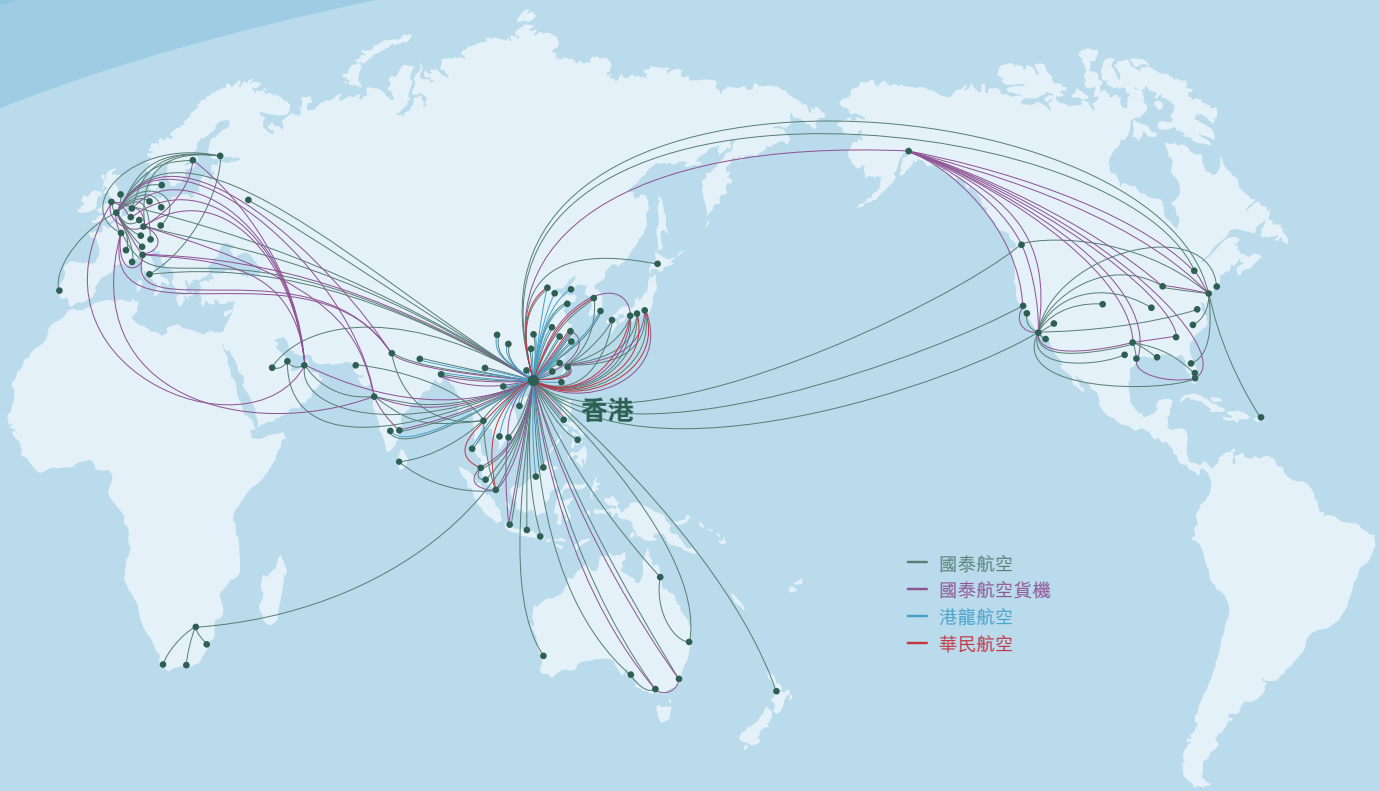
國泰航空公司

國泰航空有限公司

二零零九年中期報告

股票代號：00293

太古



目錄

2 財務及營業撮要

3 主席致函

5 二零零九年中期評述

13 業務回顧

17 財務評述

21 審閱報告

22 簡明財務報表

36 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三十五個國家及地區共一百一十四個城市。

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環球航運樞紐。除擁有一支共一百二十二架廣體飛機的機隊外，公司的投資範圍還包括航空飲食、飛機維修、地勤服務公司及位於香港國際機場的企業總部國泰城。

港龍航空有限公司（「港龍航空」）是一家在香港註冊及以香港為基地的亞洲地區航空公司，為國泰航空的全資附屬公司，營運一支共有三十一架飛機的機隊，提供定期客運及貨運服務往來十個國家及地區的三十個目的地。中國國際航空股份有限公司（「國航」）是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空持有百分之十八點一股權。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。國泰航空也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服務。

國泰航空連同其附屬公司在香港僱用約二萬名員工。國泰航空及其大股東太古股份有限公司（「太古公司」）、國航及中信泰富有限公司（「中信泰富」）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近七百個目的地。港龍航空為「寰宇一家」的聯屬成員。

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零零九年	二零零八年（重列）	變幅
		截至六月三十日止六個月		
業績				
營業總額	*港幣百萬元*	**30,921**	42,390	**-27.1%**
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)	*港幣百萬元*	**812**	(760)	**+1,572**
每股盈利/(虧損)	*港仙*	**20.6**	(19.3)	**+39.9**
每股股息	*港仙*	**–**	3.0	**-100.0%**
邊際利潤/(虧損)	*%*	**2.6**	(1.8)	**+4.4個百分點**

		六月三十日	十二月三十一日（重列）	
財務狀況				
國泰航空擁有人應佔資金	*港幣百萬元*	**37,755**	36,709	**+2.8%**
借款淨額	*港幣百萬元*	**30,668**	25,198	**+21.7%**
每股股東資金	*港元*	**9.6**	9.3	**+3.2%**
債務淨額股份比例	*倍數*	**0.81**	0.69	**+0.12倍**

營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		二零零九年	二零零八年（重列）	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*	**11,035**	12,081	**-8.7%**
運載乘客人次	*千位*	**11,938**	12,463	**-4.2%**
乘客運載率	*%*	**78.5**	80.0	**-1.5個百分點**
乘客收益率	*港仙*	**49.7**	61.9	**-19.7%**
運載貨物及郵件	*千噸*	**701**	828	**-15.3%**
貨物及郵件運載率	*%*	**66.2**	66.4	**-0.2個百分點**
貨物及郵件收益率	*港元*	**1.66**	2.47	**-32.8%**
每可用噸千米成本	*港元*	**2.57**	3.46	**-25.7%**
除燃油外之每可用噸千米成本	*港元*	**1.98**	1.89	**+4.8%**
飛機使用量	*每日時數*	**11.1**	11.4	**-2.6%**
航班準時表現	*%*	**88.3**	79.4	**+8.9個百分點**

主席致函

國泰航空集團二零零九年首六個月錄得溢利港幣八億一千二百萬元，而二零零八年上半年則錄得虧損港幣七億六千萬元。每股盈利上升港幣三十九點九仙，至港幣二十點六仙。本期營業總額下跌百分之二十七點一至港幣三百零九億二千一百萬元。

二零零九年上半年全球經濟陷於衰退，對商用航空業的經營環境造成極大考驗。國泰航空各主要市場的業績持續下降，而且情況嚴峻，使客運及貨運收益大幅下降。公司已推出多項措施應付收入下跌的問題，包括削減國泰航空及港龍航空的可載客量和可載貨量、對兩家公司的僱員推行無薪假計劃，以及減省營業成本和資本開支。

燃油價格雖較二零零八年上半年大幅下調，但仍較往年為高。油價於第二季驟升，五月份更錄得十年以來最大的單月升幅。香港民航處批准航空公司徵收的燃油附加費，未能抵銷燃油成本上漲的幅度。國泰航空與港龍航空收取的附加費仍較大部分國際航空公司為低。二零零九年首六個月燃油對沖合約錄得盈利，未變現市值計價盈利為港幣二十一億元，而二零零八年全年則錄得港幣七十六億元虧損。此等盈利反映有關燃油對沖合約到期時的期貨價格上升。

客運方面，國泰航空的頭等及商務客艙業務下跌，原因是不少主要企業客戶減少外遊或改乘較低等級的機位，情況尤以金融界為甚。經濟客艙的運載率維持於高水平，但因市場競爭激烈導致票價偏低，加上美元轉強的影響，使收益下降。因此，客運收益率下跌至港幣四十九點七仙，跌幅為百分之十九點七。國泰航空及港龍航空的載客數量下跌百分之四點二至一千一百九十萬人次，而可載客量則減少百分之二點一。整體乘客運載率下跌一點五個百分點至百分之七十八點五。

貨運需求十分疲弱，兩家航空公司的貨運量減至七十萬零六百九十三噸，較二零零八年上半年少百分之十五點三，貨物運載率下跌零點二個百分點至百分之六十六點二，可載貨量因需求持續下降而減少百分之十四點一。在整個上半年間，收益率持續受壓，下跌百分之三十二點八至港幣一點六六元。

基於油價高企、全球對環保問題的關注以及成本壓力不斷上升，國泰航空必須營運一支具燃油效益的機隊。國泰航空繼續接收燃油效益較佳的新飛機，二零零九年上半年機隊增添兩架波音777-300ER延程型飛機，而六架波音747-400ERF延程型貨機中的最後一架則於四月運抵。同時，公司加速對機齡較大、燃油效益較低的波音747-200/300型「經典」貨機進行退役計劃，現時這機種已全部退出機隊。鑒於貨運需求大幅下跌，公司已停飛六架波音747-400BCF型改裝貨機，其中五架屬於國泰航空，一架屬於港龍航空。這些飛機中，一架以濕租形式租予華民航空。

國泰航空繼續與飛機製造商研究推遲部分已落實訂購飛機的交付日期，以及延遲其他資本開支。公司要求員工參與一項無薪假計劃。該計劃獲世界各地員工積極支持，對減輕間接成本發揮重大作用。

公司因應業務滑落而推行減省成本的計劃，其中最重要的措施是由五月開始重新調整兩家公司的可運載量。國泰航空減少百分之八的可載客量及百分之十一的可載貨量（包括客機的貨運量），而港龍航空則減少百分之十三的可載客量。國泰航空並沒有因可運載量的改變而取消任何航點，但港龍航空則暫停營運六條航線 — 大連、福岡、桂林、瀋陽、台中及西安。調整可運載量是在審慎考慮兩家公司的業務狀況後作出的對策。我們會因應需求及成本的變化不時檢討兩家公司的可運載量及網絡。

環球航空業於二零零八年因油價飆升而遭受嚴重打擊，現在則要面對有史以來其中一次最嚴峻的需求下挫。雖然隱約可見需求跌勢已經見底，但至今仍沒有跡象顯示何時可以穩定復甦。近期燃油價格轉強是個值得關注的因素。國泰航空已採取適當措施應對目前的困境，而假如成本及需求情況沒有改善，將按需要採取進一步的行動，但公司保證不會犧牲服務質素和品牌商譽，對顧客的服務定位亦堅定不移。

縱使面對現時的經濟困境，國泰航空對未來仍然充滿信心。公司擁有既能幹又克盡職守的員工及管理團隊，並且建立了以亞洲主要航運樞紐為中心的超卓國際航空網絡，因此國泰航空將以穩健的實力，為業務復甦作好準備。

主席

白紀圖

香港，二零零九年八月五日

二零零九年中期評述

儘管在二零零九年上半年面對惡劣的經營環境，國泰航空與港龍航空仍然堅持提供超卓的產品和服務，以及協助香港維持其主要國際航空樞紐的地位。面對客運及貨運收益急劇下挫，兩家公司在不影響服務標準的情況下調整可運載量及減省成本。

產品及服務屢獲殊榮

國泰航空

- 國泰航空再度於倫敦顧問公司Skytrax舉辦的「世界航空公司獎項」中獲選為「二零零九年全球最佳航空公司」。這是國泰航空於該獎項推出的十年內第三次獲此殊榮。估計約一千六百萬名來自世界各地的受訪者參與今次投票。
- 設計嶄新的三個等級機艙陸續在國泰航空機隊推出，中途及長途航機會於二零零九年底全數裝配，而所有新客機在付運前已裝配兩個或三個新機艙設備。
- 國泰航空於香港優質顧客服務協會舉辦的「二零零八年優質顧客服務大獎」中榮獲四項殊榮，包括兩名員工奪得表揚其服務才能的個人金獎。
- 我們在「香港旅遊大獎」(Hong Kong Tourism Awards)的航空公司組別中勝出，該獎項乃嘉許我們對推動香港與日本旅遊及貿易聯繫所作出的努力。
- 國泰航空在英國雜誌《Air Cargo News》主辦的年度頒獎活動中獲選為「亞太區最佳航空公司」。

港龍航空

- 港龍航空繼續在其中國內地及區內的龐大航線網絡提供卓越的服務。
- 港龍航空機艙服務員馮典威擊敗全球主要航空公司派出的對手，勇奪「二零零九年全球最佳機艙推銷員」大獎，足證港龍航空的機上服務出類拔萃。
- 港龍航空於三月首次在商務客艙推出旅行護理套裝，以提升某些航線旅客的旅遊體驗。

發展空運樞紐

國泰航空

- 近年國泰航空致力擴充網絡、增加班次及進一步發展香港作為世界主要航運樞紐的地位。然而，目前經濟衰退情況嚴重，意味著公司必須暫時調整可載客量及可載貨量，以配合市場需求。由五月開始，我們削減百分之八的可載客量及百分之十一的可載貨量。
- 在七月至九月間，前往峇里的航班每周加開四班，以應付暑期旺季的市場需求。
- 在七月至八月的暑期旺季中，札幌航線由每周四班增至每日一班。
- 於五月每周加開一班前往巴林/利雅得的航班，並由八月開始每周再加開兩班，增至每日一班。
- 國泰航空於一月開辦每周一班前往雅加達及胡志明市的貨機服務。
- 於三月推出每周三班貨機前往邁阿密及休士頓，加強與日益重要的拉丁美洲市場的交通聯繫。

港龍航空

- 由於需求下降，港龍航空由五月開始將整體可運載量削減百分之十三。前往大連、福岡、桂林、瀋陽、台中及西安的航班暫時停航。
- 基於顧客需求持續，布吉航班由每周七班增至九班。
- 港龍航空將於九月推出每日兩班航班往來廣州，早晚各一班，讓來自這個珠三角最大城市的旅客利用香港樞紐接駁至世界各地。

機隊發展

國泰航空

- 於二零零九年上半年接收兩架新波音777-300ER型客機，使該機種在機隊數目增至十一架，另已落實訂購十九架同型號飛機，但公司正嘗試推遲部分新機的交付時間，以調整可運載量，配合預期的需求。
- 於四月接收第六架（即最後一架）波音747-400ERF型貨機，新飛機有助提升貨機機隊的營運效益。
- 四架波音747-200F型「經典」貨機於二零零九年上半年退役，最後一架「經典」貨機於七月底退役，結束了該機種於國泰航空服務二十七年的歷史。
- 為使機隊更配合公司目前的需要，將停飛六架客機，其中四架為空中巴士A340-300型客機，將於二零零九年十月前陸續停止服務，其餘兩架為波音747-400型客機，一架於二零零九年九月停飛，另一架訂於明年一月停飛。
- 五架波音747-400BCF型貨機於上半年停飛，另一架波音747-400BCF型貨機以濕租形式租予華民航空。
- 國泰航空共已訂購十架波音747-8F先進型貨機，原定於二零零九年稍後時間開始付運，但首架該型號貨機現推遲至二零一零年三月付運。

港龍航空

- 港龍航空最後一架波音747-200型「經典」貨機於一月退出機隊。
- 港龍航空機隊中的兩架波音747-400BCF型貨機暫停服務，其中一架於停飛期間租予國泰航空。該公司現時並無運作任何貨機，但繼續銷售客機的貨運艙位。
- 兩架租約期滿的空中巴士A330-300型飛機已於六月交還。現時港龍航空的客機機隊包括十架空中巴士A320-200型、六架空中巴士A321-200型及十四架空中巴士A330-300型飛機。

科技著著領先

國泰航空

- 自助列印登機證設施大受乘客歡迎。該設施於去年年底在香港推出後，於一月推廣至十一個海外航點，並於四月在日本外站推出。至今共有二十八個航點提供該項服務。
- 國泰航空進一步涉足社交網絡，包括提高在Facebook的曝光率及推出Twitter饋源。公司亦設有一個YouTube頻道及推出聊天室，以推廣公司品牌、人物及服務。

- 於四月推出新的自助訂位管理服務，乘客可於網上查閱最新訂位資料及更新個人資料。
- 於五月在香港推出新版的網上訂位服務，特別提供不同日子的票價資料。
- 推出革命性的CX Mobile應用程式供iPhone、BlackBerry及其他智能手機用戶使用，讓乘客利用手機辦理登機手續及查閱國泰航空其他實用的旅遊資訊。

港龍航空

- 港龍航空與其姊妹公司一樣，繼續推出網絡科技新猷，包括自助列印登機證及自助訂位管理服務。該公司將繼續提供更多自助服務供乘客選擇。

合作夥伴

國泰航空

- 「寰宇一家」聯盟於二月慶祝成立十週年。為彰顯對該聯盟的承諾，國泰航空把三架飛機漆上別緻的「寰宇一家」外觀，其中一架已漆上新外觀，另外兩架的塗漆工程將於本年稍後時間進行。
- 「亞洲萬里通」旅遊獎勵計劃亦於二月慶祝成立十週年，至今該計劃在全球共有超過三百個航空公司及非航空公司夥伴，以及超過三百萬個會員。
- 現時國泰航空前往布里斯班的航班加上「寰宇一家」夥伴芬蘭航空公司的「AY」代號，此代號亦出現於前往曼谷、墨爾本、珀斯及悉尼的航班。在歐洲，芬蘭航空往來赫爾辛基至阿姆斯特丹、法蘭克福、倫敦、巴黎及羅馬的航班則加上國泰航空的代號。

港龍航空

- 作為「寰宇一家」的聯屬成員，港龍航空繼續為聯盟的乘客提供經香港樞紐前往中國內地航點的服務。

環保事宜

國泰航空

- 國泰航空繼續建立更具效益的機隊，接收更多新波音777-300ER型客機及波音747-400ERF型貨機。同時，公司最後一架機齡較大、燃油效益較低的波音747-200F型「經典」貨機於七月退役。
- 公司於二月主辦「全球航空協議組織」首次正式會議，旨在探討將國際航空業所排放的氣體納入一項全球氣候變化條約的可行性。
- 國泰航空於三月參與由世界自然基金會贊助的「地球一小時」活動，在指定的一小時內，關掉轄下樓宇及廣告牌的所有非必要燈光。
- 我們在香港特區政府的「香港環保卓越計劃」中，於交通及物流業組別獲得銅獎。
- 我們在四月參與氣候組織贊助的碳減排計劃，鼓勵員工在家中實踐環保。
- 在同一個月，我們獲香港環境保護協會頒發「全國企業環保成就獎」。
- 國泰航空為「飛向更藍天」碳抵銷計劃，向碳抵銷企業JP Morgan Climate Care購買二萬噸二氧化碳抵銷額。有關碳抵銷額將透過在中國內地進行的三個項目來兑現，包括北京的天然氣項目、貴州的水力發電站項目，以及位於黑龍江的二十台風力發電裝置。

- 在氣候變化商界論壇出版的《盡握減排商機 — 香港商業減碳指南》中，國泰航空被列為其中一個研究案例。
- 我們於六月響應由地球之友贊助的「6.21熄燈行動」，該項碳減排活動呼籲香港的公司於當晚八時至十時關掉廣告牌、外牆及裝飾用的燈光，此外，廣告牌的燈光於每晚十一時前關掉。
- 我們在二零零九年七月出版的《二零零八年企業社會責任報告》，經顧問公司Environmental Resources Management核證獲全球報告倡議組織(Global Reporting Initiative) A+評級。

港龍航空

- 港龍航空的環保措施繼續納入國泰航空集團出版的《企業社會責任報告》中。
- 港龍航空於三月推出企業社會責任持份者諮詢計劃，藉此收集有關其企業社會責任計劃的意見和回應。首輪諮詢的對象為機艙服務員，並計劃於二零零九年下半年與其他持份者組別進行討論。
- 港龍航空於三月參與由世界自然基金會主辦的「地球一小時」活動，並參與六月由地球之友安排的「6.21熄燈行動」。

回饋社會

國泰航空

- 由員工組成的國泰義工隊繼續舉辦「英語啟航」活動，透過輕鬆的聚會加強東涌學童的英語會話水平。上半年約一百六十名學生參與計劃，從中得益。
- 擔任義工的員工協助香港明愛將經過翻新的電腦分送給超過二百名居於天水圍及深水埗的弱勢兒童。
- 香港紅十字會向國泰航空頒發證書，表揚員工持續支持捐血活動。
- 在二零零八年的「零錢布施」機上籌款計劃中，國泰航空的乘客捐出超過港幣一千萬元，其中大部分善款於二月一個捐款儀式中轉交聯合國兒童基金會，餘款撥捐國泰愛心輪椅庫。自一九九一年以來，「零錢布施」計劃共籌得超過港幣九千一百萬元。
- 一班國泰航空員工於二月參與由聯合國兒童基金會主辦的考察活動，親自了解「零錢布施」計劃的善款在泰國北部的運用情況。
- 多名員工聯同「寰宇一家」其他航空公司成員的員工於四月參與曼谷一項人道工作。這為數一百人的代表團在曼谷市Toey Klong區協助多項與兒童有關的項目。
- 公司員工繼續致力營辦「恩光之友會」，為香港的智障及殘障青少年提供經濟支持和舉辦戶外活動。
- 我們繼續贊助廣受歡迎的「新春國際滙演之夜」(於一月舉行) 及「香港七人欖球賽」(於三月舉行)。
- 公司為多間學校、大學及社區組織安排了約一百次參觀國泰城的導賞活動，藉此加深香港社區對香港航空業的認識。

港龍航空

- 港龍航空連續第四年獲香港社會服務聯會命名為「商界展關懷」公司，以表揚其於企業社會責任方面的努力。

- 每年一度的「港龍航空飛行證書計劃」於四月展開，今年共有十六位學員參加，創歷年最高紀錄。學員須經過為期八個月的課程，學習各種航空知識，並由港龍航空的機師擔任導師。

- 公司繼續透過「點滴獻環保」機上籌款計劃，為大自然保護協會在中國雲南省的環保計劃籌募善款。

對僱員的承諾

國泰航空

- 截至二零零九年六月三十日，國泰航空及其附屬公司在全球僱用約二萬六千八百名員工。由國泰航空僱用的員工約一萬八千八百人，其中一萬二千七百人為在港僱員。上半年僱員人數減少百分之一。

- 於去年十月宣佈暫停招聘的措施維持不變，但仍會繼續補替流失的主要前線運作員工。公司已明確表示，在目前環球經濟逆轉的情況下，仍會盡一切努力維持團隊的完整。

- 國泰航空繼續推行「本地飛行員培訓計劃」，以培養下一代的飛行人員。二零零九年上半年共有九名學員學成畢業，另外十二名於七月中畢業，目前仍有四十六名學員於阿德萊德受訓。該計劃最近接受未持有香港永久性居民身份證的人士參加。

- 國泰航空於四月推行「特別無薪假計劃」，作為應對收益持續下跌的部分行動。該計劃是繼二零零八年實施「自願無薪假計劃」後推行的。所有僱員組別對「特別無薪假計劃」甚表支持，百分之九十九點九的香港地勤人員、百分之九十八點七的海外僱員及百分之九十六點二的香港機艙服務員表示同意，約百分之九十四的機師同意支持。計劃的主要特點是高級僱員所放的無薪假較低級僱員為多。

- 公司採取多項措施，確保僱員獲悉所有關於甲型H1N1流感病毒的資料，並於內聯網定期更新有關的資訊及建議。

- 公司設立了一個特別網站，展示近百名員工服務乘客的故事，作為「People and Service」推廣活動的一部分。他們的故事突顯了國泰航空獨特超凡的顧客服務。

- 國泰航空參照營運地區的法例、行業慣例、市場環境和員工與公司的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

港龍航空

- 港龍航空員工全力支持國泰航空集團在環球經濟逆轉的情況下，為減省成本而推行的「特別無薪假計劃」。該計劃獲香港及海外地勤員工百分之一百的支持，而百分之九十九點二的機艙服務員及百分之九十五點九的機師均對計劃表示支持。

- 截至二零零九年六月三十日，港龍航空共僱用超過二千四百名員工。

- 港龍航空繼續停止招聘工作，但仍維持補替流失的主要前線運作員工。

- 公司將推出新的企業安全刊物DragonFLY，該刊物強調安全是每個員工的責任。

整份企業社會責任報告載於*www.cathaypacific.com*。

機隊資料*

飛機類型	截至二零零九年六月三十日止各機隊的數目				已確實訂購架數				營業租賃期滿架數						
		租賃													
	擁有	籌資	營業	**總數**	'09	'10	'11及之後	**總數**	'09	'10	'11	'12	'13	'14及之後	購買權
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	9	17	6	**32**		2	6	**8**			3			3	
A340-300	6	5	4	**15**							4				
747-400	17		6	**23**								3		3	
747-200F 貨機	1			**1**											
747-400F 貨機	2	4		**6**											
747-400BCF 貨機	7	1	4[a]	**12**									3	1	
747-400ERF 貨機		6		**6**											
747-8F 貨機						4	6	**10**							
777-200	2	3		**5**											
777-300	3	9		**12**											
777-300ER	2	4	5	**11**	2	5	12	**19**						5	20[b]
總數	49	49	25	**123**	2	11	24	**37**			7	3	3	12	20
由港龍航空營運的飛機：															
A320-200	4	1	5	**10**	1	1		**2**[c]	1	1	3				
A321-200	2		4	**6**						2	2				
A330-300	4	1	9	**14**						1	2	3	3		
747-400BCF 貨機	1			**1**											
總數	11	2	18	**31**	1	1		**2**	1	4	7	3	3		
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機	2	6		**8**											
總數合計	**62**	**57**	**43**	**162**	**3**	**12**	**24**	**39**	**1**	**4**	**14**	**6**	**6**	**12**	**20**

* 包括停飛的飛機，但不包括以濕租形式租賃的飛機。

(a) 一架飛機正進行改裝。

(b) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。

(c) 兩架營業租賃期為八年的飛機。

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」）

- 華民航空是香港唯一一家全貨運航空公司，由國泰航空持有六成股權。該公司的核心業務是為敦豪國際速遞（DHL Express）營運貨運速遞服務。
- 華民航空機隊共有八架空中巴士A300-600F型貨機及三架以濕租形式租賃的飛機。其中一架濕租飛機是向國泰航空租用的波音747-400BCF型貨機。
- 華民航空服務亞洲十一個城市，包括曼谷、北京、馬尼拉、名古屋、大阪、檳城、首爾、上海、新加坡、台北及東京。
- 在二零零九年上半年間，可運載量增加百分之十二點四。雖然運載率及收益率分別較二零零八年同期下降三點五個百分點及百分之十五點五，華民航空二零零九年上半年的溢利仍高於二零零八年上半年。

國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）

- 縱使實施了有效的成本控制措施，國泰航空飲食服務於二零零九年上半年錄得的溢利低於二零零八年上半年，機餐銷量及機餐收益率均告下降。航空公司客戶實施節省成本的措施，對該公司的邊際利潤造成負面影響。
- 除溫哥華的業務外，所有海外航空飲食設施均錄得銷量及利潤下跌，導致溢利下降。溫哥華的業務錄得溫和的改善。

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是香港國際機場規模最大的停機坪服務專營公司，為四十六家航空公司提供停機坪及地勤服務。
- 二零零九年上半年的經營環境非常艱難，不但導致營業額下降，成本亦告上升。然而，香港機場地勤服務的停機坪及地勤服務仍能維持其市場佔有率。
- 雖然已實行多項減省成本的措施（包括實施管理層放無薪假計劃），以減輕經濟環境欠佳的影響，惟二零零九年上半年的溢利仍遜於二零零八年上半年。

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十八點一股權。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。
- 該公司提供航班服務前往八十八個國內航點及五十六個國際（地區性）航點，連接全球三十一個國家及地區。
- 集團應佔國航業績乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零零九年中期業績包括國航截至二零零九年三月三十一日止六個月的業績，但不包括集團應佔國航二零零八年燃油對沖虧損港幣十億元，此項虧損已計入集團二零零八年度業績內。
- 集團應佔國航業績錄得虧損。

香港飛機工程有限公司（「港機工程」）

- 港機工程主要在香港及廈門提供一系列航空維修及整修服務，國泰航空持有其百分之二十七點五股權。二零零九年上半年該集團錄得溢利港幣四億三千萬元，較二零零八年上半年減少百分之二十七，反映自二零零八年下半年以來航空市場環境轉壞，引致需求下降。

- 由於客戶停飛部分飛機及推遲進行工程，香港及廈門設施的大型維修工程需求下降。香港國際機場的往來航班數目減少，導致外勤維修業務下跌。港機工程及廈門太古飛機工程有限公司（「廈門太古飛機工程」）的溢利均低於二零零八年上半年的水平。然而，香港航空發動機維修服務有限公司（「香港航空發動機維修服務」）的發動機大修業務仍然令人滿意，溢利增加百分之十。

- 二零零九年下半年港機工程集團的業務將會轉弱，原因是在目前的航空市場環境下，預期集團服務的需求將持續下降。

- 香港第三個機庫的興建工程如期進行，計劃於二零零九年九月啟用。廈門太古飛機工程位於廈門的第六個機庫預期於二零一零年中啟用。廈門太古發動機服務有限公司正在提升其發動機大修設施，預期可於二零一零年第二季為首台發動機提供服務。四川太古飛機工程服務有限公司正於成都興建首個機庫，預計於二零一零年中啟用。香港航空發動機維修服務增建的部件修理擴建設施，預期於二零一一年首季開始運作。

業務回顧

客運服務

國泰航空及港龍航空於二零零九年上半年合共運載乘客一千一百九十萬人次，較去年同期減少百分之四點二。受不利的經濟環境影響，需求大幅下降，情況尤以頭等及商務客運為甚。為使可運載量配合需求及控制成本，於五月決定調低可運載量（國泰航空減少百分之八，港龍航空減少百分之十三）。客運收益下降百分之二十二點九至港幣二百一十八億零九百萬元，收益率下跌百分之十九點七至港幣四十九點七仙，反映頭等及商務客艙需求疲弱、經濟客位票價面對競爭壓力，以及美元呈現強勢。

二零零九年上半年國泰航空及港龍航空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
	二零零九年	二零零八年	**變幅**	**二零零九年**	二零零八年	**變幅**	**變幅**
西南太平洋及南非	**9,155**	8,617	**+6.2%**	**79.1**	76.3	**+2.8個百分點**	**-25.8%**
歐洲	**10,450**	9,781	**+6.8%**	**83.1**	86.7	**-3.6個百分點**	**-27.0%**
北亞	**11,458**	11,896	**-3.7%**	**68.0**	73.3	**-5.3個百分點**	**-15.9%**
東南亞及中東	**12,054**	10,445	**+15.4%**	**75.5**	80.6	**-5.1個百分點**	**-17.5%**
北美	**12,633**	16,210	**-22.1%**	**86.6**	82.6	**+4.0個百分點**	**-15.8%**
整體	**55,750**	56,949	**-2.1%**	**78.5**	80.0	**-1.5個百分點**	**-19.7%**

國泰航空

- 經濟客艙需求仍頗為暢旺，在某程度上反映票價面對競爭壓力。頭等及商務客艙需求大幅下降。企業外遊政策改變，導致企業員工減少外遊，而較短途的行程則往往改乘經濟客位。
- 由五月開始，於部分航線削減可載客量。已調減班次或座位數量的航線包括曼谷、法蘭克福、倫敦、孟買、巴黎、首爾、新加坡、悉尼、台北及東京。
- 在（二零零八年七月）開始實施兩岸直航後，對乘搭國泰航空的台灣及內地航班接駁往來兩岸的客運量造成嚴重不利影響，但由內地經香港前往台灣旅遊的遊客數量增加，抵銷了部分不利影響。
- 由珠三角出發途經香港的客運量出現穩健的增長。國泰航空有意拓展珠三角區的業務。港龍航空將於九月開辦往來廣州的航班，屆時該等航班會加上國泰航空的代號。
- 由於經濟逆轉及日圓升值影響來自香港的客運量，因此來往日本的客運量疲弱。甲型H1N1流感進一步拖累此重要市場的需求，導致多班前往日本的航班須予取消。
- 韓國市場受經濟逆轉影響，惟韓圜疲弱有助吸引香港旅客。

- 東南亞航線的經濟客艙客運量普遍穩定，頭等及商務客艙客運量減少。新加坡航線因提供大幅折扣而刺激了需求。馬來西亞航點則面對激烈競爭。泰國政治局勢不穩定，影響曼谷航線的需求。

- 前往中東的航班增加，加上經香港往來北美的客運量上升，有助菲律賓航線獲得良好的表現。

- 在印度，由於經香港往來北美的客運量減少，孟買航線的客運量下降。往來欽奈的需求保持穩定。因推出途經曼谷的三角航線，德里航線業績有所改善。

- 中東航線需求普遍暢旺。我們由五月中開始每周增加一班航班前往利雅德，使每周航班增至四班，並計劃於八月開始增至每日一班。

- 前往各度假航點的東南亞航線業務增長良好，使歐洲航線在客運量方面受惠，惟貨幣疲弱卻對歐洲市場的收益造成不利影響。

- 往來南非的客運量普遍令人滿意，但收益率則大幅下降。

- 西南太平洋航線表現良好，運載率及營業額的增長與可載客量的增長相若。然而，當地貨幣疲弱對收益造成負面影響。

- 北美航線的經濟客艙需求頗為殷切，惟頭等及商務客艙旅客需求大幅減少，使收益率嚴重下降。

港龍航空

- 受全球經濟不景影響，港龍航空頭等及商務客艙客運量驟降，而兩岸直航包機安排則對所有等級的客運量造成影響。港龍航空與國泰航空一樣，經濟客艙的需求繼續呈現頗為暢旺的現象，惟團體旅遊佔可載客量的比率較高，加上票價面對競爭壓力，對收益率造成影響。

- 雖然公司於五月削減百分之十三的可載客量以控制營業成本，港龍航空的可載客量較去年上半年高百分之二點六。公司已削減前往班加羅爾、釜山、亞庇、寧波、三亞、上海及台北的航班，並暫停前往大連、福岡、桂林、瀋陽、台中及西安的航線。

- 二零零九年上半年中國內地的本地市場營業額對整個網絡帶來利好的支持。

- 實施兩岸直航包機安排，對台灣航線的需求造成不利的影響，但來自中國內地二線城市經香港前往台灣旅遊的旅客增加，抵銷了部分不利影響。

- 前往河內及馬尼拉的新航線於去年年底開辦，兩條航線均錄得強勁的運載率。

- 加德滿都航線的整體需求令人鼓舞，惟達卡航線的運載率遜於預期。

- 亞庇航線自四月起由每日一班減至每周四班，自此需求頗為穩定。布吉航線自三月起由每日一班增至每周九班。國泰航空歐洲航班的客運需求強勁，對客運量有所幫助。

貨運服務

上半年貨運需求非常疲弱，反映環球經濟的情況。期內國泰航空與港龍航空的貨運噸數降至七十萬零六百九十三噸，跌幅為百分之十五點三。可載貨量與需求同步下降，較去年同期下跌百分之十四點一，貨物運載率下跌零點二個百分點至百分之六十六點二，而收益率則下跌百分之三十二點八至港幣一點六六元，反映競爭激烈。有別於過往多次經濟不景的情況，現時所有市場均受影響。雖然有跡象顯示經濟已達谷底，但前景仍未明朗。航空貨運業長遠的復甦不會在短期內出現。

國泰航空及港龍航空貨運服務於二零零九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
	二零零九年	二零零八年	**變幅**	**二零零九年**	二零零八年	**變幅**	**變幅**
國泰航空及港龍航空	**5,727**	6,666	**-14.1%**	**66.2**	66.4	**-0.2個百分點**	**-32.8%**

國泰航空

- 世界主要經濟體系消費需求下降，對香港及中國內地各主要出口市場造成嚴重的不利影響。各航空公司要在整體貨運量下降的情況下進行競爭，因此公司的貨運噸數及收益率均告下降。
- 國泰航空仍能維持各主要航線組別的市場佔有率。
- 調低可載貨量，使其與需求更加配合。為達到這個目的，我們取消個別航班，並由五月開始進行更有系統的縮減航班安排。除印度及中東外，大部分航線組別的可載貨量及班次已被縮減。
- 貨機機隊的每周班次由二零零八年旺季的一百二十四班縮減至八十四班。雖然作出這些調整，但貨機網絡維持不變。五架波音747-400BCF型貨機已經停飛，另一架波音747-400BCF型貨機以濕租形式租予華民航空。
- 機隊組合作出重大變動，使營運效益得到改善。公司安排燃油效益較低的波音747-200型飛機於七月底退役，並接收了第六架亦是最後一架波音747-400ERF型貨機。
- 擴大及加強貨機網絡，於一月開辦前往雅加達及胡志明市的航線，並於三月推出每周三班前往邁阿密及休士頓的航班服務。米蘭航線於二月加開三班航班。
- 兩岸直航貨機服務於二零零八年十一月實施，對公司往來台灣及中國內地的貨運量造成不利影響。
- 往來印度的貨運量維持堅挺，印度航線的貨機服務表現令人滿意。

港龍航空

- 分階段安排港龍航空機齡較大的波音747-200型及波音747-300型貨機退役的工作已經完成，最後一架該類型飛機於一月離開機隊。
- 港龍航空兩架波音747-400BCF型貨機已經停飛，其中一架租予國泰航空。公司現僅提供客機服務，但仍保留港龍航空貨運的品牌，繼續出售所有航線的客機貨運艙位。

亞洲萬里通

- 旅遊獎勵計劃「亞洲萬里通」繼續增長，截至二零零九年六月底，會員人數超過三百萬（截至二零零八年六月底：三百萬）。
- 夥伴數目增至超過三百個，分屬九個組別，包括航空公司、酒店及主要的金融機構。
- 國泰航空超過百分之九十的航班運載利用里數兑換機位的常客。
- 二零零九年上半年，「亞洲萬里通」會員利用里數兑換二十家夥伴航空公司機位的數目增加百分之二十二。

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，並繼續對競爭當局的調查作出配合，會在適用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，因此未能作出撥備。

營業總額

	集團 截至六月三十日止六個月		國泰航空及港龍航空 截至六月三十日止六個月	
	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年（重列）港幣百萬元	**二零零九年 港幣百萬元**	二零零八年（重列）港幣百萬元
客運服務	**21,809**	28,287	**21,809**	28,287
貨運服務	**7,264**	12,005	**6,295**	10,931
航空飲食、收回款項及其他服務	**1,848**	2,098	**1,467**	1,443
營業總額	**30,921**	42,390	**29,571**	40,661

- 集團客運服務營業額下跌百分之二十二點九，可載客量則減少百分之二點一。
- 集團貨運服務營業額下跌百分之三十九點五。國泰航空及港龍航空合併計算的貨運服務營業額下跌百分之四十二點四，可載貨量則減少百分之十四點一。
- 航空飲食、收回款項及其他服務的營業額下跌百分之十一點九。
- 燃油附加費、保險附加費及貨運保安費已重新歸類為客運服務及貨運服務的空運營業額而非歸入收回款項處理。

營業開支

	集團 截至六月三十日止六個月			國泰航空及港龍航空 截至六月三十日止六個月		
	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年（重列）港幣百萬元	**變幅**	**二零零九年 港幣百萬元**	二零零八年（重列）港幣百萬元	**變幅**
員工	**6,075**	6,284	**-3.3%**	**5,535**	5,701	**-2.9%**
機上服務及乘客開支	**1,433**	1,646	**-12.9%**	**1,433**	1,646	**-12.9%**
著陸、停泊及航線開支	**4,999**	5,452	**-8.3%**	**4,910**	5,384	**-8.8%**
燃油	**6,645**	19,307	**-65.6%**	**6,478**	18,977	**-65.9%**
飛機維修	**3,326**	3,923	**-15.2%**	**3,260**	3,862	**-15.6%**
飛機折舊及營業租賃	**4,187**	3,532	**+18.5%**	**4,093**	3,440	**+19.0%**
其他折舊及營業租賃	**540**	512	**+5.5%**	**423**	394	**+7.4%**
佣金	**258**	461	**-44.0%**	**258**	460	**-43.9%**
其他	**1,415**	1,503	**-5.9%**	**1,545**	1,513	**+2.1%**
營業開支	**28,878**	42,620	**-32.2%**	**27,935**	41,377	**-32.5%**
財務支出淨額	**437**	468	**-6.6%**	**398**	412	**-3.4%**
營業開支總額	**29,315**	43,088	**-32.0%**	**28,333**	41,789	**-32.2%**

- 集團營業開支總額下跌百分之三十二至港幣二百九十三億一千五百萬元。
- 由於平均油價下調百分之五十一點九，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四六元下降至港幣二點五七元。

國泰航空及港龍航空營業業績

	截至六月三十日止六個月	
	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元
營業總額	**29,571**	40,661
營業開支總額	**(28,333)**	(41,789)
燃油對沖盈利逆轉	**(2,003)**	(365)
扣除稅項及燃油對沖前的營業虧損	**(765)**	(1,493)

- 國泰航空及港龍航空合併計算的營業虧損為港幣七億六千五百萬元，而二零零八年上半年則錄得虧損港幣十四億九千三百萬元。

基本虧損

以下提供集團呈報的中期溢利/(虧損)與基本虧損的對賬。

	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)	**812**	(760)
撇除《香港會計準則》第39號的影響 *		
– 燃油衍生工具		
– 撇除燃油對沖盈利	**(2,003)**	(365)
– 在損益中確認結賬金額	**(2,873)**	268
– 貨幣及息率衍生工具	**(431)**	(199)
就停飛飛機的營業租賃開支撥備	**396**	–
就飛機減值撥備	**169**	–
就貨運調查與美國司法部達成和解的罰款	**–**	468
上述項目的稅項影響	**463**	(17)
基本虧損	**(3,467)**	(605)

* 上述調整撇除了未變現市值計價盈利/(虧損)及其後的已變現盈利/(虧損)，反而將結賬時所收/(所付)的現金款額確認入賬。

基本虧損（續）

中期基本虧損的變動分析如下：

	港幣百萬元	
二零零八年中期基本虧損	(605)	
客運及貨運營業額	(11,219)	**客運** – 因可載客量下降百分之二點一而減少港幣五億九千四百萬元。 – 因運載率下降一點五個百分點而減少港幣五億三千三百萬元。 – 因收益率下降百分之十九點七而減少港幣五十三億五千一百萬元。 **貨運** – 因可載貨量下降百分之十四點一而減少港幣十五億三千九百萬元。 – 因運載率下降零點二個百分點而減少港幣三千八百萬元。 – 因收益率下降百分之三十二點八而減少港幣三十億五千九百萬元。 – 來自華民航空的營業額減少港幣一億零五百萬元。
航空飲食、收回款項及其他服務	(250)	
員工	209	– 因沒有就花紅撥備及實施無薪假而減少，但由於平均員工數目及退休資金成本增加而抵銷了部分減幅。
機上服務及乘客開支	213	– 因乘客數目減少百分之四點二，導致開支減少。
著陸、停泊及航線開支	453	– 因削減可運載量而減少。
燃油	7,883	– 由於飛機燃油價格平均下調百分之五十一點九至每桶六十三點七美元，加上耗油量減少百分之八點一至一千七百五十萬桶，導致燃油成本下降。
飛機維修	597	– 因削減可運載量而減少，但由於就交還狀態撥備，抵銷了部分減幅。
折舊及營業租賃	(287)	– 因接收新飛機而上升。
財務支出淨額	(97)	– 因借款總額增加及投資資金回報下降而增加。
應佔聯屬公司虧損/溢利	(932)	– 主要因集團應佔國航的虧損而減少。
稅項	214	– 稅項支出因基本虧損上升而減少。
其他	354	
二零零九年中期基本虧損	(3,467)	

燃油開支

集團燃油成本的分項數字如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元
燃油成本總額	**8,648**	19,672
已變現對沖虧損/(盈利)	**71**	(171)
未變現市值計價盈利	**(2,074)**	(194)
燃油成本淨額	**6,645**	19,307

財務狀況

- 固定資產增加港幣四十八億六千四百萬元，包括用於飛機及相關設備港幣四十五億九千六百萬元和其他設備及樓宇港幣二億六千八百萬元。
- 借款額增加百分之四點二至港幣四百一十九億七千二百萬元，須於二零二三年前全數清還，主要借款貨幣包括美元、港元、新加坡元、日圓及歐羅，在扣除衍生工具後，其中百分之四十二為定息借款。
- 流動資金減少百分之二十四點八至港幣一百一十三億四千一百萬元，其中百分之六十一點五以美元計算。
- 借款淨額增加百分之二十一點七至港幣三百零六億六千八百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之二點八至港幣三百七十七億五千五百萬元，而債務淨額股份比例則增至零點八一倍。
- 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《二零零八年報告書》。

審閱報告

致國泰航空有限公司董事會

引言

我們已審閱列載於第22頁至第35頁國泰航空有限公司的中期財務報表，此中期財務報表包括於二零零九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表。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表。

我們的責任是根據我們的審閱對中期財務報表作出結論，並按照我們雙方所協定的應聘條款，僅向全體董事會報告。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。中期財務報表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，使我們相信於二零零九年六月三十日的中期財務報表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

二零零九年八月五日

簡明財務報表

綜合全面收益表

截至二零零九年六月三十日止六個月 — 未經審核

	附註	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年（重列）港幣百萬元	二零零九年 美元百萬元	二零零八年（重列）美元百萬元
營業額					
客運服務		**21,809**	28,287	**2,796**	3,627
貨運服務		**7,264**	12,005	**931**	1,539
航空飲食、收回款項及其他服務		**1,848**	2,098	**237**	269
營業總額	*2*	**30,921**	42,390	**3,964**	5,435
開支					
員工		**(6,075)**	(6,284)	**(779)**	(806)
機上服務及乘客開支		**(1,433)**	(1,646)	**(184)**	(211)
著陸、停泊及航線開支		**(4,999)**	(5,452)	**(641)**	(699)
燃油		**(6,645)**	(19,307)	**(852)**	(2,475)
飛機維修		**(3,326)**	(3,923)	**(426)**	(503)
飛機折舊及營業租賃		**(4,187)**	(3,532)	**(537)**	(453)
其他折舊及營業租賃		**(540)**	(512)	**(69)**	(66)
佣金		**(258)**	(461)	**(33)**	(59)
其他		**(1,415)**	(1,503)	**(181)**	(193)
營業開支		**(28,878)**	(42,620)	**(3,702)**	(5,465)
扣除非經常性項目前的營業溢利/(虧損)		**2,043**	(230)	**262**	(30)
就貨運調查與美國司法部達成和解的罰款		**–**	(468)	**–**	(60)
營業溢利/(虧損)	*4*	**2,043**	(698)	**262**	(90)
財務支出		**(891)**	(1,147)	**(114)**	(147)
財務收入		**454**	679	**58**	87
財務支出淨額	*5*	**(437)**	(468)	**(56)**	(60)
應佔聯屬公司(虧損)/溢利		**(426)**	506	**(55)**	65
除稅前溢利/(虧損)		**1,180**	(660)	**151**	(85)
稅項	*6*	**(259)**	7	**(33)**	1
本期溢利/(虧損)		**921**	(653)	**118**	(84)
其他全面收益					
現金流量對沖		**175**	(98)	**23**	(12)
可供出售財務資產帶來的重估增值		**11**	218	**1**	28
應佔聯屬公司其他全面收益		**40**	(125)	**5**	(16)
海外業務換算產生的匯兑差額		**–**	562	**–**	72
本期除稅後其他全面收益	*7*	**226**	557	**29**	72
本期全面收益總額		**1,147**	(96)	**147**	(12)
應佔溢利/(虧損)					
國泰航空擁有人		**812**	(760)	**104**	(98)
少數股東權益		**109**	107	**14**	14
		921	(653)	**118**	(84)
應佔全面收益總額					
國泰航空擁有人		**1,038**	(203)	**133**	(26)
少數股東權益		**109**	107	**14**	14
		1,147	(96)	**147**	(12)
每股盈利/(虧損)					
基本	*8*	**20.6 仙**	(19.3 仙)	**2.6 仙**	(2.5 仙)
攤薄	*8*	**20.6 仙**	(19.3 仙)	**2.6 仙**	(2.5 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26頁至第35頁附註為此報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零零九年六月三十日結算 — 未經審核

	附註	二零零九年六月三十日港幣百萬元	二零零八年十二月三十一日（重列）港幣百萬元	二零零九年六月三十日美元百萬元	二零零八年十二月三十一日（重列）美元百萬元
資產及負債					
非流動資產及負債					
固定資產	10	**66,846**	66,039	**8,570**	8,466
無形資產	11	**7,817**	7,782	**1,002**	998
於聯屬公司的投資	12	**9,056**	9,581	**1,161**	1,228
其他長期應收款項及投資		**4,649**	4,949	**596**	635
		88,368	88,351	**11,329**	11,327
長期負債		**(39,977)**	(43,221)	**(5,125)**	(5,541)
相關已抵押存款		**5,615**	7,196	**720**	922
長期負債淨額	13	**(34,362)**	(36,025)	**(4,405)**	(4,619)
其他長期應付款項	14	**(1,947)**	(4,606)	**(250)**	(590)
遞延稅項		**(5,156)**	(4,831)	**(661)**	(619)
		(41,465)	(45,462)	**(5,316)**	(5,828)
非流動資產淨值		**46,903**	42,889	**6,013**	5,499
流動資產及負債					
存貨		**1,014**	960	**130**	123
貿易、其他應收款項及其他資產	15	**8,428**	10,647	**1,080**	1,365
流動資金		**11,341**	15,088	**1,454**	1,934
		20,783	26,695	**2,664**	3,422
長期負債的流動部分		**(8,586)**	(4,556)	**(1,101)**	(584)
相關已抵押存款		**976**	301	**125**	39
長期負債的流動部分淨額	13	**(7,610)**	(4,255)	**(976)**	(545)
貿易及其他應付款項	16	**(12,720)**	(17,722)	**(1,630)**	(2,272)
未獲運輸收益		**(7,952)**	(8,649)	**(1,019)**	(1,109)
稅項		**(1,464)**	(2,129)	**(188)**	(273)
		(29,746)	(32,755)	**(3,813)**	(4,199)
流動負債淨值		**(8,963)**	(6,060)	**(1,149)**	(777)
資產淨值		**37,940**	36,829	**4,864**	4,722
資本及儲備					
股本	17	**787**	787	**101**	101
儲備		**36,968**	35,922	**4,739**	4,606
國泰航空擁有人應佔資金		**37,755**	36,709	**4,840**	4,707
少數股東權益		**185**	120	**24**	15
股東權益總額		**37,940**	36,829	**4,864**	4,722

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26頁至第35頁附註為此報表的一部分。

綜合現金流量表

截至二零零九年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元	二零零九年 美元百萬元	二零零八年 美元百萬元
營運業務				
業務（所用）/帶來的現金	**(98)**	3,907	**(13)**	501
已收聯屬公司股息	**129**	312	**16**	40
已收利息	**46**	168	**6**	21
已付利息淨額	**(587)**	(784)	**(75)**	(100)
已付稅項	**(657)**	(242)	**(84)**	(31)
來自營運業務的現金（流出）/流入淨額	**(1,167)**	3,361	**(150)**	431
投資業務				
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少淨額	**2,733**	1,419	**350**	182
出售固定資產	**331**	49	**43**	6
其他長期應收款項及投資減少/（增加）淨額	**3**	(48)	**1**	(6)
固定及無形資產支出	**(4,913)**	(4,273)	**(630)**	(548)
投資於一家聯屬公司的支出	**–**	(439)	**–**	(56)
投資業務的現金流出淨額	**(1,846)**	(3,292)	**(236)**	(422)
融資業務				
新融資	**4,160**	3,200	**533**	410
購回及發行股票	**8**	(137)	**1**	(18)
償還借款及籌資租賃責任	**(2,729)**	(2,328)	**(350)**	(298)
已派股息 – 股東	**–**	(2,320)	**–**	(297)
– 少數股東權益	**(44)**	(115)	**(5)**	(15)
融資業務的現金流入/（流出）淨額	**1,395**	(1,700)	**179**	(218)
現金及視同庫存現金減少	**(1,618)**	(1,631)	**(207)**	(209)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	**7,045**	6,773	**903**	868
匯兑差額的影響	**31**	255	**4**	33
於六月三十日結算的現金及視同庫存現金	**5,458**	5,397	**700**	692

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26頁至第35頁附註為此報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零零九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							少數股東權益	股東權益總額
			不可派發						
	股本 港幣百萬元	保留溢利（重列） 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	港幣百萬元	港幣百萬元
二零零八年十二月三十一日的結餘	**787**	**21,626**	**16,287**	**638**	**(1,712)**	**699**	**38,325**	**120**	**38,445**
於國航投資的調整	**–**	**(192)**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(192)**	**–**	**(192)**
採納《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第13號作出的調整	**–**	**(1,424)**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(1,424)**	**–**	**(1,424)**
重列值	**787**	**20,010**	**16,287**	**638**	**(1,712)**	**699**	**36,709**	**120**	**36,829**
本期全面收益總額	**–**	**812**	**–**	**11**	**175**	**40**	**1,038**	**109**	**1,147**
支付少數股東股息	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**(44)**	**(44)**
行使認股權	**–**	**–**	**8**	**–**	**–**	**–**	**8**	**–**	**8**
	–	**812**	**8**	**11**	**175**	**40**	**1,046**	**65**	**1,111**
二零零九年六月三十日的結餘	**787**	**20,822**	**16,295**	**649**	**(1,537)**	**739**	**37,755**	**185**	**37,940**
二零零七年十二月三十一日的結餘	788	32,771	16,272	1,068	(677)	327	50,549	178	50,727
於國航投資的調整	–	(158)	–	–	–	–	(158)	–	(158)
採納《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第13號作出的調整	–	(1,320)	–	–	–	–	(1,320)	–	(1,320)
重列值	788	31,293	16,272	1,068	(677)	327	49,071	178	49,249
該期全面收益總額	–	(760)	–	218	(98)	437	(203)	107	(96)
二零零七年度末期股息	–	(2,320)	–	–	–	–	(2,320)	–	(2,320)
支付少數股東股息	–	–	–	–	–	–	–	(115)	(115)
購回公司股份	(2)	(149)	–	–	–	2	(149)	–	(149)
行使認股權	1	–	11	–	–	–	12	–	12
	(1)	(3,229)	11	218	(98)	439	(2,660)	(8)	(2,668)
二零零八年六月三十日的結餘	787	28,064	16,283	1,286	(775)	766	46,411	170	46,581

第26頁至第35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

本未經審核的中期報告是根據與《二零零八年報告書》所載的主要會計政策相符的基準編製，但已採納下述由香港會計師公會頒佈的新訂及經修訂《香港會計準則》及《香港財務報告準則》：

(a)《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第13號「客戶忠誠計劃」

在採納《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第13號前，會員在兑現里數換取獎勵時帶來的遞增成本，在計及預期不會贖回的里數後累計為營業成本及負債。會員兑換里數時，負債便相應減少，以反映未償債務的遞減。由二零零九年一月一日開始，在來自初始銷售的收益中，部分按獎勵的公允值遞延至贖回獎勵時，或會員以選乘集團航班的方式兑換則遞延至運輸服務提供時。此項會計方法的變動，導致二零零八年及二零零九年一月一日結算的保留盈利期初數額分別減少港幣十三億二千萬元及港幣十四億二千四百萬元。此變動對截至二零零九年六月三十日止的二零零九年業績帶來港幣六千八百萬元的正面影響。

在截至二零零八年十二月三十一日止年度，國航的期初保留溢利因採納《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第13號而作出若干調整，因而相應將二零零八年及二零零九年一月一日結算的期初保留溢利分別減少港幣一億五千八百萬元及港幣一億九千二百萬元。

(b)《香港會計準則》第1號（修訂）「財務報表的呈報」

過往衍生財務資產及負債歸類為流動資產及流動負債，但採納《香港會計準則》第1號（修訂）後，預期不會在報告期後十二個月內變現的衍生財務工具歸類為非流動資產或非流動負債。於二零零八年十二月三十一日結算，重新歸類衍生財務工具的影響如下：

	港幣百萬元
其他長期應收款項及投資增加	1,862
長期應付款項增加	4,325
貿易、其他應收款項及其他資產減少	1,365
貿易及其他應付款項減少	3,828

上述變動已追溯應用，二零零八年的比較數據已相應重列。

本中期報告是根據《香港會計準則》第34號「中期財務報告」及香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）《證券上市規則》（「上市規則」）的披露要求而編製。

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。在出售運輸服務時收取的燃油附加費、保險附加費及貨運保安費被視作空運營業額處理，合共港幣六十六億五千九百萬元的金額已於二零零八年的比較數據中重新歸類。

3. 分部資料

(a) 按業務分部所作的第一申報

	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	
	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年（重列）港幣百萬元	**二零零九年 港幣百萬元**	二零零八年港幣百萬元	**二零零九年 港幣百萬元**	二零零八年港幣百萬元	**二零零九年 港幣百萬元**	二零零八年（重列）港幣百萬元
損益								
銷售予外界客戶	**30,487**	41,674	**434**	716			**30,921**	42,390
分部之間的銷售	**–**	12	**605**	650			**605**	662
分部收益	**30,487**	41,686	**1,039**	1,366			**31,526**	43,052
分部業績	**1,999**	(821)	**44**	123			**2,043**	(698)
財務支出淨額	**(426)**	(469)	**(11)**	1			**(437)**	(468)
	1,573	(1,290)	**33**	124			**1,606**	(1,166)
應佔聯屬公司（虧損）/溢利					**(426)**	506	**(426)**	506
除稅前溢利/（虧損）	**1,573**	(1,290)	**33**	124	**(426)**	506	**1,180**	(660)
稅項	**(252)**	26	**(7)**	(19)			**(259)**	7
本期溢利/（虧損）							**921**	(653)

集團兩個可呈報的分部按業務性質分類。航空業務分部包括集團的客運及貨運業務，非航空業務分部主要包括航空飲食、地勤及停機坪飛機服務。

賺取收益的主要資產為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。

3. 分部資料（續）

(b) 按地理分部所作的第二申報

	截至六月三十日止六個月	
	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年（重列）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	**13,053**	17,597
– 日本、韓國及台灣	**3,785**	5,885
西南太平洋及南非	**2,148**	3,008
歐洲	**3,803**	5,197
東南亞及中東	**4,027**	4,581
北美	**4,105**	6,122
	30,921	42,390

各地區所包括的國家已於《二零零八年報告書》中界定。區域業績、區域資產及區域負債的地理分析因《二零零八年報告書》所列舉的理由而不予披露。

4. 營業溢利/（虧損）

	截至六月三十日止六個月	
	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年 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	**967**	984
– 擁有	**1,821**	1,551
無形資產攤銷	**14**	13
營業租賃租金		
– 土地及樓宇	**325**	287
– 飛機及有關設備	**1,590**	1,197
– 其他	**10**	12
營業租賃收入		
– 飛機及有關設備	**–**	(48)
待出售飛機減值虧損	**169**	–
已支出的存貨成本	**930**	1,006
匯兑差額	**(274)**	(386)
核數師酬金	**4**	3
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債盈利淨額	**(2,102)**	(361)
被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債（盈利）/虧損淨額	**(208)**	188
上市投資的收入	**–**	(3)
非上市投資的收入	**(44)**	(42)

5. 財務支出淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年 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	**519**	639
– 有關抵押存款、票據及債券的利息收入	**(208)**	(257)
	311	382
– 銀行借款及透支	**143**	260
– 其他須於五年內全部清還的借款	**44**	60
	498	702
來自流動資金的（收入）/虧損：		
– 專業投資管理資金及其他流動投資	**5**	(118)
– 銀行存款及其他應收款項	**(38)**	(168)
	(33)	(286)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任	**(208)**	188
– 衍生財務工具	**180**	(136)
	(28)	52
	437	468

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。

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年（重列） 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	**12**	18
– 海外稅	**152**	181
– 歷年準備超額	**(210)**	(20)
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	**305**	(110)
– 稅率下降	**–**	(76)
	259	(7)

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（二零零八年：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18(d)）。

7. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於期內確認	**79**	(253)
– 轉撥至損益	**116**	147
– 已確認遞延稅項	**(20)**	8
可供出售財務資產所帶來的重估增值	**11**	218
應佔聯屬公司其他全面收益	**40**	(125)
海外業務換算產生的匯兑差額	**–**	562
本期其他全面收益	**226**	557

8. 每股盈利/(虧損)

每股基本盈利及每股攤薄盈利是以國泰航空擁有人應佔溢利港幣八億一千二百萬元(二零零八年:虧損港幣七億六千萬元(重列))除以期內已發行每日加權平均股份數目分別為三十九億三千四百萬股(二零零八年:三十九億三千五百萬股)及三十九億三千四百萬股(二零零八年:三十九億三千七百萬股)。後者按股份認購權的影響而作出調整。

	二零零九年 百萬	二零零八年 百萬
用以計算每股基本盈利/(虧損)的加權平均普通股數目	**3,934**	3,935
視作已發行而毋須代價的普通股	**–**	2
用以計算每股攤薄盈利/(虧損)的加權平均普通股數目	**3,934**	3,937

9. 股息

董事局已宣佈截至二零零九年六月三十日止不派發中期股息(二零零八年:每股港幣三仙)。

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					
二零零九年一月一日的結餘	104,227	3,329	5,104	620	113,280
匯兑差額	(10)	–	–	–	(10)
增購	4,596	69	16	183	4,864
出售	(3,086)	(57)	–	–	(3,143)
重新歸類至貿易、其他應收款項及其他資產	(1,136)	–	–	–	(1,136)
二零零九年六月三十日的結餘	104,591	3,341	5,120	803	113,855
累積折舊					
二零零九年一月一日的結餘	42,962	2,165	2,114	–	47,241
本期折舊	2,597	108	83	–	2,788
出售	(2,699)	(56)	–	–	(2,755)
重新歸類至貿易、其他應收款項及其他資產	(265)	–	–	–	(265)
二零零九年六月三十日的結餘	42,595	2,217	2,197	–	47,009
賬面淨值					
二零零九年六月三十日的結餘	61,996	1,124	2,923	803	66,846
二零零八年十二月三十一日的結餘	61,265	1,164	2,990	620	66,039

於二零零九年六月三十日的固定資產中包括租賃資產港幣三百零四億五千五百萬元（二零零八年十二月三十一日：港幣二百八十六億八千九百萬元）。

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			
二零零九年一月一日的結餘	7,666	692	8,358
增購	–	49	49
二零零九年六月三十日的結餘	7,666	741	8,407
累積攤銷			
二零零九年一月一日的結餘	–	576	576
本期攤銷	–	14	14
二零零九年六月三十日的結餘	–	590	590
賬面淨值			
二零零九年六月三十日的結餘	7,666	151	7,817
二零零八年十二月三十一日的結餘	7,666	116	7,782

12. 於聯屬公司的投資

	二零零九年六月三十日港幣百萬元	二零零八年十二月三十一日（重列）港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	5,912	6,436
– 非上市	352	350
商譽	2,792	2,795
	9,056	9,581

13. 長期負債

	二零零九年六月三十日		二零零八年十二月三十一日	
	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	3,912	13,927	1,964	16,504
籌資租賃責任	3,698	20,435	2,291	19,521
	7,610	34,362	4,255	36,025

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。

15. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零零九年六月三十日港幣百萬元	二零零八年十二月三十一日（重列）港幣百萬元
貿易應收賬項	3,713	4,640
衍生財務資產	778	2,463
其他應收及預繳款項	3,189	3,496
應收聯屬公司賬項	46	48
待出售飛機	702	–
	8,428	10,647

	二零零九年六月三十日港幣百萬元	二零零八年十二月三十一日港幣百萬元
貿易應收賬項賬齡分析如下：		
當期	3,556	4,558
逾期一至三個月	148	69
逾期三個月以上	9	13
	3,713	4,640

待出售飛機按其賬面值與公允值的較低者減出售成本確認入賬。截至二零零九年六月三十日止期間已確認的減值虧損為港幣一億六千九百萬元。

集團通常給予顧客三十天信貸期，或依循當地同業準則在若干情況下以銀行擔保或其他財務抵押品保障部分債項。

16. 貿易及其他應付款項

	二零零九年六月三十日港幣百萬元	二零零八年十二月三十一日（重列）港幣百萬元
貿易應付賬項	**4,248**	5,571
衍生財務負債	**2,833**	6,639
其他應付款項	**5,415**	5,297
應付聯屬公司賬項	**118**	170
應付其他關連公司賬項	**69**	39
無抵押銀行透支	**37**	6
	12,720	17,722

	二零零九年六月三十日港幣百萬元	二零零八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	**4,174**	5,321
逾期一至三個月	**55**	240
逾期三個月以上	**19**	10
	4,248	5,571

17. 股本

在回顧期內，集團並無購回、出售或贖回公司任何股份。於二零零九年六月三十日，已發行股份共3,933,844,572股（二零零八年十二月三十一日：3,932,746,072股）。

公司於一九九九年三月十日採納一項股份認購權計劃（「計劃」），以鼓勵航空機組人員對公司業績作出貢獻。所有參與該計劃者均為航空機組人員，各支付港幣一元以獲認股權，使其有權認購公司股份，認購價為不低於公司股票在給予認股權日之前五個交易日於聯交所的平均收市價的八成或股份面值，以較高者為準。計劃現已結束，在回顧的期間內，再無認股權可根據該計劃而發行。各參與者可獲授的股權未有超過根據計劃授予的認股權所能認購的最高股份總數的百分之零點三二。

於授出認股權當日，即一九九九年三月十五日，根據計劃以行使價每股港幣七點四七元授出的認股權相當於68,327,000股股份。除在有限情況外，相等於五成股份的認股權可於二零零二年三月十五日開始行使，而餘數則可於二零零四年三月十五日開始行使。除在有限情況外，所有認股權須於二零零九年三月十四日前行使。根據計劃條款，於二零零九年三月十五日，即一九九九年三月十五日授出認股權日後十年，所有仍未行使的認股權均告失效。

由於認股權是在二零零二年十一月七日前授出的，所以該計劃並不須要採納《香港財務報告準則》第2號「以股份為基礎的償付」的要求。

17. 股本（續）

認股權行使後，股東權益按已行使的認股權數目相應增加。認股權以每股港幣七點四七元行使。

	二零零九年 股份數目	二零零八年 股份數目
尚未行使認股權的變動包括：		
一月一日的結餘	**2,619,500**	4,730,500
已行使的認股權	**(1,098,500)**	(1,561,100)
已失效的認股權	**(1,521,000)**	–
六月三十日的結餘	**–**	3,169,400
六月三十日可行使的認股權	**–**	3,169,400

期內並無根據這項計劃授出任何認股權。

	二零零九年	二零零八年
期內已行使的認股權詳情：		
行使日	**3/2/09 – 14/3/09**	8/1/08 – 20/6/08
所得收益（港幣）	**8,205,795**	11,661,417
緊接行使日前的加權平均收市股價（港幣）	**8.13**	15.91

18. 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：

	二零零九年 六月三十日 港幣百萬元	二零零八年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	**38,372**	43,000
已批准但未訂約	**3,858**	4,255
	42,230	47,255

(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：

	二零零九年 六月三十日 港幣百萬元	二零零八年 十二月三十一日 港幣百萬元
聯屬公司	**84**	70
員工	**200**	200
	284	270

18. 承擔及或有事項（續）

(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，在適用情況下積極作出抗辯。調查及訴訟的重點與貨運價格及業內競爭有關。公司已委聘律師處理有關事宜。

公司於二零零七年十二月二十四日收到歐洲委員會就公司貨運業務發出的異議聲明，並已在律師協助下作出回應。

公司於二零零八年十二月十五日收到新西蘭商業委員會就公司貨運業務發出的申索書。公司正在律師協助下評估有關指控，並將對此作出回應。

公司於二零零九年七月十七日收到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。公司正在律師協助下評估有關指控，並將對此作出回應。

公司於美國、加拿大及澳洲多宗民事訴訟案中被起訴，該等訴訟指稱公司於貨運業務的行為觸犯當地的競爭法。此外，公司於美國被民事起訴，指稱公司於若干客運服務的行為觸犯當地的競爭法。公司已就美國、加拿大及澳洲的訴訟案委聘律師，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。公司目前未能就任何潛在負債的金額作出充分可靠的評估，因此未能在賬目中撥出準備。《香港會計準則》第37號「撥備、或有負債及或有資產」一般所要求的資料不予披露，因為有關披露預期會嚴重損害結果。

19. 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。

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。

董事資料

董事資料的變動列述如下：

1. 利定昌已辭退馬士基 (中國) 有限公司董事職務。
2. 白紀圖已獲委任為太古飲料有限公司主席。

董事權益

於二零零九年六月三十日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，董事在國泰航空有限公司及其相聯法團 (根據《證券及期貨條例》第 XV 部的釋義) 香港飛機工程有限公司的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
國泰航空有限公司		
陳南祿	9,000	0.00023
邵世昌	1,000	0.00003
湯彥麟	5,000	0.00013
香港飛機工程有限公司		
邵世昌	1,600	0.00096
史樂山	10,000	0.00601

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二零零九年六月三十日顯示，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	2,948,122,554	74.94	應佔權益 (a)
2. 中國航空集團公司	2,948,122,554	74.94	應佔權益 (b)
3. 中信集團	2,948,122,554	74.94	應佔權益 (c)
4. 中信泰富有限公司	2,948,122,554	74.94	應佔權益 (a)
5. 太古股份有限公司	2,948,122,554	74.94	應佔權益 (a)
6. 英國太古集團有限公司	2,948,122,554	74.94	應佔權益 (d)

註：於二零零九年六月三十日：

(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」）、中信泰富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2,948,122,554股公司股份的權益，包括：

(i) 1,572,332,028股直接由太古公司持有；

(ii) 687,895,263股間接由中信泰富及其全資附屬公司Super Supreme Company Limited持有，包括由兩者的全資附屬公司持有的股份如下：Custain Limited持有286,451,154股，Grand Link Investments Holdings Ltd. 持有189,976,645股，Perfect Match Assets Holdings Ltd. 持有21,809,399股及Smooth Tone Investments Ltd. 持有189,658,065股；及

(iii) 687,895,263股間接由國航及其附屬公司中航興業及Total Transform Group Limited持有，包括由三者的全資附屬公司持有的股份如下：Angel Paradise Ltd. 持有288,596,335股，Easerich Investments Inc. 持有191,922,273股及Motive Link Holdings Inc. 持有207,376,655股。

(b) 中國航空集團公司被視為擁有合共2,948,122,554股本公司股份的權益，因其附屬公司國航被視為擁有當中的權益。

(c) 中信集團被視為擁有合共2,948,122,554股本公司股份的權益，因其附屬公司中信泰富有限公司被視為擁有當中的權益。

(d) 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三十八點五已發行股本及約百分之五十六點六五投票權的太古公司股份的權益，太古及其全資附屬公司香港太古集團有限公司均被視為擁有合共2,948,122,554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
此中期報告是印刷於FSC
認証紙張及含植物油
油墨印刷。

FSC
Mixed Sources
Product group from well-managed forests and other controlled sources
Cert no. BV-COC-936401
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

www.cathaypacific.com