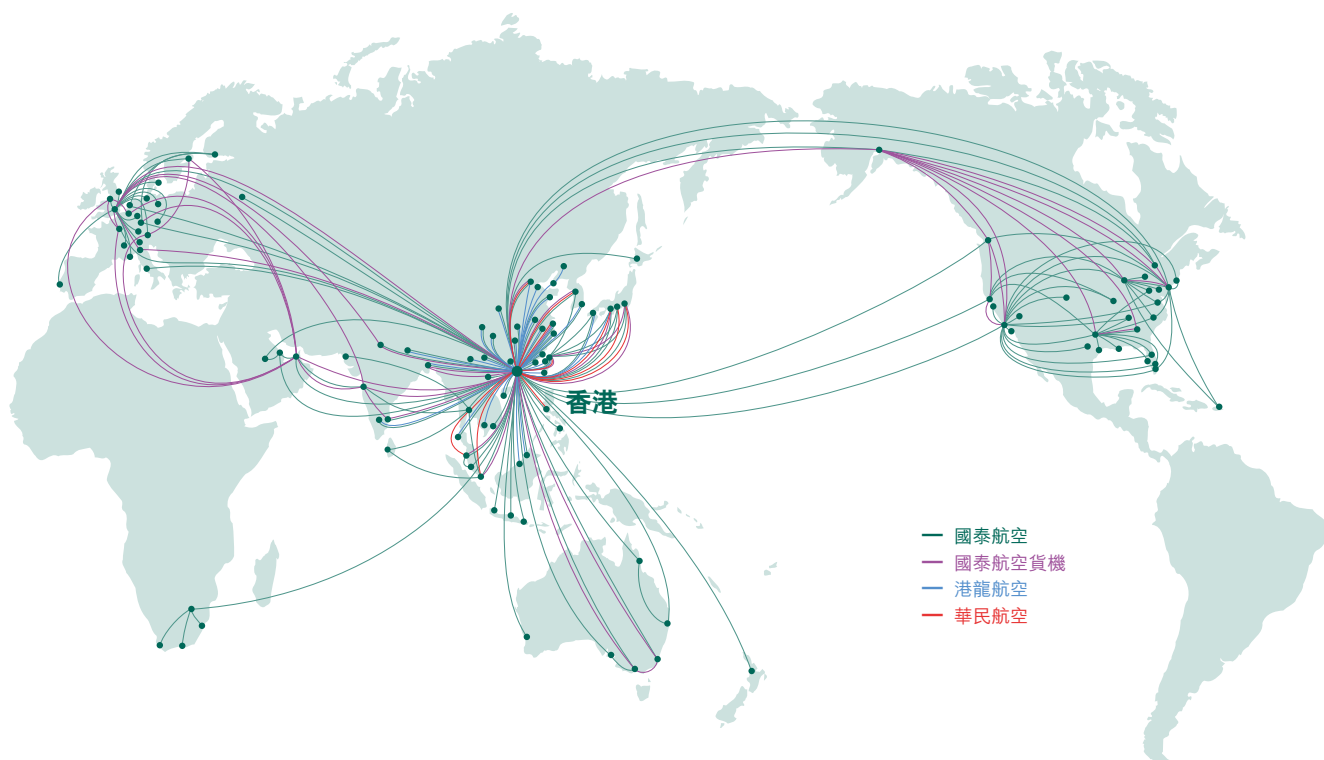


國泰航空有限公司

二零零八年中期報告

股票代號：00293





## 目錄

- 2 財務及營業撮要
- 3 主席致函
- 5 二零零八年中期評述
- 11 業務回顧
- 14 財務評述
- 17 審閱報告
- 18 簡明財務報表
- 32 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](http://www.cathaypacific.com)

國泰航空公司是一家在香港註冊及以香港為基地的國際航空公司，提供定期客運及貨運服務往來三十七個國家及地區共一百一十八個城市。

國泰航空於一九四六年在香港成立，六十多年來一直以港為家，並進行龐大投資，致力發展香港成為全球其中一個主要的環球航空樞紐。

除擁有一支共一百一十六架廣體飛機的機隊外，公司的投資範圍還包括航空飲食、飛機維修及地勤服務公司，以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」）是國泰航空的全資附屬公司，在中國內地及區內擁有廣泛的航空服務網絡。國泰航空與中國國際航空股份有限公司（「國航」）亦存在股份互控及策略性夥伴的關係。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超過一萬九千八百名員工。公司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。

公司是環球航空聯盟「寰宇一家」的創辦成員，該聯盟的服務網絡覆蓋全球約七百個目的地。港龍航空為「寰宇一家」的聯屬成員。

## 集團財務統計數字

### 業績

		二零零八年		二零零七年	變幅
		截至六月三十日止六個月			
營業總額	港幣百萬元	<b>42,448</b>	34,631		<b>+22.6%</b>
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	<b>(663)</b>	2,581		<b>-125.7%</b>
每股(虧損)/盈利	港仙	<b>(16.8)</b>	65.6		<b>-125.6%</b>
每股股息	港仙	<b>3.0</b>	25.0		<b>-88.0%</b>
邊際(虧損)/利潤	%	<b>(1.9)</b>	8.9		<b>-10.8 個百分點</b>

### 資產負債表

		二零零八年		二零零七年	變幅
		六月三十日	十二月三十一日		
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	<b>47,986</b>	50,549		<b>-5.1%</b>
借款淨額	港幣百萬元	<b>18,858</b>	14,731		<b>+28.0%</b>
每股股東資金	港元	<b>12.2</b>	12.8		<b>-4.7%</b>
債務淨額股份比例	倍數	<b>0.39</b>	0.29		<b>+0.1 倍</b>

## 營業統計數字 — 國泰航空及港龍航空

		二零零八年		二零零七年	變幅
		截至六月三十日止六個月			
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	<b>12,081</b>	10,975		<b>+10.1%</b>
運載乘客人次	千位	<b>12,463</b>	10,960		<b>+13.7%</b>
乘客運載率	%	<b>80.0</b>	78.1		<b>+1.9 個百分點</b>
乘客收益率	港仙	<b>55.9</b>	53.7		<b>+4.1%</b>
運載貨物及郵件量	千噸	<b>828</b>	775		<b>+6.8%</b>
貨物及郵件運載率	%	<b>66.4</b>	65.3		<b>+1.1 個百分點</b>
貨物及郵件收益率	港元	<b>1.60</b>	1.63		<b>-1.8%</b>
每可用噸千米成本	港元	<b>2.79</b>	2.30		<b>+21.3%</b>
除燃油外每可用噸千米成本	港元	<b>1.73</b>	1.69		<b>+2.4%</b>
飛機使用量	每日時數	<b>11.4</b>	11.7		<b>-2.6%</b>
航班準時表現	%	<b>79.4</b>	84.8		<b>-5.4 個百分點</b>

國泰航空集團二零零八年首六個月錄得虧損港幣六億六千三百萬元，而二零零七年同期則錄得溢利港幣二十五億八千一百萬元。每股盈利下降百分之一百二十五點六至虧損港幣十六點八仙。期內營業總額上升百分之二十二點六，達港幣四百二十四億四千八百萬元。

二零零八年上半年的主要問題是油價不斷上升，把公司強勁的收益表現蠶食殆盡，導致業績錄得虧損。首六個月平均飛機燃油價格達每桶一百三十二美元，較去年同期大幅上升百分之六十。首六個月的燃油開支總額由港幣一百零五億五千萬港元攀升至港幣一百九十三億一千萬元，增幅達百分之八十三。燃油在總營業成本所佔的百分比由二零零七年的百分之三十三點六上升至二零零八年上半年的百分之四十五點三。

燃油附加費升幅未能配合油價急升。香港民航處於上半年批准航空公司增加的燃油附加費未及燃油開支增幅的一半，而且遠低於國際上其他競爭對手所收取的附加費水平。

本年首六個月的客運需求持續殷切，國泰航空及港龍航空合共載客一千二百五十萬人次，較二零零七年同期上升百分之十三點七，可載客量則上升百分之十四點三。上半年後期，頭等及商務客艙需求略為偏軟，但收益率仍上升百分之四點一至港幣五十五點九仙。整體乘客運載率上升一點九個百分點至百分之八十。

貨運需求較預期暢旺，兩家航空公司的載貨量增至八十二萬八千三百九十九噸，增幅達百分之六點八。同

時，可載貨量增加百分之六點九，運載率則上升一點一個百分點至百分之六十六點四。由於價格上的壓力，收益率降至港幣一點六元，跌幅為百分之一點八。

基於油價不斷飆升，加上環保意識與日俱增，國泰航空的機隊必須盡可能符合現代化及具燃油效益的要求，我們的飛機訂購計劃已充分反映這個必然的趨勢。公司所訂購的六架燃油效益較佳的波音747-400ERF 延程型貨機，首架已於五月接收。集團亦訂購了十架新一代波音747-8F 型貨機，並加快安排機齡較大、燃油效益較差的波音747-200/300F 型「經典」貨機退役。為彰顯我們長遠對香港作為全球主要空運樞紐的信心，國泰航空將於香港國際機場設計、興建及營運一個新貨運站。該項目是根據二十年期的專營權協議承辦，工程已經展開。新貨運站訂於二零一一年啟用，每年吞吐量可達二百六十萬噸。

國泰航空亦繼續投資購買新客機。公司已接收所訂購的三十架波音777-300ER 延程型新客機中的八架，並用於主力的長途航線。另外兩架空中巴士A330-300型飛機於二零零八年上半年抵港，二零一二年前再有九架運抵，供國泰航空及港龍航空互相調配使用。我們將於二零零九及二零一零年為港龍航空再租賃兩架空中巴士A320型飛機。

有關國泰航空環保表現的詳細內容載於六月份發表的《二零零七年企業社會責任報告》中。

公司繼續擴充網絡，於二零零八年上半年大幅增加前往印度的服務，國泰航空與港龍航空合共增加每周二十七班航班往來該國。現時我們為兩個新增的印度航點（班加羅爾及欽奈）提供直航服務，藉此增加我們在這急速發展的重要市場中的影響力。

國泰航空繼續提升產品，陸續推出新的頭等、商務及經濟客艙設計，並已裝配於二十八架中途及長途飛機，讓乘客享受到新設計所帶來的好處。我們亦在北京、墨爾本、首爾及上海開設新的候機貴賓室。

國泰航空正接受不同法域的競爭當局進行反壟斷調查。本年六月，國泰航空宣佈與美國司法部達成辯訴協議。根據這項協議，公司同意就一項違反《美國謝爾曼法例》的指控認罪，並繳付六千萬美元（港幣四億六千八百萬元）的罰款。國泰航空的中期業績已就此款額作出撥備。國泰航空一直對有關當局的調查作出配合，在有需要時則積極作出抗辯。對國泰航空進行的調查事件及民事訴訟仍在進行，結果尚未明朗。國泰航空目前未能就全部的潛在負債作出評估，因此除支付美國的罰款外，未能作出額外的撥備。

全球航空業正因油價突破一百美元而作出痛苦的調整。業界不能以現時的形式生存下去。一些較小規模的航空公司已告破產，其他公司亦將相繼面對同樣的遭遇。許多較大型的航空公司積極精簡架構（如美國的情況）或合併業務（如歐洲的情況）以減低單位成

本。國泰航空正盡可能削減成本，但要維持服務質素和品牌，以及避免將服務定位改變得不為顧客所認同，則只能作有限度的縮減。因此難免需要調升客運及貨運價格，以反映新的營運成本。業界將普遍出現這種情況。國泰航空現時難以準確預測提升價格會對需求有多大影響，但至今需求仍然暢旺，預訂情況相當穩健。然而，預期需求會隨著價格上調而被削弱。無論如何，除非油價大幅下滑，否則業務能否回復令人滿意的盈利水平，主要視乎提高票價及燃油附加費可以抵銷多少燃油成本上漲的影響。

儘管面對目前的困局，國泰航空對前景仍然充滿信心。香港是亞洲的主要空運樞紐，而國泰航空龐大的國際網絡亦為往來中國內地的乘客提供無出其右的接駁服務。公司現時的首要任務是維持網絡的完整，因此將重新調配網絡內的可運載量，但預期公司不會撤出任何現有航點。

主席

白紀圖

香港，二零零八年八月六日



撇除油價的影響，二零零八年上半年業績普遍理想，客運量繼續維持於高水平，貨運需求亦較預期強勁，惟國泰航空集團從航空業務所得的收益增長，卻因燃油成本出現史無前例的升幅而被完全蠶食，令集團出現虧損。儘管經營環境充滿挑戰，國泰航空及港龍航空繼續致力提升機隊、發展網絡，增進乘客的旅遊樂趣。

## 產品及服務屢獲殊榮

### 國泰航空

- 國泰航空繼續推出革命性的三個等級機艙新設計，現時有二十八架中途及長途飛機已裝配新產品。至二零一二年，八十六架飛機會裝有新設計的機艙，其特別之處包括頭等客艙的豪華套房、商務客艙的平臥睡床及經濟客艙的嶄新座椅設計。公司在五月進行了環球廣告宣傳活動，以推廣新的機艙設計。
- 墨爾本及首爾的新國泰航空候機貴賓室已經啟用。國泰航空的乘客現時也可享用與港龍航空於北京及上海共用的新候機貴賓室。
- 國泰員工的服務在一月香港優質顧客服務協會舉辦的「優質顧客服務大獎」中獲得表揚，公司共獲得三項金獎，包括一項櫃員服務獎。
- 國泰航空貨運榮獲兩項貨運業大獎，包括在《Air Cargo News》雜誌舉辦的「年度最佳貨運航空公司大獎」中獲選為「亞太區最佳貨運航空公司」，以及在《Cargonews Asia》主辦的「二零零八年亞洲貨運及供應鏈大獎」中獲選為「亞洲最佳貨運航空公司」。
- 國泰航空在二月的 DFNI Global Awards 中獲選為「年度最佳機上零售商」，並於二零零八年度 DFNI Awards for Travel Retail Excellence 中榮獲「亞太區旅遊消費者最佳網站」獎。

### 港龍航空

- 北京和上海航站的候機貴賓室分別於三月及四月啟用，這兩個港龍航空網絡中規模最大的候機貴賓室，與國泰航空共用，乘客在這裏可以享受到更舒適的體驗和更卓越的服務。兩個候機貴賓室均仿照國泰航空位於香港國際機場內獲獎無數的候機貴賓室而設計。
- 港龍航空獲上海胡潤百富榜「胡潤至尚優品」選為「亞洲最佳航空公司」。
- 二零零七年福岡和仙台航站的首航宣傳活動，獲頒業界夢寐以求的「最佳地鐵廣告大獎」白金獎。

## 發展空運樞紐

### 國泰航空

- 港龍航空加入國泰航空集團繼續帶來成果，愈來愈多乘客選用兩家航空公司經香港轉機的服務。兩公司的合作其中一個主要目的，是要提升香港國際機場作為主要國際航空樞紐及中國內地門戶城市的地位。
- 國泰航空於二月底大幅增加往來印度的航班，每周加開十班前往德里及六班前往孟買的航班，並推出新航點欽奈，由六月二日開始每周提供四班航班。
- 往來多倫多的航班每周加開三班，並首次利用新的波音 777-300ER 型飛機提供每日一班直航服務。
- 增加前往檳城的直航服務，從香港出發的航班於六月由每周三班增至四班。
- 國泰航空往來斯里蘭卡科倫坡的航班基於安全理由停飛近一年後，於三月三十日復航。

- 旗下附屬公司國泰航空服務有限公司於三月獲授予二十年期的專營權，承辦香港新貨運站的設計、興建及營運工作。這個開放給所有航空公司使用的貨運站將於二零一一年下半年啟用，所提供的設施及服務將有助提升香港於區內與其他機場競爭的能力。
- 加開前往德里的貨機服務，以應付印度與中國內地之間不斷增長的貿易需求。
- 國泰航空亦推出每周兩班往來香港至河內及達卡的貨機航班，市場反應良好。
- 由於油價急升，公司於七月宣佈首階段重新調配可運載量的安排，加強需求較大的航線服務，以及飛往可增加收益的航點。因此由九月十六日開始，我們會在加拿大回復冬季航班時間表，前往溫哥華的航班由每周二十一班減為十七班，前往多倫多的航班則由每周十班減至每日一班。同時，杜拜航線將由十月一日開始每周加開四班航班，而前往利雅得的每周四班航班則由途經巴林改為不停站的直航服務。

### 港龍航空

- 港龍航空網絡經香港航運樞紐連接至國泰航空國際網絡的好處繼續得以發揮，從中國內地接載更多乘客前往區內及長途航點。
- 航線網絡增加班加羅爾航點，於七月一日啟航，較原定時間遲，以確保班加羅爾新機場運作暢順。
- 港龍航空於三月加強前往多個中國內地城市的服務，包括增加往長沙、成都、重慶、桂林、昆明、南京、武漢及西安的航班。
- 現時港龍航空在中國內地二十個航點中，除三個航點外，其餘全部提供每日航班，加強了香港作為中國內地主要門戶城市的地位。
- 港龍航空於六月重新推出前往廈門的貨機服務，最初每周提供兩班航班，於七月增至每周三班。
- 由於需求遜於預期，從實施夏季航班時間表開始，前往仙台的航班由定期改為以包機形式營運。
- 前往寧波的客運航班由於需求殷切，於七月由每周七班增至十班。廈門航線將由九月開始加開四班，每周共提供十八班航班。
- 由於燃油成本不斷上升，我們將於九月取消前往高雄的每日第五班航班。

### 機隊日益壯大

#### 國泰航空

- 國泰航空繼續致力發展其客機及貨機機隊，二零零八年上半年已接收六架新飛機，本年將再接收五架飛機。
- 再有三架波音 777-300ER 型客機加入機隊，使總數增至八架，另已落實訂購二十二架該等具燃油效益的長途飛機，將於二零一二年付運。
- 於一月接收的波音 777-300ER 型客機 B-KPF 已繫上獨特的「亞洲國際都會」外觀，彰顯國泰航空致力服務香港的持續承擔。
- 再接收兩架新的空中巴士 A330-300 型短途飛機，全部已在兩個等級客艙裝配新的機艙設計。
- 首架波音 747-400ERF 型貨機於五月底投入服務，另外兩架分別於八月及十一月付運，至二零零九年底將有六架具燃油效益的飛機運作。我們亦已訂購十架波音 747-8F 型貨機，將於二零零九至二零一二年間付運。
- 機隊在引進更多先進飛機的同時，亦安排機齡較大、燃油效益較差的波音 747-200F 型「經典」貨機退役，首架為 B-HVY，已於三月底退役，另外四架將於二零零九年退役，最後兩架亦會於二零一二年引退。



## 港龍航空

- 已落實租賃額外兩架空中巴士 A320 型飛機，將於二零零九及二零一零年付運，藉此加強公司的航空網絡。
- 國航於四月交還最後一架濕租飛機，現時全部四架租予國航的飛機已返回港龍航空進行定期航班運作。
- 港龍航空將於八月接收第五架波音 747-400BCF 型改装貨機，並同時安排機齡較大的波音 747-200F 型及波音 747-300F 型「經典」貨機退役，其中首架於五月退出機隊，全部四架將於二零零九年一月前引退。

## 科技著著領先

### 國泰航空

- 我們開發了新的互聯網訂購系統，於八月推出。新系統將使用新的訂購程序，讓乘客可以更靈活地搜尋票價。
- 利用互聯網預訂機位的乘客數目繼續大幅增加，首季數字按年增長百分之七十九。
- 公司於五月推出一新耳目的新機艙設計網上虛擬體驗，作為推廣新產品的部分宣傳工作。這個虛擬體驗使用革命性的科技，細緻展現機艙的新面貌。
- 我們繼續推廣網上預辦登機設施，讓乘客在機場體驗更順暢的登機過程。本年首季，網上預辦登機服務的使用率較二零零七年增加一倍，單在五月份已有接近二十萬乘客人次以這種方式辦理登機手續。
- 國泰航空與港龍航空均遵循國際航協的規定，由六月一日開始，全面實施電子機票供旅遊代理出票。

## 港龍航空

- 港龍航空於三月轉用新的 PROS 收益管理系統，新系統預期可在增加收益及提高收益率方面帶來重大的正面影響。
- 港龍航空與其姊妹航空公司看齊，繼續擴展網上訂票及網上預辦登機服務等網頁設施，現時超過一成的港龍航空乘客利用這途徑辦理登機手續。
- 港龍航空與國泰航空攜手定期推出「飛！撲！精選！」優惠，使更多乘客利用互聯網訂票。
- 港龍航空於六月推出全新的內聯網站，讓員工的工作更有效率，生產力更高。

## 合作夥伴

### 國泰航空

- 墨西哥航空公司於四月加盟「寰宇一家」，該公司及其附屬公司 Click Mexicana 定於二零零九年以「寰宇一家」聯盟成員的身份提供航班服務。國泰航空是「寰宇一家」的創辦成員。
- 國泰航空與「寰宇一家」的夥伴芬蘭航空公司簽署新的代號共享協議，芬蘭航空往來赫爾辛基及阿姆斯特丹的航班會加上國泰航空的代號，而國泰航空往來香港至悉尼、墨爾本及珀斯的航班則加上芬蘭航空的代號。
- 公司與港龍航空就多條航線作出代號共享安排，分別於二月及三月在前往成都、重慶、達卡、杭州、南京、寧波、三亞及西安的航班加上彼此的代號。由七月一日開始，班加羅爾航線亦作出代號共享安排。

### 港龍航空

- 港龍航空於去年十二月加盟「寰宇一家」成為聯屬成員。該公司作為聯盟中唯一擁有龐大中國內地網絡的成員所帶來的優勢，在二零零八年首六個月開始湧現。

### 環保事宜

#### 國泰航空

- 我們在六月發表了《二零零七年企業社會責任報告》，概述公司去年在環保工作、社區活動、採購與供應鏈要求等方面的工作進度。我們亦概述了今年計劃進行的工作，以及為每個主要範疇定下目標。二零零七年的報告可於公司網站 [www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com) 瀏覽。
- 國泰航空與港龍航空繼續推廣於去年十二月推出的「飛向更藍天」碳排放抵銷計劃。藉著這個機會，乘客可抵銷其空中旅遊所衍生的碳排放量，並可使用「亞洲萬里通」里數付款。所得的碳積分現時用作支持上海附近一個大型高科技風力發電廠。在實行「飛向更藍天」首六個月裏，乘客合共抵銷了一千一百八十四噸二氧化碳，其中三分之二使用「亞洲萬里通」里數抵銷旅程的碳排放量。由二零零七年一月開始，我們更就員工公幹所衍生的碳排放量作出抵銷安排。首年共抵銷一萬一千四百噸二氧化碳，耗用成本約港幣八十五萬元。
- 航空業對氣候變化的影響仍備受關注，我們繼續依循三個主要原則處理這個問題：致力提高燃油效益及減少燃油浪費；改善航空交通管制不足；認同排放貿易等經濟工具的作用。對於後者，我們繼續支持航空業的環球碳排放貿易。

- 我們由於引入機齡較小、對環境損害較低的飛機，整體機隊的效率獲得提升。例如新的波音 747-400ERF 型貨機的燃油效益較現正逐步退役的波音 747-200F 型貨機高百分之十六以上。使用新的波音 777-300ER 型飛機行走北太平洋航線，其燃油效益較被該機種代替的飛機高達百分之二十八。
- 國泰航空贊助二月份在香港舉行的第二屆「Greener Skies 論壇」，舉辦該論壇的目的，是讓業界對全球暖化問題表達意見。
- 經濟客艙的膠杯納入機上回收項目，並在航機上試用生物降解膠袋。

#### 港龍航空

- 港龍航空與姊妹航空公司國泰航空一樣，希望透過提升現有飛機或在機隊增添機齡較小、燃油效益較佳的飛機，盡量提高機隊的效率。
- 港龍航空餘下的三架機齡較大的波音 747-200F 型及波音 747-300F 型貨機將於二零零九年一月前退役，藉此減低公司對環境造成的影響。
- 港龍航空已成立一個環保委員會作為溝通平台，讓員工分享有關締造環保工作環境的意見。

### 回饋社會

#### 國泰航空

- 在五月發生四川大地震慘劇後，國泰航空與港龍航空宣佈進行籌款行動。兩家公司捐出港幣二百萬元給賑災基金，並因應員工在多項籌款活動捐出的款項作等額捐款，合共籌得港幣一千八百萬元，其中一千四百六十萬元捐予香港紅十字會，餘款捐予其他慈善機構協助賑災。

- 第三屆「飛躍理想計劃」於四月結束，共一千名香港青少年出席畢業典禮。在二零零七/二零零八年度計劃中，參與的年輕人在國泰航空機師學長的指導下，學習各種航空知識，並設計自己的社會服務計劃。
- 公司於一月份宣佈，「零錢佈施」機上籌款計劃去年收集到港幣一千萬元，善款撥捐聯合國兒童基金會及國泰愛心輪椅庫。
- 國泰航空組成一支義工隊，透過員工發起的多項計劃，在機場衛星城市東涌幫助弱勢社群。
- 我們亦舉辦了「英語啟航」活動，幫助東涌學童改進英語會話技巧，於三月特別接載一百五十名東涌學生作空中暢遊。
- 公司繼續致力為香港帶來頂尖盛事，包括在三月舉行的「香港七人欖球賽」，以及在五月及六月公演的「We Will Rock You」音樂劇。
- 公司繼續冠名贊助於二月在港舉行廣受歡迎的「新春國際滙演之夜」。

### 港龍航空

- 港龍航空提供龐大資源協助四川地震的災後救援工作，免費發出二百多張機票給救援人員及運載超過五十噸救援物資到成都。公司所作的貢獻價值港幣二百萬元。
- 在四月推出最新的「港龍航空飛行證書計劃」，讓年輕學員認識航空業及啟發他們加入航空業的興趣。
- 港龍航空員工於一月再度參與「百萬行」，籌募善款幫助殘疾人士。

### 對僱員的承諾

#### 國泰航空

- 截至六月底，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用超過二萬七千名員工，約一萬八千人為國泰航空員工，當中超過一萬二千二百人為在港員工。二零零八年首六個月的國泰航空職員人數主要因增聘飛行人員而增加百分之五點二。
- 公司持續擴充，將帶來更多就業機會。在一月至六月間，公司約增聘七百名機艙服務員和一百六十名機師。現時公司正從印尼、日本、韓國、馬來西亞及台灣等海外國家招聘機艙服務員，以應付招聘需要及擴充海外基地。
- 見習飛行員培訓計劃繼續培育新的飛行人材，上半年畢業的學員共十一人，另有三十一名學員正在阿德萊德接受培訓。
- 國泰航空參照營運地區的法例、行業慣例、市場環境和公司與員工個人的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

#### 港龍航空

- 截至六月底，港龍航空僱用共二千八百名員工，另外附屬公司香港國際機場服務有限公司則聘用九百四十名員工。
- 港龍航空在二零零八年首六個月招聘一百六十七名新的機艙服務員及三十三名新機師。新機師繼續透過港龍航空自行舉辦的見習飛行員培訓計劃加入港龍航空。

## 機隊規模

截至二零零八年六月三十日止  
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		'08	'09	'10及 之後		'08	'09	'10	'11	'12		'13及 之後
<b>由國泰航空營運的飛機：</b>															
A330-300	8	18	5	31	1 <sup>(a)</sup>		8	9				3		2	
A340-300	4	7	4	15								4			
A340-600			2	2					2						
747-400	18		6	24 <sup>(b)</sup>									3	3	
747-200F 貨機	6			6											
747-400F 貨機	2	4		6											
747-400BCF 貨機	5	1		6			1 <sup>(c)</sup>	1							
747-400ERF 貨機		1		1	2	3		5							
747-8F 貨機						2	8	10							
777-200	1	4		5											
777-300	2	10		12											
777-300ER		4	4	8	2	5	15	22						4	
<b>總數</b>	<b>46</b>	<b>49</b>	<b>21</b>	<b>116</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>31</b>	<b>47</b>	<b>2</b>			<b>7</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>20</b> <sup>(d)</sup>
<b>由港龍航空營運的飛機：</b>															
A320	4	1	5	10		1	1	2 <sup>(e)</sup>		1	1	3			
A321	2		4	6							2	2			
A330	3	2	11	16						2	1	2	3	3	
747-200F 貨機	1			1											
747-300SF 貨機	2			2											
747-400BCF 貨機	4			4	1			1							
<b>總數</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>20</b>	<b>39</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>3</b>		
<b>由華民航空營運的飛機：</b>															
A300-600F 貨機	2	6		8											
<b>總數合計</b>	<b>64</b>	<b>58</b>	<b>41</b>	<b>163</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>32</b>	<b>50</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>20</b>

(a) 營業租賃期為七年半的飛機。

(b) 包括一架將於二零零八年改裝為747-400BCF型貨機的飛機。

(c) 營業租賃期為九年的飛機。

(d) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。

(e) 兩架營業租賃期為八年的飛機。

## 客運服務

國泰航空及港龍航空於二零零八年首六個月創出新的中期客運收益紀錄港幣二百五十五億六千六百萬，較去年同期上升百分之二十一點九。受惠於美元貶值及其他主要貨幣升值，收益率上升百分之四點一至港幣五十五點九仙。運載乘客數目共一千二百五十萬，較二零零七年首六個月增加百分之十三點七，而同期的可載客量則增加百分之十四點三。期內運載率為百分之八十，上升一點九個百分點。油價飆升，蠶食客運業務的溢利。

國泰航空及港龍航空首六個月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：

	可用座位千米 (百萬)			運載率 (%)			收益率
	二零零八年	二零零七年	變幅	二零零八年	二零零七年	變幅	變幅
西南太平洋及南非	8,617	7,168	+20.2%	76.3	80.7	-4.4 個百分點	+10.3%
歐洲	9,781	9,622	+1.7%	86.7	81.4	+5.3 個百分點	+8.7%
東南亞及中東	10,445	9,566	+9.2%	80.6	76.4	+4.2 個百分點	+6.7%
北亞	11,896	11,622	+2.4%	73.3	68.4	+4.9 個百分點	+4.4%
北美	16,210	11,858	+36.7%	82.6	84.9	-2.3 個百分點	-0.2%
整體	56,949	49,836	+14.3%	80.0	78.1	+1.9 個百分點	+4.1%

## 國泰航空

- 首六個月期間，大部分航線客運需求維持於高水平，惟主要長途航線（尤其是北美）的頭等及商務客艙運載率未能追上可載客量的龐大增幅。
- 印度業務大幅擴充，航班每周增加二十班，包括每周四班前往新航點欽奈的航班。我們為增加航班已等待了一段長時間，因此在競爭中落後於對手。
- 公司於三月三十日恢復每日一班前往科倫坡的客運航班，惟香港簽證的限制仍削弱由斯里蘭卡出發的航班需求。
- 前往杜拜的航班需求殷切，不過該航線的可載客量仍受限制。我們將由十月開始加開前往杜拜的航班。
- 雖然日本的離境商務客量下降，但前往南非的業務表現仍然強勁。

- 往來菲律賓的客運量上半年維持強勁。
- 二零零七年下半年加開多班前往澳洲的航班，而該航線需求殷切，使收益與可載客量同步增長。
- 前往歐洲的業務維持穩健，尤其倫敦航線錄得良好的運載率增長。
- 由日本出發的航班需求較二零零七年同期疲弱，但由香港出發的航班需求卻有改善，有助平衡該航線的業務。
- 基於台灣的經濟情況，從台灣出發的業務相對疲弱。我們正密切注視有關台灣與中國內地兩岸通航的發展，並評估削減可載客量的需要。

## 港龍航空

- 港龍航空於三月轉用 PROS 收益管理系統，預料可帶來優化網絡的好處。
- 中國內地是港龍航空的主要市場，該區表現仍然良好，整體上前往所有城市的航班均錄得增長，惟上海航線的業務因競爭激烈而受到影響。
- 由中國內地經香港轉駁國泰航空國際網絡的乘客數量增加，使港龍航空於二零零八年上半年整體運載率上升了四點七個百分點。

- 然而，中國內地發生多次事故，包括一月份的雪災和五月份的四川地震，對公司業務構成負面影響。
- 直至奧運舉行期間前往北京的航班需求強勁，預料八月會達高峰。預期奧運為二線城市帶來的增長並沒有實現。
- 上半年台灣業務整體表現未如理想。
- 於去年十二月開辦的加德滿都航線客運需求令人鼓舞，惟服務因載重問題受到影響。

## 貨運服務

二零零八年上半年間，貨運需求普遍較預期暢旺。國泰航空及港龍航空的載貨噸數上升百分之六點八至八十二萬八千三百九十九噸，而可載貨量則上升百分之六點九。運載率上升一點一個百分點至百分之六十六點四，收益率則下降百分之一點八至港幣一點六元。在二零零八年上半年，高油價對我們及整體空運業構成嚴重影響。燃油成本攀升，削弱了空運業的競爭力，使運輸方式轉向海上交通。

國泰航空及港龍航空貨運服務於首六個月的可用噸千米數（「可用噸千米」）、運載率及收益率：

	可用噸千米（百萬）			運載率（%）			收益率
	二零零八年	二零零七年	變幅	二零零八年	二零零七年	變幅	變幅
國泰航空及港龍航空	6,666	6,236	+6.9%	66.4	65.3	+1.1 個百分點	-1.8%

## 國泰航空

- 高油價使經營有利可圖的長途貨運航班更加困難。我們把機齡較大的波音 747-200F 型「經典」貨機的運作限制於歐洲航線，並合併更多航班以維持溢利。

- 已服務二十六年的 B-HVY 於期內退役，自此分階段安排燃油效益較差的「經典」貨機退役。另外四架波音 747-200F 型貨機將於二零零九年退役，最後兩架現定於二零一二年離開機隊。然而，我們可能加速進行飛機退役計劃。



- 首架波音 747-400ERF 型貨機於五月運抵，標誌著公司轉用更具燃油效益機隊的開始。該機種在飛行長途航線上表現出色。公司將於八月及十一月再接收兩架該種飛機，另外三架將於二零零九年抵港。
- 公司亦已落實訂購十架新一代波音 747-8F 型貨機，於二零零九年開始付運。
- 第七架由國泰航空現有客機改裝而成的波音 747-400BCF 型貨機於八月運抵，第八架亦是最後一架波音 747-400BCF 型貨機將於明年付運。
- 我們加強了貨機網絡，新增前往達卡及河內的貨機服務，並加開前往德里的航班以應付需求。
- 北美仍是我們最重要的長途市場，美元轉弱使美國出口業務更具競爭力，因而令美國離境航班的需求大幅增加。
- 由中國內地出發的航班（尤其是從長江三角洲出發的航班）需求維持理想，中國內地至所有市場的業務均保持穩健。
- 往來印度的業務顯著增加，其中原因包括由二月開始使用每周二十班新客運航班的機腹載貨。
- 我們對香港未來長遠作為航空貨運樞紐的地位充滿信心，相信由國泰航空服務有限公司根據二十年期的專營權設計、興建及營運的第三個貨運站，將大大加強香港樞紐的競爭力。新貨運站將於二零一一年啟用。

## 港龍航空

- 為使機隊更具效益，我們開始分階段安排港龍航空機齡較大的波音 747-200F 型及波音 747-300F 型貨機退役。首架波音 747-300F 型貨機於五月退出機隊，另外兩架將於八月及十一月退役，最後一架「經典」貨機將於明年一月引退。
- 「經典」貨機退役後，港龍航空貨機機隊將只剩下波音 747-400BCF 型貨機。現時我們有四架該類型貨機，第五架亦是最後一架波音 747-400BCF 型貨機於八月運抵，其中一架已於二零零八年七月中租予國泰航空使用。
- 日本市場仍然偏軟，往來大阪的貨機服務需求遜於預期，收益率進一步下跌。
- 上海仍是港龍航空最重要的貨運航線，由長江三角洲出發的航班需求維持穩健。
- 我們在六月重新推出往來廈門的貨機服務，最初每周提供兩班航班，由七月開始增至每周三班。

## 亞洲萬里通

- 「亞洲萬里通」繼續增長，截至二零零八年六月底，會員人數超過三百萬。
- 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。
- 國泰航空百分之九十的航班曾運載利用里數兌換機位的常客。
- 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目增加百分之二十四。

## 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	
	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元
客運服務	25,566	20,980	25,566	20,980
貨運服務	8,145	7,377	7,071	6,630
航空飲食、收回款項及其他服務	8,737	6,274	8,083	5,625
<b>營業總額</b>	<b>42,448</b>	<b>34,631</b>	<b>40,720</b>	<b>33,235</b>

- 集團客運服務營業額增加百分之二十一點九，可載客量則增加百分之十四點三。
- 集團貨運服務營業額增加百分之十點四。國泰航空及港龍航空合併計算的貨運服務營業額錄得百分之六點七的增長，可載貨量則增加百分之六點九。
- 航空飲食、收回款項及其他服務增加百分之三十九點三。

## 營業開支

扣除集團收回款項港幣八十億一千九百萬元（二零零七年：港幣五十五億五千八百萬元）及國泰航空與港龍航空收回款項港幣八十億八千三百萬元（二零零七年：港幣五十六億二千五百萬元）後的營業開支淨額如下：

	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		
	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	變幅	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	變幅
員工	6,284	5,781	+8.7%	5,701	5,226	+9.1%
機上服務及乘客開支	1,370	1,150	+19.1%	1,371	1,150	+19.2%
著陸、停泊及航線開支	4,914	4,119	+19.3%	4,820	4,057	+18.8%
燃油	13,143	6,772	+94.1%	12,812	6,611	+93.8%
飛機維修	3,923	3,499	+12.1%	3,862	3,442	+12.2%
飛機折舊及營業租賃	3,484	2,984	+16.8%	3,392	2,969	+14.2%
其他折舊及營業租賃	512	471	+8.7%	394	360	+9.4%
佣金	461	414	+11.4%	460	415	+10.8%
其他	474	693	-31.6%	446	641	-30.4%
<b>營業開支淨額</b>	<b>34,565</b>	<b>25,883</b>	<b>+33.5%</b>	<b>33,258</b>	<b>24,871</b>	<b>+33.7%</b>
財務支出淨額	468	404	+15.8%	412	332	+24.1%
<b>總營業開支淨額</b>	<b>35,033</b>	<b>26,287</b>	<b>+33.3%</b>	<b>33,670</b>	<b>25,203</b>	<b>+33.6%</b>

- 集團總營業開支淨額增加百分之三十三點三，達港幣三百五十億三千三百萬元。
- 平均員工數目增加，導致員工成本上升。
- 乘客數目增加百分之十三點七，導致機上服務及乘客開支上升。
- 著陸、停泊及航線開支因航班增加、收費增加及外幣強勢而上升。

- 由於飛機燃油價格平均上漲百分之五十九點九至每桶一百三十二美元，加上耗油量增加百分之十一點六至一千九百一十萬桶，導致燃油成本淨額大幅上升百分之九十四點一。燃油附加費由港幣三十七億八千一百萬元增至港幣六十一億六千四百萬元，共增加港幣二十三億八千三百萬元，而航油成本則增加了港幣八十七億五千四百萬元。
- 燃油對沖收益減少港幣一億二千三百萬元，至港幣三億六千五百萬元。
- 由於機隊規模擴大，導致飛機維修成本增加。
- 飛機折舊及營業租賃成本因接收新飛機而增加。
- 財務支出淨額因額外的飛機租賃責任而增加。
- 由於油價上漲，國泰航空及港龍航空合併計算的每可用噸千米成本由港幣二點三元增至港幣二點七九元。外幣強勢及通脹推高營業成本，使除燃油外的每可用噸千米成本上升百分之二點四至港幣一點七三元。

### 就貨運調查與美國司法部達成和解作出撥備

國泰航空正接受不同法域的競爭當局進行反壟斷調查。本年六月，國泰航空宣佈與美國司法部達成辯訴協議。根據這項協議，公司同意就一項違反《美國謝爾曼法例》的指控認罪，並繳付六千萬美元（港幣四億六千八百萬元）的罰款。國泰航空的中期業績已就此款額作出撥備。國泰航空一直對有關當局的調查作出配合，在有需要時則積極作出抗辯。對國泰航空進行的調查事件及民事訴訟仍在進行，結果尚未明朗。國泰航空目前未能就全部的潛在負債作出評估，因此除支付美國的罰款外，未能作出額外的撥備。該事項亦披露於賬目附註17(e)中，列作或有負債。

### 附屬及聯屬公司回顧

#### 香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 這家由國泰航空持有六成股權的全貨運航空公司繼續為敦豪國際速遞（DHL Express）營運貨運速遞服務，作為其核心業務。

- 華民航空機隊共有八架空中巴士 A300-600F 型貨機。
- 華民航空於一月將其貨運速遞網絡擴展至馬尼拉，現時公司服務亞洲十一個城市，包括曼谷、北京、名古屋、大阪、檳城、首爾、上海、新加坡、台北及東京。
- 由於擴充網絡，可載貨量增加百分之十五點六。運載率及收益率分別增加五點一個百分點及百分之十五點三。
- 華民航空二零零八年上半年的溢利高於去年。

#### 國泰航空飲食服務（香港）有限公司 （「國泰航空飲食服務」）

- 國泰航空飲食服務錄得中期溢利下降，原因是成本上升，尤其是燃油、食物及維修方面的成本。由於競爭激烈，機餐收益率下降。
- 越南的航空飲食設施錄得令人滿意的中期業績，惟其他海外航空飲食設施則錄得銷量下降及溢利減少。

#### 香港機場地勤服務有限公司 （「香港機場地勤服務」）

- 香港機場地勤服務錄得令人滿意的中期溢利。航班處理量繼續穩步增長，但收益率卻令人關注。
- 該公司已展開多項計劃，以抗衡成本上漲的影響。
- 該公司再成功獲授十年期停機坪飛機服務牌照，由二零零八年七月開始生效，惟機場巴士服務專營權已於四月終止，但未獲續牌。

#### 香港國際機場服務有限公司 （「香港國際機場服務」）

- 香港國際機場服務在香港為港龍航空及其他航空公司提供機場地勤服務。
- 為應付業務進一步擴展，該公司計劃於本年增聘超過七十名員工。

- 該公司於二零零八年首六個月處理一萬五千五百七十六班航班，並錄得令人滿意的中期溢利。

### 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，由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八十一個國內航點及四十二個國際航點，聯繫全球二十八個國家及地區。
- 集團應佔國航溢利乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零零八年中中期業績包括國航截至二零零八年三月三十一日止六個月的業績。
- 期內國航取得令人滿意的溢利。

### 香港飛機工程有限公司（「港機工程」）

- 國泰航空持有港機工程百分之二十七點五股權。該公司錄得中期溢利港幣五億九千一百萬元，較二零零七年增加百分之八，增幅符合預期。
- 香港及廈門設施的大型維修工程需求繼續殷切，兩個設施的工作量已近飽和。香港國際機場的往來航班數目增加，使外勤維修業務錄得溫和增長。廈門太古飛機工程有限公司（「廈門太古飛機工程」）在人民幣升值的影響下，溢利仍高於二零零七年的水平。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」）的發動機大修業務維持強勁，因而錄得令人滿意的業績。
- 香港第三個機庫的興建工程如期進行，計劃於二零零九年中啟用。廈門太古飛機工程的新培訓中心將於二零零八年最後一季啟用，而第六個機庫則預期於二零零九年底啟用。廈門太古起落架維修服務有限公司於廈門的新起落架大修設施已於二零零八年六月啟用。為應付預期的業務增長，香港航空發動機維修服務正興建另一階段的設施擴建部分，計劃於二零一零年初啟用。

- 港機工程集團於六月成為廈門一家發動機大修公司的大股東（佔百分之八十五股權），該公司易名為廈門太古發動機服務有限公司（「廈門太古發動機服務」）。國泰航空佔其中少數股權，而作為整體協議的部分條件，廈門太古發動機服務與通用電器公司（「通用電器」）就 GE90 系列發動機的維修工程簽訂了一份品牌服務協議，為期二十二年。計劃中該公司將於二零一零年上半年投入運作。
- 於七月與四川航空股份有限公司達成協議，於成都組成一家合營公司，初期為空中巴士 A320 型飛機提供外勤及大型維修、修理及大修服務。港機工程佔合營公司百分之四十九股權。首個機庫預計於二零一零年上半年投入運作。

### 財務狀況

- 固定資產增加港幣四十二億六千三百萬元，包括用於飛機及相關設備港幣四十億三千九百萬元和其他設備及樓宇港幣二億二千四百萬元。
- 借款額增加百分之四至港幣三百七十八億四千二百萬元，須於二零二年前全數清還，主要借款貨幣包括美元、港元、新加坡元及歐羅，在扣除衍生工具後，其中百分之三十五為定息借款。
- 流動資金減少百分之十二至港幣一百九十億一千四百萬元，其中百分之五十六以美元計算。
- 借款淨額增加百分之二十八至港幣一百八十八億五千八百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少百分之五至港幣四百七十九億八千六百萬元，而債務淨額股份比例則增至零點三九倍。
- 集團的財務風險管理與貨幣、息率及油價風險管理政策載於二零零七年報告書。

## 致國泰航空有限公司董事會

### 引言

我們已審閱列載於第18頁至第31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二零零八年六月三十日的綜合資產負債表與截至該日止六個月期間的綜合損益賬、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，使我們相信於二零零八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

二零零八年八月六日

# 簡明財務報表

18

## 綜合損益賬

截至二零零八年六月三十日止六個月 — 未經審核

	附註	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 百萬美元	二零零七年 百萬美元
<b>營業額</b>					
客運服務		25,566	20,980	3,278	2,690
貨運服務		8,145	7,377	1,044	946
航空飲食、收回款項及其他服務		8,737	6,274	1,120	804
<b>營業總額</b>	2	<b>42,448</b>	<b>34,631</b>	<b>5,442</b>	<b>4,440</b>
<b>開支</b>					
員工		(6,284)	(5,781)	(805)	(741)
機上服務及乘客開支		(1,646)	(1,373)	(211)	(176)
著陸、停泊及航線開支		(5,560)	(4,775)	(713)	(612)
燃油		(19,307)	(10,553)	(2,475)	(1,353)
飛機維修		(3,923)	(3,499)	(503)	(449)
飛機折舊及營業租賃		(3,532)	(3,180)	(453)	(408)
其他折舊及營業租賃		(512)	(471)	(66)	(60)
佣金		(461)	(414)	(59)	(53)
其他		(1,359)	(1,395)	(174)	(179)
<b>營業開支</b>		<b>(42,584)</b>	<b>(31,441)</b>	<b>(5,459)</b>	<b>(4,031)</b>
<b>未計非經常性項目的營業(虧損)/溢利</b>	4	<b>(136)</b>	3,190	<b>(17)</b>	409
就貨運調查與美國司法部達成和解作出撥備	5	(468)	–	(60)	–
<b>營業(虧損)/溢利</b>		<b>(604)</b>	3,190	<b>(77)</b>	409
財務支出		(1,147)	(1,094)	(147)	(140)
財務收入		679	690	87	88
<b>財務支出淨額</b>	6	<b>(468)</b>	(404)	<b>(60)</b>	(52)
應佔聯屬公司溢利		506	265	65	34
<b>除稅前(虧損)/溢利</b>		<b>(566)</b>	3,051	<b>(72)</b>	391
稅項	7	10	(389)	1	(50)
<b>本期(虧損)/溢利</b>		<b>(556)</b>	2,662	<b>(71)</b>	341
<b>應佔(虧損)/溢利</b>					
國泰航空股東		(663)	2,581	(85)	331
少數股東權益		107	81	14	10
		<b>(556)</b>	2,662	<b>(71)</b>	341
<b>股息</b>					
宣派中期股息	8	118	985	15	126
<b>每股(虧損)/盈利</b>					
基本	9	(16.8 仙)	65.6 仙	(2.2 仙)	8.4 仙
攤薄	9	(16.8 仙)	65.5 仙	(2.2 仙)	8.4 仙
<b>每股股息</b>	8	<b>3.0 仙</b>	25.0 仙	<b>0.4 仙</b>	3.2 仙

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

第23頁至第31頁附註為此報表的一部分。



## 綜合資產負債表

二零零八年六月三十日結算 — 未經審核

	附註	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 十二月三十一日 港幣百萬元	二零零八年 六月三十日 百萬美元	二零零七年 十二月三十一日 百萬美元
<b>資產及負債</b>					
<b>非流動資產及負債</b>					
固定資產	10	64,060	62,388	8,213	7,999
無形資產	11	7,779	7,782	997	997
於聯屬公司的投資	12	11,121	10,054	1,426	1,289
其他長期應收款項及投資		2,928	3,519	375	451
		85,888	83,743	11,011	10,736
長期負債		(41,310)	(40,323)	(5,296)	(5,169)
相關已抵押存款		7,853	7,833	1,007	1,004
長期負債淨額	13	(33,457)	(32,490)	(4,289)	(4,165)
退休福利責任		(272)	(268)	(35)	(35)
遞延稅項		(6,426)	(6,771)	(824)	(868)
		(40,155)	(39,529)	(5,148)	(5,068)
<b>非流動資產淨值</b>		<b>45,733</b>	<b>44,214</b>	<b>5,863</b>	<b>5,668</b>
<b>流動資產及負債</b>					
存貨		1,015	882	130	113
貿易、其他應收款項及其他資產	14	16,697	11,376	2,141	1,458
流動資金		19,014	21,649	2,438	2,776
		36,726	33,907	4,709	4,347
長期負債的流動部分		(4,704)	(4,788)	(603)	(614)
相關已抵押存款		319	910	41	117
長期負債的流動部分淨額	13	(4,385)	(3,878)	(562)	(497)
貿易及其他應付款項	15	(19,937)	(14,787)	(2,556)	(1,896)
未獲運輸收益		(7,535)	(6,254)	(966)	(802)
稅項		(2,446)	(2,475)	(314)	(317)
		(34,303)	(27,394)	(4,398)	(3,512)
<b>流動資產淨值</b>		<b>2,423</b>	<b>6,513</b>	<b>311</b>	<b>835</b>
<b>資產淨值</b>		<b>48,156</b>	<b>50,727</b>	<b>6,174</b>	<b>6,503</b>
<b>資本及儲備</b>					
股本	16	787	788	101	101
儲備		47,199	49,761	6,051	6,379
國泰航空股東應佔資金		47,986	50,549	6,152	6,480
少數股東權益		170	178	22	23
<b>股東權益總額</b>		<b>48,156</b>	<b>50,727</b>	<b>6,174</b>	<b>6,503</b>

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

第23頁至第31頁附註為此報表的一部分。

## 綜合現金流量表

截至二零零八年六月三十日止六個月 — 未經審核

	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 百萬美元	二零零七年 百萬美元
<b>營運業務</b>				
業務帶來的現金	<b>3,907</b>	6,899	<b>501</b>	885
已收聯屬公司股息	<b>312</b>	223	<b>40</b>	29
已收利息	<b>168</b>	140	<b>21</b>	18
已付利息淨額	<b>(784)</b>	(735)	<b>(100)</b>	(94)
已付稅項	<b>(242)</b>	(268)	<b>(31)</b>	(35)
<b>來自營運業務的現金流入淨額</b>	<b>3,361</b>	6,259	<b>431</b>	803
<b>投資業務</b>				
出售固定資產	<b>49</b>	9	<b>6</b>	1
其他長期應收款項及投資(增加)/減少淨額	<b>(48)</b>	2	<b>(6)</b>	—
固定及無形資產支出	<b>(4,273)</b>	(3,119)	<b>(548)</b>	(399)
除現金及視同庫存現金外的流動資金減少/(增加)淨額	<b>1,419</b>	(1,577)	<b>182</b>	(202)
增購一家聯屬公司股權支出	<b>(439)</b>	(184)	<b>(56)</b>	(24)
<b>投資業務的現金流出淨額</b>	<b>(3,292)</b>	(4,869)	<b>(422)</b>	(624)
<b>融資業務</b>				
新融資	<b>3,200</b>	2,234	<b>410</b>	286
購回及發行股票	<b>(137)</b>	23	<b>(18)</b>	3
償還借款及籌資租賃責任	<b>(2,328)</b>	(1,977)	<b>(298)</b>	(253)
已派股息 — 股東	<b>(2,320)</b>	(1,260)	<b>(297)</b>	(162)
— 少數股東權益	<b>(115)</b>	(108)	<b>(15)</b>	(14)
<b>融資業務的現金流出淨額</b>	<b>(1,700)</b>	(1,088)	<b>(218)</b>	(140)
<b>現金及視同庫存現金(減少)/增加</b>	<b>(1,631)</b>	302	<b>(209)</b>	39
於一月一日結算的現金及視同庫存現金	<b>6,773</b>	5,767	<b>868</b>	739
匯兌差額的影響	<b>255</b>	69	<b>33</b>	9
<b>於六月三十日結算的現金及視同庫存現金</b>	<b>5,397</b>	6,138	<b>692</b>	787

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23頁至第31頁附註為此報表的一部分。

## 綜合股東權益變動表

截至二零零八年六月三十日止六個月 — 未經審核

	國泰航空股東應佔部分						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
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
現金流量對沖變動									
– 於期內確認	–	–	–	–	(250)	–	(250)	–	(250)
– 已確認遞延稅項	–	–	–	–	8	–	8	–	8
– 轉撥至期內虧損	–	–	–	–	147	–	147	–	147
於期內確認的重估增值	–	–	–	218	–	–	218	–	218
應佔聯屬公司儲備	–	–	–	–	(3)	(125)	(128)	–	(128)
匯兌差額	–	–	–	–	–	562	562	–	562
直接於股東權益確認的 盈利/(虧損)淨額	–	–	–	218	(98)	437	557	–	557
期內(虧損)/溢利	–	(663)	–	–	–	–	(663)	107	(556)
期內已確認(虧損)/溢利 總額	–	(663)	–	218	(98)	437	(106)	107	1
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
與股東進行交易總額	(1)	(2,469)	11	–	–	2	(2,457)	(115)	(2,572)
二零零八年六月三十日 的結餘	787	29,639	16,283	1,286	(775)	766	47,986	170	48,156

第23頁至第31頁附註為此報表的一部分。

## 綜合股東權益變動表

截至二零零七年六月三十日止六個月 — 未經審核

	國泰航空股東應佔部分							少數股東 權益	股東權益 總額
	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	不可派發			總額 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			
二零零六年十二月三十一日 的結餘	787	28,200	16,241	906	(642)	62	45,554	152	45,706
前期所購資產及負債的公允 值調整	-	(128)	-	-	-	(15)	(143)	-	(143)
二零零六年十二月三十一日 的結餘(重列)	787	28,072	16,241	906	(642)	47	45,411	152	45,563
現金流量對沖變動									
- 於期內確認	-	-	-	-	(143)	-	(143)	-	(143)
- 已確認遞延稅項	-	-	-	-	(1)	-	(1)	-	(1)
- 轉撥至期內溢利	-	-	-	-	123	-	123	-	123
於期內確認的重估增值	-	-	-	59	-	-	59	-	59
應佔聯屬公司儲備	-	-	-	-	-	(280)	(280)	-	(280)
匯兌差額	-	-	-	-	-	232	232	-	232
直接於股東權益確認的 盈利/(虧損)淨額	-	-	-	59	(21)	(48)	(10)	-	(10)
期內溢利	-	2,581	-	-	-	-	2,581	81	2,662
期內已確認溢利/(虧損)總額	-	2,581	-	59	(21)	(48)	2,571	81	2,652
二零零六年度末期股息	-	(1,260)	-	-	-	-	(1,260)	-	(1,260)
支付少數股東股息	-	-	-	-	-	-	-	(108)	(108)
行使認股權	1	-	22	-	-	-	23	-	23
與股東進行交易總額	1	(1,260)	22	-	-	-	(1,237)	(108)	(1,345)
二零零七年六月三十日 的結餘	788	29,393	16,263	965	(663)	(1)	46,745	125	46,870

第23頁至第31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二零零七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。

### 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	
	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元
<b>收益</b>								
銷售予外界客戶	<b>41,732</b>	33,915	<b>716</b>	716			<b>42,448</b>	34,631
分部之間的銷售	<b>12</b>	12	<b>650</b>	575			<b>662</b>	587
分部收益	<b>41,744</b>	33,927	<b>1,366</b>	1,291			<b>43,110</b>	35,218
分部業績	<b>(727)</b>	3,047	<b>123</b>	143			<b>(604)</b>	3,190
財務支出淨額	<b>(469)</b>	(411)	<b>1</b>	7			<b>(468)</b>	(404)
	<b>(1,196)</b>	2,636	<b>124</b>	150			<b>(1,072)</b>	2,786
應佔聯屬公司溢利					<b>506</b>	265	<b>506</b>	265
除稅前（虧損）/溢利	<b>(1,196)</b>	2,636	<b>124</b>	150	<b>506</b>	265	<b>(566)</b>	3,051
稅項	<b>29</b>	(362)	<b>(19)</b>	(27)			<b>10</b>	(389)
本期（虧損）/溢利							<b>(556)</b>	2,662

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	
	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 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	17,615	14,971
– 日本、韓國及台灣	5,894	5,277
西南太平洋及南非	3,013	2,272
東南亞及中東	4,588	3,602
歐洲	5,205	3,990
北美	6,133	4,519
	<b>42,448</b>	<b>34,631</b>

各地區所包括的國家已於二零零七年報告書中界定。區域業績、區域資產及區域負債的地理分析因二零零七年報告書所列舉的理由而不予披露。

### 4. 營業 (虧損)/溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業(虧損)/溢利中：		
固定資產折舊		
– 租賃	984	893
– 擁有	1,551	1,521
無形資產攤銷	13	7
營業租賃租金		
– 土地及樓宇	287	260
– 飛機及有關設備	1,197	956
– 其他	12	14
營業租賃收入		
– 飛機及有關設備	(48)	(196)
已支出的存貨成本	1,006	818
匯兌差額	(386)	(176)
核數師酬金	3	4
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債盈利淨額	(361)	(395)
被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債虧損淨額	188	–
上市投資的收入	(3)	–
非上市投資的收入	(42)	(56)



## 5. 就貨運調查與美國司法部達成和解作出撥備

公司正接受不同法域（包括歐盟、加拿大、澳洲、瑞士及新西蘭）的競爭當局就其貨運業務進行調查，並一直對有關當局的調查作出配合，在有需要時則積極作出抗辯。調查重點與貨運價格及業內競爭有關。

公司與美國司法部達成辯訴協議後，在本中期業績記入港幣四億六千八百萬元的撥備。根據這項協議，國泰航空同意就一項有關其貨物空運業務違反《美國謝爾曼法例》的指控認罪，並繳付六千萬美元（港幣四億六千八百萬元）的罰款。最終須付的所有索償及罰款金額尚未明朗，因此這事項於賬目附註 17(e) 進一步披露為一項或有負債。

## 6. 財務支出淨額

	截至六月三十日止六個月	
	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 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	639	732
– 有關抵押存款、票據及債券的利息收入	(257)	(267)
	382	465
– 銀行借款及透支	260	301
– 其他須於五年內全部清還的借款	60	61
	702	827
來自流動資金的收入：		
– 專業投資管理資金及其他流動投資	(118)	(265)
– 銀行存款及其他應收款項	(168)	(140)
	(286)	(405)
公允值變動：		
– 被指定為按公允值計入損益的籌資租賃責任	188	–
– 衍生財務工具	(136)	(18)
	52	(18)
	468	404

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	
	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元
當期稅項開支		
– 香港利得稅	18	26
– 海外稅	181	228
– 歷年準備(超額)/不足	(20)	22
遞延稅項		
– 暫時差異的產生及逆轉	(113)	113
– 稅率下降	(76)	–
	<b>(10)</b>	<b>389</b>

香港利得稅以本期的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五(二零零七年：百分之十七點五)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17(d))。

## 8. 股息

董事局於二零零八年八月六日宣佈截至二零零八年六月三十日止的中期股息為每股港幣三仙(二零零七年：每股港幣二十五仙)，合共派發中期股息港幣一億一千八百萬元(二零零七年：港幣九億八千五百萬元)，將於二零零八年十月二日派發予於二零零八年九月五日辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。股票過戶手續將於二零零八年九月一日至二零零八年九月五日(包括首尾兩天)暫停辦理。

## 9. 每股(虧損)/盈利

每股基本虧損及每股攤薄虧損是以國泰航空股東應佔虧損港幣六億六千三百萬元(二零零七年：溢利港幣二十五億八千一百萬元)除以期內已發行每日加權平均股份數目分別為三十九億三千五百萬股(二零零七年：三十九億三千七百萬股)及三十九億三千七百萬股(二零零七年：三十九億四千二百萬股)。後者按股份認購權的影響而作出調整。

	二零零八年 百萬	二零零七年 百萬
用以計算每股基本(虧損)/盈利的加權平均普通股數目	3,935	3,937
視作已發行而毋須代價的普通股	2	5
用以計算每股攤薄(虧損)/盈利的加權平均普通股數目	<b>3,937</b>	<b>3,942</b>

## 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					
二零零八年一月一日的結餘	98,887	3,378	5,189	–	107,454
匯兌差額	1	(2)	(3)	–	(4)
增購	4,039	109	26	89	4,263
出售	(1,225)	(94)	(22)	–	(1,341)
二零零八年六月三十日的結餘	101,702	3,391	5,190	89	110,372
累積折舊					
二零零八年一月一日的結餘	40,873	2,167	2,026	–	45,066
匯兌差額	–	(2)	(1)	–	(3)
本期折舊	2,334	116	85	–	2,535
出售	(1,176)	(93)	(17)	–	(1,286)
二零零八年六月三十日的結餘	42,031	2,188	2,093	–	46,312
賬面淨值					
二零零八年六月三十日的結餘	59,671	1,203	3,097	89	64,060
二零零七年十二月三十一日的結餘	58,014	1,211	3,163	–	62,388

於二零零八年六月三十日的固定資產中包括租賃資產港幣二百九十九億六千萬元(二零零七年十二月三十一日：港幣二百九十四億九千一百萬元)。

## 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			
二零零八年一月一日的結餘	7,666	682	8,348
增購	–	10	10
二零零八年六月三十日的結餘	7,666	692	8,358
累積攤銷			
二零零八年一月一日的結餘	–	566	566
本期攤銷	–	13	13
二零零八年六月三十日的結餘	–	579	579
賬面淨值			
二零零八年六月三十日的結餘	7,666	113	7,779
二零零七年十二月三十一日的結餘	7,666	116	7,782

## 12. 於聯屬公司投資

	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 十二月三十一日 港幣百萬元
應佔資產淨值		
– 香港上市	7,972	7,325
– 非上市	350	363
商譽	2,799	2,366
	<b>11,121</b>	<b>10,054</b>

## 13. 長期負債

	二零零八年六月三十日		二零零七年十二月三十一日	
	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	1,950	14,551	1,665	15,298
籌資租賃責任	2,435	18,906	2,213	17,192
	<b>4,385</b>	<b>33,457</b>	<b>3,878</b>	<b>32,490</b>

## 14. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,405	4,938
衍生財務資產	6,615	2,666
其他應收及預繳款項	3,807	3,709
應收聯屬公司賬項	40	63
可供出售投資	830	–
	<b>16,697</b>	<b>11,376</b>

	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 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	5,207	4,841
逾期一至三個月	195	95
逾期三個月以上	3	2
	<b>5,405</b>	<b>4,938</b>

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。

## 15. 貿易及其他應付款項

	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	6,681	5,546
衍生財務負債	5,683	2,103
其他應付款項	7,293	6,783
應付聯屬公司賬項	219	197
應付其他關連公司賬項	31	146
無抵押銀行透支	30	12
	<b>19,937</b>	<b>14,787</b>

	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 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	5,053	3,918
逾期一至三個月	1,010	961
逾期三個月以上	618	667
	<b>6,681</b>	<b>5,546</b>

## 16. 股本

在回顧期內，公司於聯交所購回9,390,000股股份。公司是在考慮當時有關因素及情況後認為符合公司及股東的利益而購回該等股份的。所有購回的股份均已註銷。於二零零八年六月三十日，已發行股份共3,932,196,172股（二零零七年十二月三十一日：3,940,025,072股）。購回股份的詳情按月列述如下（不包括交易成本港幣二十八萬元）：

	購回股份數目	所付每股最高價 港元	所付每股最低價 港元	總成本 港幣百萬元
二零零八年三月	9,390,000	16.66	15.24	148

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。

**16. 股本 (續)**

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。

因為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。

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。

	二零零八年 股份數目	二零零七年 股份數目
尚未行使認股權的變動包括：		
一月一日的結餘	4,730,500	9,058,000
已行使的認股權	(1,561,100)	(3,056,000)
六月三十日的結餘	3,169,400	6,002,000
六月三十日可行使的認股權	3,169,400	6,002,000

期內並無根據這項計劃授出任何認股權。

	二零零八年	二零零七年
期內已行使的認股權詳情：		
行使日	8/1/08-20/6/08	5/1/07-15/6/07
所得收益 (港幣)	11,661,417	22,828,320
緊接行使日前的加權平均收市股價 (港幣)	15.91	20.44

**17. 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：

	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 十二月三十一日 港幣百萬元
已批准並已訂約	46,909	48,782
已批准但未訂約	4,120	5,676
	51,029	54,458

(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：

	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 十二月三十一日 港幣百萬元
聯屬公司	20	19
員工	200	200
	220	219

## 17. 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、瑞士及新西蘭）的競爭當局就其貨運業務進行調查，並一直對有關當局的調查作出配合，在有需要時則積極作出抗辯。調查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調查事宜。公司與美國司法部達成辯訴協議後，在本中期業績記入一項撥備（見賬目附註5）。

如公司於二零零七年十二月二十四日的新聞稿所述，公司已收到歐洲委員會就公司貨運業務發出的「異議聲明」，並已作出回應。

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。

調查事件與民事訴訟均仍在進行，結果尚未明朗。公司目前未能就全部潛在負債作出評估，因此未能作進一步撥備。

## 18. 財務風險管理

我們定期檢討匯率、息率及航油價格變動帶來的風險，並按政策及指引修訂情況。

## 19. 結算日後事項

集團於二零零八年七月二十二日向 LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH 出售總部設於加拿大的 CLS Catering Services Limited（「CLS」）三成股權，現金代價為五百五十五萬加元，另加不超過一百二十萬加元的調整。由當日開始，CLS 不再作為集團的附屬公司。



## 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。

## 董事權益

於二零零八年六月三十日，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
<b>國泰航空有限公司</b>		
陳南祿	9,000	0.00023
湯彥麟	5,000	0.00013
<b>香港飛機工程有限公司</b>		
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二零零八年六月三十日顯示，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	74.97	應佔權益 <sup>(a)</sup>
2. 中國航空集團公司	2,948,122,554	74.97	應佔權益 <sup>(b)</sup>
3. 中信泰富有限公司	2,948,122,554	74.97	應佔權益 <sup>(a)</sup>
4. 太古股份有限公司	2,948,122,554	74.97	應佔權益 <sup>(a)</sup>
5. 英國太古集團有限公司	2,948,122,554	74.97	應佔權益 <sup>(c)</sup>

註：於二零零八年六月三十日：

- (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股本公司股份權益，因其附屬公司國航被視為擁有當中的權益。
- (c) 由於英國太古集團有限公司（「太古」）集團擁有相當於約百分之三十六點五已發行股本及約百分之五十五點七四投票權的太古公司股份權益，太古及其全資附屬公司香港太古集團有限公司均被視為共擁有2,948,122,554股本公司股份權益。

設計：

化美設計顧問有限公司

[www.format.com.hk](http://www.format.com.hk)

此中期報告是印刷於 FSC  
認證紙張，包括 25% 用後  
廢料及含植物油油墨印刷。



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