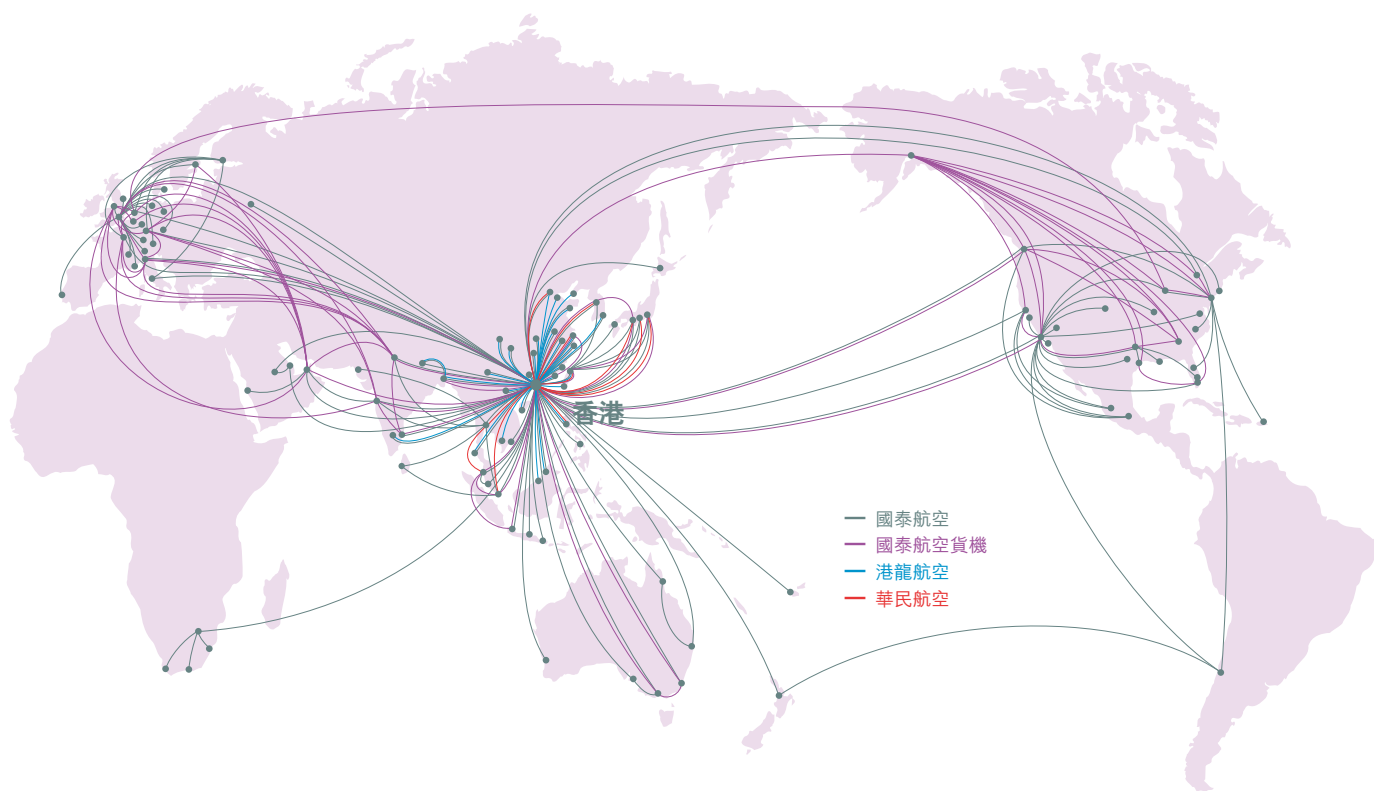




國泰航空有限公司

二零一零年中期報告

股票代號：00293



目 錄

2	財務及營業撮要
3	主席致函
5	二零一零年中期評述
12	業務回顧
16	財務評述
19	審閱報告
20	簡明財務報表
35	按上市規則所提供的資料

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三十八個國家及地區共一百二十個目的地。

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環球航運樞紐。除擁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、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，國泰航空持有其百分之十九點二股權。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」）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

業績

		二零一零年 截至六月三十日止六個月	二零零九年 截至六月三十日止六個月	變幅
營業總額	港幣百萬元	41,337	30,921	+33.7%
國泰航空擁有人應佔溢利	港幣百萬元	6,840	812	+742.4%
每股盈利	港仙	173.9	20.6	+744.2%
每股股息	港仙	33	—	不適用
邊際利潤	%	16.5	2.6	+13.9個百分點

財務狀況

		六月三十日	十二月三十一日	
國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	48,720	42,238	+15.3%
借款淨額	港幣百萬元	19,698	26,131	-24.6%
每股股東資金	港元	12.4	10.7	+15.9%
債務淨額股份比例	倍數	0.40	0.62	-0.22倍

營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		二零一零年 截至六月三十日止六個月	二零零九年 截至六月三十日止六個月	變幅
可用噸千米數（「可用噸千米」）	百萬	11,436	11,035	+3.6%
運載乘客人次	千位	12,954	11,938	+8.5%
乘客運載率	%	84.0	78.5	+5.5個百分點
乘客收益率	港仙	58.4	49.7	+17.5%
運載貨物及郵件	千噸	872	701	+24.4%
貨物及郵件運載率	%	78.0	66.2	+11.8個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.26	1.66	+36.1%
每可用噸千米成本	港元	3.14	2.57	+22.2%
除燃油外之每可用噸千米成本	港元	2.01	1.98	+1.5%
飛機使用量	每日時數	11.8	11.1	+6.3%
航班準時表現	%	82.5	88.3	-5.8個百分點

國泰航空集團二零一零年首六個月錄得溢利港幣六十八億四千萬元，而二零零九年上半年的溢利則為港幣八億一千二百萬元。每股盈利比去年增長七點四倍，達港幣一百七十三點九仙。本期營業總額上升百分之三十三點七至港幣四百一十三億三千七百萬元。

去年大部份時間國泰航空集團處於極為嚴峻的經營環境，但在本年上半年間，核心業務出現持續及顯著復甦。業務於二零零九年末季開始轉好，並以最佳的升勢持續至二零一零年。儘管全球經濟的穩定性仍未明朗，國泰航空及港龍航空的客運及貨運業務均表現良好，收益繼續上升。

客運業務從二零零九年的低位顯著回升，收益差不多回復至金融危機前的水平。一如去年大部分時間，經濟客艙的運載率普遍高企，收益率上升。頭等及商務客艙方面，從香港出發的商務旅遊需求急劇上升，但以其他主要城市為起點的旅遊需求卻沒有出現相若的升幅。兩家航空公司於二零一零年首六個月合共運載乘客一千三百萬人次，較二零零九年首六個月增加百分之八點五。運載率上升五點五個百分點，可載客量則減少百分之零點一。上半年度客運收益為港幣二百七十四億一千一百萬元，較二零零九年上半年增加百分之二十五點七。收益率增加百分之十七點五至港幣五十八點四仙。

貨運業務於整個上半年表現非常理想，所有主要市場均需求殷切。貨物運載率較二零零九年上半年上升十一點八個百分點，創下百分之七十八的新紀錄。於七月時，五架於去年經濟逆轉時停泊於沙漠的飛機已全部重新投入服務以應需求。上半年兩家航空公司的貨運量增加百分之二十四點四至八十七萬二千噸。貨運

收益增加百分之六十三點一至港幣一百一十八億四千四百萬元，收益率則增加百分之三十六點一至港幣二點二六元。

燃油是公司最大的成本，二零一零年上半年我們再次受到油價上漲的影響。燃油成本較二零零九年同期上升百分之五十一點一。管理油價變動的相關風險是公司的主要挑戰與目標。

在經歷過二零零九年大部分時間極為嚴峻的經營環境後，我們樂見業務好轉。當航空業深受全球經濟逆轉影響時，我們採取了多項重大的應對措施，包括停飛部分飛機、削減服務及要求員工放無薪假。然而，我們的業務於二零一零年已回復正常，現正恢復可運載量及安排停飛航班復航。由於財務狀況得到改善，我們向所有在二零零九年金融危機那段艱難時期自願放無薪假來支持公司的員工發放特別酬金，以表揚他們對公司的忠誠和支持。

公司的方針是維持資產負債表穩健，這個方針在經濟逆轉期間著實發揮不少效用。業務回升，使我們可以重整資產負債表及鞏固財務狀況，以更雄厚的實力實現我們的核心目標——取得增長及進一步加強香港作為世界主要國際航運樞紐的地位。為繼續加強機隊的實力，我們在二零一零年上半年增添了更多現代化及具燃油效益的飛機，接收四架波音777-300ER型客機，並由現時至二零一三年間，再接收十二架同型號飛機。明年一月，我們將開始接收共十架波音747-8F型貨機，屆時貨機機隊的營運效益將大大提升。客機及貨機的航班時間表已差不多回復經濟逆轉前的水平。我們增加了兩個客運航點——米蘭（三月）及莫斯科（七月）。我們對這兩條航線的長期表現具有信心。

公司與國航之間的策略性夥伴關係不斷提升，雙方於二月宣佈一項關係上的重大發展 — 合資成立以上海為基地的貨運航空公司。雙方將以國航現有的附屬公司中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）（公司將持有其股本及經濟權益）為合資平台，預計該合資公司將於十月開業。根據合資安排，公司將向國貨航出售四架波音 747-400BCF 型貨機及兩部備用航空引擎，其中一架飛機於本年稍後時間移交。成立合資公司，使我們可在長江三角洲這個重要地區開拓空運業務商機。但我要強調，公司對香港樞紐的承擔堅定不移。事實上，為重申這份承擔，我們在三月已恢復興建位於香港國際機場的新貨運站。這個耗資港幣五十五億元興建的先進設施，將可加強香港作為空運樞紐的競爭力及效益。

在公司與香港機場管理局就新貨運站達成的協議中，規定公司須出售香港空運貨站有限公司（「香港空運貨站」）的一成股權。我們已於五月售出該一成股權，變現港幣六億四千萬元現金及港幣三億二千八百萬元溢利。公司亦在六月出售所持香港飛機工程有限公司（「港機工程」）餘下的百分之十五股權，變現港幣二十六億二千萬元現金及港幣十八億三千七百萬元溢利。售股交易的價格較緊接公佈交易前的港機工程股份最新市價存在百分之二十五溢價。交易不僅符合公司專注於核心業務的策略，亦提供現金作未來投資用途。

若現有趨勢持續，預料公司的財務業績將於二零一零年下半年繼續強勁。話雖如此，航空業環境瞬息萬變。假如油價再度大幅上升或經濟回復至二零零八年及二零零九年大部分時間的衰退情況，公司業績可能遭受不利影響，而且影響會來得非常急速，惟我們對國泰航空集團及香港的長遠前景保持信心。由於公司處於一個充滿挑戰和變幻莫測的行業中，因此我們必須顧慮多種可以迅速影響業務的因素 — 經濟波動、油價上漲、甚至火山爆發。儘管如此，我們還有不少有利條件，包括擁有能幹、投入和支持公司的團隊、超卓的國際網絡、有效的成本管理、優質的服務及產品、與國航之間的緊密關係，以及我們在香港這個世界大城市及超卓國際航運樞紐中的地位。我深信，憑藉這些核心實力，公司必會繼續取得非凡的成就。

主席

白紀圖

香港，二零一零年八月四日

二零一零年中期評述

在二零零九年大部分時間經歷過極為嚴峻的經營環境後，二零一零年上半年國泰航空及港龍航空的客運及貨運業務均顯著上升。兩家公司在經濟逆轉時堅決維持客運服務的質素，現更努力將產品及服務質素提升至新水平。同時，國泰航空集團繼續致力將香港這個營運基地發展為世界的主要國際航運樞紐。

產品及服務屢獲殊榮

- 國泰航空於七月在倫敦希斯魯國際機場三號客運大樓開設全新的頭等及商務客艙機場貴賓室，為使用這條最繁忙的長途航線的乘客提升候機享受及服務水平。
- 位於香港國際機場的機場貴賓室「賞心堂」獲美國版旅遊雜誌《Travel + Leisure》頒發「最佳新開設機場貴賓室」獎。
- 港龍航空在每年一度的 Skytrax 全球航空公司選舉中，榮獲「全球最佳區域航空公司」大獎。在同一選舉中，國泰航空獲選為「最佳泛太平洋航空公司」。
- 在二零零九至二零一零年度「Yahoo! 感情品牌大獎」選舉中，國泰航空連續第八年在航空公司組別中勝出，並獲頒「三大感情品牌大獎」，而港龍航空則連續第五年在航空公司組別中勝出。國泰航空獲《星島日報》選為「星鑽服務品牌」，獲《經濟一週》頒發「實力品牌大獎」，以及獲《壹週刊》頒發「服務第壹大獎」。

- 國泰航空於香港優質顧客服務協會一月舉辦的「優質顧客服務大獎」中獲「傑出個人獎」及「優秀組別獎」，其後又在香港國際機場的「優質服務計劃」中連續第二年獲得「企業獎」，並獲頒團隊獎及個人獎。
- 為鞏固公司作為香港本地航空公司的地位，我們在頭等及商務客艙提供一系列傳統地道菜式。國泰航空再度推出廣受歡迎的「中華美食篇」推廣活動，與享負盛名的鑪記酒家合作呈獻機上佳餚。
- 港龍航空於二零一零年已服務香港市民二十五年，為慶祝這個大日子，公司於六月把其中一架飛機髹上特別的週年紀念外觀，並在航機上提供由香港、北京及上海各地知名食府設計的菜式。週年紀念慶祝活動包括在香港及中國內地市場推出特別票價優惠。

發展空運樞紐

- 為履行公司對發展香港成為世界主要客運樞紐的承諾，國泰航空推出兩個客運航點，分別於三月開辦每週四班前往米蘭及於七月開辦每周三班前往莫斯科的服務。
- 我們陸續恢復於經濟逆轉期間暫停的航班，並盡量加強服務，於三月每周加開三班前往多倫多的航班，以及由五月起每周加開三班前往洛杉磯的航班。於二零零九年十月開辦的吉達航點，自三月開始由每周四班

航班增至每日一班。於七月時，首爾已回復每日五班服務，並回復每日兩班往台北的航班。新加坡於八月開始提供每日七班航班。

- 因應需求增加，在暑假期間加開前往巴黎、峇里及札幌的航班。
- 將於十月開辦每日兩班前往羽田機場的航班。
- 港龍航空已增加前往長沙、成都、重慶、南京、武漢及廈門的服務，亦於七月加開前往高雄的航班，而前往班加羅爾及釜山的航班則分別於三月及七月回復為每日航班。從八月開始，布吉將由每周九班增至十班，而亞庇則由每周四班增至五班。福州、金邊及（在世博期間）上海航線所採用的航機均增加了可運載量。往福岡的每日航班將於十月復航。
- 港龍航空使用了香港國際機場於二零零九年底啟用的新北衛星客運廊，減少使用露天的遠方停機位。
- 為建立香港的空運樞紐地位，我們繼續加強貨機網絡，並恢復於經濟逆轉期間削減的可載貨量，以及加開邁阿密、達卡／河內、大阪及東京航線的定期航班。

- 於七月首次推出環球貨運航班服務，每周提供兩班航班前往芝加哥，續航阿姆斯特丹及迪拜，然後返港。這是我們首次運作橫跨大西洋的航班，該服務有助開拓新市場。

- 為重申公司對香港樞紐的長期承擔，我們重新展開於香港國際機場興建投資達港幣五十五億元的貨運站工程。這個設施十分先進的貨運站，將於二零一三年開始運作，為香港空運業提供更多選擇和競爭。

機隊發展

- 國泰航空先後於一月、二月、四月及六月接收四架新波音 777-300ER 型飛機，以進一步加強長途機隊的規模。現時公司運作該型號飛機共十八架，另外的十二架將於現時至二零一三年間接收。
- 今年十月國泰航空將再接收一架新飛機 — 空中巴士 A330-300 型飛機，明年將接收十五架新飛機，包括十架已落實訂購的新一代波音 747-8F 型貨機中的首六架。
- 於七月時，五架於經濟逆轉期間停泊於沙漠的波音 747-400BCF 型貨機已重新投入服務，以應付貨運市場需求上升。
- 國泰航空仍有六架客機停泊於沙漠：四架空中巴士 A340-300 型及兩架波音 747-400 型客機。

- 港龍航空於六月接收一架新空中巴士 A320-200 型飛機，並於七月再接收一架同型號飛機。現時港龍航空機隊共有十一架該型號飛機。新增的飛機將用以加強港龍航空的地區性服務。
- 國泰航空於六月調配一架空中巴士 A330-300 型飛機至港龍航空機隊，現時港龍航空機隊共有十四架該型號飛機。

合作夥伴

- 國泰航空與國航於二月宣佈成立一家合資公司，這是雙方策略性夥伴關係的最新發展。合資公司以國航現有的附屬公司國貨航為合資平台，將於十月投入運作。國泰航空集團持有新合資公司的百分之二十五股本權益及百分之二十四經濟權益，並根據合資安排，向國貨航出售共四架波音 747-400BCF 型貨機及兩部備用航空引擎。
- 國泰航空分別與「寰宇一家」夥伴智利航空及墨西哥航空推出新的代號共享安排，將三個拉丁美洲航點（聖地牙哥、墨西哥城及瓜達拉哈拉）納入國泰航空的網絡。
- 印度唯一一家五星級航空公司翠鳥航空就加盟「寰宇一家」簽訂諒解備忘錄，該公司預計於二零一一年開始以聯盟成員的身份提供航班服務。俄羅斯航空公司 S7 將於二零一零年稍後時間加盟「寰宇一家」。
- 日本航空就其聯盟策略進行廣泛檢討後，於二月重申其作為「寰宇一家」成員的承諾。
- 二月底智利發生大地震，對智利航空的業務構成影響，「寰宇一家」聯盟及其航空公司成員均願意對智利航空提供支援。

環保事宜

- 國泰航空於四月刊發首份《可持續發展報告》，該報告以公司過往的《企業社會責任報告》為藍本，並重點展示集團如何以可持續發展程序及原則為業務模式的核心標準。
- 《可持續發展報告》內容深入及具透明度，因而在全球報告倡議組織 (Global Reporting Initiative) 指引中獲 A+ 評級。在這國際認可的企業社會責任報告標準中，A+ 是最高的評級。
- 我們繼續推行「飛向更藍天」碳抵銷計劃，讓乘客抵銷旅遊所造成的環境影響。現時公司向中國內地多個環保項目購買抵銷額。國泰航空於八月印製了一份新的小冊子，用以鼓勵更多企業參與「飛向更藍天」碳抵銷計劃。
- 國泰航空繼續在國際層面努力，透過聯合國氣候變化框架公約及國際民航組織等機構，確保航空公司有機會表達有關氣候變化的意見。

- 我們的環保工作獲得肯定，在五月獲頒「二零零九年香港環保卓越計劃」銀獎（界別卓越獎 — 交通及物流業）。國泰航空於二零零八年獲同一界別的銅獎。

回饋社會

- 國泰航空於三月獲頒「二零零九／二零一零年度全面關懷大獎」，這是香港社會服務聯會舉辦的「商界展關懷」計劃中的最高獎項。該獎項表揚公司在關顧社會、員工及環境方面持續作出的承擔。
- 國泰航空於二月舉行第四屆「飛躍理想計劃」，共有一百名學生參加為期六個月的活動，藉此增加他們的航空知識以及使他們透過自行設計的社會服務計劃對社會作出承擔。
- 「國泰義工隊」繼續透過各種活動，如「英語啟航」計劃及為幫助弱勢社群而舉辦的慈善義賣，致力貢獻本地社區。至今「英語啟航」計劃已幫助逾一千名東涌學生改善英語水平。
- 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。公司推行「零錢布施」計劃近二十年，至今籌得超過港幣九千一百萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。
- 國泰航空的員工參加由聯合國兒童基金會主辦的活動，前往肯雅及埃塞俄比亞親身見證「零錢布施」計劃的善款如何改善當地人的生活。
- 中國西部青海省發生地震後，國泰航空及港龍航空聯同太古集團慈善信託基金，合共捐出港幣五百萬元，幫助聯合國兒童基金會進行賑災工作。兩家公司按員工及乘客捐出的款額作出等額捐款。
- 國泰航空繼續支持多項大型盛事，以增加香港作為理想居住及旅遊地點的吸引力。公司於二月贊助「新春國際滙演之夜」，並於三月聯合贊助向來廣受歡迎的「香港七人欖球賽」。
- 公司員工繼續透過恩光之友會的工作，支持香港的智障及殘障兒童。
- 國泰航空及港龍航空將新的香港標誌繫於飛機上，以彰顯兩家公司對香港這營業基地的承擔。
- 港龍航空的重點企業社會責任項目「航空證書計劃」於二零一零年慶祝五周年紀念。該計劃的最新活動於四月舉辦，讓參加者學習更多有關成功營運商用航空公司的知識。是次活動共有十六人參加，全部均為香港航空青年團的成員。

- 港龍航空與大自然保護協會自二零零四年起為「點滴獻環保」機上籌款計劃緊密合作，使人更認識雲南西北部環境保育的重要性。至今已籌得合共港幣七百六十萬元。

對僱員的承諾

- 國泰航空集團於三月宣佈向所有曾參與二零零九年為幫助公司在全球經濟逆轉期間降低成本而推出的「特別無薪假計劃」及其他措施的員工發放特別薪酬。
- 國泰航空「飛行員培訓計劃」繼續培育出新一代的本地飛行員，三十名學員於二零一零年上半年畢業。計劃至今共有三百零九名學員學成畢業及於國泰航空任職飛行員，並有五十五名前任學員現為公司的機長。
- 國泰航空參照營運地區的法例、行業慣例、市場環境和員工個人與集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。我們於五月公佈一項為期三年的「利潤分紅計劃」，讓國泰航空及港龍航空的員工分享業務成果。
- 為應付恢復客運服務及開辦新航點，國泰航空於二零一零年在香港招聘數百名機艙服務員，至今已收到逾一萬份申請。公司亦正為曼谷、倫敦、三藩市及新加坡的海外基地招聘更多機艙服務員。
- 港龍航空亦於二零一零年招聘機艙服務員。該公司於六月為其逾五十個職位舉辦招聘日，吸引了超過一千三百名應徵者。
- 國泰航空於三月推出最新的推廣計劃，內容主要介紹有助公司建立特別服務品牌的員工。有關廣告特別強調服務顧客的前線員工具有專業及個人的特質，並為此設立了一個名為「認識一直用心為你的團隊」的特別網站。
- 公司為員工舉行一項內部活動，讓員工自行創作宣傳廣告及確立對提升服務水平的承擔。
- 第六屆 Betsy Awards 員工嘉獎禮於六月舉行。舉辦這個一年一度的嘉獎禮，是要表揚國泰航空及港龍航空的優秀員工，他們提供職責範圍以外的服務，協助有需要的乘客或進一步推廣兩家公司的卓越服務。

整份《可持續發展報告》載於 www.cathaypacific.com。

機隊資料*

截至二零一零年六月三十日止 各機隊的數目														
飛機類型	租賃			總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數					購買權
	擁有	籌資	營業		'10	'11	'12 及之後		'11	'12	'13	'14	'15 及之後	
由國泰航空營運的飛機：														
A330-300	10	15	6	31	1	3	4	8	3					3
A340-300	6	5	4	15					4					
747-400	17		5	22						2				3
747-400F 貨機	3	3		6										
747-400BCF 貨機	7	1	5	13							3	1	1	
747-400ERF 貨機		6		6										
747-8F 貨機						6	4	10						
777-200	4	1		5										
777-300	3	9		12										
777-300ER	2	7	9	18		6	6	12					9	20 ^(a)
總數	52	47	29	128	1	15	14	30	7	2	3	1	16	20
由港龍航空營運的飛機：														
A320-200	5		5	10	1			1 ^(b)	2					3
A321-200	2		4	6					2					2
A330-300	4	1	9	14					2	3	3			1
總數	11	1	18	30	1			1	6	3	3			6
由華民航空營運的飛機：														
A300-600F 貨機	2	6		8										
總數合計	65	54	47	166	2	15	14	31	13	5	6	1	22	20

* 包括停泊的飛機。

(a) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。

(b) 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的全貨運航空公司，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自行擁有的空中巴士 A300-600F 型貨機及三架以濕租形式租賃的飛機。其中一架以濕租方式租用的飛機是向國泰航空租用的波音 747-400BCF 型貨機。

- 華民航空以香港為樞紐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。
- 隨著機隊及網絡提升，可運載量增加百分之十。運載率上升七個百分點，收益率則下降百分之十一。
- 在二零一零年上半年間，華民航空錄得的溢利低於二零零九年上半年，原因是收益率自二零零九年下半年以來有所下降。

國泰航空飲食服務（香港）有限公司（「國泰航空飲食服務」）

- 國泰航空飲食服務於二零一零年上半年錄得的溢利高於二零零九年上半年，主要原因是機餐數量增加、收益率上升及實施有效的成本管理。
- 胡志明市及台北兩個海外航空飲食設施的機餐銷量及溢利增長均令人滿意，但加拿大及宿霧的業務則受當地經濟下滑所影響，導致業績強差人意。

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最大規模的地勤服務專營公司，為三十九家航空公司提供停機坪作業及地勤服務。
- 香港機場地勤服務的乘客處理量有所增加，並維持停機坪作業的處理量。
- 由於收費面對競爭壓力，加上員工數目及租金成本上升，二零一零年上半年香港機場地勤服務的業績低於預期。

中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司，國泰航空持有百分之十九點二股權。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，因此二零一零年中期業績包括國航截至二零一零年三月三十一日止六個月的業績。
- 國航二零一零年首季業績因需求殷切及燃油對沖組合的撥回款項而大幅改善，因此集團從國航業績錄得令人滿意的溢利。

香港飛機工程有限公司（「港機工程」）

- 國泰航空於二零一零年六月七日宣佈同意向太古股份有限公司出售餘下百分之十五的港機工程股權。此項交易是根據我們策略性的優次考慮而作出，將有利於我們的核心航空業務。我們可以利用交易所得收益進行國泰航空其他核心航空業務的投資，包括投資購買新飛機、興建新貨運站、繼續提升產品及服務質素，以及應付國泰航空的一般營運資金需要。由於港機工程一直是我們主要的大修及維修服務供應商，而我們亦是港機工程最大的航空公司客戶，因此國泰航空與港機工程之間建立已久的關係將保持不變。
- 二零一零年上半年截至售股當日止，國泰航空應佔港機工程溢利為港幣四千四百萬元，而二零零九年整個上半年應佔港機工程溢利則為港幣一億一千八百萬元。溢利下降，主要是由於廈門的大型機身維修設施使用率減少及引擎大修業務溢利率下跌。

客運服務

國泰航空及港龍航空於二零一零年上半年合共運載乘客一千三百萬人次，較二零零九年同期增加百分之八點五。兩家航空公司的客運業務均勝於去年，因當時收益及收益率面對環球經濟逆轉的不利影響。兩家公司已於二零一零年首六個月恢復因經濟逆轉而削減的可運載量。頭等及商務旅客需求大幅增加，尤以香港的離境航班為甚，這是收益率上升百分之十七點五至港幣五十八點四仙的主要因素。本期的乘客運載率上升五點五個百分點至百分之八十四，而客運收益則增加百分之二十五點七至港幣二百七十四億一千一百萬元。

二零一零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
	二零一零年	二零零九年	變幅	二零一零年	二零零九年	變幅	變幅
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	5,475	5,106	+7.2%	78.3	74.1	+4.2個百分點	+5.7%
東南亞	6,811	6,948	-2.0%	82.4	76.6	+5.8個百分點	+13.4%
西南太平洋及南非	9,173	9,155	+0.2%	80.6	79.1	+1.5個百分點	+25.4%
歐洲	9,838	10,450	-5.9%	85.8	83.1	+2.7個百分點	+20.5%
北亞	11,548	11,458	+0.8%	80.3	68.0	+12.3個百分點	+10.2%
北美	12,835	12,633	+1.6%	91.7	86.6	+5.1個百分點	+20.6%
整體	55,680	55,750	-0.1%	84.0	78.5	+5.5個百分點	+17.5%

- 經濟客艙需求維持理想，收益率較二零零九年上半年顯著上升。
- 頭等及商務客艙需求上升，企業客戶銷售額亦出現相應的升幅，情況尤以香港這個主要市場為甚。收益率有顯著的改善，惟頭等及商務客艙的載客量及收益仍低於經濟逆轉前的水平。
- 國泰航空及港龍航空已逐漸恢復於二零零九年間為應對經濟逆轉而削減的可載客量。截至二零一零年上半年底，可載客量已差不多回復經濟逆轉前的水平。
- 國泰航空擴大機隊規模，增添四架新波音 777-300ER 型飛機。在停泊於沙漠的六架客機中，四架空中巴士 A340-300 型客機將根據其營業租賃條款於二零一一年交還，剩下兩架波音 747-400 型飛機。
- 公司開辦兩條新航線。於三月推出每周四班航班的米蘭航線，客運量（尤其是商務客艙）令人鼓舞。而每周提供三班航班的莫斯科航線已於七月推出。
- 來往中國內地的航線呈現健康的業務增長，尤以前往二線城市的業務為甚。二零一零年上海世博為中國內地的主要商業城市帶來更多客運量，而由海外前往中國內地各主要商業城市的旅客數目亦普遍增加。

- 港龍航空繼續暫停運作前往大連、桂林、瀋陽及西安四個中國內地航點的航班，並且尚未恢復前往台灣台中的服務。然而，前往福岡的每日航班將於十月復航。
- 由於港龍航空於去年九月開辦廣州航線，有助往來珠江三角洲的業務繼續增長。該航線的可載客量於廣交會期間調高。
- 台灣航線的業務，尤其是由台灣前往內地的客運量，繼續受兩岸直航安排所影響。由六月開始，直航航班的數目由每周二百七十班逐步增至三百七十班，這將構成進一步的影響。儘管如此，國泰航空仍每日加開兩班前往台北的航班——一班於六月，另一班於七月。港龍航空亦於七月每周加開四班前往高雄的航班。
- 日本航線無論入境或離境航班表現均見強勁。公司將由十月開始開辦每日兩班前往日本羽田機場的航班。韓國航線出現增長，離境及入境業務均逐步回升。
- 東南亞各航點表現普遍良好，惟曼谷航線因泰國政治局勢持續不穩而令業務受到影響。菲律賓及印尼航線表現良好，但峇里航線則因以歐洲為起點的直航航班增加而影響客運量。
- 前往澳洲及新西蘭的頭等及商務客運量仍未回復之前的水平，但前往布里斯班及珀斯等澳洲二線城市的業務表現則高於預期，我們將設法增加該等航線的可載客量。
- 在印度方面，德里及孟買航線的表現受當地航空公司的激烈競爭影響，但欽奈及班加羅爾航線的業務已穩步改善。港龍航空於三月恢復提供每日一班航班前往班加羅爾。
- 在中東方面，沙地阿拉伯航線需求殷切，去年十月開辦的吉達航線現時每日提供一班航班。
- 來自中國內地及日本的商務旅客量有助改善南非航線的表現。世界盃是另一項正面因素，我們在六月因應比賽期間需求增加而調高可載客量。
- 倫敦航線需求殷切，頭等及商務客艙客運量的回升速度較其他航線快。其他歐洲航線的需求因競爭加劇及商務旅遊復甦較慢而受影響。新辦的米蘭航班表現令人滿意，而羅馬航線則持續錄得良好的運載率。
- 在北美方面，多倫多航線的頭等及商務客艙客運量出現歷來最大幅的回升，所有其他航線的經濟客艙運載率持續高企。

貨運服務

全球貨運市場的需求由二零零九年上半年的低位大幅回升。由於從二零零九年末季開始的升勢持續至本年上半年，國泰航空及港龍航空於二零一零年上半年的貨運噸數較二零零九年上半年增加百分之二十四點四至八十七萬二千噸。我們將停泊於沙漠的飛機重新投入服務，以恢復為應對經濟逆轉而削減的可載貨量，機隊的使用量亦回復高水平。由於空運市場的整體可載貨量短缺，二零一零年首六個月錄得非常高的運載率，收益率亦有所改善。我們的運載率攀升十一點八個百分點至百分之七十八的紀錄新高，而收益率則上升百分之三十六點一至港幣二點二六元。貨運收益上升百分之六十三至港幣一百一十八億四千四百萬元。

國泰航空及港龍航空貨運服務於二零一零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
	二零一零年	二零零九年	變幅	二零一零年	二零零九年	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	6,135	5,727	+7.1%	78.0	66.2	+11.8個百分點	+36.1%

- 雖然經濟持續不明朗，尤其是歐元區多個經濟體系，但二零一零年上半年間空運服務需求仍然強勁。國泰航空集團前往北美及歐洲的主要航線以及其亞洲地區網絡均呈現需求高企的情況。
- 需求殷切，使公司在首六個月間能以高於預期的運載率營運貨機網絡。香港及上海兩個主要市場的出境需求持續強勁，入境航班亦錄得較預期為高的運載率。
- 我們透過加開航班及於近期把五架在二零零九年停泊於沙漠的貨機重新投入服務，恢復各主要航線及前往地區性航點的可載貨量。然而，二零一零年上半年的可用噸千米仍低於二零零八年同期。
- 期內除恢復航班外，亦增加了服務。前往邁阿密的班次由每周三班增至五班，達卡／河內的航線加開第三班貨機，另外每周加開航班前往大阪及東京，以及加開航班前往印度及中東。
- 在有足夠飛機及機組人員資源下，推出多班包機及額外的定期航班，使貨機機隊的使用量達至十分高的水平。
- 由於消費行業推出新產品，加上企業開始重新投資於資訊科技及其他資本項目，因此北美及歐洲航線需求持續殷切。汽車業的部件市場活動增加，加上企業普遍希望將存貨保持於最低水平及維持靈活性，亦有助增加空運服務的需求。

- 於七月推出環球貨機服務，每周提供兩班航班，由香港向東飛往芝加哥，續航阿姆斯特丹及迪拜，然後返港。該航班在商業及營運上帶來重大利益。這是公司首次營運橫跨大西洋的航班。
- 雖然港龍航空現時只運作客機，但繼續銷售其所有航線的客機腹艙運載貨物。與整體市場趨勢一樣，二零一零年上半年港龍航空的載貨噸數及收益大幅增加。
- 與國航合資成立的新貨運公司將於十月投入運作，屆時我們便可在長江三角洲這個重要市場開拓商機。根據合資安排，國泰航空將向合資公司出售四架波音 747-400BCF 型貨機，因此國泰航空今年將有一架貨機離開機隊。
- 我們以港為家，積極履行對香港的承擔，繼續發展香港成為世界主要國際空運樞紐。為此，我們已重新展開於香港國際機場興建投資達港幣五十五億元的貨運站工程，該設施將於二零一三年投入運作。同時，我們繼續擴展國泰航空的貨機機隊，由二零一一年一月開始，陸續接收十架新波音 747-8F 型貨機。

亞洲萬里通

- 旅遊獎勵計劃「亞洲萬里通」繼續增長，截至二零一零年六月底，會員人數超過三百萬。
- 夥伴數目增至超過四百個，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。
- 二零一零年上半年，「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減少百分之七。

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，並繼續對競爭當局的調查作出配合，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，但已就該等負債在賬目中撥備港幣二千六百萬元。

營業總額

客運服務
貨運服務
航空飲食、收回款項及其他服務
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	
二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
27,411	21,809	27,411	21,809
11,844	7,264	10,794	6,295
2,082	1,848	1,757	1,467
41,337	30,921	39,962	29,571

- 由於頭等及商務客艙需求增加使業務有所改善，縱使可載客量減少百分之零點一，集團客運服務營業額仍增加百分之二十五點七。
- 集團貨運服務營業額上升百分之六十三點一。市場需求殷切，因此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七十一點五。
- 航空飲食、收回款項及其他服務的營業額增加百分之十二點七。

營業開支

員工
機上服務及乘客開支
著陸、停泊及航線開支
燃油
飛機維修
飛機折舊及營業租賃
其他折舊及營業租賃
佣金
其他
營業開支
財務支出淨額
營業開支總額

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		
二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	變幅	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	變幅
6,759	6,075	+11.3%	6,190	5,535	+11.8%
1,551	1,433	+8.2%	1,551	1,433	+8.2%
5,280	4,999	+5.6%	5,195	4,910	+5.8%
13,169	6,645	+98.2%	12,898	6,478	+99.1%
3,167	3,326	-4.8%	3,095	3,260	-5.1%
4,091	4,187	-2.3%	4,006	4,093	-2.1%
547	540	+1.3%	432	423	+2.1%
357	258	+38.4%	357	258	+38.4%
1,454	1,415	+2.8%	1,620	1,545	+4.9%
36,375	28,878	+26.0%	35,344	27,935	+26.5%
562	437	+28.6%	536	398	+34.7%
36,937	29,315	+26.0%	35,880	28,333	+26.6%

- 集團營業開支總額增加百分之二十六至港幣三百六十九億三千七百萬元。
- 由於平均油價上升百分之四十四點八，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二點五七元上升至港幣三點一四元。

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	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 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/(虧損)	4,195	(200)
出售香港空運貨站及港機工程股權所得溢利	2,165	—
就停飛飛機的營業租賃開支撥備	—	(396)
飛機及有關設備的減值撥備淨額	(9)	(169)
扣除燃油對沖(虧損)/盈利及稅項前的航空公司溢利/(虧損)	6,351	(765)
已變現及未變現燃油對沖(虧損)/盈利	(104)	2,003
稅項支出	(403)	(185)
航空公司除稅後溢利	5,844	1,053
應佔附屬及聯屬公司溢利/(虧損)	996	(241)
應佔溢利	6,840	812

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/(虧損)變動分析如下：

	港幣百萬元	
扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的二零零九年航空公司中期營業虧損	(200)	
客運及貨運營業額	10,101	客運
		- 因可載客量減少百分之零點一而減少港幣二千七百萬元。 - 因運載率上升五點五個百分點而增加港幣十五億二千九百萬元。 - 隨著頭等及商務客位需求增加與利好的匯率變動使收益率上升百分之十七點五而增加港幣四十億八千萬元。 - 來自超額行李的收入增加港幣二千萬元。
		貨運
		- 因可載貨量上升百分之七點一而增加港幣四億四千八百萬元。 - 因運載率上升十一點八個百分點而增加港幣十二億零五百萬元。 - 隨著收益率上升百分之三十六點一而增加港幣二十八億四千六百萬元。
收回款項及其他服務	290	
員工	(655)	因較高花紅撥備及於二零零九年上半年實施無薪假計劃的影響而增加。
機上服務及乘客開支	(118)	因乘客數目增加百分之八點五而上升。
著陸、停泊及航線開支	(285)	因整體客運及貨運增長而增加。
燃油	(4,313)	由於平均飛機燃油價格上漲百分之四十四點八至每桶九十二點二美元，加上耗油量增加百分之三點九至七億五千萬桶，導致燃油成本上升。
飛機維修	165	因就交還飛機狀態及存貨作出的撥備下降而減少。
折舊及營業租賃	(318)	因重訂若干飛機的估計剩餘價值而增加。
財務支出淨額	(138)	因息率衍生工具的市值計價虧損而增加，部分升幅被較低息率及投資基金回報增加所抵銷。
其他	(334)	
扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的二零一零年航空公司中期營業溢利	4,195	

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

燃油成本總額

已變現對沖虧損

未變現市值計價虧損/(盈利)

燃油成本淨額

截至六月三十日止六個月	
二零二零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
13,065	8,648
72	71
32	(2,074)
13,169	6,645

財務狀況

- 固定資產增加港幣四十二億三千五百萬元，包括用於飛機及有關設備港幣四十億二千萬元和其他設備及樓宇港幣二億一千五百萬元。
- 借款額減少百分之四至港幣四百零九億五千二百萬元，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，其中百分之五十七為定息借款。
- 流動資金增加百分之二十八點七至港幣二百一十二億六千二百萬元，其中百分之七十五點九以美元計算。
- 借款淨額減少百分之二十四點六至港幣一百九十六億九千八百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之十五點三至港幣四百八十七億二千萬元，而債務淨額股份比例則減至零點四倍。
- 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《二零零九年報告書》。

致國泰航空有限公司董事會

引言

我們已審閱列載於第20頁至第34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二零一零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，使我們相信於二零一零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

二零一零年八月四日

簡明財務報表

綜合全面收益表

截至二零二零年六月三十日止六個月 — 未經審核

	附註	二零二零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	二零二零年 美元百萬元	二零零九年 美元百萬元
營業額					
客運服務		27,411	21,809	3,514	2,796
貨運服務		11,844	7,264	1,519	931
航空飲食、收回款項及其他服務		2,082	1,848	267	237
營業總額	2	41,337	30,921	5,300	3,964
開支					
員工		(6,759)	(6,075)	(867)	(779)
機上服務及乘客開支		(1,551)	(1,433)	(199)	(184)
著陸、停泊及航線開支		(5,280)	(4,999)	(677)	(641)
燃油		(13,169)	(6,645)	(1,688)	(852)
飛機維修		(3,167)	(3,326)	(406)	(426)
飛機折舊及營業租賃		(4,091)	(4,187)	(524)	(537)
其他折舊及營業租賃		(547)	(540)	(70)	(69)
佣金		(357)	(258)	(46)	(33)
其他		(1,454)	(1,415)	(186)	(181)
營業開支		(36,375)	(28,878)	(4,663)	(3,702)
扣除非經常性項目前的營業溢利		4,962	2,043	637	262
出售投資所得溢利	4	2,165	—	277	—
營業溢利	5	7,127	2,043	914	262
財務支出		(887)	(891)	(114)	(114)
財務收入		325	454	42	58
財務支出淨額	6	(562)	(437)	(72)	(56)
應佔聯屬公司溢利/(虧損)		827	(426)	106	(55)
除稅前溢利		7,392	1,180	948	151
稅項	7	(462)	(259)	(59)	(33)
本期溢利		6,930	921	889	118
其他全面收益					
現金流量對沖		234	175	30	23
可供出售財務資產的價值重估		(293)	11	(38)	1
應佔聯屬公司其他全面收益		17	40	2	5
海外業務換算產生的匯兌差額		77	—	10	—
本期除稅後其他全面收益	8	35	226	4	29
本期全面收益總額		6,965	1,147	893	147
應佔溢利					
國泰航空擁有人		6,840	812	877	104
少數股東權益		90	109	12	14
		6,930	921	889	118
應佔全面收益總額					
國泰航空擁有人		6,875	1,038	881	133
少數股東權益		90	109	12	14
		6,965	1,147	893	147
每股盈利(基本及攤薄)	9	173.9 仙	20.6 仙	22.3 仙	2.6 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24頁至第34頁附註為此報表的一部分。

綜合財務狀況表

二零一零年六月三十日結算 — 未經審核

	附註	二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元	二零一零年 六月三十日 美元百萬元	二零零九年 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	66,243	65,495	8,493	8,397
無形資產	12	7,934	7,850	1,017	1,007
於聯屬公司的投資	13	10,168	9,042	1,304	1,159
其他長期應收款項及投資		4,930	5,307	632	680
		89,275	87,694	11,446	11,243
長期負債		(40,014)	(40,416)	(5,130)	(5,182)
相關已抵押存款		5,336	5,602	684	719
長期負債淨額	14	(34,678)	(34,814)	(4,446)	(4,463)
其他長期應付款項	15	(940)	(1,059)	(121)	(136)
遞延稅項		(5,637)	(5,255)	(723)	(674)
		(41,255)	(41,128)	(5,290)	(5,273)
非流動資產淨值		48,020	46,566	6,156	5,970
流動資產及負債					
存貨		910	947	117	122
貿易及其他應收款項	16	9,386	8,161	1,203	1,046
流動資金		21,262	16,522	2,726	2,118
		31,558	25,630	4,046	3,286
長期負債的流動部分		(6,733)	(9,023)	(863)	(1,157)
相關已抵押存款		459	1,195	59	153
長期負債的流動部分淨額	14	(6,274)	(7,828)	(804)	(1,004)
貿易及其他應付款項	17	(14,068)	(12,965)	(1,804)	(1,662)
未獲運輸收益		(9,435)	(8,075)	(1,209)	(1,035)
稅項		(926)	(943)	(119)	(121)
		(30,703)	(29,811)	(3,936)	(3,822)
流動資產/(負債)淨值		855	(4,181)	110	(536)
資產淨值		48,875	42,385	6,266	5,434
資本及儲備					
股本	18	787	787	101	101
儲備		47,933	41,451	6,145	5,314
國泰航空擁有人應佔資金		48,720	42,238	6,246	5,415
少數股東權益		155	147	20	19
股東權益總額		48,875	42,385	6,266	5,434

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24頁至第34頁附註為此報表的一部分。

綜合現金流量表

截至二零二零年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零二零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	二零二零年 美元百萬元	二零零九年 美元百萬元
營運業務				
業務帶來/(所用)的現金	8,892	(98)	1,140	(13)
已收聯屬公司股息	57	129	7	16
已收利息	40	46	5	6
已付利息淨額	(336)	(587)	(43)	(75)
已付稅項	(161)	(657)	(21)	(84)
來自營運業務的現金流入/(流出)淨額	8,492	(1,167)	1,088	(150)
投資業務				
出售投資	3,260	—	418	—
除現金及視同庫存現金外的流動資金(增加)/減少淨額	(6,790)	2,733	(871)	350
出售固定資產	327	331	42	43
其他長期應收款項及投資減少淨額	4	3	1	1
固定及無形資產支出	(4,335)	(4,913)	(556)	(630)
增持一家聯屬公司股權的支出	(1,040)	—	(133)	—
投資業務的現金流出淨額	(8,574)	(1,846)	(1,099)	(236)
融資業務				
新融資	4,328	4,160	555	533
購回及發行股票	—	8	—	1
償還借款及籌資租賃責任	(5,911)	(2,729)	(758)	(350)
存放抵押存款	(17)	—	(2)	—
已派股息 — 股東	(393)	—	(50)	—
— 少數股東權益	(82)	(44)	(11)	(5)
融資業務的現金(流出)/流入淨額	(2,075)	1,395	(266)	179
現金及視同庫存現金減少	(2,157)	(1,618)	(277)	(207)
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	10,094	7,045	1,294	903
匯兌差額的影響	6	31	1	4
於六月三十日結算的現金及視同庫存現金	7,943	5,458	1,018	700

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24頁至第34頁附註為此報表的一部分。

綜合股東權益變動表

截至二零一零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 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
二零零九年十二月三十一日的結餘	787	24,704	16,295	1,117	(1,383)	718	42,238	147	42,385
本期全面收益總額	—	6,840	—	(293)	234	94	6,875	90	6,965
二零零九年度末期股息	—	(393)	—	—	—	—	(393)	—	(393)
支付少數股東股息	—	—	—	—	—	—	—	(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
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
該期全面收益總額	—	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

第24頁至第34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《二零零九年報告書》所載的主要會計政策相符的基準編製。

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。

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	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	40,865	30,487	472	434			41,337	30,921
分部之間的銷售	—	—	642	605			642	605
分部收益	40,865	30,487	1,114	1,039			41,979	31,526
分部業績	7,059	1,999	68	44			7,127	2,043
財務支出淨額	(546)	(426)	(16)	(11)			(562)	(437)
	6,513	1,573	52	33			6,565	1,606
應佔聯屬公司溢利／（虧損）					827	(426)	827	(426)
除稅前溢利／（虧損）	6,513	1,573	52	33	827	(426)	7,392	1,180
稅項	(452)	(252)	(10)	(7)			(462)	(259)
本期溢利							6,930	921

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。

(b) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 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	19,008	13,053
– 日本、韓國及台灣	5,121	3,785
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	2,193	1,823
東南亞	2,776	2,204
西南太平洋及南非	2,954	2,148
歐洲	4,092	3,803
北美	5,193	4,105
	41,337	30,921

在回顧期間，鑒於「東南亞及中東」區域的業務日益重要，管理層決定將其分為「印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡」與「東南亞」兩個區域。二零零九年的比較數字已相應重列。

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、波羅的海地區及土耳其。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《二零零九年報告書》所列舉的理由而不予披露。

4. 出售投資的溢利

出售一家聯屬公司的溢利
出售一項長期投資的溢利

截至六月三十日止六個月	
二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
1,837	—
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

下列各費用/(收益)已包括在營業溢利中：

固定資產折舊

- 租賃
- 擁有

無形資產攤銷

營業租賃租金

- 土地及樓宇
- 飛機及有關設備
- 其他

飛機及有關設備減值撥備淨額

已支出的存貨成本

匯兌差額

核數師酬金

被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債虧損/(盈利)淨額

被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債盈利淨額

非上市投資的收入

截至六月三十日止六個月	
二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
942	967
2,179	1,821
16	14
334	325
1,155	1,590
12	10
9	169
914	930
(48)	(274)
4	4
212	(2,102)
(49)	(208)
(19)	(44)

6. 財務支出淨額

利息支出淨額如下：

- 籌資租賃責任按攤銷成本列賬
- 有關抵押存款、票據及債券的利息收入

- 銀行借款及透支
- 其他須於五年內全部清還的借款

來自流動資金의(收入)/虧損：

- 專業投資管理資金及其他流動投資
- 銀行存款及其他應收款項

公允值變動：

- 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任
- 衍生金融工具

截至六月三十日止六個月	
二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
377	519
(171)	(208)
206	311
73	143
29	44
308	498
(81)	5
(24)	(38)
(105)	(33)
(49)	(208)
408	180
359	(28)
562	437

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	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	43	12
– 海外稅	114	152
– 歷年準備超額	(54)	(210)
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	359	305
	462	259

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（二零零九年：百分之十六點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地稅率計算。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19(d)）。

8. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
現金流量對沖		
– 於期內確認	(243)	79
– 轉撥至損益	502	116
– 已確認遞延稅項	(25)	(20)
可供出售財務資產的價值重估		
– 於期內確認	(30)	11
– 轉撥至損益	(263)	–
應佔聯屬公司其他全面收益	17	40
海外業務換算產生的匯兌差額	77	–
本期其他全面收益	35	226

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六十八億四千萬元（二零零九年：港幣八億一千二百萬元）除以期內已發行每日加權平均股份數目三十九億三千四百萬股（二零零九年：三十九億三千四百萬股）計算。

10. 股息

董事局宣佈截至二零一零年六月三十日止的中期股息為每股港幣三十三仙（二零零九年：零），合共派發中期股息港幣十二億九千八百萬元（二零零九年：零），將於二零一零年十月四日派發予於二零一零年九月十日辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。

二零一零年九月六日至二零一零年九月十日（包括首尾兩天）將暫停辦理股東登記，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保享有中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一零年九月三日（星期五）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					
二零一零年一月一日的結餘	105,394	3,352	5,133	837	114,716
增購	4,020	78	32	105	4,235
出售	(538)	(28)	(3)	—	(569)
二零一零年六月三十日的結餘	108,876	3,402	5,162	942	118,382
累積折舊					
二零一零年一月一日的結餘	44,646	2,297	2,278	—	49,221
本期折舊	2,936	102	83	—	3,121
減值	9	—	—	—	9
出售	(182)	(27)	(3)	—	(212)
二零一零年六月三十日的結餘	47,409	2,372	2,358	—	52,139
賬面淨值					
二零一零年六月三十日的結餘	61,467	1,030	2,804	942	66,243
二零零九年十二月三十一日的結餘	60,748	1,055	2,855	837	65,495

於二零一零年六月三十日的固定資產中包括租賃資產港幣三百億零一百萬元（二零零九年十二月三十一日：港幣二百九十四億八千九百萬元）。

集團重訂若干飛機的估計剩餘價值，因此集團於本中期報告的折舊支出增加港幣二億九千八百萬元。這亦將使截至二零一四年十二月三十一日止期間的折舊支出增加港幣四億六千一百萬元。

已停泊但暫時未有復航計劃的飛機，按其賬面值與公允值減出售成本兩者之較低者確認。截至二零一零年六月三十日止六個月，就該等飛機及有關設備確認的減值虧損為港幣一億五千三百萬元。另一方面，集團在截至二零一零年六月三十日六個月期間就將重投服務的飛機早前所確認的減值虧損回撥港幣一億四千四百萬元。

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			
二零一零年一月一日的結餘	7,666	792	8,458
增購	–	100	100
二零一零年六月三十日的結餘	7,666	892	8,558
累積攤銷			
二零一零年一月一日的結餘	–	608	608
本期攤銷	–	16	16
二零一零年六月三十日的結餘	–	624	624
賬面淨值			
二零一零年六月三十日的結餘	7,666	268	7,934
二零零九年十二月三十一日的結餘	7,666	184	7,850

13. 於聯屬公司的投資

	二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	6,279	5,880
– 非上市	375	367
商譽	3,514	2,795
	10,168	9,042

14. 長期負債

	二零一零年六月三十日		二零零九年十二月三十一日	
	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	3,617	13,895	4,140	15,159
籌資租賃責任	2,657	20,783	3,688	19,655
	6,274	34,678	7,828	34,814

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. 貿易及其他應收款項

貿易應收賬項
衍生財務資產－流動部分
其他應收及預繳款項
應收聯屬公司賬項

二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
5,555	4,771
965	746
2,851	2,631
15	13
9,386	8,161

貿易應收賬項賬齡分析如下：

當期
逾期一至三個月
逾期三個月以上

二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
5,505	4,741
41	27
9	3
5,555	4,771

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

17. 貿易及其他應付款項

貿易應付賬項
衍生財務負債－流動部分
其他應付款項
應付聯屬公司賬項
應付其他關連公司賬項
無抵押銀行透支

二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
5,112	4,832
1,963	1,884
6,624	5,970
68	131
293	137
8	11
14,068	12,965

貿易應付賬項賬齡分析如下：

當期
逾期一至三個月
逾期三個月以上

二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
4,993	4,713
105	106
14	13
5,112	4,832

18. 股本

於回顧期間，集團並無購買、出售或贖回其任何股份。於二零一零年六月三十日，已發行股份為3,933,844,572股（二零零九年十二月三十一日：3,933,844,572股）。

19. 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：

	二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	34,130	35,982
已批准但未訂約	1,210	4,458
	35,340	40,440

(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：

	二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
聯屬公司	62	62
員工	200	200
	262	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，在適用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。

公司於二零零七年十二月二十四日接獲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。

公司於二零零九年七月十七日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。

19. 承擔及或有事項（續）

韓國公平貿易委員會於二零一零年五月二十七日宣佈，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。公司尚未接獲判決書。該公告指出，國泰航空的罰款將為四十億九千八百萬韓圓，按公告發出當日的滙率計算約相等於港幣二千六百萬元。國泰航空將與律師詳細研究韓國公平貿易委員會的判決，並尋求可行的方案。

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

調查事件、訴訟程序與民事訴訟均仍在進行，結果尚未明朗。國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已就該等負債在賬目中撥備港幣二千六百萬元。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。

20. 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。

公司的審核委員會及外聘核數師已審閱二零一零年的中期業績。

董事權益

於二零一零年六月三十日，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
陳南祿	9,000	0.00023
邵世昌	1,000	0.00003
湯彥麟	5,000	0.00013

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二零一零年六月三十日顯示，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：

	股數	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	2,830,768,906	71.96	應佔權益 ^(a)
2. 中國航空集團公司	2,830,768,906	71.96	應佔權益 ^(b)
3. 太古股份有限公司	2,830,768,906	71.96	應佔權益 ^(a)
4. 英國太古集團有限公司	2,830,768,906	71.96	應佔權益 ^(c)

註：於二零一零年六月三十日：

- (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2,830,768,906股本公司股份的權益，包括：
 - (i) 1,651,008,919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214,851,154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87,036,925股。
- (b) 中國航空集團公司被視為擁有合共2,830,768,906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零七已發行股本及約百分之五十七點二五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2,830,768,906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

