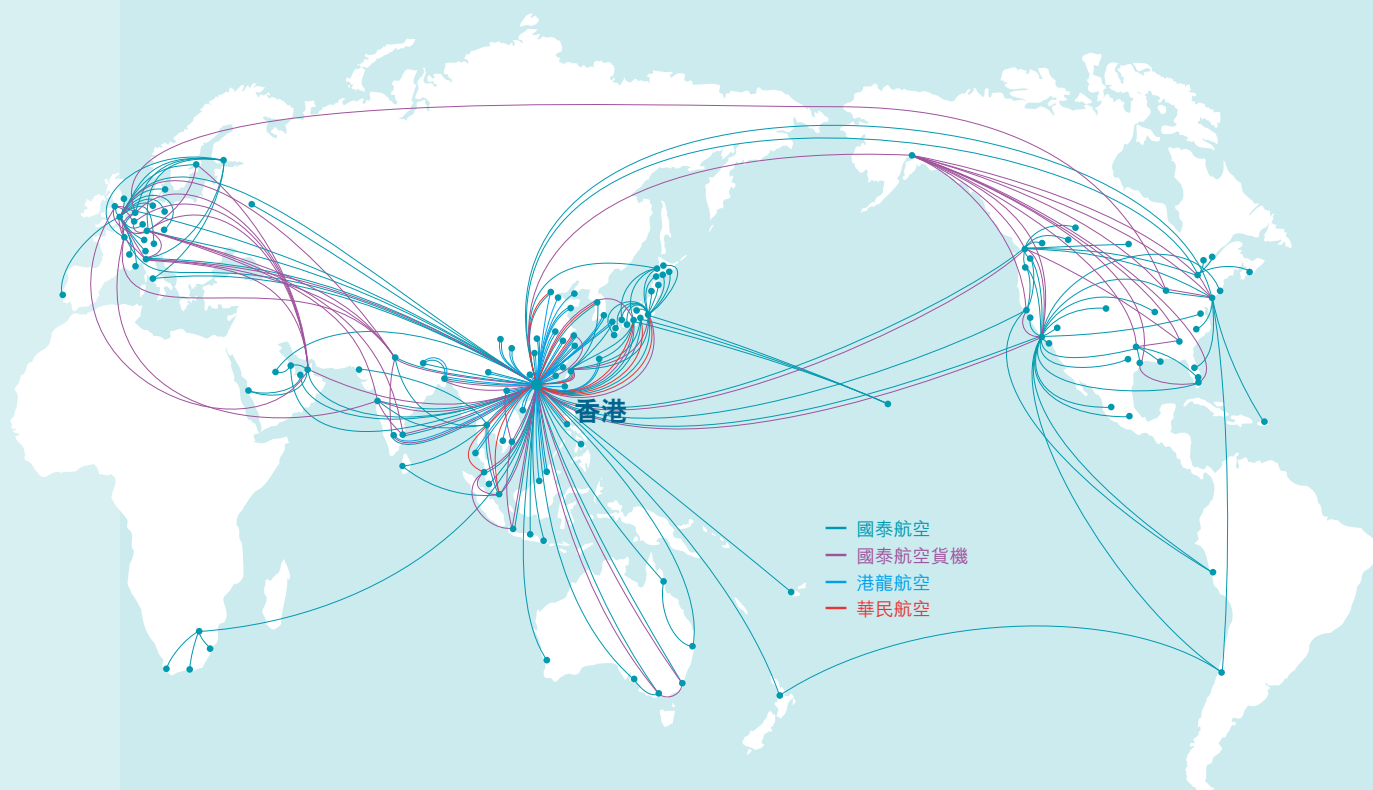


國泰航空有限公司

二零一一年中期報告

股份代號：00293





目錄

2	財務及營業撮要
3	主席致函
5	二零一一年中期評述
15	業務回顧
19	財務評述
22	審閱報告
23	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

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個國家及地區共一百四十五個目的地。

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。除現有一支共一百二十八架廣體飛機的機隊外，公司的投資範圍還包括航空飲食及地勤服務公司及位於香港國際機場的企業總部。國泰航空繼續在香港進行龐大投資，已再訂購九十七架新飛機，將於二零一九年前接收。此外，公司正在香港興建先進的貨運站，計劃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，營運三十二架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共三十三個目的地。國泰航空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。國泰航空亦持有中國國際航空股份有限公司（「國航」）百分之十九股權，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。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用約二萬八千一百名員工（在香港的員工超過二萬一千人）。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七百五十個目的地。港龍航空是「寰宇一家」的聯屬成員。

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零一一年		二零一零年	變幅
		截至六月三十日止六個月			
業績					
營業總額	港幣百萬元	46,791	41,337		+13.2%
國泰航空擁有人應佔溢利	港幣百萬元	2,808	6,840		-58.9%
每股盈利	港仙	71.4	173.9		-58.9%
每股股息	港仙	18	33		-45.5%
邊際利潤	%	6.0	16.5		-10.5個百分點
財務狀況					
國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	54,899	54,274		+1.2%
借款淨額	港幣百萬元	20,598	15,435		+33.4%
每股股東資金	港元	14.0	13.8		+1.4%
債務淨額股份比例	倍數	0.38	0.28		+0.10倍

營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		二零一一年		二零一零年	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	12,846	11,436		+12.3%
運載乘客人次	千位	13,176	12,954		+1.7%
乘客運載率	%	79.3	84.0		-4.7個百分點
乘客收益率	港仙	65.3	58.4		+11.8%
運載貨物及郵件	千噸	836	872		-4.1%
貨物及郵件運載率	%	68.4	78.0		-9.6個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.42	2.26		+7.1%
每可用噸千米成本	港元	3.35	3.14		+6.7%
除燃油外之每可用噸千米成本	港元	1.94	2.01		-3.5%
飛機使用量	每日時數	12.3	11.8		+4.2%
航班準時表現	%	83.1	82.5		+0.6個百分點

主席致函

國泰航空集團二零一一年首六個月錄得溢利港幣二十八億零八百萬元，而二零一零年上半年則錄得溢利港幣六十八億四千萬元。每股盈利下跌百分之五十八點九至港幣七十一點四仙。本期營業總額上升百分之十三點二至港幣四百六十七億九千一百萬元。

在二零一一年上半年，國泰航空集團繼二零一零年錄得非常強勁的業績後，核心業務普遍表現堅穩。儘管世界若干主要經濟體系出現不明朗的經濟因素，但頭等及商務客運需求殷切，因此國泰航空及港龍航空的客運業務表現良好。貨運業務在本年首季表現理想，但第二季表現顯著轉弱。部分主要營運貨幣處於相對強勢，為期內收益帶來正面的貢獻。

航油價格上漲，對二零一一年上半年的營業業績構成重大影響。燃油是我們最大的單一成本，期內集團燃油成本（撇除燃油對沖的影響）較二零一零年同期增加港幣六十四億六千一百萬元，增幅達百分之四十九點五，反映燃油價格上升及航班數目增加。管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，是公司的重大挑戰。我們有穩健的燃油對沖計劃。在二零一一年上半年，我們的對沖項目錄得港幣九億六千二百萬元的已變現溢利，以及於儲備中確認港幣十一億九千七百萬元的未變現市值計價盈利。

客運業務於上半年表現大致符合預期，本期的客運收益為港幣三百一十七億七千四百萬元，較二零一零年同期增加百分之十五點九。可載客量增加百分之九點八。運載乘客合共一千三百二十萬人次，較二零一零年同期上升百分之一點七。運載率下跌四點七個百分點，收益率則增加百分之十一點八至港幣六十五點三仙。經濟客艙運載率仍處於高水平，尤以北美及東南亞航線為甚。頭等及商務客運需求維持強勁，收益

率繼續上升。然而，日本於三月發生地震及海嘯，導致這個重要市場的需求大幅下降。日本航線的業務已於六月略為回升，惟營業額仍遠低於地震及海嘯前的水平。

國泰航空及港龍航空的貨運業務於二零一一年第一季表現理想。然而，香港及中國內地這兩個最重要的市場於四月出現貨運需求大幅轉弱的情況，此弱勢於第二季整季持續，其影響在若干程度上因來港貨運量增加而予以抵銷，反映中國內地消費需求上升。二零一一年上半年的貨運收益較二零一零年同期上升百分之七點七至港幣一百一十六億二千八百萬元，收益率上升百分之七點一至港幣二點四二元。可載貨量增加百分之十四點六。運載率下跌九點六個百分點至百分之六十八點四。

我們在二零一一年上半年接收了六架新飛機，並定於下半年再接收八架飛機。我們在三月宣佈有意再預訂二十七架新飛機，包括兩架空中巴士 A350-900 型飛機、十五架空中巴士 A330-300 型飛機及十架波音 777-300ER 型飛機。國泰航空於八月宣佈再購入四架波音 777-300ER 型飛機及八架波音 777-200F 型貨機。我們的機隊發展計劃旨在於二零一九年前建立全球其中一支機齡最低、燃油效益最佳的廣體客機機隊。我們分階段向與國航合組的貨運合資公司出售四架波音 747-400BCF 型貨機，其中第二架的買賣已於七月完成，其餘兩架將於二零一二年初出售。國泰航空現正以乾租方式將另外兩架此型號飛機租予華航。國泰航空訂購的新波音 747-8F 型貨機再度延遲付運，其中兩架現定於二零一一年九月付運，另外三架將於年底前付運。然而，最終的付運時間有待最後落實。

我們繼續致力為顧客提供更卓越的服務，包括加強網絡以及改善地面及航機上的產品。國泰航空前往阿布扎比的航線於六月啟航，並將於九月開辦前往芝加哥的航線。國泰航空的米蘭、巴黎、紐約及多倫多航線和多條東南亞航線已加開航班。港龍航空往來中國內地城市的航線亦已增加班次。國泰航空於三月推出新的商務客艙產品，深受乘客歡迎，至今已有七架飛機裝設新產品。繼二零一零年十月「爾雅堂」啟用後，公司正為設於香港國際機場的旗艦貴賓室「寰宇堂」進行改善工程，並尋求其他改善顧客服務的方法。

與國航合組的貨運合資公司在五月開業，我們持有該公司的股本及經濟權益。該合資公司以中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）的名稱於上海營業。往來長江三角洲地區至世界各大市場的空運業務相當龐大，並且不斷擴展。我們深信合資公司將可充分利用此日益增長市場所提供的商機。我們位於香港國際機場的新貨運站興建工程繼續進行，將於二零一三年啟用，屆時將大大提升香港作為空運樞紐的競爭力和效益。

國泰航空以港為家，積極履行對香港的承諾。香港國際機場快將面對嚴重的容量限制，各界已就此議題展開迫切和必需的討論。香港機場管理局邀請公眾考慮兩個方案：增加現時兩條跑道的容量或興建第三條跑道。我們全力支持第二個方案，相信第三條跑道對促進香港經濟的持續發展，以及維持香港作為亞洲卓越航運樞紐的地位，皆可發揮相當重要的作用。國泰航空明白興建第三條跑道會帶來環境問題，因此積極推動業界減低排放及噪音影響。

我們在二零一零年錄得的溢利創新紀錄，表現極為強勁，然而種種跡象顯示，二零一一年會面對較大的挑戰。高油價導致成本上升，如藉加價抵銷油價升幅，則可能影響需求。世界經濟前景未明朗，如再出現經濟衰退，亦會影響需求，並可能影響平均價格水平。二零一零年業績強勁，使我們可以重整資產負債表。我們的財政狀況穩健，在處理營業成本上升及現時面對的經濟不明朗問題，以及鞏固香港的主要國際航運樞紐地位上，均具有相當優勢。

現時燃油價格高企，經濟情況未見明朗，正正提醒我們，公司從事的行業充滿挑戰，而且變幻莫測，因此我們必須繼續審慎理財。儘管存在著不明朗的因素和挑戰，我們深信以集團的實力，必能應付各種挑戰。我們擁有優秀的團隊、強大的國際網絡和超卓的顧客服務水平，加上與國航建立了緊密的關係，並在香港這個卓越的國際航運樞紐擁有一定的地位。憑藉這些核心實力，相信公司必可繼續取得非凡的成就。

主席

白紀圖

香港，二零一一年八月十日

二零一一年中期評述

繼二零一零年錄得破紀錄的業績後，國泰航空及港龍航空的客運業務，尤其是頭等及商務客艙的業務，在二零一一年首六個月繼續表現強勁。然而，貨運業務的表現則遜於預期，燃油價格大幅上升，對營業溢利造成不利影響。集團繼續專注改善產品及服務，並致力將香港發展為世界主要的國際航空運樞紐。

產品及服務屢獲殊榮

- 首架裝設國泰航空新商務客艙產品的飛機於三月啟航，近期接收的七架波音 777-300ER 型飛機及空中巴士 A330-300 型飛機均已裝設新產品。現有的該等型號飛機將陸續裝設此新產品。至二零一一年底，將有十五架飛機裝設該機艙產品。
- 設有新商務客艙產品的飛機主要在悉尼及紐約航線運作。產品廣受乘客歡迎，主要設計特色在於座椅不僅可伸展為平臥睡床，亦集開放和私穩於一身。
- 繼二零一零年十月啟用「爾雅堂」後，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。位於六樓的商務艙貴賓室於三月重開，而七樓的商務艙貴賓室則於五月關閉，以進行翻新工程。整個翻新計劃，包括頭等艙貴賓室，將於二零一二年下半年完成。
- 在二月，《福布斯》雜誌將「寰宇堂」列入其全球五大最佳國際機場貴賓室名單的第一位。
- 我們在法蘭克福的貴賓室正進行翻新，提升設施，有關工程將於十一月完成。
- 國泰航空在美國的首個機場貴賓室設於三藩市，現正進行興建，將於二零一一年底前啟用。
- 我們繼續改善航空飲食服務，包括開展特別的美食推廣活動。國泰航空已推出由美麗華集團八家著名食府提供的菜式；而港龍航空則與米芝蓮星級食府「翠玉軒」及 JW 萬豪酒店內的著名食府 JW's 加州餐廳 (JW's California) 攜手推出特別設計的空中餐膳。
- 國泰航空在二零一一年度的 Skytrax 選舉中，榮獲「最佳泛太平洋航空公司」及「最佳頭等艙座椅」獎項，而港龍航空則獲頒「全球最佳區域航空公司」及「亞洲最佳區域航空公司」獎項。
- 國泰航空在香港優質顧客服務協會的個人及團隊組別中獲頒金獎及銀獎。
- 香港國際機場三名公司員工在香港機場管理局舉辦的「2010 / 11 優質顧客服務計劃」中榮獲團隊獎第一名。
- 國泰航空在《星島日報》「星鑽服務品牌選舉」及《東周刊》「香港服務大獎 2011」的航空公司界別中勝出。
- 國泰航空及港龍航空再度獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」標誌，以表揚公司的良好企業公民精神。

- 港龍航空在第七屆航空貨運服務調查中榮獲「航空貨運卓越獎」，該獎項每年一度由《Air Cargo World》雜誌的讀者投票選出，港龍航空達到「貨運航空公司每年 199,999 噸以下組別」的卓越整體評級要求。
- 在七月，超過一萬二千名來自世界各地的前線員工，包括機艙服務員和機場地勤、訂位及貨運團隊，開始換上新的國泰航空制服。新制服由香港著名設計師劉培基設計，沿用上一次設計的標誌性元素，充分展現公司生氣勃勃、服務出類拔萃的品牌特色。

發展空運樞紐

- 香港機場管理局於六月發表《香港國際機場 2030 規劃大綱》，就機場未來發展提出兩個建議方案，包括提升現有兩條跑道的容量或興建第三條跑道，並就兩個方案展開公眾諮詢。我們全力支持興建第三條跑道的建議，確信這是維持香港樞紐長遠競爭力的唯一方案。國泰航空明白興建第三條跑道會帶來環境問題，因此積極推動業界減低排放及噪音影響。
- 於六月開辦前往阿拉伯聯合酋長國首都阿布扎比的客運航班，每周提供四班航班，使公司的中東網絡擴大。
- 下一個新航點將為芝加哥，於九月啟航，每日均有航班。
- 米蘭航班因需求殷切，於七月開始由每周四班增至每日一班航班。巴黎航線於三月每周加開三班途經阿姆斯特丹的航班，使班次增至每日兩班。
- 我們再恢復每周七班前往台北的航班，使班次回復至金融危機前每周來回各提供一百零八班航班的水平。
- 於三月每周加開三班前往紐約的航班，於五月再度增加航班，因此現時該航線每日共有四班航班，其中三班為不停站服務。多倫多航線於五月每周加開兩班航班，使該航線的班次回復每日兩班的水平。
- 雅加達航線於三月每周加開三班航班，使該航線增至每日三班航班。泗水航線每周加開一班航班，使其班次現時增至每日一班。檳城航線在安排三班航班中途不停吉隆坡後，現時每日提供一班不停站航班。新加坡由七月開始每日提供八班航班。
- 日本在三月發生地震及海嘯後需求下降，因此我們削減日本航線的可運載量。由於需求稍為回升，我們在六月及七月恢復部分削減的可運載量。
- 港龍航空由三月開始增加中國內地及台灣航線的可運載量。高雄航線每周加開十班航班，使每周的班次總數增至四十二班。廈門航線加開一班每日航班，使其班次總數增至每日四班。寧波航線的航班數目由每周七班增至十班。成都及南京航線每日提供兩班航班，而重慶航線則每日提供一班航班。

- 港龍航空採用較大型的(空中巴士 A330-300型)飛機,以增加前往中國內地二線城市部分航線的可運載量。
- 第二季貨運需求轉弱,貨運航班相應作出調整,同時盡可能加強貨機網絡,於五月加開一班經新加坡往曼谷的航班,以及於八月開辦每周兩班經德里往班加羅爾的服務。
- 國泰航空貨運站繼續進行興建工程,主大樓將於二零一一年第四季平頂。該設施將於二零一三年初啟用,將成為全球其中一個最大及最先進的空運貨站,有助鞏固香港作為全球最繁忙國際貨運樞紐之一的地位。

機隊發展

- 國泰航空於三月宣佈再預訂兩架空中巴士 A350-900型、十五架空中巴士 A330-300型及十架波音 777-300ER 型飛機。這些飛機將於現時至二零一五年底陸續付運。國泰航空於八月宣佈購入四架波音 777-300ER 型飛機及八架波音 777-200F 型貨機。現時已預訂的新飛機共九十七架,由現時至二零一九年間陸續付運。
- 我們在二零一一年上半年接收兩架空中巴士 A330-300 型及四架波音 777-300ER 型客機。二零一一年整體將接收十四架新飛機,包括五架新一代波音 747-8F 型貨機。該批貨機的付運日期一再延遲,其中兩架現定於九月付運,另外三架於年底前付運。然而,最終的付運時間有待最後落實。
- 分階段售予跟國航合組的貨運合資公司的四架波音 747-400BCF 型貨機中,第二架的買賣已於七月完成,其餘兩架將於二零一二年初售予該貨運合資公司。
- 為增加華民航空各主要短途航線的可載貨量,我們分階段以乾租方式,出租三架波音 747-400BCF 型貨機予該公司,其中兩架已交予華民航空,第三架將於九月移交。
- 國泰航空於上半年調配一架空中巴士 A330-300 型飛機至港龍航空,現時港龍航空的全空中巴士機隊共有三十二架飛機。
- 國泰航空於二零零八至二零零九年金融危機期間停泊的四架空中巴士 A340-300 型租賃飛機將不會再投入服務,其中一架已交還租賃公司,其餘三架將於本年稍後時間交還。
- 我們計劃於二零二零年前,在接收更具效益的新飛機後,安排國泰航空機隊中二十一架波音 747-400 型及十一架空中巴士 A340-300 型飛機退役。

科技著著領先

- 我們預期於二零一二年初在國泰航空及港龍航空推出嶄新的機上寬頻服務，讓乘客於機上使用流動通訊設備，另外再提供一個機上娛樂平台。
- 國泰航空是亞洲首家推出網上更改機位服務的航空公司，這項服務於二零一零年伸延至北美，並於二零一一年上半年擴展至大部分主要航點。
- 我們在五月為附屬公司國泰假期有限公司推出新的預訂系統。
- 國泰航空繼續增加在社交媒體的曝光率，在多個國家開設新的 Facebook 專頁，國泰航空的 Facebook 主頁現已擁有超過十萬個支持者，是最受歡迎的 Facebook 航空公司專頁之一。
- 我們現正為國泰航空及港龍航空開發新的訂位及辦理登機手續系統，新系統預計於二零一二年首季推出。
- 我們繼續拓展及改良流動通訊設備的應用程式，在五月與香港旅遊協會攜手推出一個應用程式，讓 iPad 及 iPhone 用戶以虛擬旅程的方式觀賞香港的景點。
- 國泰航空率先推出為 BlackBerry PlayBook 裝置而設的航空公司應用程式，該裝置於七月在香港發售。

合作夥伴

- 於三月，我們與「寰宇一家」夥伴日本航空的代號共享安排擴大至涵蓋秋田市；與 WestJet 的代號共享安排則擴展至加拿大英屬哥倫比亞省的基洛納。
- 與阿拉斯加航空的代號共享安排於六月增加墨西哥城及瓜達拉哈拉（兩者均途經洛杉磯）。
- 我們於六月宣佈擴大與「寰宇一家」夥伴美國航空的代號共享安排。美國航空十一條美國航線將加上國泰航空的代號，有關航點包括亞特蘭大、夏洛特、克利夫蘭、哥倫布、底特律、堪薩斯城、明尼阿波利斯 - 聖保羅、費城、匹茲堡、菲尼克斯和鹽湖城。我們的芝加哥新航線及胡志明市航線將加上美國航空的代號。我們亦同意終止與美國航空現有六個代號共享安排，有關航點為奧斯汀、芝加哥、勞德代爾堡、紐阿克、聖何塞及聖胡安。
- 於六月宣佈馬來西亞航空將加入「寰宇一家」聯盟，預計於二零一二年生效，屆時翠鳥航空及柏林航空預期亦會加盟。

環保事宜

- 我們於七月發表二零一零年《可持續發展報告書》。這是公司第二份有關報告，題為《我們共同的旅程》，重點闡述我們對加強與持份者溝通的承諾。我們再度在全球報告倡議組織（Global Reporting Initiative）指引中獲最高級別的 A+ 評級。該指引是國際認可的可持續發展報告準則。
- 國泰航空繼續與監管機構及參與制定關乎氣候變化的航空政策團體進行溝通。我們與國際民航組織、國際航空運輸協會、全球航空協定組織、可持續航空燃料用戶組織及亞太航空公司協會合作，目的是加強有關氣候變化議題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 在三月，我們參與一年一度由世界自然基金會贊助舉行的「地球一小時」活動，關掉轄下樓宇及廣告牌的非必要燈光。
- 富時集團於三月確認，公司繼續獲選為富時社會責任指數系列（FTSE4Good Index Series）的成份公司，該指數根據全球公認的企業社會責任標準衡量企業表現，以促進對達標企業的投資。
- 為符合歐盟排放交易計劃的航空規定，我們在三月向英國環境部提交有關噸千米及排放的報告。
- 國泰航空於四月榮獲「香港環保卓越計劃」交通及物流界別金獎。公司曾於二零一零年及二零零九年分別獲頒銀獎及銅獎。
- 我們在五月參與由香港機場管理局於香港大嶼山舉行的植樹活動。同月，國泰航空員工參與於大埔滘自然護理區舉行的農林戶外研習日，該活動由 Earthwatch Institute 主辦及香港觀鳥學會協辦。
- 我們在五月加入亞太商業及可持續協會（Asia Pacific Business and Sustainability Council）。
- 最新的商務客艙旅行用品包首次引入可生物降解產品。
- 港龍航空自二零零四年起與大自然保護協會合作推行「點滴獻環保」機上籌款計劃。「點滴獻環保」計劃使人更認識環境保育的重要性。有關捐款用於中國內地雲南省的集水區保護工作、扶貧及為當地人民開發可持續發展的經濟方案。港龍航空已為「點滴獻環保」計劃籌得超過港幣八百萬元。
- 國泰航空及港龍航空繼續參與「飛向更藍天」碳抵銷計劃，讓乘客抵銷飛行所造成的環境影響。

回饋社會

- 集團及其員工為受三月地震及海嘯影響的日本災民籌得合共港幣一千萬元，該筆善款（包括太古集團慈善信託基金捐出港幣一百萬元）已捐予紅十字會。我們亦提供及運送賑災物資，如毛氈、襪及毛巾、贊助機票，以及自「零錢布施」計劃撥出捐款。這些額外的捐贈價值超過港幣三百萬元。
- 災後我們贊助多名亞洲演藝人士來港參與籌款音樂會的機票。
- 我們捐出人民幣五十萬元予紅十字會，幫助雲南省受地震影響的災民。員工籌得港幣三十七萬五千元，捐予新西蘭紅十字會，幫助基督城受地震影響的災民。
- 「國泰航空綠色使者計劃」於五月推出，讓四十名年齡介乎十六至十八歲的參加者於八月參與在香港及中國內地四川省舉行的活動，旨在增進參加者對環保的認識及了解保育的重要性。
- 國泰義工隊繼續幫助本地社群，其活動包括「英語啟航」計劃，該計劃已幫助逾一千五百名學生（包括五分之一的東涌學生）改善英語水平。
- 職員義工探訪香港大嶼山東涌的獨居長者，幫助他們佈置家居預備過年。
- 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。我們在六月宣佈公司的乘客於二零一零年捐出超過港幣一千二百三十萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。「零錢布施」計劃自一九九一年推出以來，已籌得超過港幣一億一千萬元。
- 國泰航空連續五年獲香港社會服務聯會頒發「5年Plus 商界展關懷」標誌，以表揚公司為良好企業公民。港龍航空連續六年獲「商界展關懷」嘉許。
- 為慶祝香港航空業發展一百周年，我們在五月舉辦「飛常連繫」比賽，邀請香港市民以航空交通如何將香港連繫至世界為題提交作品。公司送出一千八百張機票，獎勵香港十八區的得獎者。已遞交作品的參賽者超過六千五百人。
- 紀念航空業發展一百周年的其他活動，包括於三月舉行的特惠機票推廣活動、學生飛行常識大賽及破紀錄的「拉飛機」活動。與香港民航處及香港航空青年團合辦的「飛行常識大賽」，吸引香港超過二百六十隊中學隊伍參加，勝出隊伍獲獎參與公司到西雅圖波音飛機廠接收新飛機的旅程。我們就這項比賽在 Facebook 舉辦相關活動，吸引超過五千名年輕人參與。
- 國泰航空繼續協助舉行多項大型盛事，作為對香港社會的支持。公司於一月贊助「香港網球精英賽」，這項贊助已維持超過三十年；於二月連續第十三年冠名贊助「新春國際滙演之夜」；於三月再度與瑞信聯合贊助「香港國際七人欖球賽」，並於五月宣佈與滙豐達成協議，在二零一二年至二零一五年間聯合贊助這項盛事。

- 三十八位職員把他們在世界各地擔任義工的親身體驗結集成書，取名《與38顆善心齊飛》。此書的版稅收益將悉數捐贈由國泰航空員工為幫助香港身心殘障兒童而成立的慈善組織「恩光之友會」。
- 國泰航空繼續透過安排各界參觀公司總部大樓，聯繫本地市民。在首六個月，總部大樓已接待超過五千五百名來自學校及非政府機構的人士。
- 港龍航空的重點企業社會責任項目「航空證書計劃」由港龍航空與香港航空青年團聯合舉辦，旨在給予參加者第一手的航空知識，以培育新一代的香港飛行員。計劃現有二十四人參加，每人均由一位港龍航空飛機師作為導師。
- 國泰航空飛行員培訓計劃供世界各地人士參加，二零一一年上半年共有二十名學員畢業。於六月底共有六十九名學員在阿德萊德受訓。
- 港龍航空繼續舉辦其飛行員培訓計劃，二零一一年將招募十二名學員。
- 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。
- 我們已重組績效管理制度，將更多焦點放於員工發展及事業晉升方面。
- 舉辦第六屆「We Suggest」內部創意活動，旨在向員工徵集改善業務的新意念。

對僱員的承擔

- 於六月底，集團在全球僱用約二萬八千一百名員工，其中超過二萬一千元為在港員工。
- 隨著業務擴展，國泰航空將繼續招聘員工，預期於二零一一年再招聘超過一千五百名新員工。
- 公司於三月宣佈向合資格員工派發二零一零年利潤分紅，金額相等於五星期薪金加港幣六千元（或半個月薪金，以較低者為準）。

- 第七屆 Betsy Awards 員工嘉獎禮於六月舉行。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。

機隊資料*

飛機類型	截至二零一一年六月三十日 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
	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	1	6	13	20					2	4		
A340-300	6	5	3	14					3							
A350-900							32 ^(a)	32								10 ^(b)
747-400	16		5	21						2			2	1		
747-400F 貨機	3	3		6												
747-400BCF 貨機	5		4	9							2	1		1		
747-400ERF 貨機		6		6												
747-8F 貨機					5	5		10								
777-200	5			5												
777-300	3	9		12												
777-300ER	3	8	11	22	2	5	17	24						11		20 ^(c)
總數	52	46	29	127	8	16	62	86	3	2	2	1	4	17	10	20
由港龍航空營運的飛機：																
A320-200	5		6	11									2	4		
A321-200	2		4	6									2	2		
A330-300	4	1	10	15						3	3	1	1	2		
747-400BCF 貨機	1			1 ^(d)												
總數	12	1	20	33						3	3	1	5	8		
由華民航空營運的飛機：																
A300-600F 貨機	2	6		8												
747-400BCF 貨機			2	2										2		
總數	2	6	2	10										2		
總數合計	66	53	51	170	8	16	62	86	3	5	5	2	9	27	10	20

* 包括停泊的飛機。於二零一一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。

(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。

(d) 此飛機於二零一一年七月售予國貨航。

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，其主要業務是為敦豪國際速遞（DHL Express）營運貨運速遞服務。
- 華民航空營運八架自行擁有的空中巴士 A300-600F 型貨機、兩架以乾租方式向國泰航空租用的波音 747-400BCF 型貨機及一架以濕租方式租用的波音 727 型貨機。該架以濕租方式租用的貨機將於九月由另一架以乾租方式向國泰航空租用的波音 747-400BCF 型貨機取代。
- 華民航空每周提供六班前往曼谷、首爾、上海、新加坡、台北及東京的航班，以及每周五班前往北京、馬尼拉、名古屋、大阪及檳城（經曼谷）的航班。
- 航班準時表現為百分之九十三，而目標則為百分之九十五。
- 可載貨量較二零一零年上半年增加百分之一。運載率下降百分之二，收益率則上升百分之十九。
- 與二零一零年上半年相比，華民航空於二零一一年上半年錄得溫和的溢利增長，主要原因是收益率上升。

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

- 與二零一零年上半年相比，國泰航空飲食服務於二零一一年上半年錄得的溢利略為下降。機餐銷量增加百分之三，但食物價格上漲及營業成本上升卻對利潤造成不利影響。
- 在海外，胡志明市、宿霧及加拿大錄得溢利上升；台北則錄得溢利下降。

香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）

- 香港機場地勤服務為香港三十四家航空公司，包括國泰航空及港龍航空，提供停機坪及地勤服務。二零一一年上半年，該公司分別佔停機坪及地勤服務市場的百分之四十九及百分之二十四。
- 期內新增兩個地勤服務客戶，但流失一個停機坪服務客戶。公司提供停機坪服務的航班增加百分之二，而提供地勤服務的航班則增加百分之十。
- 二零一一年上半年的財務業績較二零一零年上半年大幅提升，這主要反映公司處理的航班數目增加及收益率有所改善。

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。
- 截至二零一一年六月三十日，國航定期航班通航全球三十二個國家和地區，包括九十個國內城市和四十七個其他各地城市。
- 集團應佔國航業績乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零一一年中期業績包括國航截至二零一一年三月三十一日止六個月的業績。

- 集團於二零一一年上半年錄得應佔國航業績上升，這主要反映二零一零年第四季需求殷切。

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。
- 截至二零一一年六月三十日，國貨航的機隊共有九架波音747-400型貨機，提供定期貨運航班前往九個國家及地區，航點包括四個國內城市及十三個其他各地城市。由於國貨航可利用國航客機腹艙載貨，因此其網絡連繫共一百四十一個目的地。

業務回顧

客運服務

國泰航空及港龍航空於二零一一年上半年合共運載乘客一千三百二十萬人次，較二零一零年同期增加百分之一點七，增長速度較二零一零年緩慢。運載率為百分之七十九點三，較二零一零年上半年下跌四點七個百分點。頭等、商務及經濟客艙收益率有所改善。儘管部分主要市場出現不明朗的經濟因素，但頭等及商務客艙需求強勁，加上審慎的收益管理，是促使收益率上升百分之十一點八至港幣六十五點三仙的主要因素之一。二零一一年上半年的客運業務收益較二零一零年同期上升百分之十五點九至港幣三百一十七億七千四百萬元。可載客量增加百分之九點八。季節性因素是指財政年度下半年的客運業務普遍較上半年為佳，這是因為夏季及聖誕前是休閒旅遊的旺季，而秋季則是商務旅遊（因而帶來頭等及商務客艙收益）的旺季。

二零一一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
	二零一一年	二零一零年	變幅	二零一一年	二零一零年	變幅	變幅
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	5,546	5,475	+1.3%	75.9	78.3	-2.4個百分點	+10.0%
東南亞	7,714	6,811	+13.3%	82.7	82.4	+0.3個百分點	+9.8%
西南太平洋及南非	9,444	9,173	+3.0%	73.3	80.6	-7.3個百分點	+15.6%
歐洲	11,159	9,838	+13.4%	81.2	85.8	-4.6個百分點	+12.3%
北亞	12,445	11,548	+7.8%	69.7	80.3	-10.6個百分點	+19.4%
北美	14,828	12,835	+15.5%	89.3	91.7	-2.4個百分點	+7.7%
整體	61,136	55,680	+9.8%	79.3	84.0	-4.7個百分點	+11.8%

- 多種主要營運貨幣相對於港幣及美元處於強勢，為二零一一年上半年度收益帶來正面的影響。但燃油價格上漲，使溢利率大受影響，仍是一個引致成本上升的主要因素。
- 經濟客艙需求略低於預期，以致客量增長略低於可載容量的增長。然而，收益率因有效的艙位管理而上升。
- 儘管多個世界經濟體系出現不明朗的經濟因素，頭等及商務客位需求維持強勁。商務客艙運載率維持於理想水平，使新增的可載容量獲充分利用。頭等及商務客艙的收益率均告上升。
- 由於機隊增添新飛機，新增一個航點（阿布扎比）以及其他航線加開班次（見上文「發展空運樞紐」），使可載容量增加。
- 日本於三月發生地震及海嘯，對其航線需求造成不利影響。運載率下降，尤以東京航線為甚。可載容量減少，其中部分現已恢復（見上文「發展空運樞紐」）。
- 以香港為起點的航點（除日本航線外）業務表現普遍符合預期。各主要長途及短途航線需求殷切，尤其是頭等及商務客艙（受惠於金融市場的活躍水平）。

- 來自珠江三角洲的業務繼續增長，利用港龍航空廣州航線轉乘國泰航空航機的乘客數目有所增加，尤以廣交會期間為甚。
- 來自中國內地（珠江三角洲以外地區）的業務令人滿意，並且日趨重要。前往二線城市的航線需求殷切，若干航線因而增加可載客量。上海航線相對較為疲弱，競爭加劇。二零一零年同期的需求乃受惠於世博。
- 台北航線競爭加劇。由於需求殷切，台灣各航線整體表現令人滿意。
- 韓國各航線的經濟客艙業務競爭加劇，尤以釜山航線為甚。
- 大部分東南亞航線業務表現強勁。往來泰國的客運量已回復至二零一零年政治動蕩前的水平。新加坡及印尼航線因可載客量增加而受惠。檳城航線因轉為每日直航航班而受惠。儘管競爭激烈，吉隆坡航線表現強勁。
- 菲律賓航線因頭等及商務客運量上升而得以維持其表現。港龍航空馬尼拉航線的表現繼續獲得改善。
- 在印度方面，德里及孟買航線競爭激烈，限制了經濟客艙收益率的增長機會，但頭等及商務客艙的表現普遍堅穩。欽奈及班加羅爾航線表現穩定。
- 中東航線因政治動蕩及出現競爭而受到不利影響。新開辦的阿布扎比航線需求日益增加，但預計區內整體情況於本年其餘時間仍然艱難。
- 受惠於澳元強勢，西南太平洋航線的頭等及商務客艙收益與可載客量同步上升，而經濟客艙的業務則因競爭加劇而受到不利影響。
- 南非航線業務疲弱。來自日本的商務客運量減少。更多中國內地旅客取道中東而非香港轉機。
- 倫敦航線的頭等及商務客艙收益增長強勁。儘管競爭激烈，倫敦航線的經濟客艙錄得理想的收益。至於其他歐洲航線，頭等及商務客艙的可載客量雖然大幅增加，但需求亦非常強勁，而經濟客艙卻需求呆滯。莫斯科航線繼續因競爭激烈而受影響。米蘭航線自去年開辦至今表現一直良好，其班次於七月增至每日一班。
- 北美航線所有等級客艙均需求殷切。由美國前往東南亞的企業客戶需求尤其強勁。最近開辦第四班前往紐約的每日航班表現令人滿意。在加拿大方面，收益率因可載客量增加而受壓，尤以經濟客艙為甚。

貨運服務

全球貨運市場於二零一零年強勁復甦，此趨勢持續至二零一一年第一季，但自四月開始，以香港及中國內地（我們的主要市場）為起點的貨運量大幅轉弱。國泰航空及港龍航空於二零一一年上半年的貨運噸數較二零一零年上半年減少百分之四點一至八十萬噸。我們於年初達至最高的營運能力，其後可載貨量隨著需求下降而減少。部分飛機撤出機隊。二零一一年上半年的可載貨量總計上升百分之十四點六。運載率較二零一零年上半年下降九點六個百分點（至百分之六十八點四），而收益率則上升百分之七點一至港幣二點四二元。貨運收益上升百分之七點七至港幣一百一十六億二千八百萬元。貨運業務雖為周期性，但普遍而言下半年較上半年強勁。在聖誕節前的購物季節，是貨運業務的旺季。預期二零一一年下半年的表現會較上半年為佳。

國泰航空及港龍航空貨運服務於二零一一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
	二零一一年	二零一零年	變幅	二零一一年	二零一零年	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	7,031	6,135	+14.6%	68.4	78.0	-9.6個百分點	+7.1%

- 第二季以香港及中國內地兩個主要市場為起點的貨運需求遜於預期。中國內地市場因競爭顯著加劇而受影響，尤以上海至歐洲航線為甚。亞洲區內航線需求良好，因此我們將部分長途航線的可載貨量轉移至區內航線。進口香港的貨運量增加，尤其是轉運至中國內地的貨物，因為中國內地對優質的海外產品需求日增。這情況有助減低香港進口及出口貨運量失衡的程度。
- 日本航線的貨運業務在三月發生地震及海嘯後並未大幅轉弱，但這些天災確實減少日本製造的高科技產品數量，因而影響中國內地的生產業務，繼而影響以香港為起點的貨運業務。
- 港龍航空繼續透過出售客機腹艙艙位，為貨運業務帶來貢獻。由於成都及重慶對高科技產品的貨運需求增加，我們採用較大型的（空中巴士 A330-300 型）飛機營運這兩條航線。我們希望在中國內地中部地區的生產中心進一步發展貨運業務。
- 燃油價格上升，使貨運業務的溢利率大受影響，尤以超長途航線為甚。燃油附加費雖已增加，但這只能局部抵銷油價上升的影響。
- 二零一一年上半年貨機網絡唯一的重大轉變，是自五月起增添曼谷航點，每周提供一班途經新加坡的航班。我們於八月開辦一條前往班加羅爾的新航線，每周提供兩班途經德里的航班，將網絡伸延至印度次大陸。亞洲區內航班的安排略有調整，包括自五月中開始將香港至達卡及河內的服務分為兩條航線，以配合該兩個亞洲外站的強勁需求。

- 貨運業務在二零一一年首六個月間並沒有出現顯著的高峰，我們因應主要航線的需求管理可載貨量。
- 與國航合組的貨運合資公司在五月開業，我們持有該公司的股本及經濟權益。該合資公司以國貨航的名稱於上海營業。往來長江三角洲地區至世界各大市場的空運業務相當龐大，並且不斷擴展，佔中國內地貨運業務的三分之二。主要市場為北美、歐洲及北亞。合資公司除運作其貨機外，亦有專利權使用國航整支客機機隊的腹艙載貨。我們深信該公司將可充分利用所賦予的商機。
- 集團分階段向合資公司國貨航出售四架波音 747-400BCF 型貨機，其中第二架的買賣已於七月完成，其餘兩架將於二零一二年初出售，屆時該合資公司將運作十二架波音 747-400 型貨機。
- 華民航空以乾租方式向國泰航空租用三架波音 747-400BCF 型貨機，以提升其短途航線服務。國泰航空將與華民航空共同使用這些貨機的部分可載貨量。華民航空已採用其中兩架租用的貨機，第三架將於九月開始為華民航空服務。華民航空持有選擇權，可以乾租方式向國泰航空租用第四架波音 747-400BCF 型貨機。
- 新一代波音 747-8F 型貨機再度延遲付運，首兩架原定於八月交付，現改於九月付運，另外三架將於年底前付運。這批新貨機運到後，將使冬天旺季期間的可載貨量增加。然而，最終的付運時間有待最後落實。

- 國泰航空致力將香港發展為一個空運中心。香港國際機場於二零一零年成為全球最繁忙的國際貨運樞紐。為進一步加強香港的地位，我們在香港國際機場興建貨運站。這個耗資港幣五十五億元的設施將於二零一三年初啟用，屆時該設施將是全球最大及最先進的貨運站之一。

亞洲萬里通

- 國泰航空參與的旅遊獎勵計劃「亞洲萬里通」於二零一一年六月出現會員人數的突破。全球會員人數增至四百萬，而香港的會員人數亦達一百萬。香港共有七百萬人口，即是說每七個香港人便有一個是「亞洲萬里通」會員，可見會員數目相當龐大。
- 「亞洲萬里通」現時的夥伴數目超過四百個，分屬九個組別，包括航空公司、酒店及主要的金融機構。
- 超過百分之九十的國泰航空航班曾運載利用里數兌換機位的常客。
- 二零一一年上半年，「亞洲萬里通」會員利用里數兌換二十家夥伴航空公司機位的數量增加百分之二十四。

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《二零一零年報告書》第四十九頁會計政策第 19 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	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
客運服務	31,774	27,411	31,774	27,411
貨運服務	12,870	11,844	11,628	10,794
航空飲食、收回款項及其他服務	2,147	2,082	1,813	1,757
營業總額	46,791	41,337	45,215	39,962

- 集團客運服務營業額增加百分之十五點九，而可載客量則增加百分之九點八。營業額增加，主要反映頭等及商務旅遊需求增加、燃油附加費上升及審慎的收益管理。
- 集團貨運服務營業額上升百分之八點七。國泰航空及港龍航空合併計算的貨運服務營業額增加百分之七點七。營業額增加，反映二零一一年第一季需求強勁（部分因第二季需求疲弱而被抵銷）及燃油附加費上升。
- 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一。

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		
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	變幅	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	變幅
員工	7,206	6,759	+6.6%	6,560	6,190	+6.0%
機上服務及乘客開支	1,797	1,551	+15.9%	1,797	1,551	+15.9%
著陸、停泊及航線開支	6,259	5,280	+18.5%	6,149	5,195	+18.4%
燃油	18,564	13,169	+41.0%	18,175	12,898	+40.9%
飛機維修	3,760	3,167	+18.7%	3,661	3,095	+18.3%
飛機折舊及營業租賃	4,092	4,091	-	4,007	4,006	-
其他折舊、攤銷及營業租賃	580	547	+6.0%	469	432	+8.6%
佣金	398	357	+11.5%	398	357	+11.5%
其他	1,337	1,454	-8.0%	1,573	1,620	-2.9%
營業開支	43,993	36,375	+20.9%	42,789	35,344	+21.1%
財務支出淨額	314	562	-44.1%	293	536	-45.3%
營業開支總額	44,307	36,937	+20.0%	43,082	35,880	+20.1%

- 集團營業開支總額增加百分之二十至港幣四百四十三億零七百萬元。
- 主要由於平均油價上升百分之三十八點八，國泰航空與港龍航空合併計算的每可用噸千米成本由港幣三點一四元上升至港幣三點三五元。

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	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 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	1,171	4,195
出售香港空運貨站及港機工程股份所得溢利	-	2,165
飛機及有關設備的減值撥備淨額	-	(9)
扣除燃油對沖盈利/(虧損)及稅項前的航空公司溢利	1,171	6,351
已變現及未變現燃油對沖盈利/(虧損)	962	(104)
稅項支出	(380)	(403)
航空公司除稅後溢利	1,753	5,844
應佔附屬及聯屬公司溢利	1,055	996
國泰航空擁有人應佔溢利	2,808	6,840

扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司中期營業溢利變動分析如下：

	港幣百萬元	
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中期營業溢利	4,195	
客運及貨運營業額	4,363	客運 - 因可載容量增加百分之九點八而增加港幣二十六億七千六百萬元。 - 因運載率下降四點七個百分點而減少港幣十六億七千二百萬元。 - 因頭等及商務客位需求上升、利好的滙率變動及燃油附加費上升，使收益率上升百分之十一點八而增加港幣三十三億五千九百萬元。
	834	貨運 - 因可載貨量上升百分之十四點六而增加港幣十五億七千六百萬元。 - 因運載率下跌九點六個百分點而減少港幣十五億二千萬元。 - 因收益率上升百分之七點一而增加港幣七億七千八百萬元，部分原因是燃油附加費增加。
燃油	(6,343)	- 由於平均飛機燃油價格上漲百分之三十八點八至每桶一百二十八美元，加上耗油量增加百分之七點六至一千九百二十萬桶，導致燃油成本上升。
著陸、停泊及航線開支	(954)	- 主要因運作量增加而增加。
飛機維修	(566)	- 主要因運作量增加而增加。
員工	(370)	- 主要因職員人數增加而增加。
其他	12	
二零一一年扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司中期營業溢利	1,171	

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	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
燃油成本總額	19,526	13,065
已變現對沖(盈利)/虧損	(1,134)	72
未變現市值計價虧損	172	32
燃油成本淨額	18,564	13,169

財務狀況

- 固定資產增加港幣六十四億九千一百萬元，包括用於飛機及有關設備港幣五十一億三千九百萬元和其他設備及樓宇港幣十三億五千二百萬元。
- 借款額減少百分之一至港幣三百九十二億三千八百萬元，須於二零二三年或之前全數清還，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，其中百分之六十九為定息借款。
- 流動資金減少百分之二十三至港幣一百八十六億四千一百萬元，其中百分之七十九點七以美元計算。
- 借款淨額增加百分之三十三點四至港幣二百零五億九千八百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之一點二至港幣五百四十八億九千九百萬元，而債務淨額股份比例則增至零點三八倍。
- 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《二零一零年報告書》。

致國泰航空有限公司董事局



引言

我們已審閱列載於第23頁至第38頁國泰航空有限公司的中期財務報告，此中期財務報告包括於二零一一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」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。

結論

根據我們的審閱工作，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於二零一一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「中期財務報告」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

二零一一年八月十日

簡明財務報表

綜合全面收益表

截至二零一一年六月三十日止六個月 — 未經審核

	附註	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零一一年 美元百萬元	二零一零年 美元百萬元
營業額					
客運服務		31,774	27,411	4,074	3,514
貨運服務		12,870	11,844	1,650	1,519
航空飲食、收回款項及其他服務		2,147	2,082	275	267
營業總額	2	46,791	41,337	5,999	5,300
開支					
員工		(7,206)	(6,759)	(924)	(867)
機上服務及乘客開支		(1,797)	(1,551)	(230)	(199)
著陸、停泊及航線開支		(6,259)	(5,280)	(803)	(677)
燃油		(18,564)	(13,169)	(2,380)	(1,688)
飛機維修		(3,760)	(3,167)	(482)	(406)
飛機折舊及營業租賃		(4,092)	(4,091)	(525)	(524)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(580)	(547)	(74)	(70)
佣金		(398)	(357)	(51)	(46)
其他		(1,337)	(1,454)	(171)	(186)
營業開支		(43,993)	(36,375)	(5,640)	(4,663)
扣除非經常性項目前的營業溢利		2,798	4,962	359	637
出售投資所得溢利	4	-	2,165	-	277
營業溢利	5	2,798	7,127	359	914
財務支出		(849)	(887)	(109)	(114)
財務收入		535	325	69	42
財務支出淨額	6	(314)	(562)	(40)	(72)
應佔聯屬公司溢利		861	827	110	106
除稅前溢利		3,345	7,392	429	948
稅項	7	(445)	(462)	(57)	(59)
本期溢利		2,900	6,930	372	889
其他全面收益					
現金流量對沖		519	234	66	30
可供出售財務資產帶來的重估減值		(17)	(293)	(2)	(38)
應佔聯屬公司其他全面收益		92	17	12	2
海外業務換算產生的匯兌差額		292	77	37	10
本期除稅後其他全面收益	8	886	35	113	4
本期全面收益總額		3,786	6,965	485	893
應佔溢利					
國泰航空擁有人		2,808	6,840	360	877
非控股權益		92	90	12	12
		2,900	6,930	372	889
應佔全面收益總額					
國泰航空擁有人		3,694	6,875	473	881
非控股權益		92	90	12	12
		3,786	6,965	485	893
每股盈利(基本及攤薄)	9	71.4仙	173.9仙	9.2仙	22.3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27頁至第38頁附註為此報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零一一年六月三十日結算 — 未經審核

	附註	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一零年 十二月三十一日 港幣百萬元	二零一一年 六月三十日 美元百萬元	二零一零年 十二月三十一日 美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
固定資產	11	68,032	66,112	8,722	8,476
無形資產	12	8,202	8,004	1,051	1,026
於聯屬公司的投資	13	16,518	12,926	2,118	1,657
其他長期應收款項及投資		4,511	4,359	578	559
		97,263	91,401	12,469	11,718
長期負債		(32,866)	(36,235)	(4,214)	(4,646)
相關已抵押存款		4,156	5,310	533	681
長期負債淨額	14	(28,710)	(30,925)	(3,681)	(3,965)
其他長期應付款項	15	(1,979)	(1,700)	(254)	(217)
遞延稅項		(6,096)	(5,815)	(781)	(746)
		(36,785)	(38,440)	(4,716)	(4,928)
非流動資產淨值		60,478	52,961	7,753	6,790
流動資產及負債					
存貨		1,054	1,021	135	131
貿易、其他應收款項及其他資產	16	14,066	11,433	1,803	1,466
流動資金	17	18,641	24,198	2,390	3,102
		33,761	36,652	4,328	4,699
長期負債的流動部分		(12,011)	(9,249)	(1,540)	(1,186)
相關已抵押存款		1,483	545	190	70
長期負債的流動部分淨額	14	(10,528)	(8,704)	(1,350)	(1,116)
貿易及其他應付款項	18	(17,017)	(15,773)	(2,181)	(2,022)
未獲運輸收益		(10,060)	(9,166)	(1,290)	(1,175)
稅項		(1,568)	(1,541)	(201)	(198)
		(39,173)	(35,184)	(5,022)	(4,511)
流動(負債)/資產淨值		(5,412)	1,468	(694)	188
資產淨值		55,066	54,429	7,059	6,978
資本及儲備					
股本	19	787	787	101	101
儲備		54,112	53,487	6,937	6,857
國泰航空擁有人應佔資金		54,899	54,274	7,038	6,958
非控股權益		167	155	21	20
股東權益總額		55,066	54,429	7,059	6,978

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27頁至第38頁附註為此報表的一部分。

綜合現金流量表

截至二零一一年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零一一年 美元百萬元	二零一零年 美元百萬元
營業業務				
業務帶來的現金	7,069	8,892	906	1,140
已收聯屬公司股息	383	57	49	7
已收利息	52	40	6	5
已付利息淨額	(253)	(336)	(32)	(43)
已付稅項	(217)	(161)	(28)	(21)
來自營業業務的現金流入淨額	7,034	8,492	901	1,088
投資業務				
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少/(增加)淨額	2,213	(6,790)	284	(871)
出售固定資產	645	327	82	42
出售投資	-	3,260	-	418
其他長期應收款項及投資(增加)/減少淨額	(19)	4	(2)	1
投資於聯屬公司的支出	(2,731)	(1,040)	(350)	(133)
固定及無形資產支出	(6,709)	(4,335)	(860)	(556)
投資業務的現金流出淨額	(6,601)	(8,574)	(846)	(1,099)
融資業務				
新融資	3,197	4,328	410	555
償還借款及籌資租賃責任	(4,066)	(5,911)	(521)	(758)
存放抵押存款	(18)	(17)	(2)	(2)
已派股息 – 國泰航空擁有人	(3,069)	(393)	(394)	(50)
– 非控股權益	(80)	(82)	(10)	(11)
融資業務的現金流出淨額	(4,036)	(2,075)	(517)	(266)
現金及視同庫存現金減少	(3,603)	(2,157)	(462)	(277)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	8,272	10,094	1,061	1,294
匯兌差額的影響	120	6	15	1
於六月三十日結算的現金及視同庫存現金	4,789	7,943	614	1,018

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27頁至第38頁附註為此報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零一一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
二零一一年一月一日的結餘	787	37,061	16,295	1,102	(1,871)	900	54,274	155	54,429
本期全面收益總額	—	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
二零一零年一月一日的結餘	787	24,704	16,295	1,117	(1,383)	718	42,238	147	42,385
該期全面收益總額	—	6,840	—	(293)	234	94	6,875	90	6,965
二零零九年度末期股息	—	(393)	—	—	—	—	(393)	—	(393)
支付非控股權益股息	—	—	—	—	—	—	—	(82)	(82)
	—	6,447	—	(293)	234	94	6,482	8	6,490
二零一零年六月三十日的結餘	787	31,151	16,295	824	(1,149)	812	48,720	155	48,875

第27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。本報告獲許可於二零一一年八月十日發表。

本中期財務報告是根據二零一零年年度財務報表所採納的會計政策編製。

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	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	46,308	40,865	483	472			46,791	41,337
分部之間的銷售	4	—	769	642			773	642
分部收益	46,312	40,865	1,252	1,114			47,564	41,979
分部業績	2,715	7,059	83	68			2,798	7,127
財務支出淨額	(311)	(546)	(3)	(16)			(314)	(562)
	2,404	6,513	80	52			2,484	6,565
應佔聯屬公司溢利					861	827	861	827
除稅前溢利	2,404	6,513	80	52	861	827	3,345	7,392
稅項	(432)	(452)	(13)	(10)			(445)	(462)
本期溢利							2,900	6,930

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。

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	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 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	20,206	19,008
– 日本、韓國及台灣	6,343	5,121
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	2,333	2,193
東南亞	3,407	2,776
西南太平洋及南非	3,391	2,954
歐洲	4,641	4,092
北美	6,470	5,193
	46,791	41,337

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《二零一零年報告書》所列舉的理由而不予披露。

4. 出售投資所得溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
出售一家聯屬公司的溢利	-	1,837
出售一項長期投資的溢利	-	328
	-	2,165

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，故此項售股交易構成一項關連交易。

5. 營業溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 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	958	942
- 擁有	2,120	2,179
無形資產攤銷	20	16
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	358	334
- 飛機及有關設備	1,201	1,155
- 其他	15	12
飛機及有關設備減值撥備淨額	-	9
已支出的存貨成本	1,043	914
匯兌差額淨額	(291)	(48)
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)/虧損淨額	(209)	212
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	225	(49)
非上市投資的收入	(7)	(19)

6. 財務支出淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 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	335	377
– 有關抵押存款、票據及債券的利息收入	(158)	(171)
	177	206
– 銀行借款及透支	73	73
– 其他須於五年內全部清還的借款	24	29
	274	308
來自流動資金的收入：		
– 專業投資管理資金及其他流動投資	(130)	(81)
– 銀行存款及其他應收款項	(32)	(24)
	(162)	(105)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任	225	(49)
– 衍生金融工具	(23)	408
	202	359
	314	562

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。

7. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	49	43
– 海外稅	155	114
– 歷年準備不足/(超額)	12	(54)
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	229	359
	445	462

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(二零一零年：百分之十六點五)計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地稅率計算。稅項準備就法例、慣例及商討情況的改變而作出定期檢討(見賬目附註20(d))。

8. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於期內確認	264	(243)
– 轉撥至損益	311	502
– 已確認遞延稅項	(56)	(25)
可供出售財務資產的價值重估		
– 於期內確認	(17)	(30)
– 轉撥至損益	–	(263)
應佔聯屬公司其他全面收益	92	17
海外業務換算產生的匯兌差額	292	77
本期其他全面收益	886	35

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二十八億零八百萬元（二零一零年：港幣六十八億四千萬元）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（二零一零年：三十九億三千四百萬股）計算。

10. 股息

董事局已宣佈截至二零一一年六月三十日止的中期股息為每股港幣十八仙（二零一零年：每股港幣三十三仙），合共派發中期股息港幣七億零八百萬元（二零一零年：港幣十二億九千八百萬元），將於二零一一年十月三日派發予於二零一一年九月九日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一一年九月七日（星期三）起除息。此中期股息於資產負債表結算日並未確認為負債。

股東登記將於二零一一年九月九日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保享有中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一一年九月八日（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					
二零一一年一月一日的結餘	110,251	3,420	5,257	1,920	120,848
匯兌差額	3	-	-	-	3
增購	5,139	103	135	1,114	6,491
轉撥至待出售飛機及有關設備	(1,172)	-	-	-	(1,172)
出售	(1,583)	(11)	-	-	(1,594)
二零一一年六月三十日的結餘	112,638	3,512	5,392	3,034	124,576
累積折舊					
二零一一年一月一日的結餘	49,881	2,412	2,443	-	54,736
本期折舊	2,890	96	92	-	3,078
轉撥至待出售飛機及有關設備	(416)	-	-	-	(416)
出售	(843)	(11)	-	-	(854)
二零一一年六月三十日的結餘	51,512	2,497	2,535	-	56,544
賬面淨值					
二零一一年六月三十日的結餘	61,126	1,015	2,857	3,034	68,032
二零一零年十二月三十一日的結餘	60,370	1,008	2,814	1,920	66,112

於二零一一年六月三十日的固定資產中包括租賃資產港幣二百九十一億七千六百萬元(二零一零年十二月三十一日：港幣二百九十億一千二百萬元)。

12. 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			
二零一一年一月一日的結餘	7,666	981	8,647
增購	–	218	218
二零一一年六月三十日的結餘	7,666	1,199	8,865
累積攤銷			
二零一一年一月一日的結餘	–	643	643
本期攤銷	–	20	20
二零一一年六月三十日的結餘	–	663	663
賬面淨值			
二零一一年六月三十日的結餘	7,666	536	8,202
二零一零年十二月三十一日的結餘	7,666	338	8,004

13. 於聯屬公司的投資

	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一零年 十二月三十一日 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	10,249	8,882
– 非上市(扣除減值)	2,310	373
商譽	3,959	3,671
	16,518	12,926

期內，集團於一家非上市聯屬公司投資港幣十九億八千九百萬元。

14. 長期負債

	二零一一年六月三十日		二零一零年十二月三十一日	
	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	7,619	8,428	5,793	11,193
籌資租賃責任	2,909	20,282	2,911	19,732
	10,528	28,710	8,704	30,925

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

	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一零年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	6,290	5,904
衍生財務資產 - 當期部分	3,526	2,349
其他應收及預繳款項	3,105	2,766
應收聯屬公司賬項	21	46
待出售飛機及有關設備	1,124	368
	14,066	11,433

	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一零年 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	6,228	5,853
逾期一至三個月	55	45
逾期三個月以上	7	6
	6,290	5,904

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. 流動資金

	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一零年 十二月三十一日 港幣百萬元
短期存款及銀行結存	4,790	8,276
存放時超過三個月期滿的短期存款	551	551
專業投資管理資金		
– 海外上市債券	10,131	11,722
– 銀行存款	9	13
其他流動投資		
– 海外上市債券	1,492	1,632
– 銀行存款	1,668	2,004
	18,641	24,198

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十六億六千八百萬元（二零一零年十二月三十一日：港幣十八億五千六百萬元）及債券港幣十四億九千二百萬元（二零一零年十二月三十一日：港幣十六億三千二百萬元）。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

	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一零年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	6,814	6,211
衍生財務負債 – 當期部分	1,420	1,391
其他應付款項	8,477	7,779
應付聯屬公司賬項	63	37
應付其他關連公司賬項	242	351
無抵押銀行透支	1	4
	17,017	15,773

貿易應付賬項賬齡分析如下：

	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一零年 十二月三十一日 港幣百萬元
當期	6,632	6,039
逾期一至三個月	170	161
逾期三個月以上	12	11
	6,814	6,211

19. 股本

於回顧期間，集團並無購買、出售或贖回其任何股份。於二零一一年六月三十日，已發行股份為3,933,844,572股（二零一零年十二月三十一日：3,933,844,572股）。

20. 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：

	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一零年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	92,458	75,290
已批准但未訂約	11,377	11,958
	103,835	87,248

(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：

	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一零年 十二月三十一日 港幣百萬元
聯屬公司	490	62
員工	200	200
	690	262

(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、韓國及新西蘭）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。

20. 承擔及或有事項 (續)

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。公司在律師協助下已作出回應。

韓國公平貿易委員會於二零一零年五月宣佈，將就若干航空公司（包括國泰航空）的貨運定價措施對其處以罰款。韓國公平貿易委員會於二零一零年十一月發出判決書，國泰航空的罰款為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）。國泰航空已於二零一零年十二月就韓國公平貿易委員會的判決向首爾高等法院提出上訴。

歐洲委員會於二零一零年十一月九日宣佈已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、韓國、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。公司未能就全部潛在負債作出評估，但已根據事實及情況按《二零一零年報告書》第四十九頁會計政策第 19 項作出撥備。

21. 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。

22. 報告期後事項

根據於二零一一年八月簽訂的協議，公司旗下一家全資附屬公司同意購入四架波音 777-300ER 型飛機及八架波音 777-200F 型貨機。該批飛機的標價約為港幣二百五十六億元，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。

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，公司均有遵守聯交所上市規則附錄十四《企業管治常規守則》（「常規守則」）內所載的所有守則條文及大部分建議最佳常規。

公司已自行採納一套關於董事及有關僱員（常規守則所界定者）進行證券交易的守則，此守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守則。

公司的審核委員會及外聘核數師已審閱二零一一年度的中期業績。

董事資料

董事資料的變動列述如下：

1. 湯彥麟已辭任公司董事及行政總裁以及港龍航空有限公司主席職務，自二零一一年三月三十一日起生效。
2. 史樂山獲委任為公司行政總裁及港龍航空有限公司主席，自二零一一年三月三十一日起生效。
3. 朱國樑獲委任為公司董事及常務總裁，自二零一一年三月三十一日起生效。
4. 張蘭已辭任公司董事，自二零一一年六月一日起生效。
5. 趙曉航獲委任為公司董事，自二零一一年六月一日起生效。

董事權益

於二零一一年六月三十日，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（全屬個人權益）：

	股份數目	佔已發行股本百分率(%)
邵世昌	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二零一一年六月三十日顯示，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	2,909,445,797	73.96	應佔權益 ^(a)
2. 中國航空集團公司	2,909,445,797	73.96	應佔權益 ^(b)
3. 太古股份有限公司	2,909,445,797	73.96	應佔權益 ^(a)
4. 英國太古集團有限公司	2,909,445,797	73.96	應佔權益 ^(c)

註：於二零一一年六月三十日：

(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2,909,445,797股本公司股份的權益，包括：

(i) 1,729,685,810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2,909,445,797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) 由於太古集團擁有相當於約百分之四十點九五已發行股本及約百分之五十七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被視為共擁有2,909,445,797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
印刷：香港



www.cathaypacific.com