b>
		六月三十日	十二月三十一日	
		(重列)		
<b>財務狀況</b>				
國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	<b>57,924</b>	56,021	<b>+3.4%</b>
借款淨額	港幣百萬元	<b>34,784</b>	35,364	<b>-1.6%</b>
每股股東資金	港元	<b>14.7</b>	14.2	<b>+3.5%</b>
債務淨額股份比例	倍數	<b>0.60</b>	0.63	<b>-0.03倍</b>

## 營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		二零一三年	二零一二年	變幅
		(重列)		
		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>12,520</b>	12,944	<b>-3.3%</b>
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	<b>62,187</b>	65,351	<b>-4.8%</b>
運載乘客人次	千位	<b>14,497</b>	14,312	<b>+1.3%</b>
乘客運載率	%	<b>81.3</b>	80.1	<b>+1.2個百分點</b>
乘客收益率	港仙	<b>69.0</b>	66.1	<b>+4.4%</b>
運載貨物及郵件	千噸	<b>741</b>	754	<b>-1.7%</b>
貨物及郵件運載率	%	<b>62.4</b>	64.3	<b>-1.9個百分點</b>
貨物及郵件收益率	港元	<b>2.33</b>	2.41	<b>-3.3%</b>
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	<b>3.69</b>	3.72	<b>-0.8%</b>
每可用噸千米成本 (除燃油)	港元	<b>2.23</b>	2.18	<b>+2.3%</b>
飛機使用量	每日時數	<b>11.6</b>	12.0	<b>-3.3%</b>
航班準時情況	%	<b>77.7</b>	76.8	<b>+0.9個百分點</b>

## 主席致函

國泰航空集團二零一三年首六個月錄得應佔溢利港幣二千四百萬元，而二零一二年上半年則錄得重列虧損港幣九億二千九百萬元。每股盈利為港幣零點六仙，而二零一二年上半年則錄得每股重列虧損港幣二十三點六仙。本期營業總額為港幣四百八十五億八千四百萬元，下跌百分之零點六。

董事局已宣佈派發截至二零一三年六月三十日止六個月的第一次中期股息每股港幣零點零六元（二零一二年：零）。中期股息合共港幣二億三千六百萬元（二零一二年：零），將於二零一三年十月三日派發。

在二零一三年上半年，雖然客運業務有所改善，但集團繼續面對充滿挑戰的營商環境。各主要航空貨運市場的需求仍然疲弱。貨運業務受需求疲弱影響已超過兩年，這是前所未有的。航油價格持續高企，繼續為業務帶來不利影響。應佔聯屬公司的虧損增加。

我們在二零一二年推出多項保障業務的措施，特別是為應對航油價格高企而實行的措施，包括調整班次、削減可運載量，以及停用機齡較高及燃油效益較差的飛機，因而令二零一三年上半年度營業成本中的燃油及飛機維修成本顯著下降，財務表現得以改善。我們絕不會為減省成本而令品牌受損或影響服務質素，並且繼續進行各項長遠可為業務帶來裨益的主要投資，包括新飛機、新產品及於香港國際機場自設的新貨運站。

二零一三年上半年的燃油成本淨額較二零一二年同期減少百分之八點五。儘管如此，燃油仍是集團最大的成本，期內燃油佔營業成本總額的百分之三十八點八。管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，仍是需優先處理的事務。我們在二零一三年四月把握油價短暫下跌的機會，將燃油對沖延至二零一六年。

與二零一二年同期相比，二零一三年上半年的客運業務有所改善。雖然可載客量減少百分之四點八，收益仍增加百分之零點八至港幣三百四十九億七千八百萬元。運載率上升一點二個百分點至百分之八十一點三。可用座位減少，有助我們改善收益管理。收益率亦上升百分之四點四至港幣六十九仙。長途航班所有等級客艙的客運需求殷切，但區內航線的需求卻未能配合該等航線的可載客量升幅，因而對收益率構成壓力。在亞太區內往來的客運量受H7N9禽流感及東北亞政治問題所影響。

貨運需求自二零一一年四月以來一直疲弱，影響貨運業務的表現，至今未有持續改善的跡象。集團於二零一三年上半年的貨運收益為港幣一百一十二億七千八百萬元，較二零一二年同期下跌百分之五點二。國泰航空及港龍航空的可載貨量減少百分之一點八。運載率下跌一點九個百分點至百分之六十二點四，收益率下跌百分之三點三至港幣二點三元。我們因應需求調整可載貨量，從而削減航班，以及作出臨時取消航班的安排。我們利用客機腹艙運載更多貨物，以減省成本。從積極方面看，於香港國際機場新建的貨運站預期於二零一三年最後一季全面投入運作，將有助降低成本及提升貨運業務的效益。

我們在二零一三年首六個月接收六架新飛機：兩架空中巴士A330-300型及三架波音777-300ER型客機和一架波音747-8F型貨機。期內四架波音747-400型客機已經退役。我們於二零一三年三月訂立有關貨機機隊的若干協議，這些協議是波音公司、國泰航空、中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）及國航達成的一攬子交易的一部分。根據這些交易，我們同意購買三架波音747-8F型貨機（於二零一三年下半年接收）、取消訂購八架波音777-200F型貨機、獲得購買五架波音777-200F型

貨機的選擇權及同意出售四架波音747-400BCF型改裝貨機，其中三架改裝貨機已撤出機隊。在該一攬子交易中，國貨航同意購入八架波音777-200F型貨機及出售七架波音747-400BCF型改裝貨機，這將大幅提升國貨航機隊的效益。

二零一二年因節省成本而取消的長途客運航班於二零一三年九月全部復航，包括洛杉磯及多倫多航線，並將於九月開始恢復紐約航線的班次。倫敦航線於六月加開每日第五班航班；倘取得政府批准，將於十月推出每周四班航班前往馬爾代夫馬累及於二零一四年三月開辦前往美國紐瓦克的每日航班。港龍航空繼續加強區內網絡，新增前往峴港、溫州、仰光及鄭州的服務，並待取得政府批准後，於十月開辦每周三班往柬埔寨暹粒的季節性航班。由於往來歐洲的貨運需求持續疲弱，前往布魯塞爾及斯德哥爾摩的貨機服務於二月停辦。貨運網絡擬於二零一三年最後一季增添瓜達拉哈拉航點，提供往來墨西哥至香港及其他亞洲航點的貨運服務。

於二零一二年新推出的特選經濟客艙越來越受乘客歡迎，使經濟客艙收益率得以改善。截至二零一三年六月三十日，共有六十八架長途飛機已裝置特選經濟客艙，預計於年底將有八十五架飛機配備這種客艙。全新地區性商務客艙座椅於二零一三年一月開始推出，至二零一三年六月三十日已有四架飛機裝置了這種新座椅。短途航機機隊的全部裝置工程將於二零一四年十二月完成。全新商務客艙及經濟客艙座椅已裝設於三十二架波音777-300ER型及二十四架空中巴士A330-300型長途客機。於波音777-300ER型飛機進行的頭等客艙座椅優化工程於七月展開。港龍航空現正於旗下航機裝設新的商務及經濟客艙座椅和新的機上娛樂系統，截至二零一三

年六月三十日，港龍航空共有八架飛機裝設了這些新產品，預計於二零一四年三月，已裝設新產品的港龍航機將達二十架。位於香港國際機場的「寰宇堂」頭等客艙貴賓室經翻新後，於二月重新啟用，而位於香港國際機場的第五個離境貴賓室「逸連堂」將於二零一三年稍後時間啟用。

我們繼續加強與策略夥伴國航的關係，成立一家地勤服務公司——上海國際機場地面服務有限公司，於二零一三年二月投入運作。這家公司由國泰航空、國航、上海機場（集團）有限公司及上海國際機場股份有限公司合資經營，於上海虹橋及浦東兩個國際機場提供機場地勤服務。集團現正致力改善國貨航（與國航合資經營的貨運航空公司）的財務表現。

雖然二零一三年首六個月的營商環境仍然困難，集團喜見業務略有改善，主要反映客運業務轉強及成本控制的效果。集團的財務狀況保持穩健，並將繼續進行投資以鞏固業務，在處理短期挑戰的同時，亦致力實踐各項長期目標。展望二零一三年往後時間，業務前景仍未明朗，但集團仍然具備各項核心實力，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。

主席

白紀圖

香港，二零一三年八月十四日

## 二零一三年中期評述

二零一三年上半年，國泰航空集團繼續面對艱難的營商環境。客運業務有所改善，營業成本下降，惟貨運需求疲弱及油價高企，繼續對整體業務造成不利影響。集團繼續致力維持強大的網絡和改善產品及服務，並繼續進行長期投資，確保集團長期取得卓越的成就，以及加強香港作為世界主要航運樞紐的地位。

### 產品及服務屢獲殊榮

- 於三月完成三十二架波音777-300ER型及二十四架空中巴士A330-300型長途飛機裝設新商務客艙座椅的工程，乘客對這榮獲國際獎項的新座椅反應良好。
- 波音747-400型及空中巴士A340-300型飛機的長途商務客艙座椅優化工程已經展開，將於二零一三年底竣工。
- 國泰航空在波音777-300ER型及空中巴士A330-300型長途飛機安裝新經濟客艙座椅的計劃於三月完成。
- 國泰航空於二零一二年四月推出的全新特選經濟客艙越來越受乘客歡迎。預計於二零一三年底，將有八十五架飛機裝置有新客艙。
- 所有由現時至二零一五年間接收的波音777-300ER型飛機均會裝設特選經濟客艙及新長途經濟客艙座椅。
- 在運作區內航線的波音777-300型飛機裝設全新地區性商務客艙座椅的工程於一月展開，預計於二零一三年底前完成；同樣運作於區內航線的A330-300型飛機則於二零一三年下半年開始裝設全新地區性商務客艙座椅，安裝工程預計於二零一四年底前完成。新座椅更符合人體工學原理，儲物空間更多，配備連接輕觸式電視屏幕的自選式視聽系統及新的消噪耳機。
- 正在裝設全新地區性商務客艙座椅的飛機，其經濟客艙亦同時裝設新的娛樂系統及輕觸式屏幕。
- 波音777-300ER型飛機頭等客艙座椅的優化工程於七月展開，這項提升現有座椅的工程，不但使座椅在外觀及感覺上令人耳目一新，還引入多項新設施。
- 港龍航空正在其空中巴士A330型及A321型飛機裝設全新商務及經濟客艙座椅。裝設工程於二月展開，將於二零一四年三月完成。新座椅遠較舊座椅優勝，不僅為所有乘客提供自選式視聽娛樂節目及輕觸式個人電視屏幕，還有新設計的餐具、陶器及玻璃器皿。
- 港龍航空員工於三月換上由香港設計師劉培基先生設計的新制服。新制服反映公司的個性和活力。
- 位於香港國際機場的旗艦貴賓室「寰宇堂」頭等貴賓室完成大規模翻新工程後，於二月重開。這是「寰宇堂」最後階段的翻新工程，工程後「逸雅閣」提供全新的自選餐膳，還新設一個香檳吧，以及經過翻新的淋浴間和浴室。

- 位於香港國際機場的「逸連堂」已展開建造工程，這是我們第五個離境貴賓室，面積二千六百平方米，設有淋浴設施和超過三百六十張座椅。「逸連堂」位於機場第四十號閘口附近，將於二零一三年稍後時間啟用。
- 國泰航空於六月 Skytrax World Airline Awards 的評選活動中獲頒「全球最佳機艙服務員」殊榮，足證國泰航空的工作團隊充滿專業精神。國泰航空亦獲選為「最佳泛太平洋航空公司」。
- 港龍航空亦在 Skytrax World Airline Awards 中獲獎，第三度獲頒「全球最佳區域航空公司」殊榮（首次有航空公司締造這個紀錄），同時獲選為「亞洲最佳區域航空公司」。

## 發展空運樞紐

- 國泰航空集團致力將香港國際機場長遠發展為頂尖的国际客運及貨運樞紐，繼續盡可能發展網絡及班次，為顧客提供更多選擇，並致力改善香港的接駁服務。
- 國泰航空於香港國際機場的新貨運站於二月啟用。這個耗資港幣五十九億元興建的設施預計於二零一三年最後一季全面投入運作，將可大幅改善香港航空貨運服務的效率。
- 集團繼續因應客運及貨運需求而調整可運載量，同時致力保持網絡完整。

- 二零一三年上半年，可載客量較去年同期減少百分之四點八，原因是在二零一二年削減班次以減省成本。
- 國泰航空及港龍航空於二零一三年首六個月的可載貨量較二零一二年同期減少百分之一點八。由於航空貨運市場疲弱，我們削減貨機班次及作出臨時取消航班的安排。
- 二零一二年因節省成本而取消的長途客運航班於二零一三年九月全部復航，包括洛杉磯航線（自六月起增至每日三班）及多倫多航線（自三月起增至每周十班），並擬於九月開始將紐約航線的班次恢復至每日四班。
- 倫敦航線於六月加開每日第五班航班。
- 自三月起改善孟買航線的服務，將其中三班途經曼谷的航班改為直航不停站服務，現時每周共有十班直航航班飛往孟買。
- 國泰航空每周加開五班往曼谷的航班，自七月起每周共提供四十七班航班。
- 集團致力增加往來中國內地的航班（主要由港龍航空提供服務），盡力開拓新航點及加開班次，藉此改善香港的接駁服務。現時每周提供近四百班航班往來中國內地二十二個航點。二零一三年上半年增加溫州及鄭州兩個內地航點，而武漢航線則每周加開三班航班（每周合共十班）。
- 倘取得政府批准，將於十月推出每周四班航班前往馬爾代夫馬累及於二零一四年三月開辦前往美國紐瓦克的每日航班。



- 港龍航空於二零一三年首六個月推出峴港及仰光航線，並待取得政府批准後，於十月開辦每周三班往柬埔寨暹粒的季節性航班。暹粒將成為自二零一二年四月以來港龍航空第十三個開辦或恢復的航點。
- 港龍航空為多個航點加開航班，包括於二月加開三班高雄航班（每周合共四十五班）；於四月加開一班清邁航班（每周合共五班）及一班亞庇航班（使成為每日航班）；以及於七月加開一班峴港航班（每周合共四班）。
- 由於往來歐洲的貨運需求持續疲弱，前往布魯塞爾及斯德哥爾摩的貨機服務於二月停辦。貨運網絡擬於二零一三年最後一季增添瓜達哈拉航點，提供往來墨西哥至香港及其他亞洲航點的貨運服務。

## 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。截至二零一三年六月三十日，集團已訂購八十三架新飛機，由現時至二零二零年間陸續接收。
- 集團現時運作一百八十四架飛機，其中一百三十四架由國泰航空運作，三十九架由港龍航空運作，十一架由香港華民航空有限公司運作。
- 我們於二零一三年三月訂立有關機隊的若干協議，這些協議是波音公司、國泰航空、國貨航及國航達成的一攬子交易的一部分。根據這些交易，集團同意購買三架波音747-8F型貨機（於二零一三年下半年接收）、取消訂購八架波音777-200F型貨機、獲得購買五架

波音777-200F型貨機的選擇權及同意出售四架波音747-400BCF型改裝貨機，其中三架改裝貨機已撤出機隊。在該一攬子交易中，國貨航同意購入八架波音777-200F型貨機及出售七架波音747-400BCF型改裝貨機。

- 二零一三年上半年共接收六架新飛機：兩架空中巴士A330-300型及三架波音777-300ER型客機和一架波音747-8F型貨機。四架波音747-400型客機已經退役，兩架空中巴士A330-300型飛機由國泰航空轉調予港龍航空，一架港龍航空所擁有的空中巴士A330-300型飛機已交還租賃公司。

## 科技著著領先

- 國泰航空與港龍航空網站於六月升級，新網站令人耳目一新，使用更為簡易。網站升級有助發展更完整和靈活的電子渠道。
- 我們正在實行一個新的離境控制系統，其中的飛行管理部分預計於二零一三年底推出，顧客管理部分預計於二零一四年底推出。新系統將有助簡化公司於機場處理顧客的流程。
- 我們繼續拓展手機登機證服務供乘客使用，二零一三年上半年再有四個機場推出此項服務，使提供此服務的機場總數增至二十四個。

## 合作夥伴

- 預計卡塔爾航空將於二零一三年十一月加盟「寰宇一家」聯盟。
- 預計斯里蘭卡航空將於二零一四年上半年加入「寰宇一家」，國泰航空正協助該航空公司加入此聯盟。
- 預計巴西塔姆航空 (TAM)、TAM Mercosur 及 LAN 哥倫比亞 (LAN Colombia) 與 LAN 合併 (組成 LATAM 航空集團) 後，將以同盟航空公司的身份加入「寰宇一家」。
- 預計美國航空將於二零一三年第三季與全美航空合併 (須待監管部門批准)，屆時全美航空將以同盟航空公司的身份加入「寰宇一家」。
- 國泰航空、港龍航空及 S7 航空達成一項代號共享協議，協議涵蓋 S7 航空往來香港至哈巴羅夫斯克、符拉迪沃斯托克及途經莫斯科至聖彼得堡的航班，以及國泰航空往來香港至曼谷、胡志明市、莫斯科及新加坡的航班。該項代號共享協議亦涵蓋港龍航空往來香港至清邁及河內的航班。
- 國泰航空、港龍航空及匈奴航空 (Hunnu Air，原名蒙古航空) 於二零一三年二月推出聯運合作安排。
- 國泰航空前往澳洲的航班於三月加上英國航空的代號。
- 港龍航空前往峴港的航班於三月加上國泰航空的代號。

## 環保事宜

- 國泰航空繼續與監管機構及參與制定氣候變化航空政策的團體進行溝通，與國際民航組織及國際航空運輸協會合作加強各界對氣候變化問題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 第五屆「讓天空更藍」航空環保會議於二月在香港舉行，國泰航空是其中一個主要贊助商。
- 國泰航空支持以市場措施作為減輕航空業排放問題的臨時解決方法，但並不支持歐盟向歐洲以外的航空公司實施排放交易計劃，因此我們歡迎歐盟將排放交易計劃延遲一年至二零一三年十一月實行。
- 根據歐盟排放交易計劃的規定，我們的二零一二年排放數據由集團以外的機構核證，並於三月底向英國環境部提交二零一二年的排放報告。
- 國泰航空繼續參與國際航空運輸協會氣候變化專責小組的工作，致力在二零二零年前實現碳中和增長，以及在國際民航組織的領導下制定公平和公正的全球排放協議。
- 我們支持香港特區政府推行的「惜食香港」計劃，於五月簽署「惜食約章」。簽署約章表示承諾實踐減少廚餘。
- 國泰航空已簽署由威爾斯親王氣候變化問題企業領導人小組制定的《碳價格公報》。

- 《二零一二年可持續發展報告》將於八月底前發表，相關網站亦會於八月底前推出。
  - 我們在四月舉辦「你願意 我承諾」活動，以加強員工的環保意識。這是繼世界自然基金會「地球一小時」後推行的活動。
  - 我們將十四萬九千五百隻膠杯回收，而非送往堆填區棄置。
  - 我們把來港航機頭等客艙乘客所留下的一千套睡衣捐給慈善機構「重建援助」，這些睡衣經清洗後送贈予香港有需要的人士。
  - 我們與國航分享環保作業常規與經驗。
  - 根據四月的公布，公司連續四年獲選為富時社會責任指數系列（FTSE4Good Index Series）的成份公司，該指數用以衡量符合全球公認企業責任標準的公司表現，藉此促使各界投資於達標公司。
- ## 回饋社會
- 香港特別行政區行政長官梁振英於一月為國泰航空舉辦的社區飛行活動擔任主禮嘉賓，該活動招待八十二個來自香港基層社區的單親家庭乘坐波音777-300ER型客機作九十分鐘的飛行。參加者大部分從來沒有乘搭飛機的經驗。
  - 國泰航空於七月舉辦另一次特別飛行活動，接載一百名四川省雅安市的兒童及其監護人乘坐飛機來港旅遊五天，全部兒童於四月在其家鄉發生的地震中均受到若干程度的影響。
  - 國泰航空同時在七月推出「香港精神·一起飛」比賽，以支持香港特區政府舉辦的「家是香港」運動。該項比賽邀請香港市民提交展現香港精神的創意作品，得獎者的影像將於二零一三年稍後時間成為「香港精神號」客機機身圖案主角之一。
  - 參加員工超過一千一百人的國泰義工隊繼續服務本地社群，其「英語啟航」計劃曾幫助約一千九百名學生改善英語水平，這些學生主要來自鄰近國泰航空總部的東涌區內學校。
  - 國泰義工隊訓練四十名來自東涌的青少年參與一項二十四小時慈善腳踏車大賽，參加者亦探訪逾四十名長者，並幫助他們進行大掃除以迎接農曆新年。
  - 國泰航空及港龍航空各自派出隊伍參加香港一年一度的慈善腳踏車格蘭披治大賽，並贏得多個獎項及籌得接近港幣五十萬元善款。
  - 國泰航空繼續透過「零錢布施」機上籌款計劃，支持聯合國兒童基金會。我們在二零一三年六月宣佈，公司乘客於二零一二年共捐出港幣一千四百三十萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。「零錢布施」計劃自一九九一年推出以來，為聯合國兒童基金會籌得超過港幣一億三千三百萬元。

- 國泰航空一群員工於三月前往越南，視察「零錢布施」計劃善款的運用情況。
- 國泰航空於二月慶祝「國泰愛心兒童輪椅庫」成立十七周年紀念。輪椅庫籌募的善款為患有神經肌肉病變的兒童提供經特別改裝的輪椅，自成立以來已籌得逾港幣一千萬元，約有三百七十名兒童受惠。
- 於五月捐出港幣二百萬元給聯合國兒童基金會，作為中國四川地震後的賑災用途，款項包括員工捐款（公司作等額捐款）及乘客透過「零錢布施」計劃的捐款。
- 公司利用過往通常撥捐太古集團慈善信託基金的部分款項成立一個慈善基金，員工可向基金申請撥款，支持他們所參與的慈善活動。
- 我們繼續安排各界參觀位於香港國際機場的企業總部，總部大樓於二零一三年上半年接待了逾五千名來自學校及非政府機構的人士。
- 「港龍青年航空學院」於四月舉辦一個為期兩天的航空業工作坊，超過一百名年輕人參加，他們在當中學習有關航空業及投身這個行業的知識。
- 港龍航空於三月推出「飛行證書計劃」，三十名參加者由飛行員給予為期八個月的個人指導，為他們提供第一手的航空業知識，藉此培育香港具潛質的飛行員。

## 對僱員的承擔

- 截至六月底，國泰航空集團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為在港員工。國泰航空在全球僱用逾二萬零八百名員工，港龍航空則僱用逾三千一百名員工。
- 國泰航空預期今年招聘逾八百三十名機艙服務員及逾一百八十名飛行員；港龍航空預期招聘約一百名機艙服務員及約四十名飛行員。
- 旗下航空公司的飛行員培訓計劃繼續為香港航空業帶來新血。二零一三年上半年，「國泰航空飛行員培訓計劃」共有四十六名學員畢業，另有一百一十八名學員正在受訓。港龍航空預計於二零一三年招募約三十名飛行學員，其培訓計劃於二零一三年上半年共有三十一名學員畢業。國泰航空的培訓計劃設有專用網站。
- 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。
- 第九屆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	截至二零一三年六月三十日 各機隊的數目														選擇權
	擁有	租賃		總數	已確實訂購架數				總數	營業租賃期滿架數					
		籌資	營業		'13	'14	'15及之後	'13		'14	'15	'16	'17	'18及之後	
<b>由國泰航空營運的飛機：</b>															
A330-300	14	15	8 <sup>(a)</sup>	37	3	5	3	11			2	1	3	2	
A340-300	6	5		11											
A350-900							22 <sup>(b)</sup>	22							
A350-1000							26	26							
747-400	13		1	14						1					
747-400F 貨機	3 <sup>(c)</sup>	3		6											
747-400BCF 貨機	1 <sup>(d)</sup>		1 <sup>(e)</sup>	2										1	
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機		9		9	4			4 <sup>(d)</sup>							
777-200	5			5											
777-200F 貨機															5 <sup>(d)</sup>
777-300	7	5		12											
777-300ER	5	11	16	32	6	8	4	18					2	14	
<b>總數</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>26</b>	<b>134</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>55</b>	<b>81</b>			<b>3</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>5</b>
<b>由港龍航空營運的飛機：</b>															
A320-200	5		10 <sup>(f)</sup>	15							2	2			6
A321-200	2		4 <sup>(f)</sup>	6		2 <sup>(g)</sup>		2			2	2			
A330-300	4	1	13 <sup>(h)</sup>	18					3	5	1	2	2		
<b>總數</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>27</b>	<b>39</b>		<b>2</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>6</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>61</b>	<b>56</b>	<b>184</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>55</b>	<b>83</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>5</b>

\* 包括停泊的飛機。於二零一三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) 包括一架於二零一三年七月轉調予港龍航空的飛機。

(b) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。

(c) 包括一架於二零一三年五月停泊的飛機。

(d) 於二零一三年三月協議售予波音公司的四架波音747-400BCF型貨機，其中三架於二零一三年上半年付運，另一架將於二零一三年八月付運。八架波音777-200F型貨機的訂單於二零一三年三月取消。同時，協議購買三架新波音747-8F型貨機（於二零一三年下半年接收），並取得購買五架波音777-200F型貨機的選擇權。

(e) 此飛機於二零一三年八月停泊。

(f) 三架空中巴士A320-200型及三架空中巴士A321-200型飛機的營業租賃權於二零一三年七月延期。此等飛機的租賃權將於二零一八年後到期。

(g) 集團於二月協議租用兩架新空中巴士A321-200型飛機，將於二零一四年二月及十月接收。

(h) 包括一架於二零一三年七月交還租賃公司的飛機。

## 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 型改裝貨機及兩架以濕租方式租用的空中巴士 A300-600F 型貨機。
- 華民航空每周提供往來曼谷、名古屋、大阪、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、胡志明市、馬尼拉及檳城（經胡志明市）各五班航班。
- 航班準時情況（於十五分鐘內起飛）為百分之九十一。
- 可載貨量較二零一二年上半年增加百分之一。運載率下降二個百分點，而收入噸千米則下降百分之二點二。
- 與二零一二年上半年相比，華民航空於二零一三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。
- 與二零一二年上半年相比，國泰航空飲食服務於二零一三年上半年錄得溢利下降，主要原因是營業成本上升。
- 期內國泰航空飲食服務將每日可製機餐數量由八萬份增至十萬份。
- 海外所有航空飲食設施均錄得溢利上升。

### 國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）

- 全資附屬公司國泰航空服務是為設計、興建及營運位於香港國際機場的新國泰航空貨運站而成立。貨運站於二月啟用，將於二零一三年最後一季全面投入運作，屆時每年可處理多達二百六十萬噸貨物，僱用員工逾一千八百人。這個耗資港幣五十九億元興建的設施將大量縮短香港處理及運送貨物的時間。
- 國泰航空服務二零一三年上半年因仍處於起步期而錄得虧損，該公司將於二零一三年最後一季全面投入運作。

### 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二十九家航空公司提供地勤服務。該公司持有上海國際機場地面服務有限公司百分之二十五權益。
- 二零一三年上半年，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及百分之二十五。
- 二零一三年上半年，使用地勤服務的客戶由二十五個減至二十四個，而使用停機坪服務的客戶則由二十六個減至二十五個。與二零一二年同期比較，使用地勤服務的航班增加百分之三點三，而使用停機坪服務的航班則減少百分之零點六。
- 二零一三年上半年的財務業績遜於二零一二年上半年，主要反映因香港國際機場競爭非常激烈而令營運成本增加。

### 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二十點一三股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。
- 截至二零一三年六月三十日，國航營運二百二十條國內航線及八十八條國際（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、四個區內城市及九十八個國內城市。
- 集團應佔國航業績乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零一三年中期業績包括國航截至二零一三年三月三十一日止六個月的業績。
- 集團於二零一三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及收益率受壓。
- 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，作為集團、波音公司、國航及國貨航達成的一攬子交易的一部分。
- 國航於二零一三年五月訂購一百架空中巴士A320型飛機，其中六十架自行使用，四十架供其附屬公司深圳航空有限責任公司使用。該等飛機將於二零一四年至二零二零年間陸續接收。

### 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。
- 集團於二零一三年上半年錄得應佔國貨航業績的虧損下降，主要原因是燃油成本下降。
- 截至二零一三年六月三十日，國貨航的機隊共有八架貨機，提供定期貨運航班前往八個國家及地區，航點包括六個國內城市及十一個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫共一百四十八個目的地。
- 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，作為集團、波音公司、國航及國貨航達成的一攬子交易的一部分。

### HAECO ITM Limited（「HAECO ITM」）

- 國泰航空持有 HAECO ITM 三成股權，為國泰航空及其他航空公司提供航材技術管理服務。
- 截至二零一三年六月三十日，HAECO ITM 已為二百一十三架飛機提供航材技術管理服務。
- HAECO ITM 於二零一三年上半年的財務業績令人滿意。

### 上海國際機場地面服務有限公司（「上海國際機場地面服務」）

- 上海國際機場地面服務是由上海機場（集團）有限公司（10%）、上海國際機場股份有限公司（41%）、香港機場地勤服務（25%）及國航（24%）共同成立的合資公司，由二零一二年十二月開始在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。
- 上海國際機場地面服務於虹橋提供服務予十三家國內航空公司（包括三家營運私人飛機的航空公司）及三家國際航空公司；於浦東提供服務予十二家國內航空公司（包括三家營運私人飛機的航空公司）及二十家國際航空公司。
- 主要由於接受服務的航班較預期為少，上海國際機場地面服務於二零一三年上半年的財務業績遜於預期。



## 業務回顧

### 客運服務

二零一三年上半年客運業務較二零一二年同期為佳，國泰航空及港龍航空於二零一三年首六個月合共運載乘客一千四百五十萬人次，較二零一二年同期增加百分之一點三。雖然可載客量減少百分之四點八，收益仍增加百分之零點八至港幣三百四十九億七千八百萬元。運載率上升一點二個百分點至百分之八十一點三，收益率亦上升百分之四點四至港幣六十九仙。

二零一三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
	二零一三年	二零一二年	變幅	二零一三年	二零一二年	變幅	變幅
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	<b>5,356</b>	5,605	<b>-4.4%</b>	<b>75.5</b>	77.3	<b>-1.8個百分點</b>	<b>+2.5%</b>
西南太平洋及南非	<b>8,783</b>	9,482	<b>-7.4%</b>	<b>78.5</b>	75.2	<b>+3.3個百分點</b>	<b>+2.3%</b>
東南亞	<b>9,001</b>	8,612	<b>+4.5%</b>	<b>79.5</b>	80.3	<b>-0.8個百分點</b>	<b>+3.6%</b>
歐洲	<b>10,316</b>	10,812	<b>-4.6%</b>	<b>86.8</b>	84.0	<b>+2.8個百分點</b>	<b>+4.9%</b>
北亞	<b>13,973</b>	13,616	<b>+2.6%</b>	<b>73.9</b>	72.2	<b>+1.7個百分點</b>	<b>-5.0%</b>
北美	<b>14,758</b>	17,224	<b>-14.3%</b>	<b>89.3</b>	87.4	<b>+1.9個百分點</b>	<b>+13.6%</b>
整體	<b>62,187</b>	65,351	<b>-4.8%</b>	<b>81.3</b>	80.1	<b>+1.2個百分點</b>	<b>+4.4%</b>

- 航油價格高企繼續影響客運服務的溢利率，尤以長途航線為甚。然而，由於二零一二年削減部分長途航線的班次（有關航班於二零一三年陸續復航）及較多長途航班以具燃油效益的波音777-300ER型飛機運作，因此在若干程度上減輕了上述影響。
- 多種主要營運貨幣相對於港幣及美元處於弱勢，為收益率帶來負面影響，但對客運量的利好影響（如日本航線），使收益整體獲得改善。
- 年初的客運業務進展緩慢，農曆新年前沒有出現旅客潮，但在二月至四月間，即農曆新年及復活節假期和香港國際七人欖球賽期間，休閒旅遊客運量強勁。期內商務旅遊客運量亦見強勁。
- 五月及六月份的業務未如預期強勁，尤以區內航線為甚。二零一三年上半年，區內航線的需求未能配合可載客量的增長，對收益率構成壓力。往來亞太區內航線的客運量受H7N9禽流感及東北亞政治問題所影響。
- 長途航線的可載客量整體減少。削減長途航線的可載客量，使運載率及收益率上升。
- 二零一二年因實施成本控制措施而取消的長途客運航班於二零一三年九月全部復航，包括洛杉磯航線（自六月起每日增至三班）及多倫多航線（自三月起增至每周十班），並擬於九月開始將紐約航線的班次恢復至每日四班。

- 港龍航空於二零一三年首六個月新增峴港、溫州、仰光及鄭州四個新航點，並增加清邁、高雄、亞庇及武漢航線的班次。峴港航線於七月開始由每周三班增至四班。
- 國泰航空於二零一二年推出的全新特選經濟客艙越來越受乘客歡迎，使經濟客艙收益率得以改善。截至二零一三年六月三十日，共有六十八架長途飛機裝置了特選經濟客艙。預計於年底將有八十五架飛機配備這種客艙。
- 二零一三年上半年，由香港出發的休閒旅遊需求理想。每周提供的 fanfares 票價優惠（於二零一二年十月推出）廣受注重票價的顧客歡迎。由香港出發的商務旅遊需求較二零一二年上半年強勁。
- 由珠三角區出發的客運量增加，惟其他航空公司為此市場帶來激烈的競爭。
- 往來中國內地的旅遊需求在四月前相當理想，惟爆發 H7N9 禽流感後，前往中國內地（尤其是華東地區）的旅遊需求銳減。由中國內地出發的旅遊需求所受的影響較輕。我們因應需求調整可載客量，於四月及五月以臨時方式取消航班。
- 台灣航線由於競爭激烈，二零一三年上半年的收益率面對相當大的壓力。
- 前往韓國的旅遊需求在二零一二年大部分時間維持強勁，惟於二零一三年上半年轉弱。日圓疲弱使日本取代韓國成為較受歡迎的休閒旅遊熱點。由韓國出發來港或途經香港的旅遊需求保持穩健。
- 二零一三年上半年，前往日本的旅遊需求因日圓疲弱而受惠，假期航班因而增加。日本的經濟情況對日本出發的旅遊需求造成不利影響。
- 倘取得政府批准，將於十月推出每周四班航班前往馬爾代夫馬累及於二零一四年三月開辦前往美國紐瓦克的每日航班。
- 港龍航空的峴港及清邁新航線表現良好，其他大部分東南亞航線的需求符合預期，並待取得政府批准後，於十月開辦每周三班往柬埔寨暹粒的季節性航班。
- 往來菲律賓的旅遊需求理想。
- 往來孟買及德里的旅遊需求理想，乘客對該等航線推出的新商務客艙座椅及全新特選經濟客艙反應良好。加爾各答航線自二零一二年開辦以來一直表現強勁。海德拉巴航線的表現漸有改善。
- 中東航線因在當地工作的外國人需求殷切而令運載率受惠。

- 非洲航線表現頗為理想，但收益受南非貨幣貶值影響。非洲航線面對中國內地航空公司的激烈競爭。
- 澳洲航線客運量頗為強勁，反映澳洲經濟普遍理想以及具有休閒旅遊熱點的吸引力。由於一月開始與新西蘭航空結盟，令新西蘭航線的業務受惠。
- 四條美國航線於二零一三年整個上半年間，所有等級客艙的旅遊需求均見殷切。現正恢復洛杉磯及紐約航線的班次以配合需求。
- 加拿大航線繼續受競爭激烈所影響，然而往來多倫多的旅遊需求轉強，其班次因而恢復至每周十班。
- 倫敦航線所有等級客艙的需求持續殷切，此航線於六月加開每日第五班航班。儘管該區存在經濟問題，往來歐洲其他航點的旅遊需求仍保持穩健。

## 貨運服務

貨運需求自二零一一年四月以來一直疲弱，影響貨運業務的表現。燃油價格高企、需求疲弱及競爭激烈，繼續影響業務。國泰航空及港龍航空於二零一三年首六個月合共運載七十四萬一千噸貨物及郵件，較二零一二年同期下跌百分之一點七。二零一三年上半年集團的貨運收益為港幣一百一十二億七千八百萬元，較二零一二年同期下跌百分之五點二。國泰航空及港龍航空的可載貨量減少百分之一點八。運載率下降一點九個百分點至百分之六十二點四，收益率下降百分之三點三至港幣二點三三元。我們因應需求調整可載貨量。

國泰航空及港龍航空貨運服務於二零一三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
	二零一三年	二零一二年	變幅	二零一三年	二零一二年	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	<b>6,607</b>	6,729	<b>-1.8%</b>	<b>62.4</b>	64.3	<b>-1.9個百分點</b>	<b>-3.3%</b>

- 二零一三年上半年，我們盡力因應需求調整可載貨量，並致力維持運載率及收益率。我們削減航班，並作出臨時取消航班的安排，以及利用客機腹艙運載更多貨物，以減省成本。
- 香港這個主要市場的出口貨運需求依然疲弱。由於歐洲航線競爭越趨激烈，我們合併部分航班以控制可載貨量。泛太平洋航線的需求較為理想，但仍低於預期。亞洲區內航線的需求相對理想，但因其他航空公司帶來過剩的可載貨量，使收益率受壓。
- 上海的出口貨運市場競爭仍然激烈。我們合併成都及重慶航線，以減低成本及增加競爭力。由於來自高科技產品製造商的需求減少，鄭州航線由每周六班減至三班。
- 北亞方面，日本的出口貨運需求大幅減弱。日圓貶值現未能使出口復甦。台灣及韓國航線的表現遜於預期。
- 東南亞方面，河內的高科技消費品出口貨運需求殷切。我們分拆河內與達卡的航線，以便運載更多來自兩地的貨物，並加開河內航線的班次。
- 香港的出口貨運需求疲弱，使以香港為起點的泛太平洋航班剩餘較多艙位，部分用於由印度次大陸經香港轉口的貨運。
- 北美的出口貨運需求頗為強勁，尤以自五月起的易變壞物品為甚。
- 待取得政府批准後，我們將於二零一三年最後一季開辦前往墨西哥瓜達拉哈拉航線的，以波音747-8F型貨機，每周提供兩班航班，預計將運載汽車零件及高科技產品至瓜達拉哈拉，及由瓜達拉哈拉運載汽車產品及易變壞物品出口。
- 西南太平洋的進出口貨運需求穩定，尤其是運往亞洲市場的易變壞物品。
- 由於往來歐洲的貨運需求持續疲弱，前往布魯塞爾及斯德哥爾摩的貨運服務於二月停辦。
- 歐洲方面，我們集中運載優先處理及特殊貨物（如藥物及飛機引擎），以維持收益率。
- 油價高企，繼續影響貨運業務的財務表現，尤以長途航線為甚。我們繼續改善貨機機隊的效益。

- 我們於二零一三年三月訂立有關貨機機隊的若干協議，這些協議是波音公司、國泰航空、國貨航及國航達成的一攬子交易的一部分。根據這些交易，我們同意購買三架波音747-8F型貨機（於二零一三年下半年接收）、取消訂購八架波音777-200F型貨機、獲得購買五架波音777-200F型貨機的選擇權及同意出售四架波音747-400BCF型改裝貨機，其中三架改裝貨機已撤出機隊。
- 截至六月，我們已接收九架波音747-8F型貨機，第十架於八月運到。連同於三月訂購的三架貨機，二零一三年底前將運作共十三架這種燃油效益甚佳的貨機。
- 由於需求持續疲弱，旗下一架標準的波音747-400型貨機於五月停泊，另一架波音747-400BCF型改裝貨機於八月停泊。
- 儘管目前市場環境不佳，我們對旗下航空貨運業務及香港作為國際航空貨運樞紐的未來充滿信心。
- 國泰航空耗資港幣五十九億元在香港國際機場興建的貨運站於二月啟用，足證我們這份信心。貨運站啟用初期為國泰航空及港龍航空處理貴重貨物、轉口郵件及轉口貨物。貨運站於六月開始為國泰航空、港龍航空及華民航空處理進口貨物。預計貨運站將於二零一三年最後一季全面投入運作。

## 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，現時會員超過五百萬人。
- 「亞洲萬里通」現有逾五百個夥伴，分屬九個組別，包括航空公司、酒店及主要的金融機構。航空公司夥伴共二十一個，覆蓋逾一千個航點。
- 二零一三年上半年，「亞洲萬里通」會員兌換機位的數量增加百分之二十二。超過百分之九十國泰航班曾運載利用里數兌換機位的常客。

## 反壟斷訴訟

國泰航空仍在面對不同法域的反壟斷訴訟，並繼續積極作出抗辯，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，但已根據相關事實及情況按《二零一二年報告書》第97頁會計政策第20項作出撥備。

## 財務評述

### 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	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元
客運服務	<b>34,978</b>	34,713	<b>34,978</b>	34,713
貨運服務	<b>11,278</b>	11,897	<b>9,625</b>	10,441
航空飲食、收回款項及其他服務	<b>2,328</b>	2,251	<b>2,038</b>	1,992
<b>營業總額</b>	<b>48,584</b>	48,861	<b>46,641</b>	47,146

- 集團客運服務在可載客量減少百分之四點八的情況下，營業額增加百分之零點八。營業額增加，主要反映收益管理得宜。
- 集團貨運服務營業額下跌百分之五點二。在可載貨量減少百分之一點八的情況下，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七點八。
- 集團航空飲食、收回款項及其他服務的營業額增加百分之三點四。

### 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		
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元 (重列)	變幅	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元 (重列)	變幅
員工	<b>8,432</b>	8,046	<b>+4.8%</b>	<b>7,590</b>	7,306	<b>+3.9%</b>
機上服務及乘客開支	<b>1,986</b>	1,979	<b>+0.4%</b>	<b>1,986</b>	1,979	<b>+0.4%</b>
著陸、停泊及航線開支	<b>6,668</b>	6,714	<b>-0.7%</b>	<b>6,563</b>	6,586	<b>-0.3%</b>
扣除對沖盈利後的燃油	<b>18,674</b>	20,407	<b>-8.5%</b>	<b>18,245</b>	19,958	<b>-8.6%</b>
飛機維修	<b>3,861</b>	4,643	<b>-16.8%</b>	<b>3,703</b>	4,542	<b>-18.5%</b>
飛機折舊及營業租賃	<b>4,565</b>	4,415	<b>+3.4%</b>	<b>4,448</b>	4,346	<b>+2.3%</b>
其他折舊、攤銷及營業租賃	<b>889</b>	669	<b>+32.9%</b>	<b>632</b>	546	<b>+15.8%</b>
佣金	<b>386</b>	388	<b>-0.5%</b>	<b>386</b>	388	<b>-0.5%</b>
其他	<b>2,088</b>	1,911	<b>+9.3%</b>	<b>2,118</b>	2,189	<b>-3.2%</b>
<b>營業開支</b>	<b>47,549</b>	49,172	<b>-3.3%</b>	<b>45,671</b>	47,840	<b>-4.5%</b>
財務支出淨額	<b>542</b>	381	<b>+42.3%</b>	<b>518</b>	359	<b>+44.3%</b>
<b>營業開支總額</b>	<b>48,091</b>	49,553	<b>-3.0%</b>	<b>46,189</b>	48,199	<b>-4.2%</b>

- 集團營業開支總額減少百分之三至港幣四百八十億九千一百萬元。
- 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)由港幣三點七二元減至港幣三點六九元。

## 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	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元 (重列)
航空公司除稅前溢利 / (虧損)	452	(1,053)
稅項 (支出) / 抵免	(171)	16
<b>航空公司除稅後溢利 / (虧損)</b>	<b>281</b>	<b>(1,037)</b>
應佔附屬及聯屬公司 (虧損) / 溢利	(257)	108
國泰航空擁有人應佔溢利 / (虧損)	24	(929)

航空公司除稅前中期溢利 / (虧損) 變動分析如下：

	港幣百萬元
二零一二年航空公司除稅前中期虧損 (重列)	(1,053)
客運及貨運營業額	(551) 客運 - 因運載率增加一點二個百分點及收益率上升百分之四點四而增加，被可載客量減少百分之四點八所抵銷。 貨運 - 因可載貨量減少百分之一點八、運載率下跌一點九個百分點及收益率下跌百分之三點三而減少。
燃油	1,713 - 由於平均飛機燃油價格下跌百分之三點七，加上耗油量減少百分之五，使燃油成本下降。
著陸、停泊及航線開支	23 - 主要由於貨運業務減少而下降。
飛機維修	839 - 主要由於機齡較高的飛機退役導致維修需要減少而下降。
折舊、攤銷及營業租賃	(188) - 主要由於營業租賃租金增加而上升。
員工	(284) - 主要由於員工數目增加及工資調升而上升。
其他	(47) - 主要由於財務支出淨額增加而上升。
<b>二零一三年航空公司除稅前中期溢利</b>	<b>452</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	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元
燃油成本總額	18,974	20,798
燃油對沖盈利	(300)	(391)
燃油成本淨額	18,674	20,407

## 財務狀況

- 固定資產增加港幣六十五億四千三百萬元，包括用於飛機及有關設備港幣六十一億八千一百萬元和其他設備及樓宇港幣三億六千二百萬元。
- 借款額減少百分之二點三至港幣五百八十一億六千八百萬元，須於二零二五年或之前全數清還，主要借款貨幣包括美元、港元、日圓及歐羅，在扣除相關衍生工具後，其中百分之六十九為定息借款。
- 流動資金減少百分之三點三至港幣二百三十三億八千四百萬元，其中百分之七十五點八以美元計算。
- 借款淨額減少百分之一點六至港幣三百四十七億八千四百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之三點四至港幣五百七十九億二千四百萬元，而債務淨額股份比例則由零點六三倍（重列）減至零點六倍。
- 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《二零一二年報告書》。



# 審閱報告

## 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25頁至第46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二零一三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損益及其他全面收益表、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

由於我們無法採取充分的審閱程序以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中國國際航空股份有限公司(「國航」)投資的賬面金額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,因此,我們對貴集團截至二零一二年六月三十日止六個月期間的中期財務報告作出了有保留意見的審閱結論。國航是貴集團以權益法核算的聯屬公司。由於我們對貴集團截至二零一二年六月三十日止六個月期間應佔國航的業績的審閱範圍依然受到限制,事件可能影響綜合損益及其他全面收益表的本期間數據及相應數據的可比性,因此,我們就貴集團本期間的中期財務報告作出的結論也提出了保留意見。

## 保留意見結論

根據我們的審閱工作，除「保留意見結論的基礎」一段所述事項對相應數據的潛在影響外，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於二零一三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

二零一三年八月十四日

# 簡明財務報表

## 綜合損益及其他全面收益表

截至二零一三年六月三十日止六個月 — 未經審核

	附註	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元 (重列)	二零一三年 美元百萬元	二零一二年 美元百萬元 (重列)
<b>營業額</b>					
客運服務		34,978	34,713	4,484	4,450
貨運服務		11,278	11,897	1,446	1,525
航空飲食、收回款項及其他服務		2,328	2,251	299	289
<b>營業總額</b>	3	<b>48,584</b>	<b>48,861</b>	<b>6,229</b>	<b>6,264</b>
<b>開支</b>					
員工		(8,432)	(8,046)	(1,081)	(1,032)
機上服務及乘客開支		(1,986)	(1,979)	(255)	(254)
著陸、停泊及航線開支		(6,668)	(6,714)	(855)	(861)
扣除對沖盈利後的燃油		(18,674)	(20,407)	(2,394)	(2,616)
飛機維修		(3,861)	(4,643)	(495)	(595)
飛機折舊及營業租賃		(4,565)	(4,415)	(585)	(566)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(889)	(669)	(114)	(86)
佣金		(386)	(388)	(49)	(49)
其他		(2,088)	(1,911)	(268)	(245)
<b>營業開支</b>		<b>(47,549)</b>	<b>(49,172)</b>	<b>(6,096)</b>	<b>(6,304)</b>
<b>營業溢利 / (虧損)</b>	5	<b>1,035</b>	<b>(311)</b>	<b>133</b>	<b>(40)</b>
財務支出		(658)	(681)	(85)	(87)
財務收入		116	300	15	38
財務支出淨額	6	(542)	(381)	(70)	(49)
應佔聯屬公司虧損		(155)	(71)	(20)	(9)
<b>除稅前溢利 / (虧損)</b>		<b>338</b>	<b>(763)</b>	<b>43</b>	<b>(98)</b>
稅項	7	(173)	(57)	(22)	(7)
<b>本期溢利 / (虧損)</b>		<b>165</b>	<b>(820)</b>	<b>21</b>	<b>(105)</b>
非控股權益		(141)	(109)	(18)	(14)
<b>國泰航空擁有人應佔溢利 / (虧損)</b>		<b>24</b>	<b>(929)</b>	<b>3</b>	<b>(119)</b>
本期溢利 / (虧損)		165	(820)	21	(105)
<b>其他全面收益</b>					
其後可能重新歸類至損益的項目：					
現金流量對沖		1,806	(18)	232	(2)
可供出售財務資產的價值重估		26	(1)	3	-
應佔聯屬公司其他全面收益		137	50	17	6
海外業務換算產生的滙兌差額		225	(314)	29	(40)
<b>本期除稅後其他全面收益</b>	8	<b>2,194</b>	<b>(283)</b>	<b>281</b>	<b>(36)</b>
<b>本期全面收益總額</b>		<b>2,359</b>	<b>(1,103)</b>	<b>302</b>	<b>(141)</b>
<b>應佔全面收益總額</b>					
國泰航空擁有人		2,218	(1,212)	284	(155)
非控股權益		141	109	18	14
		2,359	(1,103)	302	(141)
<b>每股盈利 / (虧損) (基本及攤薄)</b>	9	<b>0.6仙</b>	<b>(23.6)仙</b>	<b>0.1仙</b>	<b>(3.0)仙</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29頁至第46頁附註為此報表的一部分。

## 綜合財務狀況表

二零一三年六月三十日結算 — 未經審核

		二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元 (重列)	二零一三年 六月三十日 美元百萬元	二零一二年 十二月三十一日 美元百萬元 (重列)
	附註				
<b>資產及負債</b>					
<b>非流動資產及負債</b>					
固定資產	11	86,519	84,278	11,092	10,805
無形資產	12	9,610	9,425	1,232	1,208
於聯屬公司的投資	13	19,037	18,522	2,440	2,375
其他長期應收款項及投資		6,674	6,254	856	802
遞延稅項資產		219	95	28	12
		<b>122,059</b>	<b>118,574</b>	<b>15,648</b>	<b>15,202</b>
長期負債		(50,666)	(52,753)	(6,496)	(6,763)
相關已抵押存款		1,224	1,364	157	175
長期負債淨額	14	(49,442)	(51,389)	(6,339)	(6,588)
其他長期應付款項	15	(2,575)	(3,205)	(330)	(411)
遞延稅項負債		(8,521)	(8,156)	(1,092)	(1,046)
		<b>(60,538)</b>	<b>(62,750)</b>	<b>(7,761)</b>	<b>(8,045)</b>
<b>非流動資產淨值</b>		<b>61,521</b>	<b>55,824</b>	<b>7,887</b>	<b>7,157</b>
<b>流動資產及負債</b>					
存貨		1,246	1,194	160	153
貿易、其他應收款項及其他資產	16	10,242	9,922	1,313	1,272
待出售資產	17	231	911	29	117
流動資金	18	23,384	24,182	2,998	3,100
		<b>35,103</b>	<b>36,209</b>	<b>4,500</b>	<b>4,642</b>
長期負債的流動部分		(9,146)	(10,758)	(1,173)	(1,379)
相關已抵押存款		420	2,601	54	333
長期負債的流動部分淨額	14	(8,726)	(8,157)	(1,119)	(1,046)
貿易及其他應付款項	19	(17,907)	(17,470)	(2,296)	(2,240)
未獲運輸收益		(11,307)	(9,581)	(1,449)	(1,228)
稅項		(634)	(687)	(81)	(88)
		<b>(38,574)</b>	<b>(35,895)</b>	<b>(4,945)</b>	<b>(4,602)</b>
<b>流動(負債)/資產淨額</b>		<b>(3,471)</b>	<b>314</b>	<b>(445)</b>	<b>40</b>
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>118,588</b>	<b>118,888</b>	<b>15,203</b>	<b>15,242</b>
<b>資產淨值</b>		<b>58,050</b>	<b>56,138</b>	<b>7,442</b>	<b>7,197</b>
<b>資本及儲備</b>					
股本	20	787	787	101	101
儲備		57,137	55,234	7,325	7,081
國泰航空擁有人應佔資金		57,924	56,021	7,426	7,182
非控股權益		126	117	16	15
<b>股東權益總額</b>		<b>58,050</b>	<b>56,138</b>	<b>7,442</b>	<b>7,197</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29頁至第46頁附註為此報表的一部分。

## 綜合現金流量表

截至二零一三年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元	二零一三年 美元百萬元	二零一二年 美元百萬元
<b>營業業務</b>				
業務帶來的現金	6,853	4,077	878	523
已收利息	76	86	10	11
已付利息淨額	(390)	(272)	(50)	(35)
已付稅項	(219)	(195)	(28)	(25)
<b>來自營業業務的現金流入淨額</b>	<b>6,320</b>	<b>3,696</b>	<b>810</b>	<b>474</b>
<b>投資業務</b>				
除現金及視同庫存現金外的流動資金(增加)/減少淨額	(3,411)	267	(438)	34
報銷/出售固定資產所得款項	888	1,673	114	214
出售待出售資產所得款項	657	34	84	4
其他長期應收款項及投資減少/(增加)淨額	30	(66)	4	(8)
購買聯屬公司股份	(546)	–	(70)	–
已收聯屬公司股息	12	35	2	4
固定及無形資產支出	(6,801)	(9,811)	(872)	(1,257)
<b>投資業務的現金流出淨額</b>	<b>(9,171)</b>	<b>(7,868)</b>	<b>(1,176)</b>	<b>(1,009)</b>
<b>融資業務</b>				
新融資	3,974	12,664	509	1,624
償還借款及籌資租賃責任	(4,826)	(6,359)	(619)	(815)
存放抵押存款	(19)	(19)	(2)	(2)
已派股息 – 國泰航空擁有人	(315)	(1,338)	(40)	(172)
– 非控股權益	(132)	(115)	(17)	(15)
<b>融資業務的現金(流出)/流入淨額</b>	<b>(1,318)</b>	<b>4,833</b>	<b>(169)</b>	<b>620</b>
<b>現金及視同庫存現金(減少)/增加</b>	<b>(4,169)</b>	<b>661</b>	<b>(535)</b>	<b>85</b>
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	12,798	9,612	1,641	1,232
滙兌差額的影響	(30)	(44)	(4)	(6)
<b>於六月三十日結算的現金及視同庫存現金</b>	<b>8,599</b>	<b>10,229</b>	<b>1,102</b>	<b>1,311</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29頁至第46頁附註為此報表的一部分。

## 綜合股東權益變動表

截至二零一三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 港幣百萬元 (重列)	股東權益 總額 港幣百萬元
	股本 港幣百萬元	保留溢利 港幣百萬元 (重列)	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 (重列)	總額 港幣百萬元		
二零一三年一月一日的結餘	787	38,363	16,295	931	(830)	1,640	57,186	120	57,306
會計政策變動的影響(附註2)	-	(1,085)	-	-	-	(80)	(1,165)	(3)	(1,168)
二零一三年一月一日的重列 結餘	787	37,278	16,295	931	(830)	1,560	56,021	117	56,138
截至二零一三年六月三十日止 六個月的股東權益變動：									
本期溢利	-	24	-	-	-	-	24	141	165
其他全面收益	-	-	-	26	1,806	362	2,194	-	2,194
本期全面收益總額	-	24	-	26	1,806	362	2,218	141	2,359
二零一二年度中期股息	-	(315)	-	-	-	-	(315)	-	(315)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	(132)	(132)
二零一三年六月三十日的結餘	787	36,987	16,295	957	976	1,922	57,924	126	58,050
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
會計政策變動的影響(附註2)	-	(1,175)	-	-	-	(1)	(1,176)	-	(1,176)
二零一二年一月一日的重列 結餘	787	37,610	16,295	885	(2,417)	1,473	54,633	135	54,768
截至二零一二年六月三十日止 六個月的股東權益變動：									
該期虧損(重列)	-	(929)	-	-	-	-	(929)	109	(820)
其他全面收益(重列)	-	-	-	(1)	(18)	(264)	(283)	-	(283)
該期全面收益總額(重列)	-	(929)	-	(1)	(18)	(264)	(1,212)	109	(1,103)
二零一一年第二次中期股息	-	(1,338)	-	-	-	-	(1,338)	-	(1,338)
支付非控股權益股息	-	-	-	-	-	-	-	(115)	(115)
二零一二年六月三十日的重列 結餘	787	35,343	16,295	884	(2,435)	1,209	52,083	129	52,212

第29頁至第46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》(「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。本報告獲許可於二零一三年八月十四日發表。

除反映預計於二零一三年年度賬目的會計政策變動外，本中期財務報告是根據二零一二年年度賬目所採納的會計政策編製。會計政策變動詳情於下文附註2列述。

### 2. 會計政策變動

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

- 《香港財務報告準則》(修訂本)「二零零九年至二零一一年周期的年度改進」
- 《香港會計準則》第1號「財務報表的呈報 — 其他全面收益項目的呈報」修訂本
- 《香港財務報告準則》第7號「披露 — 財務資產與財務負債的對銷」修訂本
- 《香港財務報告準則》第10號「綜合財務報表」
- 《香港財務報告準則》第11號「合營安排」
- 經重訂《香港會計準則》第19號「僱員福利」
- 《香港財務報告準則》第13號「公允值計量」

集團未有應用尚未在本會計期生效的新準則或詮釋。

《香港財務報告準則》二零零九年至二零一一年周期的年度改進共有六項對五項現有準則的修訂，包括對《香港會計準則》第34號的修訂。有關修訂是要使中期財務報告中有關分部資產及負債的披露規定符合《香港財務報告準則》第8號「業務分部」的規定，這對集團業績及財務狀況並無重大影響。

## 2. 會計政策變動 (續)

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

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

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

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

採納與《國際財務報告準則》第11號「合營安排」接軌的《香港財務報告準則》第11號，對集團應佔聯屬公司虧損構成影響。集團其中一家聯屬公司已在本中期會計期採納《國際財務報告準則》第11號，並改變對合營企業權益的會計政策，該公司過往以比例合併法處理合營企業的賬項。此項會計政策變動已追溯應用，二零一二年十二月三十一日的結餘及截至二零一二年六月三十日止六個月的業績因而重列，並撮述於下文的列表。



## 2. 會計政策變動 (續)

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

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

	如先前呈報 港幣百萬元	採納經重訂 《香港會計準則》 第19號的影響 港幣百萬元	採納《香港財務 報告準則》/ 《國際財務報告 準則》第11號 的影響 港幣百萬元	如重列 港幣百萬元
<b>截至二零一二年六月三十日止六個月的綜合損益及 其他全面收益表：</b>				
員工開支	(7,956)	(90)	–	(8,046)
應佔聯屬公司虧損	(167)	1	95	(71)
稅項	(57)	10	(10)	(57)
國泰航空擁有人應佔虧損	(935)	(79)	85	(929)
海外業務換算產生的滙兌差額	(182)	–	(132)	(314)
國泰航空擁有人應佔全面收益總額	(1,086)	(79)	(47)	(1,212)
<b>二零一二年十二月三十一日的綜合財務狀況表：</b>				
於聯屬公司的投資	18,481	(9)	50	18,522
退休福利資產 / (負債)	363	(1,346)	–	(983)
遞延稅項資產	79	16	–	95
遞延稅項負債	(8,277)	133	(12)	(8,156)
儲備	(56,399)	1,203	(38)	(55,234)
非控股權益	(120)	3	–	(117)

## 2. 會計政策變動 (續)

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

## 3. 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。

## 4. 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	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元 (重列)	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元 (重列)	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元 (重列)	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元 (重列)
銷售予外界客戶	48,025	48,340	559	521			48,584	48,861
分部之間的銷售	4	4	1,165	857			1,169	861
分部收益	48,029	48,344	1,724	1,378			49,753	49,722
分部業績	1,391	(372)	(356)	61			1,035	(311)
財務支出淨額	(535)	(378)	(7)	(3)			(542)	(381)
	856	(750)	(363)	58			493	(692)
應佔聯屬公司虧損					(155)	(71)	(155)	(71)
除稅前溢利 / (虧損)	856	(750)	(363)	58	(155)	(71)	338	(763)
稅項	(235)	(33)	62	(24)			(173)	(57)
本期溢利 / (虧損)							165	(820)

#### 4. 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、停機坪服務及貨運站。未分配業績指集團應佔聯屬公司虧損。

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部分的服務，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	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 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	22,499	21,366
– 日本、韓國及台灣	5,560	6,384
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	2,506	2,268
西南太平洋及南非	3,284	3,494
東南亞	3,927	3,956
歐洲	4,301	4,415
北美	6,507	6,978
	<b>48,584</b>	<b>48,861</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《二零一二年報告書》所列舉的理由而不予披露。

## 5. 營業溢利 / (虧損)

	截至六月三十日止六個月	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元
下列各費用 / (收益) 已包括在營業溢利 / (虧損) 中：		
固定資產折舊		
- 租賃	1,231	1,093
- 擁有	2,237	2,219
無形資產攤銷	73	42
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	426	399
- 飛機及有關設備	1,471	1,314
- 其他	16	17
待出售資產減值撥備	12	37
一架報銷飛機的虧損	-	247
出售固定資產虧損 / (盈利) 淨額	53	(34)
已支出的存貨成本	1,026	1,087
滙兌差額淨額	236	(11)
核數師酬金	5	4
非上市投資的股息收入	(7)	(56)

## 6. 財務支出淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 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	325	337
– 有關抵押存款、票據及債券的利息收入	(51)	(127)
	<b>274</b>	<b>210</b>
– 銀行借款		
– 須於五年內全部清還	136	82
– 毋須於五年內全部清還	41	38
– 其他借款		
– 須於五年內全部清還	34	25
– 毋須於五年內全部清還	25	13
– 其他長期應收款項	(13)	(14)
	<b>497</b>	<b>354</b>
來自流動資金的虧損 / (收入)：		
– 專業投資管理資金及其他流動投資	11	(94)
– 銀行存款及其他	(63)	(44)
	<b>(52)</b>	<b>(138)</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 (盈利) / 虧損	(93)	20
– 衍生金融工具虧損	190	145
	<b>97</b>	<b>165</b>
	<b>542</b>	<b>381</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衍生工具的虧損淨額港幣六千七百萬元 (二零一二年：港幣四千七百萬元)。

## 7. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元 (重列)
當期稅項開支		
– 香港利得稅	77	62
– 海外稅	108	142
– 歷年撥備超額	(35)	(135)
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	23	(12)
	<b>173</b>	<b>57</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(二零一二年：百分之十六點五)計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討(見賬目附註22(d))。

## 8. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元 (重列)
現金流量對沖		
– 於期內確認	2,113	241
– 重新歸類至損益	(92)	(291)
– 已確認遞延稅項	(215)	32
可供出售財務資產的價值重估	26	(1)
應佔聯屬公司其他全面收益		
– 於期內確認	126	50
– 重新歸類至損益	11	–
海外業務換算產生的滙兌差額		
– 於期內確認	259	(314)
– 重新歸類至損益	(34)	–
本期其他全面收益	<b>2,194</b>	<b>(283)</b>

## 9. 每股盈利 / (虧損) (基本及攤薄)

每股盈利是以國泰航空擁有人應佔溢利港幣二千四百萬元(二零一二年：虧損港幣九億二千九百萬元(重列))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(二零一二年：三十九億三千四百萬股)計算。

## 10. 股息

董事局已宣佈派發截至二零一三年六月三十日止六個月的第一次中期股息每股港幣零點零六元（二零一二年：零）。中期股息合共港幣二億三千六百萬元（二零一二年：零），將於二零一三年十月三日派發予於二零一三年九月六日（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九月四日（星期三）起除息。本中期股息在報告日尚未確認為負債。

股東登記將於二零一三年九月六日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保享有第一次中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一三年九月五日（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. 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					
二零一三年一月一日的結餘	127,335	4,091	5,513	5,432	142,371
滙兌差額	(2)	-	-	3	1
增購	6,181	134	144	84	6,543
出售	(4,923)	(38)	-	-	(4,961)
調撥	-	-	5,449	(5,449)	-
二零一三年六月三十日的結餘	128,591	4,187	11,106	70	143,954
累積折舊					
二零一三年一月一日的結餘	52,789	2,717	2,587	-	58,093
本期折舊	3,094	147	227	-	3,468
出售	(4,090)	(36)	-	-	(4,126)
二零一三年六月三十日的結餘	51,793	2,828	2,814	-	57,435
賬面淨值					
二零一三年六月三十日的結餘	76,798	1,359	8,292	70	86,519
二零一二年十二月三十一日的結餘	74,546	1,374	2,926	5,432	84,278

於二零一三年六月三十日的固定資產中包括租賃資產港幣四百一十一億九千一百萬元（二零一二年十二月三十一日：港幣四百一十七億七千六百萬元）。

## 12. 無形資產

	商譽 港幣百萬元	電腦系統 港幣百萬元	其他 港幣百萬元	總額 港幣百萬元
成本				
二零一三年一月一日的結餘	7,666	2,417	148	10,231
增購	–	258	–	258
二零一三年六月三十日的結餘	7,666	2,675	148	10,489
累積攤銷				
二零一三年一月一日的結餘	–	806	–	806
本期攤銷	–	73	–	73
二零一三年六月三十日的結餘	–	879	–	879
賬面淨值				
二零一三年六月三十日的結餘	7,666	1,796	148	9,610
二零一二年十二月三十一日的結餘	7,666	1,611	148	9,425

## 13. 於聯屬公司的投資

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元 (重列)
應佔資產淨值		
– 香港上市	13,739	12,790
– 非上市	1,094	1,547
商譽	4,107	4,088
聯屬公司所欠借款	97	97
	19,037	18,522



## 14. 長期負債

	二零一三年六月三十日		二零一二年十二月三十一日	
	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	4,922	18,605	4,428	20,209
籌資租賃責任	3,804	30,837	3,729	31,180
	<b>8,726</b>	<b>49,442</b>	<b>8,157</b>	<b>51,389</b>

## 15. 其他長期應付款項

其他長期應付款項包括退休福利責任（二零一二年十二月三十一日：如重列）及衍生財務負債的長期部分。

## 16. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,884	5,600
衍生財務資產 — 當期部分	1,221	1,094
其他應收及預繳款項	3,105	3,141
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	32	87
	<b>10,242</b>	<b>9,922</b>

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 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	5,820	5,467
逾期一至三個月	52	115
逾期三個月以上	12	18
	<b>5,884</b>	<b>5,600</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。

## 17. 待出售資產

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元
待出售資產	231	911
	<b>231</b>	<b>911</b>

## 18. 流動資金

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元
短期存款及銀行結存	8,599	12,798
存放時超過三個月期滿的短期存款	3,543	7
專業投資管理資金		
– 海外上市債券	9,521	9,353
– 銀行存款	31	203
其他流動投資		
– 海外上市債券	1,427	1,529
– 銀行存款	263	292
	<b>23,384</b>	<b>24,182</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二億六千三百萬元（二零一二年十二月三十一日：港幣二億九千二百萬元）及債券港幣十四億二千七百萬元（二零一二年十二月三十一日：港幣十五億二千九百萬）。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。

## 19. 貿易及其他應付款項

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	7,700	7,357
衍生財務負債 — 當期部分	813	1,087
其他應付款項	9,072	8,716
應付聯屬公司賬項	134	56
應付其他關連公司賬項	188	254
	<b>17,907</b>	<b>17,470</b>

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 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	7,413	7,039
逾期一至三個月	271	298
逾期三個月以上	16	20
	<b>7,700</b>	<b>7,357</b>

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

## 20. 股本

於回顧期間，集團並無購買、出售或贖回其任何股份。於二零一三年六月三十日，已發行股份為3,933,844,572股（二零一二年十二月三十一日：3,933,844,572股）。

## 21. 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：

	截至二零一三年 六月三十日止六個月		截至二零一二年 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	99	6	123	9
飛機維修成本	63	1,280	2	1,206
營業成本	218	103	309	87
股息收入	243	—	400	—
出售固定資產	206	—	—	—

其他關連人士是指由對本集團有重大影響力的公司所控制的公司。

## 22. 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：

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	92,059	99,146
已批准但未訂約	10,515	10,046
	<b>102,574</b>	<b>109,192</b>

(b) 截至期終時為租賃責任、銀行借款及其他負債所提供的擔保尚餘欠款如下：

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元
關連人士	1,111	1,141
員工	200	200
	<b>1,311</b>	<b>1,341</b>

關連人士是指由對本集團有重大影響力的公司所控制的公司。

(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。

## 22. 承擔及或有事項 (續)

(e) 國泰航空仍在面對不同法域的反壟斷訴訟，並繼續積極作出抗辯。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。

加拿大競爭局於二零零六年就公司的貨運業務展開非公開的調查。於二零一三年六月二十日，根據公司與加拿大競爭局達成的辯訴協議，安大略省高等法院接納公司承認違反《加拿大競爭法》有關加拿大航行附加費的若干指控。根據辯訴協議及法院的判決，公司同意支付一百五十萬加元的罰款（按判決當日匯率計算約相等於港幣一千一百二十一萬元）。國泰航空已履行有關判決。

公司於二零零八年十二月接獲新西蘭商業委員會就國泰航空貨運業務發出的申索書（其後經修訂）。國泰航空與新西蘭商業委員會已就經修訂申索書所作出的指控達成和解協議。根據該項已獲新西蘭高等法院批准的和解協議，國泰航空承認違反《商業法1986》的若干指控，並同意支付四百五十六萬新西蘭元（按二零一三年四月匯率計算約相等於港幣二千九百九十五萬元），包括罰款四百三十萬新西蘭元及向新西蘭商業委員會支付訟費二十六萬新西蘭元。國泰航空已履行有關判決。

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（按公佈當日的匯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，現時上訴仍未了結。

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。

除上文另作說明外，該等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《二零一二年報告書》第97頁會計政策第20項作出撥備。

## 23. 財務風險管理

### (a) 公允值

下列金融工具的公允值有別於其列於財務狀況表的賬面值：

	二零一三年六月三十日		二零一二年十二月三十一日	
	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元	賬面值 港幣百萬元	公允值 港幣百萬元
應收借款	693	760	722	817
長期借款	(23,527)	(24,456)	(24,637)	(25,687)
籌資租賃責任	(36,285)	(37,809)	(38,874)	(40,840)
已抵押存款	1,644	1,915	3,965	4,291

### (b) 按公允值列賬的金融工具

下表根據《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」，列示按公允值計量的金融工具於二零一三年六月三十日的賬面值。該準則界定三個公允價值級別，而每種金融工具則完全基於對計量其公允價值具有重大意義的最低級別輸入值來分類。第一級所包括的金融工具，其公允值是以相同資產或負債在活躍市場中的報價計量。第二級所包括的金融工具，其公允值是使用相類資產或負債在活躍市場中的報價計量，或使用可觀察的市場數據為所有重要輸入值的估值方法計量。最重要的輸入值為市場息率、滙率及燃油價格。第三級所包括的金融工具，其公允值按照股息貼現模式及現金流量貼現估值方法計量，此方法所使用的重要輸入值並非基於可觀察的市場數據。

	二零一三年六月三十日			總額 港幣百萬元
	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	
<b>經常性公平值計量</b>				
<b>資產</b>				
投資按公允值				
– 上市	166	–	–	166
– 非上市	–	–	1,151	1,151
流動資金				
– 專業投資管理資金	–	9,521	–	9,521
– 其他流動投資	–	1,427	–	1,427
衍生財務資產	–	3,930	–	3,930
	166	14,878	1,151	16,195
<b>負債</b>				
按公允值計入損益的籌資租賃責任	–	(3,674)	–	(3,674)
衍生財務負債	–	(1,347)	–	(1,347)
	–	(5,021)	–	(5,021)

## 23. 財務風險管理 (續)

	二零一二年十二月三十一日			總額 港幣百萬元
	第一級 港幣百萬元	第二級 港幣百萬元	第三級 港幣百萬元	
<b>經常性公平值計量</b>				
<b>資產</b>				
投資按公允值				
– 上市	140	–	–	140
– 非上市	–	–	1,151	1,151
流動資金				
– 專業投資管理資金	–	9,353	–	9,353
– 其他流動投資	–	1,529	–	1,529
衍生財務資產	–	3,316	–	3,316
	140	14,198	1,151	15,489
<b>負債</b>				
按公允值計入損益的籌資租賃責任	–	(3,973)	–	(3,973)
衍生財務負債	–	(2,230)	–	(2,230)
	–	(6,203)	–	(6,203)

於回顧期間，並沒有公允值於第一級和第二級類別之間調撥，或公允值調撥至或調撥出第三級類別。

第三級的非上市投資以現金流量貼現估值方法釐定公允值。貼現率是用於計量公允值的重要不可觀察輸入值。

有關使用重要不可觀察輸入值（第三級）計量公允值的資料如下：

不可觀察輸入值	不可觀察輸入值的範圍	不可觀察輸入值與公允值的關係	可能出現的合理變幅	估值的正面 / (負面) 影響 (港幣百萬元)
<b>非上市投資</b>				
– 貼現率	百分之八	貼現率越高，公允值越低	正 / 負百分之零點五	(62)/73
– 增長率	百分之二點二	未來增長率越高，公允值越高	正 / 負百分之零點一	12/(12)

### 23. 財務風險管理 (續)

期內 / 年內採用第三級公允值計量的結餘變動如下：

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元
投資按公允值 — 非上市		
一月一日的結餘	1,151	1,062
增購	—	47
期內 / 年內於其他全面收益確認的未變現盈虧淨額	—	42
六月三十日 / 十二月三十一日的結餘	1,151	1,151



## 按上市規則所需提供的資料

### 企業管治

在中期報告所述的會計期內，公司均有遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「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二零一三年的中期業績。

### 董事資料

董事資料出現下述變動：

1. 王冬勝獲委任為香港上海滙豐銀行有限公司副主席，於二零一三年五月二十日生效。
2. 董建成退任星島新聞集團有限公司、永亨銀行有限公司及中銀香港（控股）有限公司的獨立非執行董事職務，由該等公司分別於二零一三年五月八日、九日及二十八日股東周年大會結束時開始生效。

## 董事權益

於二零一三年六月三十日，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二零一三年六月三十日顯示，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：於二零一三年六月三十日：

- (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四十五點八已發行股本及約百分之五十九點七四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)

