

新聞資料

二零一二年八月八日

國泰航空公佈二零一二年中期業績

		二零一二年 上半年	二零一一年 上半年	變幅
營業總額	港幣百萬元	48,861	46,791	+4.4%
國泰航空擁有人應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(935)	2,808	-133.3%
每股(虧損)/盈利	港仙	(23.8)	71.4	-133.3%
每股股息	港元	-	0.18	-100.0%

國泰航空集團二零一二年首六個月錄得應佔虧損港幣九億三千五百萬元，而二零一一年上半年則錄得溢利港幣二十八億零八百萬元。每股虧損為港幣二十三點八仙，而二零一一年則錄得每股盈利港幣七十一點四仙。本期營業總額上升百分之四點四至港幣四百八十八億六千一百萬元。

二零一二年上半年，由於航油價格持續高企、乘客收益率備受壓力，加上貨運需求疲弱，嚴重影響國泰航空的核心業務。這皆是整體航空業所面對的問題。來自聯屬公司(包括國航)的溢利亦顯著下降。因應這些挑戰，國泰航空集團推出了多項措施以保障業務，包括調整班次及削減可運載量、停用機齡較高及燃油效益較差的飛機、凍結招聘及向機艙服務員推出自願無薪假期，但不忘保持網絡完整，並確保削減成本不會影響品牌及服務質素。國泰航空亦繼續在新飛機和新產品方面作出龐大投資，以及在香港國際機場興建價值港幣五十九億元的貨運站。這些投資將為業務帶來長遠裨益。

燃油仍是國泰航空最大的成本，二零一二年上半年燃油價格處於歷史高位(儘管油價於期末大幅下調)，對國泰航空的營業業績構成重大影響。在二零一二年首六個月間，集團的燃油成本(撇除燃油對沖的影響)較二零一一年同期增加百分之六點五。燃油佔營業成本總額的百分之四十一點六。管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，仍是重大的挑戰。國泰航空的燃油對沖計劃有助減低油價波動的影響，但由於過去兩年油價持續高企，對沖項目在二零一二年上半年錄得的已變現溢利較二零一一年同期下跌百分之五十九點四。

二零一二年首六個月，收益率在油價日益上升及營業成本增加的情況下承受壓力，因而影響國泰航空集團客運業務的表現。本期的客運收益為港幣三百四十七億一千三百萬元，較二零一一年同期增加百分之九點二，而可載客量則增加百分之六點九。本年首六個月國泰航空及港龍航空運載乘客合共一千四百三十萬人次，較二零一一年同期上升百分之八點六。運載率上升零點八個百分點，收益率則增加百分之一點二至港幣六十六點一仙。燃油成本高企，使業務難以維持盈利，尤其是以機齡較高、燃油效益較差的波音 B747-400 型及空中巴士 A340-300 型飛機運作的長途航線。

新聞資料

集團的貨運業務因主要市場需求持續疲弱而影響表現。二零一二年上半年的貨運收益為港幣一百一十八億九千七百萬元，較二零一一年同期下跌百分之七點六。收益率下跌百分之零點四至港幣二點四一元。可載貨量減少百分之四點三，而運載率則下跌四點一個百分點至百分之六十四點三。雖然新的高科技電子消費品於三月推出，使情況暫時獲得改善，但集團兩個主要市場(香港及中國內地)的貨運需求仍遠遜預期。集團因應需求調整可載貨量。國泰航空繼續開拓有充分需求的新市場，分別於三月及五月推出前往鄭州及海德拉巴的貨機航線。

國泰航空在一月訂購了六架空中巴士 A350-900 型飛機；在八月協議訂購十架空中巴士 A350-1000 型飛機，並把之前訂購的十六架空中巴士 A350-900 型飛機改為可運載量較高、航程較長的空中巴士 A350-1000 型飛機。國泰航空集團將於二零一二年接收十九架飛機，機隊的營運效益將獲提升。基於高油價導致飛機的營業成本高企，國泰航空擬加快波音 747-400 型客機的退役計劃，並已停用三架波音 747-400BCF 型貨機以降低成本。

國泰航空在五月宣佈有意削減泛太平洋航線若干客運服務，以騰出燃油效益較佳的波音 777-300ER 型飛機取代機齡較高、燃油效益較差的波音 747-400 型飛機運作其現時服務的航線。然而，集團仍致力維持現有網絡，並且因應亞洲區需求上升而增加了部分亞洲航班。港龍航空開辦或恢復前往西安、桂林、克拉克、濟州、台中及清邁六個航點的航班，於本年稍後時間更會開辦加爾各答及海口航線。國泰航空繼續改善機上及地面的產品和服務，新推出「特選經濟客艙」和新長途經濟客艙座椅，並繼續在長途航機上裝設深受歡迎的新商務客艙座椅。國泰航空在 Skytrax 舉辦的二零一二年度 World Airline Awards 中，獲頒「全球最佳商務客艙」殊榮。

國泰航空主席白紀圖稱：「一如既往，預料航空業未來仍然多變和充滿挑戰，集團業務將繼續面對各種因素的影響，包括非我們所能控制的經濟及油價波動等。燃油成本是我們最大的挑戰，但近期油價呈現下調趨勢，若此趨勢能夠持續，可使問題稍為紓緩。我們會繼續採取一切必要的措施，以便在推動長期策略的同時，亦能保障業務和解決短期的困難。集團的財務狀況保持穩健，具備充分的能力應付目前的挑戰。我們會利用各種核心實力，包括優秀的團隊、強大的國際網絡、超卓的顧客服務、與國航建立的緊密關係及集團於香港的地位，繼續投資於未來，確保國泰航空集團繼續取得卓越成就。」

傳媒查詢:

黃慧娟 – 企業傳訊經理 (公共事務), 2747-5362, elin_wong@cathaypacific.com

林明賢 – 助理經理 (公共事務), 2747-5376, anita_lim@cathaypacific.com

傳媒熱線：2747-5393

國泰新聞稿網址：www.cathaypacific.com/國泰天地新聞稿

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

國泰航空有限公司
(在香港註冊成立的有限公司)
(股份代號：00293)

公告
二零一二年中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零一二年	二零一一年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
業績				
營業總額	港幣百萬元	48,861	46,791	+4.4%
國泰航空擁有人應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(935)	2,808	-133.3%
每股(虧損)/盈利	港仙	(23.8)	71.4	-133.3%
每股股息	港元	-	0.18	-100.0%
邊際(虧損)/利潤	%	(1.9)	6.0	-7.9 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	53,385	55,809	-4.3%
借款淨額	港幣百萬元	29,552	23,738	+24.5%
每股股東資金	港元	13.6	14.2	-4.2%
債務淨額股份比例	倍數	0.55	0.43	+0.12 倍

營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空

		二零一二年	二零一一年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	12,944	12,846	+0.8%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	65,351	61,136	+6.9%
運載乘客人次	千位	14,312	13,176	+8.6%
乘客運載率	%	80.1	79.3	+0.8 個百分點
乘客收益率	港仙	66.1	65.3	+1.2%
運載貨物及郵件	千噸	754	836	-9.8%
貨物及郵件運載率	%	64.3	68.4	-4.1 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.41	2.42	-0.4%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.72	3.35	+11.0%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.18	1.94	+12.4%
飛機使用量	每日時數	12.0	12.3	-2.4%
航班準時表現	%	76.8	83.1	-6.3 個百分點

可運載量、運載率及收益率－國泰航空及港龍航空

	可運載量 可用座位千米數/ 可用噸千米數(百萬) [#]			運載率(%)			收益率
	二零一二年	二零一一年	變幅	二零一二年	二零一一年	變幅	變幅
客運服務							
印度、中東、巴基斯坦 及斯里蘭卡	5,605	5,546	+1.1%	77.3	75.9	+1.4 個百分點	+3.9%
東南亞	8,612	7,714	+11.6%	80.3	82.7	-2.4 個百分點	+2.0%
西南太平洋及南非	9,482	9,444	+0.4%	75.2	73.3	+1.9 個百分點	+2.4%
歐洲	10,812	11,159	-3.1%	84.0	81.2	+2.8 個百分點	+2.1%
北亞	13,616	12,445	+9.4%	72.2	69.7	+2.5 個百分點	-1.4%
北美	17,224	14,828	+16.2%	87.4	89.3	-1.9 個百分點	-0.3%
整體	65,351	61,136	+6.9%	80.1	79.3	+0.8 個百分點	+1.2%
貨運服務	6,729	7,031	-4.3%	64.3	68.4	-4.1 個百分點	-0.4%

[#] 客運服務的可運載量以可用座位千米數計算，貨運服務的可運載量則以可用噸千米數計算。

客運服務

- 燃油價格大幅上漲，嚴重影響客運服務的溢利率，尤其是以機齡較高、燃油效益較差的飛機運作的長途航線。
- 多種主要營運貨幣相對於港幣及美元處於弱勢，為收益帶來負面的影響，尤以第二季為甚。
- 乘客數目的增長較可載客量的增幅為高。
- 雖有審慎的收益管理，但經濟客艙收益率於二零一一年下半年開始出現壓力，並持續至二零一二年上半年，主要原因是主要航線競爭激烈。
- 頭等及商務客艙於年初需求強勁，但由於主要企業因經濟不穩定而開始減派員工到海外公幹，以致頭等及商務客艙的客運量下降。
- 隨著機隊增添新飛機，第一季的可載客量增加。國泰航空及港龍航空增加區內航線的班次。港龍航空於四月加開前往西安的服務，於五月加開前往濟州、桂林、台中及克拉克的服務，並於七月推出前往清邁的航班。港龍航空將於本年稍後時間推出前往加爾各答及海口的服務。由於亞洲經濟相對處於強勢及區內對航空旅遊的需求持續高企，我們將繼續加強亞洲區的服務。
- 我們在五月宣佈削減部分長途航線的班次以控制成本。
- 由香港出發的消閒旅遊需求頗為理想，尤以前往亞洲航點為甚，但乘客越來越受價格影響，訂位時間亦較遲。由香港出發的商務旅遊需求下降，對收益造成不利影響，尤其是前往紐約及新加坡等有較多頭等及商務旅客的航線。
- 往來香港及珠三角區的客運量增加，但此業務競爭愈趨激烈。
- 二零一二年首六個月，尤其是在農曆新年期間，往來中國內地的業務普遍強勁。北京及上海航線的需求持續高企。我們加強多個二線城市的服務，並恢復西安及桂林航線的航班。公司將於本年稍後時間推出前往海口的航線。
- 台灣航線繼續受兩岸直航客運量增加及台北至香港客運量減少所影響。台北航線競爭越趨激烈。然而，香港至台北的旅遊需求理想，而從歐洲出發的接駁航班客運量亦見增加。港龍航空前往台中的航班於五月復航。

- 韓國航線於第一季出現良好的需求增長，惟其後市場回軟，競爭加劇。港龍航空於五月開辦濟州航線。
- 日本航線需求普遍理想，惟東京航線的需求遜於二零一一年三月發生地震及海嘯之前的需求。
- 前往東南亞國家的航線客運需求理想，反映該等國家的經濟相對處於強勢，但新加坡航線的頭等及商務客艙則需求疲弱。菲律賓及越南航線表現尤佳。競爭加劇對收益率造成若干程度的影響。
- 西澳礦業蓬勃，加上由北亞來港轉機往澳洲的客運量增加，使澳洲航線受惠，但來自中國內地航空公司的競爭有所增加。新西蘭航線則表現疲弱。
- 南非航線業務面對壓力。以日本為起點的商務及消閒旅遊增加，但有更多航空公司開辦直航航班往返南非。
- 印度航線因印度經濟持續興旺而受惠，惟收益率仍令人憂慮。我們將於本年稍後時間加開航班前往欽奈，而港龍航空則會開辦每周四班前往加爾各答的服務。
- 中東航線競爭激烈，導致收益率受壓。我們因應需求下降而削減前往阿布扎比及巴林的班次。
- 歐洲經濟不穩定，嚴重影響業務表現。前往歐洲大陸的航線表現普遍疲弱。倫敦航線方面，受惠於學生需求穩定與頭等及商務旅遊需求理想，因此表現相對較強。
- 金融市場的情況使紐約航線的頭等及商務客艙收益受到不利影響。大部分美國航線的經濟客艙均錄得強勁的運載率。芝加哥航線於冬季表現疲弱，但之後有所改善。加拿大航線因競爭激烈而受影響，收益率下跌。

貨運服務

- 香港及上海兩個主要市場的貨運需求在二零一二年上半年大部分時間依然疲弱，此情況因競爭激烈而更趨嚴重。歐洲的經濟情況影響企業及消費者信心，因此歐洲航線需求尤其疲弱。
- 中國內地於三月出口大量新高科技電子消費品，使該月出現短暫的需求回升，但該月的貨運噸數及收益均低於二零一一年三月。
- 我們因應需求調整可載貨量，按需要削減定期貨運航班。
- 在中國內地，生產業務(尤其是科技產品)繼續由沿海地區轉移至中部及西部地區。中國西部地區的航空貨運市場繼續漸趨成熟，我們在二零一一年後期推出前往重慶及成都的航班。二零一二年三月，我們開始提供前往中國中部地區河南省鄭州的定期貨運航班。
- 北亞航線的收益及貨運噸數均告下降。市場情況充滿挑戰，韓國、台灣及日本的航空公司帶來激烈的競爭。
- 東南亞航線的收益及貨運噸數均告上升。前往中國內地的貨運需求殷切。國泰航空客機(因加開班次)及港龍航空客機(因部分中國內地航線採用較大型的飛機)的腹艙可載貨量增加，使我們能夠把握需求強勁的機會而從中受惠。
- 國泰航空是印度最大的空運航空公司，但由於其他航空公司將可載貨量由疲弱的歐洲市場轉移至印度，使市場競爭加劇，為載貨噸數及收益率帶來壓力。我們於五月推出前往海德拉巴的貨運航線，以及將班加羅爾航線的班次由每周兩班增至三班。
- 由於經濟環境惡劣，前往歐洲及北美的貨運業務表現欠佳，我們(藉縮減班次)大幅削減前往該兩大洲航線的可載貨量。
- 油價高企嚴重影響貨運業務的溢利率，尤以超長途航線為甚。
- 二零一二年上半年共有五架新波音 747-8F 型貨機用於泛太平洋航線。機隊於七月增添第六架飛機，另外兩架將於本年稍後時間接收，最後兩架將於二零一三年接收。這些飛機的燃油效益甚高，使超長途航線的運作效益大幅提升。
- 我們在五月宣佈停止三架波音 747-400BCF 型改裝貨機的服務，以削減短期的可載貨量。該三架飛機中，有一架更自此退役。
- 我們出售四架波音 747-400BCF 型改裝貨機予公司和國航合組的貨運合資公司，當中第三架已於七月移交，尚餘一架未完成交易。
- 貨運業是一個周期性的行業。當需求持續疲弱一段時間後，我們相信市場將於某個階段復甦，而香港將繼續擔當國際空運樞紐的領導角色。國泰航空以港為家，為彰顯公司對香港的承擔，我們在香港國際機場興建價值港幣五十九億元的貨運站，該設施預期於二零一三年初啟用，將成為其中一個最大和最先進的貨運站。

主席致函

國泰航空集團二零一二年首六個月錄得應佔虧損港幣九億三千五百萬元，而二零一一年上半年則錄得溢利港幣二十八億零八百萬元。每股虧損為港幣二十三點八仙，而二零一一年則錄得每股盈利港幣七十一點四仙。本期營業總額上升百分之四點四至港幣四百八十八億六千一百萬元。

國泰航空於二零一二年五月向香港聯合交易所發出一項業務聲明，表示其中期業績預期將令人失望。結果證明該預期是正確的。二零一二年上半年，由於航油價格持續高企、乘客收益率備受壓力，加上貨運需求疲弱，嚴重影響國泰航空的核心業務。這皆是整體航空業所面對的問題，目前的營商環境對全球航空公司均造成不利影響。來自聯屬公司 (包括國航) 的溢利亦顯著下降。

因應這些挑戰，我們推出了多項措施以保障業務，包括調整班次及削減可運載量、停用機齡較高及燃油效益較差的飛機、凍結招聘及向機艙服務員推出自願無薪假期，但不忘保持網絡完整，並確保削減成本不會影響品牌及服務質素。我們亦繼續在新飛機和新產品 (包括機上及地面) 方面作出龐大投資，並繼續興建位於香港國際機場的貨運站。這些投資將為業務帶來長遠裨益。

燃油是我們最大的成本，期內燃油價格處於歷史高位 (儘管油價於期末大幅下調)，對營業業績構成重大影響。在二零一二年首六個月間，集團的燃油成本(撇除燃油對沖的影響) 較二零一一年同期增加百分之六點五。燃油佔集團營業成本總額的百分之四十一點六。管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，仍是重大的挑戰。我們的燃油對沖計劃有助減低油價波動的影響，但由於過去兩年油價持續高企，對沖項目在二零一二年上半年錄得的已變現溢利較二零一一年同期下跌百分之五十九點四。

在二零一二年首六個月，收益率在油價日益上升及營業成本增加的情況下承受壓力，因而影響客運業務的表現。本期的客運收益為港幣三百四十七億一千三百萬元，較二零一一年同期增加百分之九點二，而可載客量則增加百分之六點九。本年首六個月運載乘客合共一千四百三十萬人次，較二零一一年同期上升百分之八點六。運載率上升零點八個百分點，收益率則增加百分之一點二至港幣六十六點一仙。頭等及商務客艙的運載率因主要企業減派員工到海外公幹而承受不利影響。燃油成本高企，使業務難以維持盈利，尤其是以機齡較高、燃油效益較差的波音 B747-400 型及空中巴士 A340-300 型飛機運作的長途航線。

貨運方面，主要市場的需求持續疲弱，因而影響業務表現。二零一二年上半年的貨運收益為港幣一百一十八億九千七百萬元，較二零一一年同期下跌百分之七點六。收益率下跌百分之零點四至港幣二點四一元。可載貨量減少百分之四點三。運載率下跌四點一個百分點至百分之六十四點三。雖然新的高科技電子消費品於三月推出，使情況暫時獲得改善，但香港及中國內地兩個主要市場的貨運需求仍遠遜預期。我們因應需求調整可載貨量。然而，我們繼續開拓有充分需求的新市場，分別於三月及五月推出前往中國內地鄭州及印度海德拉巴的貨機航線。

我們在一月訂購了六架空中巴士A350-900型飛機。我們在八月協議訂購十架空中巴士A350-1000型飛機，並把之前訂購的十六架空中巴士A350-900 型飛機改為空中巴士A350-1000 型飛機。國泰航空集團將於二零一二年接收十九架飛機，機隊的營運效益將獲提升。這些新飛機中，上半年接收的共有九架：兩架空中巴士A320-200型、兩架空中巴士A330-300型及四架波音777-300ER型客機和一架波音747-8F型貨機。截至二零一二年六月三十日，已訂

購的飛機共有九十二架，將逐步於二零一九年底前接收。基於高油價導致飛機的營業成本高企，我們擬加快波音747-400型客機的退役計劃。現時共有二十一架同型號飛機，其中三架將於今年內退役，五架於二零一三年退役及一架於二零一四年退役。我們已停用三架波音747-400BCF型貨機以降低成本，其中一架更自此退役。我們出售四架波音747-400BCF型貨機予國貨航(與國航合組的貨運合資公司)，當中第三架已於七月移交，尚餘一架未完成交易。

我們在五月宣佈有意削減泛太平洋航線若干客運服務，以騰出燃油效益較佳的波音 777-300ER 型飛機取代機齡較高、燃油效益較差的波音 747-400 型飛機運作其現時服務的航線。然而，我們仍致力維持現有網絡，並且基於亞洲區需求上升，加上其燃油開支佔營業成本的比例較小，因而增加了部分亞洲航班。國泰航空於三月增加新加坡、馬來西亞、台灣、日本及泰國航線的班次。港龍航空增加了前往中國內地二線城市的航線班次，並開辦或恢復前往西安、桂林、克拉克、濟州、台中及清邁六個航點的航班，於本年稍後時間更會開辦加爾各答及海口航線。

我們繼續改善機上及地面的產品及服務，於四月新推出「特選經濟客艙」，其座椅及服務遠勝一般經濟客艙。截至六月底，共有十五架長途飛機裝設了新客艙。預計於二零一三年底，將有八十六架飛機裝設新客艙。我們在四月開始推出新的長途經濟客艙座椅，乘客對此反應良好。我們繼續裝設深受歡迎的新商務客艙座椅，截至六月底，新座椅已裝設於三十架長途飛機上。本年七月，公司在 Skytrax 舉辦的二零一二年度 World Airline Awards 中，獲頒「全球最佳商務客艙」殊榮。在地面，位於香港國際機場七樓的「寰宇堂」商務客艙貴賓室已於二零一二年一月完成翻新工程，而頭等客艙貴賓室的翻新工程預期於同年第四季竣工。

國航仍是我們的主要策略夥伴。我們在三月宣佈成立一家新的機場地面服務公司－上海國際機場地面服務有限公司。這家公司由國泰航空、國航、上海機場（集團）有限公司及上海國際機場股份有限公司合資經營，將於上海浦東及虹橋兩個國際機場提供機場地面服務。

一如既往，預料航空業未來仍然多變和充滿挑戰，集團業務將繼續面對各種因素的影響，包括非我們所能控制的經濟及油價波動等。燃油成本是我們最大的挑戰，但近期油價呈現下調趨勢，若此趨勢能夠持續，可使問題稍為紓緩。我們會繼續採取一切必要的措施，以便在推動長期策略的同時，亦能保障業務和解決短期的困難。集團的財務狀況保持穩健，具備充分的能力應付目前的挑戰。我們會利用各種核心實力，包括優秀的團隊、強大的國際網絡、超卓的顧客服務、與國航建立的緊密關係及集團於香港的地位，繼續投資於未來，確保國泰航空集團繼續取得卓越成就。

主席

白紀圖

香港，二零一二年八月八日

綜合全面收益表

截至二零一二年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
營業額			
客運服務		34,713	31,774
貨運服務		11,897	12,870
航空飲食、收回款項及其他服務		2,251	2,147
營業總額	2	48,861	46,791
開支			
員工		(7,956)	(7,206)
機上服務及乘客開支		(1,979)	(1,797)
著陸、停泊及航線開支		(6,714)	(6,259)
扣除對沖盈利後的燃油		(20,407)	(18,564)
飛機維修		(4,643)	(3,760)
飛機折舊及營業租賃		(4,415)	(4,092)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(669)	(580)
佣金		(388)	(398)
其他		(1,911)	(1,337)
營業開支		(49,082)	(43,993)
營業(虧損)/溢利	4	(221)	2,798
財務支出		(681)	(849)
財務收入		300	535
財務支出淨額		(381)	(314)
應佔聯屬公司(虧損)/溢利		(167)	861
除稅前(虧損)/溢利		(769)	3,345
稅項	5	(57)	(445)
本期(虧損)/溢利		(826)	2,900
非控股權益		(109)	(92)
國泰航空擁有人應佔(虧損)/溢利		(935)	2,808
本期(虧損)/溢利		(826)	2,900
其他全面收益			
現金流量對沖		(18)	519
可供出售財務資產帶來的重估減值		(1)	(17)
應佔聯屬公司其他全面收益		50	92
海外業務換算產生的匯兌差額		(182)	292
本期除稅後其他全面收益	6	(151)	886
本期全面收益總額		(977)	3,786
應佔全面收益總額			
國泰航空擁有人		(1,086)	3,694
非控股權益		109	92
		(977)	3,786
每股(虧損)/盈利 (基本及攤薄)	7	(23.8)仙	71.4 仙

綜合財務狀況表

二零一二年六月三十日結算 – 未經審核

	附註	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
資產及負債			
非流動資產及負債			
固定資產		77,708	73,498
無形資產		8,960	8,601
於聯屬公司的投資		17,183	17,894
其他長期應收款項及投資		5,903	5,783
		109,754	105,776
長期負債		(45,203)	(38,410)
相關已抵押存款		1,684	3,637
長期負債淨額		(43,519)	(34,773)
其他長期應付款項		(2,692)	(2,612)
遞延稅項		(6,768)	(6,797)
		(52,979)	(44,182)
非流動資產淨值		56,775	61,594
流動資產及負債			
存貨		1,179	1,155
貿易、其他應收款項及其他資產	9	10,209	9,859
待出售資產	10	719	746
流動資金		20,022	19,597
		32,129	31,357
長期負債的流動部分		(8,653)	(10,603)
相關已抵押存款		2,600	2,041
長期負債的流動部分淨額		(6,053)	(8,562)
貿易及其他應付款項	11	(17,899)	(17,464)
未獲運輸收益		(10,182)	(9,613)
稅項		(1,256)	(1,368)
		(35,390)	(37,007)
流動負債淨額		(3,261)	(5,650)
資產總值減流動負債		106,493	100,126
資產淨值		53,514	55,944
資本及儲備			
股本	12	787	787
儲備		52,598	55,022
國泰航空擁有人應佔資金		53,385	55,809
非控股權益		129	135
股東權益總額		53,514	55,944

附註：

1. 編製基準及會計政策

本中期財務報告是根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》適用的披露條文編製，包括遵照由香港會計師公會頒佈的《香港會計準則》第 34 號「中期財務報告」的規定。本報告獲許可於二零一二年八月八日發表。

本中期財務報告是根據二零一一年年度財務報表所採納的會計政策編製。

本期並無其他預期會對集團造成重大影響的經修訂準則或詮釋首次生效。

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	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	48,340	46,308	521	483			48,861	46,791
分部之間的銷售	4	4	857	769			861	773
分部收益	48,344	46,312	1,378	1,252			49,722	47,564
分部業績	(292)	2,715	71	83			(221)	2,798
財務支出淨額	(378)	(311)	(3)	(3)			(381)	(314)
	(670)	2,404	68	80			(602)	2,484
應佔聯屬公司 (虧損)/溢利					(167)	861	(167)	861
除稅前(虧損)/溢利	(670)	2,404	68	80	(167)	861	(769)	3,345
稅項	(41)	(432)	(16)	(13)			(57)	(445)
本期(虧損)/溢利							(826)	2,900

集團兩個可呈報的分部是按業務性質分類。航空業務分部包括集團的客運及貨運業務，非航空業務分部主要包括航空飲食、地勤及停機坪服務。未分配業績指集團應佔聯屬公司溢利。

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) 按地域提供的資料

	截至六月三十日止六個月	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 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	21,366	20,206
- 日本、韓國及台灣	6,384	6,343
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	2,268	2,333
東南亞	3,956	3,407
西南太平洋及南非	3,494	3,391
歐洲	4,415	4,641
北美	6,978	6,470
	48,861	46,791

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡包括印度次大陸、中東、巴基斯坦、斯里蘭卡及孟加拉。東南亞包括新加坡、印尼、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南及柬埔寨。西南太平洋及南非包括澳洲、新西蘭及非洲南部。歐洲包括歐洲大陸、英國、斯堪的納維亞、俄羅斯、波羅的海國家及土耳其。北美包括美國、加拿大及拉丁美洲。按地域分析的分部業績因《二零一一年報告書》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	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 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	1,093	958
- 擁有	2,219	2,120
無形資產攤銷	42	20
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	399	358
- 飛機及有關設備	1,314	1,201
- 其他	17	15
待出售資產減值撥備	37	-
一架報銷飛機的虧損	247	-
已支出的存貨成本	1,087	1,043
匯兌差額淨額	(11)	(291)
核數師酬金	4	4
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債盈利淨額	-	(83)
非上市投資的收入	(56)	(7)

5. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	62	49
- 海外稅	142	155
- 歷年撥備(超額)/不足	(135)	12
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	(12)	229
	57	445

香港利得稅以本期的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五(二零一一年：百分之十六點五)計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地稅率計算。稅項撥備就法例、慣例及商討情況的改變而作出定期檢討(見《二零一二年中期報告》賬目附註 21(d))。

6. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於期內確認	241	264
- 轉撥至損益	(291)	311
- 已確認遞延稅項	32	(56)
可供出售財務資產的價值重估		
- 於期內確認	(1)	(17)
應佔聯屬公司其他全面收益	50	92
海外業務換算產生的匯兌差額	(182)	292
本期其他全面收益	(151)	886

7. 每股(虧損)/盈利 (基本及攤薄)

每股虧損是以國泰航空擁有人應佔虧損港幣九億三千五百萬元 (二零一一年：溢利港幣二十八億零八百萬元) 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 (二零一一年：三十九億三千四百萬股)計算。

8. 股息

董事局已宣佈不派發截至二零一二年六月三十日止的中期股息 (二零一一年：每股港幣十八仙)。

9. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	6,334	5,908
衍生財務資產 – 當期部分	646	1,044
其他應收及預繳款項	3,201	2,844
應收聯屬公司賬項	28	63
	10,209	9,859

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項(扣除壞賬撥備)賬齡分析如下：		
當期	6,238	5,839
逾期一至三個月	70	59
逾期三個月以上	26	10
	6,334	5,908

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

10. 待出售資產

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
待出售資產	719	746
	719	746

11. 貿易及其他應付款項

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	7,282	7,663
衍生財務負債 – 當期部分	1,282	1,182
其他應付款項	9,066	8,318
應付聯屬公司賬項	33	49
應付其他關連公司賬項	234	252
無抵押銀行透支	2	-
	17,899	17,464

	二零一二年 六月三十日 港幣百萬元	二零一一年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	7,095	7,428
逾期一至三個月	179	225
逾期三個月以上	8	10
	7,282	7,663

12. 股本

於回顧期間，集團並無購買、出售或贖回其任何股份。於二零一二年六月三十日，已發行股份為 3,933,844,572 股 (二零一一年十二月三十一日：3,933,844,572 股)。

13. 關連交易

集團與聯屬公司及其他關連人士透過正常業務途徑以商業條件進行的重大交易摘要如下：

	截至二零一二年 六月三十日止六個月		截至二零一一年 六月三十日止六個月	
	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元	聯屬公司 港幣百萬元	其他關連人士 港幣百萬元
營業總額	123	9	136	8
飛機維修成本	2	1,206	1	1,113
營運成本	309	87	282	197
已收股息	(400)	-	(383)	-

14. 報告期後事項

根據於二零一二年八月簽訂的補充協議，公司旗下一家全資附屬公司同意將已訂購的十六架空中巴士A350-900型飛機改為較大型的空中巴士A350-1000型飛機，並行使選擇權再購買十架空中巴士A350-1000型飛機。改為訂購該十六架飛機及購買該十架飛機的標價約為港幣三百四十億二千二百萬元，經協議雙方進行公平磋商後達成的實際購買價低於標價。

15. 企業管治

國泰航空公司致力維持高水平的企業管治，積極識別及釐定最佳的企業管治常規。在中期報告所述的會計期內，公司均有遵守《香港聯合交易所證券上市規則》(「上市規則」)附錄十四《企業管治守則》內所載的所有守則條文，但下述條文除外，公司相信該等條文不能為股東帶來裨益：

- 《企業管治守則》第 A.5.1 至 A.5.4 條有關設立提名委員會及其職權範圍和資源的條文。董事局已審視成立提名委員會的好處，但最後認為由董事局集體審核及批准新董事的委任，乃合乎公司及獲推薦新董事的最佳利益，因為在這情況下，獲推薦的董事及董事局均可就其能否勝任董事職務，作出更平衡和有根據的決定。

公司的審核委員會及外聘核數師已審閱二零一二年的中期業績。有關企業管治的詳細資料，請參閱《二零一一年報告書》及《二零一二年中期報告》。

16. 中期報告

《二零一二年中期報告》刊載聯交所上市規則要求的所有資料，將於二零一二年八月二十三日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零一二年八月二十四日寄交已選擇收取印刷本的股東。

營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	截至六月三十日止六個月			截至六月三十日止六個月		
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	變幅	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	變幅
員工	7,956	7,206	+10.4%	7,226	6,560	+10.2%
機上服務及乘客開支	1,979	1,797	+10.1%	1,979	1,797	+10.1%
著陸、停泊及航線開支	6,714	6,259	+7.3%	6,586	6,149	+7.1%
扣除對沖盈利後的燃油	20,407	18,564	+9.9%	19,958	18,175	+9.8%
飛機維修	4,643	3,760	+23.5%	4,542	3,661	+24.1%
飛機折舊及營業租賃	4,415	4,092	+7.9%	4,346	4,007	+8.5%
其他折舊、攤銷及營業租賃	669	580	+15.3%	546	469	+16.4%
佣金	388	398	-2.5%	388	398	-2.5%
其他	1,911	1,337	+42.9%	2,189	1,573	+39.2%
營業開支	49,082	43,993	+11.6%	47,760	42,789	+11.6%
財務支出淨額	381	314	+21.3%	359	293	+22.5%
營業開支總額	49,463	44,307	+11.6%	48,119	43,082	+11.7%

- 集團營業開支總額增加百分之十一點六至港幣四百九十四億六千三百萬元。
- 國泰航空與港龍航空合併計算的每可用噸千米成本(連燃油)由港幣三點三五元增至港幣三點七二元。

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	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
航空公司除稅前(虧損)/溢利	(973)	2,133
稅項抵免/(支出)	8	(380)
航空公司除稅後(虧損)/溢利	(965)	1,753
應佔附屬及聯屬公司溢利	30	1,055
國泰航空擁有人應佔(虧損)/溢利	(935)	2,808

國泰航空及港龍航空營業業績分析(續)

航空公司除稅前中期營業(虧損)/溢利變動分析如下：

港幣百萬元	
二零一一年航空公司	
除稅前中期營業溢利	2,133
客運及貨運營業額	1,752
	客運
	- 因可載客量增加百分之六點九、運載率增加零點八個百分點及收益率上升百分之一點二而增加。
	貨運
	- 因可載貨量減少百分之四點三、運載率下跌四點一個百分點及收益率下跌百分之零點四而減少。
燃油	(1,783) - 由於平均飛機燃油價格上漲百分之四點六，加上耗油量增加百分之一點九，導致燃油成本上升。
著陸、停泊及航線開支	(437) - 主要由於業務增加而上升。
飛機維修	(881) - 主要由於業務增加及額外的入廠維修而上升。
折舊、攤銷及營業租賃	(416) - 主要由於加速飛機退役而上升。
員工	(666) - 主要由於可運載量的增長令員工數目增加及工資調升而上升。
其他	(675) - 主要由於機上服務及乘客開支增加港幣一億八千二百萬元而上升。
二零一二年航空公司	
除稅前中期營業虧損	(973)

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零一二年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元
燃油成本總額	20,798	19,526
燃油對沖盈利	(391)	(962)
燃油成本淨額	20,407	18,564

財務狀況

- 固定資產增加港幣九十四億一千萬元，包括用於飛機及有關設備港幣八十二億三千二百萬元和其他設備及樓宇港幣十一億七千八百萬元。
- 借款額增加百分之十四點四至港幣四百九十五億七千二百萬元，須於二零二四年或之前全數清還，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，其中百分之七十三為定息借款。
- 流動資金增加百分之二點二至港幣二百億二千二百萬元，其中百分之六十八點八以美元計算。
- 借款淨額增加百分之二十四點五至港幣二百九十五億五千二百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金減少百分之四點三至港幣五百三十三億八千五百萬元，而債務淨額股份比例則增至零點五五倍。
- 集團的財務風險管理與貨幣、息率及燃油價格風險管理政策載於《二零一一年報告書》。

機隊資料*

飛機類型	截至二零一二年六月三十日各機隊的數目			總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數						選擇權	購買權
	租賃				‘14 及				‘17 及							
	擁有	籌資	營業		‘12	‘13	之後		‘12	‘13	‘14	‘15	‘16	之後		
由國泰航空營運的飛機：																
A330-300	11	14	9	34	4	5	8	17			2	1	6			
A340-300	6	5		11												
A350-900							38 ^(a)	38						10 ^(b)		
747-400	17		4	21					1		2	1				
747-400F 貨機	3	3		6												
747-400BCF 貨機	3 ^(c)		4 ^(d)	7					2	1			1			
747-400ERF 貨機		6		6												
747-8F 貨機		5		5	3	2		5								
777-200	5			5												
777-200F 貨機							8	8								
777-300	5	7		12												
777-300ER	4	10	14	28	1	8	13 ^(e)	22					14		20 ^(f)	
總數	54	50	31	135	8	15	67	90	1	2	1	4	2	21	10	20
由港龍航空營運的飛機：																
A320-200	5		8	13	2 ^(g)			2			2	2	4			
A321-200	2		4	6							2	2				
A330-300	4	1	11	16					4	3	1	2	1			
總數	11	1	23	35	2			2	4	3	5	6	5			
由華民航空營運的飛機：																
A300-600F 貨機	2	6		8												
747-400BCF 貨機			3	3							1	2				
總數	2	6	3	11							1	2				
總數合計	67	57	57	181	10	15	67	92	1	6	4	9	9	28	10	20

* 包括停泊的飛機。於二零一二年六月三十日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

- (a) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。二零一二年八月，把已訂購的十六架空中巴士 A350-900 型飛機改為訂購十六架空中巴士 A350-1000 型飛機。
- (b) 此等選擇權已於二零一二年八月行使，以購買十架空中巴士 A350-1000 型飛機(代替十架空中巴士 A350-900 型飛機)，於二零二零年底前接收。
- (c) 包括一架於二零一二年七月售予國貨航的飛機和另一架預期會售予國貨航的飛機；及一架於二零一二年五月停泊的飛機。
- (d) 包括一架於二零一二年七月停泊的飛機。
- (e) 二零一二年七月，一架落實訂購的飛機付運日期由二零一四年提前至二零一三年。
- (f) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年底交付。
- (g) 兩架將於二零一二年十一月及十二月接收、營業租賃期為十年的飛機。

其他附屬及聯屬公司回顧

- 與二零一一年上半年相比，香港華民航空有限公司於二零一二年上半年錄得溢利增長。
- 與二零一一年上半年相比，國泰航空飲食服務(香港)有限公司於二零一二年上半年錄得溢利上升，主要原因是製餐量上升。
- 香港機場地勤服務有限公司二零一二年上半年的財務業績遜於二零一一年上半年，這主要反映成本上升及存在競爭。
- 集團應佔中國國際航空股份有限公司(「國航」)業績乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零一二年中期業績包括國航截至二零一二年三月三十一日止六個月的業績。集團於二零一二年上半年錄得應佔國航業績的溢利下降，這主要反映需求下降、燃油成本上升及不利的滙率變動。
- 中國國際貨運航空有限公司(「國貨航」)是中國內地提供貨運服務的主要公司，國泰航空持有其股本及經濟權益。集團於二零一二年上半年錄得應佔國貨航業績的虧損增加，主要原因是空運市場需求疲弱。

企業責任

- 我們在六月以專屬的互動網站發表《二零一一年可持續發展報告》。二零一一年的報告題為「在可持續發展的路上」，內容涵蓋二零一一年的財務、環境及社會表現，亦包括國泰航空可持續發展策略的五大領域：航班營運、基礎設施管理、與客戶互動、與供應鏈協作、員工與社區投資。
- 國泰航空繼續與國際航空運輸協會等組織合作，目的是加強有關氣候變化的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 雖然國泰航空支持以排放交易作為減輕航空業排放問題的中期解決方案，但我們並不支持歐盟向歐洲以外的航空公司實施排放交易計劃。我們一直呼籲航空業排放問題應以聯合國國際民航組織統籌的全球性業界方案規管。儘管我們強烈反對，但仍全面遵行歐盟排放交易計劃的規定。根據該計劃，我們的排放數據由集團以外的機構核證。我們在三月向英國環境部提交二零一一年的排放報告。
- 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。乘客於二零一一年捐出超過港幣一千二百九十萬元。公司自一九九一年推出「零錢布施」計劃以來，已籌得超過港幣一億二千萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。
- 於六月底，國泰航空集團在全球僱用約二萬九千八百名員工，其中超過二萬二千人為在港員工。國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境和員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

獨立核數師審閱報告摘錄

公司的核數師對集團截至二零一二年六月三十日止期間的綜合財務報表提出保留意見，現將保留意見摘錄如下：

保留意見結論的基礎

綜合財務狀況表包含貴集團於一家聯屬公司——中國國際航空股份有限公司（「國航」）——的投資。貴集團使用國航於三月三十一日的財務資料按權益法計算其於國航的投資。有關截至二零一二年六月三十日止六個月期間，貴集團採用國航於二零一二年三月三十一日及截至該日止六個月期間的財務資料，該財務資料是根據國航管理賬戶內所載由二零一一年十月一日至二零一二年三月三十一日期間的未經審計財務資料，此等財務資料是按照中華人民共和國財政部頒佈的《企業會計準則》編製。貴公司管理層已對該等財務資料就符合中期財務報告附註一所載的會計政策的任何差異及國航於二零一二年四月一日至二零一二年六月三十日期間的任何重大事項或交易作出調整。貴集團截至二零一二年六月三十日止六個月期間的綜合財務報表已包括貴集團截至二零一二年三月三十一日止六個月期間和二零一二年三月三十一日應佔國航的利潤和資產淨值分別為港幣二億四千四百萬元及港幣一百一十四億五千一百萬元。

截至二零一二年六月三十日止六個月期間，國航佔貴集團業績的一大部分，對貴集團具有個別重大的財務意義，因而被視為重大聯屬公司。國航於二零一二年四月二十六日公佈其截至二零一二年三月三十一日止三個月的未經審核季度業績。要在國航公佈截至二零一二年三月三十一日止季度業績之前，由我們或國航的核數師對其截至二零一二年三月三十一日止六個月期間的管理賬目進行審閱並不可行。於本審閱報告所載日期，國航仍未公佈截至二零一二年六月三十日止期間經審閱的業績。故此，我們無法採取其他滿意的審閱程序，亦無法總結是否注意到任何事項，使我們相信貴集團於二零一二年六月三十日及截至該日止六個月期間的中期財務報告所收錄有關貴集團對國航投資的賬面價值及該六個月期間應佔國航的業績，在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號的規定編製。這導致我們不能釐定有關國航的投資及應佔國航業績所披露的金額是否需要作出任何調整。

由於我們無法就貴集團於二零一一年十二月三十一日及截至該日止年度的綜合財務報表所收錄有關貴集團對國航投資的賬面價值及該年度應佔國航的業績是否公允地列報獲取充分和適當的審計憑證，因此，我們就貴集團截至二零一一年十二月三十一日止年度的綜合財務報表作出的獨立核數師報告也提出了保留意見。

貴集團於二零一一年十二月三十一日及二零一二年六月三十日對國航投資的賬面價值如有任何調整，對貴集團於二零一一年十二月三十一日及二零一二年六月三十日的資產淨值、貴集團於截至二零一二年六月三十日止六個月期間的虧損，以及中期財務報告附註中的相關披露會產生相應影響。

保留意見結論

根據我們的審閱工作，除以上「保留意見結論的基礎」一段所述事項的潛在影響外，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於二零一二年六月三十日的中期財務報告在所有重大方面沒有按照《香港會計準則》第34號的規定編製。

於本公告所載日期，公司的在任董事如下：

常務董事： 白紀圖（主席）、包偉霆、朱國樑、馬天偉及史樂山；

非常務董事： 蔡劍江、樊澄、何禮泰、喬浩華、邵世昌、施銘倫、王昌順及
趙曉航；及

獨立非常務董事： 利蘊蓮、蘇澤光、董建成及王冬勝。

承董事局命

國泰航空有限公司

主席

白紀圖

香港，二零一二年八月八日

公司網址：<http://www.cathaypacific.com>