

新聞資料

二零一三年八月十四日

國泰航空公佈二零一三年中期業績

		二零一三年 上半年	二零一二年 上半年 (重列)	變幅
營業總額	港幣百萬元	48,584	48,861	-0.6%
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)	港幣百萬元	24	(929)	+102.6%
每股盈利/(虧損)	港仙	0.6	(23.6)	+102.5%
每股股息	港元	0.06	-	+100.0%

國泰航空集團二零一三年首六個月錄得應佔溢利港幣二千四百萬元，而二零一二年上半年的重列虧損則為港幣九億二千九百萬元。每股盈利為港幣零點六仙，而二零一二年上半年的每股重列虧損則為港幣二十三點六仙。本期營業總額下跌百分之零點六至港幣四百八十五億八千四百萬元。

董事局已宣佈派發截至二零一三年六月三十日止六個月的第一次中期股息每股港幣六仙（二零一二年：零）。中期股息合共港幣二億三千六百萬元（二零一二年：零），將於二零一三年十月三日派發。

在二零一三年上半年，雖然客運業務有所改善，但集團繼續面對充滿挑戰的營商環境。各主要航空貨運市場的需求仍然疲弱。航油價格持續高企，繼續為業務帶來不利影響。應佔聯屬公司的虧損增加。

集團在二零一二年推出多項保障業務的措施，特別是為應對航油價格高企而實行的措施，包括調整班次、削減可運載量，以及停用機齡較高及燃油效益較差的飛機，因而令二零一三年上半年度營業成本中的燃油及飛機維修成本顯著下降，財務表現得以改善。集團絕不會為減省成本而令品牌受損或影響國泰航空及港龍航空的服務質素，並且繼續進行各項長遠可為業務帶來裨益的主要投資，包括新飛機、新產品及於香港國際機場的新貨運站。

二零一三年上半年集團的燃油成本淨額較二零一二年同期減少百分之八點五。儘管如此，燃油仍是集團最大的成本，期內燃油佔營業成本總額的百分之三十八點八。管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，仍是需優先處理的事務。國泰航空於二零一三年四月把握油價短暫下跌的機會，將燃油對沖延至二零一六年。

與二零一二年同期相比，國泰航空及港龍航空於二零一三年上半年的客運業務有所改善。雖然可載客量減少百分之四點八，收益仍增加百分之零點八至港幣三百四十九億七千八百萬元。運載率上升一點二個百分點至百分之八十一點三，收益率亦上升百分之四點四至港幣六十九仙。長途航班所有等級客艙的客運需求殷切，但區內航線的需求卻未能配合該等航線的可載客量升幅，因而對收益率構成壓力。

各航空公司的貨運業務自二零一一年四月以來一直受需求疲弱影響。集團於二零一三年上半年的貨運收益為港幣一百一十二億七千八百萬元，較二零一二年同期下跌

新聞資料

百分之五點二。國泰航空及港龍航空的可載貨量減少百分之一點八。運載率下跌一點九個百分點至百分之六十二點四，收益率下跌百分之三點三至港幣二點三三元。集團因應需求調整可載貨量，並利用客機腹艙運載更多貨物，以減省成本。從積極方面看，於香港國際機場新建的貨運站預期於二零一三年最後一季全面投入運作，將有助降低成本及提升集團貨運業務的效益。

集團繼續進行機隊現代化計劃，在二零一三年首六個月接收六架新飛機：兩架空中巴士 A330-300 型及三架波音 777-300ER 型客機和一架波音 747-8F 型貨機。期內四架波音 747-400 型客機已經退役。集團於二零一三年三月訂立有關貨機機隊的若干協議，這些協議是波音公司、國泰航空、中國國際貨運航空有限公司及國航達成的一攬子交易的一部分。根據這些交易，國泰航空同意購買三架波音 747-8F 型貨機（於二零一三年下半年接收）、取消訂購八架波音 777-200F 型貨機、獲得購買五架波音 777-200F 型貨機的選擇權及同意出售四架波音 747-400BCF 型改裝貨機，其中三架改裝貨機已撤出機隊。

二零一二年因節省成本而取消的長途客運航班於二零一三年九月全部復航。倫敦航線於六月加開每日第五班航班；倘取得政府批准，公司將於二零一三年十月推出每周四班航班前往馬爾代夫馬累及於二零一四年三月開辦前往美國紐瓦克市的每日航班。港龍航空繼續加強區內網絡，新增前往峴港、溫州、仰光及鄭州的服務，並待取得政府批准後，於二零一三年十月開辦每周三班往柬埔寨暹粒的季節性航班。貨運網絡將於二零一三年最後一季增添墨西哥瓜達哈拉航點。

在產品方面，於二零一二年新推出的特選經濟客艙越來越受歡迎，使經濟客艙收益率得以改善。國泰航空於二零一三年一月開始推出全新地區性商務客艙座椅，短途航機機隊的全部裝置工程將於二零一四年十二月完成。國泰航空於波音 777-300ER 型飛機進行的頭等客艙座椅優化工程於七月展開。港龍航空亦已開始進行機艙升級工程，裝設新的商務及經濟客艙座椅和新的機上娛樂系統。國泰航空位於香港國際機場的「寰宇堂」頭等客艙貴賓室經翻新後，於二月重新啓用。集團位於香港國際機場的第五個離境貴賓室「逸連堂」將於二零一三年稍後時間啓用。

國泰航空主席白紀圖稱：「雖然二零一三年首六個月的營商環境仍然困難，集團喜見業務略有改善，主要反映客運業務轉強及成本控制的效果。集團的財務狀況保持穩健，並將繼續進行投資以鞏固業務，在處理短期挑戰的同時，亦致力實踐各項長期目標。展望二零一三年往後時間，業務前景仍未明朗，但集團仍然具備各項核心實力，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。」

傳媒查詢：

黃慧娟，企業傳訊經理（公共事務），2747-5362，電郵：elin_wong@cathaypacific.com
鄧靜茵，助理經理（公共事務）2747-5376，電郵：tracy_tang@cathaypacific.com

傳媒查詢電話：2747-5393

國泰航空網址為 www.cathaypacific.com

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 二零一三年中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零一三年	二零一二年 (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	48,584	48,861	-0.6%
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)	港幣百萬元	24	(929)	+102.6%
每股盈利/(虧損)	港仙	0.6	(23.6)	+102.5%
每股股息	港元	0.06	-	+100.0%
邊際利潤/(虧損)	%	0.1	(1.9)	+2.0 個百分點
財務狀況		六月三十日	十二月三十一日 (重列)	
國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	57,924	56,021	+3.4%
借款淨額	港幣百萬元	34,784	35,364	-1.6%
每股股東資金	港元	14.7	14.2	+3.5%
債務淨額股份比例	倍數	0.60	0.63	-0.03 倍

營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空

		二零一三年	二零一二年 (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	12,520	12,944	-3.3%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	62,187	65,351	-4.8%
運載乘客人次	千位	14,497	14,312	+1.3%
乘客運載率	%	81.3	80.1	+1.2 個百分點
乘客收益率	港仙	69.0	66.1	+4.4%
運載貨物及郵件	千噸	741	754	-1.7%
貨物及郵件運載率	%	62.4	64.3	-1.9 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.33	2.41	-3.3%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.69	3.72	-0.8%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.23	2.18	+2.3%
飛機使用量	每日時數	11.6	12.0	-3.3%
航班準時情況	%	77.7	76.8	+0.9 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
	二零一三年	二零一二年	變幅	二零一三年	二零一二年	變幅	變幅
客運服務							
印度、中東、巴基斯坦 及斯里蘭卡	5,356	5,605	-4.4%	75.5	77.3	-1.8 個百分點	+2.5%
西南太平洋及南非	8,783	9,482	-7.4%	78.5	75.2	+3.3 個百分點	+2.3%
東南亞	9,001	8,612	+4.5%	79.5	80.3	-0.8 個百分點	+3.6%
歐洲	10,316	10,812	-4.6%	86.8	84.0	+2.8 個百分點	+4.9%
北亞	13,973	13,616	+2.6%	73.9	72.2	+1.7 個百分點	-5.0%
北美	14,758	17,224	-14.3%	89.3	87.4	+1.9 個百分點	+13.6%
整體	62,187	65,351	-4.8%	81.3	80.1	+1.2 個百分點	+4.4%
貨運服務							
	6,607	6,729	-1.8%	62.4	64.3	-1.9 個百分點	-3.3%

[#] 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

- 航油價格高企繼續影響客運服務的溢利率，尤以長途航線為甚。然而，由於二零一二年削減部分長途航線的班次（有關航班於二零一三年陸續復航）及較多長途航班以具燃油效益的波音 777-300ER 型飛機運作，因此在若干程度上減輕了上述影響。
- 多種主要營運貨幣相對於港幣及美元處於弱勢，為收益率帶來負面影響，但對客運量的利好影響（如日本航線），使收益整體獲得改善。
- 年初的客運業務進展緩慢，農曆新年前沒有出現旅客潮，但在二月至四月間，即農曆新年及復活節假期和香港國際七人欖球賽期間，休閒旅遊客運量強勁。期內商務旅遊客運量亦見強勁。
- 五月及六月份的業務未如預期強勁，尤以區內航線為甚。二零一三年上半年，區內航線的需求未能配合可載客量的增長，對收益率構成壓力。往來亞太區內航點的客運量受 H7N9 禽流感及東北亞政治問題所影響。
- 長途航線的可載客量整體減少。削減長途航線的可載客量，使運載率及收益率上升。
- 二零一二年因實施成本控制措施而取消的長途客運航班於二零一三年九月全部復航，包括洛杉磯航線（自六月起每日增至三班）及多倫多航線（自三月起增至每周十班），並擬於九月開始將紐約航線的班次恢復至每日四班。
- 港龍航空於二零一三年首六個月新增峴港、溫州、仰光及鄭州四個新航點，並增加清邁、高雄、亞庇及武漢航線的班次。峴港航線於七月開始由每周三班增至四班。
- 國泰航空於二零一二年推出的全新特選經濟客艙越來越受乘客歡迎，使經濟客艙收益率得以改善。截至二零一三年六月三十日，共有六十八架長途飛機裝置了特選經濟客艙。預計於年底將有八十五架飛機配備這種客艙。
- 二零一三年上半年，由香港出發的休閒旅遊需求理想。每周提供的 fanfares 票價優惠（於二零一二年十月推出）廣受注重票價的顧客歡迎。由香港出發的商務旅遊需求較二零一二年上半年強勁。
- 由珠三角區出發的客運量增加，惟其他航空公司為此市場帶來激烈的競爭。

- 往來中國內地的旅遊需求在四月前相當理想，惟爆發 H7N9 禽流感後，前往中國內地（尤其是華東地區）的旅遊需求銳減。由中國內地出發的旅遊需求所受的影響較輕。我們因應需求調整可載客量，於四月及五月以臨時方式取消航班。
- 台灣航線由於競爭激烈，二零一三年上半年的收益率面對相當大的壓力。
- 前往韓國的旅遊需求在二零一二年大部分時間維持強勁，惟於二零一三年上半年轉弱。日圓疲弱使日本取代韓國成為較受歡迎的休閒旅遊熱點。由韓國出發來港或途經香港的旅遊需求保持穩健。
- 二零一三年上半年，前往日本的旅遊需求因日圓疲弱而受惠，假期航班因而增加。日本的經濟情況對日本出發的旅遊需求造成不利影響。
- 倘取得政府批准，將於十月推出每周四班航班前往馬爾代夫馬累及於二零一四年三月開辦前往美國紐瓦克市的每日航班。
- 港龍航空的峴港及清邁新航線表現良好，其他大部分東南亞航線的需求符合預期，並待取得政府批准後，於十月開辦每周三班往柬埔寨暹粒的季節性航班。
- 往來菲律賓的旅遊需求理想。
- 往來孟買及德里的旅遊需求理想，乘客對該等航線推出的新商務客艙座椅及全新特選經濟客艙反應良好。加爾各答航線自二零一二年開辦以來一直表現強勁。海德拉巴航線的表現漸有改善。
- 中東航線因在當地工作的外國人需求殷切而令運載率受惠。
- 非洲航線表現頗為理想，但收益受南非貨幣貶值影響。非洲航線面對中國內地航空公司的激烈競爭。
- 澳洲航線客運量頗為強勁，反映澳洲經濟普遍理想以及具有休閒旅遊熱點的吸引力。由於一月開始與新西蘭航空結盟，令新西蘭航線的業務受惠。
- 四條美國航線於二零一三年整個上半年間，所有等級客艙的旅遊需求均見殷切。現正恢復洛杉磯及紐約航線的班次以配合需求。
- 加拿大航線繼續受競爭激烈所影響，然而往來多倫多的旅遊需求轉強，其班次因而恢復至每周十班。
- 倫敦航線所有等級客艙的需求持續殷切，此航線於六月加開每日第五班航班。儘管該區存在經濟問題，往來歐洲其他航點的旅遊需求仍保持穩健。

貨運服務

- 二零一三年上半年，我們盡力因應需求調整可載貨量，並致力維持運載率及收益率。我們削減航班，並作出臨時取消航班的安排，以及利用客機腹艙運載更多貨物，以減省成本。
- 香港這個主要市場的出口貨運需求依然疲弱。由於歐洲航線競爭越趨激烈，我們合併部分航班以控制可載貨量。泛太平洋航線的需求較為理想，但仍低於預期。亞洲區內航線的需求相對理想，但因其他航空公司帶來過剩的可載貨量，使收益率受壓。
- 上海的出口貨運市場競爭仍然激烈。我們合併成都及重慶航線，以減低成本及增加競爭力。由於來自高科技產品製造商的需求減少，鄭州航線由每周六班減至三班。
- 北亞方面，日本的出口貨運需求大幅減弱。日圓貶值現未能使出口復甦。台灣及韓國航線的表現遜於預期。
- 東南亞方面，河內的高科技消費品出口貨運需求殷切。我們分拆河內與達卡的航線，以便運載更多來自兩地的貨物，並加開河內航線的班次。
- 香港的出口貨運需求疲弱，使以香港為起點的泛太平洋航班剩餘較多艙位，部分用於由印度次大陸經香港轉口的貨運。
- 北美的出口貨運需求頗為強勁，尤以自五月起的易變壞物品為甚。
- 待取得政府批准後，我們將於二零一三年最後一季開辦前往墨西哥瓜達拉哈拉航線，以波音 747-8F 型貨機，每周提供兩班航班，預計將運載汽車零件及高科技產品至瓜達拉哈拉，及由瓜達拉哈拉運載汽車產品及易變壞物品出口。
- 西南太平洋的進出口貨運需求穩定，尤其是運往亞洲市場的易變壞物品。
- 由於往來歐洲的貨運需求持續疲弱，前往布魯塞爾及斯德哥爾摩的貨運服務於二月停辦。
- 歐洲方面，我們集中運載優先處理及特殊貨物（如藥物及飛機引擎），以維持收益率。
- 油價高企，繼續影響貨運業務的財務表現，尤以長途航線為甚。我們繼續改善貨機機隊的效益。
- 我們於二零一三年三月訂立有關貨機機隊的若干協議，這些協議是波音公司、國泰航空、國貨航及國航達成的一攬子交易的一部分。根據這些交易，我們同意購買三架波音 747-8F 型貨機（於二零一三年下半年接收）、取消訂購八架波音 777-200F 型貨機、獲得購買五架波音 777-200F 型貨機的選擇權及同意出售四架波音 747-400BCF 型改裝貨機，其中三架改裝貨機已撤出機隊。
- 截至六月，我們已接收九架波音 747-8F 型貨機，第十架於八月運到。連同於三月訂購的三架貨機，二零一三年底前將運作共十三架這種燃油效益甚佳的貨機。
- 由於需求持續疲弱，旗下一架標準的波音 747-400 型貨機於五月停泊，另一架波音 747-400BCF 型改裝貨機於八月停泊。
- 儘管目前市場環境不佳，我們對旗下航空貨運業務及香港作為國際航空貨運樞紐的未來充滿信心。
- 國泰航空耗資港幣五十九億元在香港國際機場興建的貨運站於二月啓用，足證我們這份信心。貨運站啓用初期為國泰航空及港龍航空處理貴重貨物、轉口郵件及轉口貨物。貨運站於六月開始為國泰航空、港龍航空及華民航空處理進口貨物。預計貨運站將於二零一三年最後一季全面投入運作。

主席致函

國泰航空集團二零一三年首六個月錄得應佔溢利港幣二千四百萬元，而二零一二年上半年則錄得重列虧損港幣九億二千九百萬元。每股盈利為港幣零點六仙，而二零一二年上半年則錄得每股重列虧損港幣二十三點六仙。本期營業總額為港幣四百八十五億八千四百萬元，下跌百分之零點六。

董事局已宣佈派發截至二零一三年六月三十日止六個月的第一次中期股息每股港幣 0.06 元（二零一二年：零）。中期股息合共港幣二億三千六百萬元（二零一二年：零），將於二零一三年十月三日派發。

在二零一三年上半年，雖然客運業務有所改善，但集團繼續面對充滿挑戰的營商環境。各主要航空貨運市場的需求仍然疲弱。貨運業務受需求疲弱影響已超過兩年，這是前所未有的。航油價格持續高企，繼續為業務帶來不利影響。應佔聯屬公司的虧損增加。

我們在二零一二年推出多項保障業務的措施，特別是為應對航油價格高企而實行的措施，包括調整班次、削減可運載量，以及停用機齡較高及燃油效益較差的飛機，因而令二零一三年上半年度營業成本中的燃油及飛機維修成本顯著下降，財務表現得以改善。我們絕不會為減省成本而令品牌受損或影響服務質素，並且繼續進行各項長遠可為業務帶來裨益的主要投資，包括新飛機、新產品及於香港國際機場自設的新貨運站。

二零一三年上半年的燃油成本淨額較二零一二年同期減少百分之八點五。儘管如此，燃油仍是集團最大的成本，期內燃油佔營業成本總額的百分之三十八點八。管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，仍是需優先處理的事務。我們在二零一三年四月把握油價短暫下跌的機會，將燃油對沖延至二零一六年。

與二零一二年同期相比，二零一三年上半年的客運業務有所改善。雖然可載客量減少百分之四點八，收益仍增加百分之零點八至港幣三百四十九億七千八百萬元。運載率上升一點二個百分點至百分之八十一點三。可用座位減少，有助我們改善收益管理。收益率亦上升百分之四點四至港幣六十九仙。長途航班所有等級客艙的客運需求殷切，但區內航線的需求卻未能配合該等航線的可載客量升幅，因而對收益率構成壓力。在亞太區內往來的客運量受 H7N9 禽流感及東北亞政治問題所影響。

貨運需求自二零一一年四月以來一直疲弱，影響貨運業務的表現，至今未有持續改善的跡象。集團於二零一三年上半年的貨運收益為港幣一百一十二億七千八百萬元，較二零一二年同期下跌百分之五點二。國泰航空及港龍航空的可載貨量減少百分之一點八。運載率下跌一點九個百分點至百分之六十二點四，收益率下跌百分之三點三至港幣二點三元。我們因應需求調整可載貨量，從而削減航班，以及作出臨時取消航班的安排。我們利用客機腹艙運載更多貨物，以減省成本。從積極方面看，於香港國際機場新建的貨運站預期於二零一三年最後一季全面投入運作，將有助降低成本及提升貨運業務的效益。

我們在二零一三年首六個月接收六架新飛機：兩架空中巴士 A330-300 型及三架波音 777-300ER 型客機和一架波音 747-8F 型貨機。期內四架波音 747-400 型客機已經退役。我們於二零一三年三月訂立有關貨機機隊的若干協議，這些協議是波音公司、國泰航空、中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）及國航達成的一攬子交易的一部分。根據這些交易，我們同意購買三架波音 747-8F 型貨機（於二零一三年下半年接收）、取消訂購八架波音 777-200F 型貨機、獲得購買五架波音 777-200F 型貨機的選擇權及同意出售四架波音 747-

400BCF型改裝貨機，其中三架改裝貨機已撤出機隊。在該一攬子交易中，國貨航同意購入八架波音777-200F型貨機及出售七架波音747-400BCF型改裝貨機，這將大幅提升國貨航機隊的效益。

二零一二年因節省成本而取消的長途客運航班於二零一三年九月全部復航，包括洛杉磯及多倫多航線，並將於九月開始恢復紐約航線的班次。倫敦航線於六月加開每日第五班航班；倘取得政府批准，將於十月推出每周四班航班前往馬爾代夫馬累及於二零一四年三月開辦前往美國紐瓦克市的每日航班。港龍航空繼續加強區內網絡，新增前往峴港、溫州、仰光及鄭州的服務，並待取得政府批准後，於十月開辦每周三班往柬埔寨暹粒的季節性航班。由於往來歐洲的貨運需求持續疲弱，前往布魯塞爾及斯德哥爾摩的貨機服務於二月停辦。貨運網絡擬於二零一三年最後一季增添瓜達拉哈拉航點，提供往來墨西哥至香港及其他亞洲航點的貨運服務。

於二零一二年新推出的特選經濟客艙越來越受乘客歡迎，使經濟客艙收益率得以改善。截至二零一三年六月三十日，共有六十八架長途飛機已裝置特選經濟客艙，預計於年底將有八十五架飛機配備這種客艙。全新地區性商務客艙座椅於二零一三年一月開始推出，至二零一三年六月三十日已有四架飛機裝置了這種新座椅。短途航機機隊的全部裝置工程將於二零一四年十二月完成。全新商務客艙及經濟客艙座椅已裝設於三十二架波音 777-300ER 型及二十四架空中巴士 A330-300 型長途客機。於波音 777-300ER 型飛機進行的頭等客艙座椅優化工程於七月展開。港龍航空現正於旗下航機裝設新的商務及經濟客艙座椅和新的機上娛樂系統，截至二零一三年六月三十日，港龍航空共有八架飛機裝設了這些新產品，預計於二零一四年三月，已裝設新產品的港龍航機將達二十架。位於香港國際機場的「寰宇堂」頭等客艙貴賓室經翻新後，於二月重新啓用，而位於香港國際機場的第五個離境貴賓室「逸連堂」將於二零一三年稍後時間啓用。

我們繼續加強與策略夥伴國航的關係，成立一家地勤服務公司 — 上海國際機場地面服務有限公司，於二零一三年二月投入運作。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，於上海虹橋及浦東兩個國際機場提供機場地勤服務。集團現正致力改善國貨航(與國航合資經營的貨運航空公司)的財務表現。

雖然二零一三年首六個月的營商環境仍然困難，集團喜見業務略有改善，主要反映客運業務轉強及成本控制的效果。集團的財務狀況保持穩健，並將繼續進行投資以鞏固業務，在處理短期挑戰的同時，亦致力實踐各項長期目標。展望二零一三年往後時間，業務前景仍未明朗，但集團仍然具備各項核心實力，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。

主席

白紀圖

香港，二零一三年八月十四日

綜合損益及其他全面收益表

截至二零一三年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 (重列) 港幣百萬元
營業額			
客運服務		34,978	34,713
貨運服務		11,278	11,897
航空飲食、收回款項及其他服務		2,328	2,251
營業總額	3	48,584	48,861
開支			
員工		(8,432)	(8,046)
機上服務及乘客開支		(1,986)	(1,979)
著陸、停泊及航線開支		(6,668)	(6,714)
扣除對沖盈利後的燃油		(18,674)	(20,407)
飛機維修		(3,861)	(4,643)
飛機折舊及營業租賃		(4,565)	(4,415)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(889)	(669)
佣金		(386)	(388)
其他		(2,088)	(1,911)
營業開支		(47,549)	(49,172)
營業溢利/(虧損)	5	1,035	(311)
財務支出		(658)	(681)
財務收入		116	300
財務支出淨額		(542)	(381)
應佔聯屬公司虧損		(155)	(71)
除稅前溢利/(虧損)		338	(763)
稅項	6	(173)	(57)
本期溢利/(虧損)		165	(820)
非控股權益		(141)	(109)
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)		24	(929)
本期溢利/(虧損)		165	(820)
其他全面收益			
其後可能重新歸類至損益的項目：			
現金流量對沖		1,806	(18)
可供出售財務資產的價值重估		26	(1)
應佔聯屬公司其他全面收益		137	50
海外業務換算產生的滙兌差額		225	(314)
本期除稅後其他全面收益	7	2,194	(283)
本期全面收益總額		2,359	(1,103)
應佔全面收益總額			
國泰航空擁有人		2,218	(1,212)
非控股權益		141	109
		2,359	(1,103)
每股盈利/(虧損) (基本及攤薄)	8	0.6 仙	(23.6)仙

綜合財務狀況表

二零一三年六月三十日結算 – 未經審核

		二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 (重列) 港幣百萬元
	附註		
資產及負債			
非流動資產及負債			
固定資產		86,519	84,278
無形資產		9,610	9,425
於聯屬公司的投資		19,037	18,522
其他長期應收款項及投資		6,674	6,254
遞延稅項資產		219	95
		122,059	118,574
長期負債		(50,666)	(52,753)
相關已抵押存款		1,224	1,364
長期負債淨額		(49,442)	(51,389)
其他長期應付款項		(2,575)	(3,205)
遞延稅項負債		(8,521)	(8,156)
		(60,538)	(62,750)
非流動資產淨值		61,521	55,824
流動資產及負債			
存貨		1,246	1,194
貿易、其他應收款項及其他資產	10	10,242	9,922
待出售資產	11	231	911
流動資金		23,384	24,182
		35,103	36,209
長期負債的流動部分		(9,146)	(10,758)
相關已抵押存款		420	2,601
長期負債的流動部分淨額		(8,726)	(8,157)
貿易及其他應付款項	12	(17,907)	(17,470)
未獲運輸收益		(11,307)	(9,581)
稅項		(634)	(687)
		(38,574)	(35,895)
流動(負債)/資產淨額		(3,471)	314
資產總值減流動負債		118,588	118,888
資產淨值		58,050	56,138
資本及儲備			
股本	13	787	787
儲備		57,137	55,234
國泰航空擁有人應佔資金		57,924	56,021
非控股權益		126	117
股東權益總額		58,050	56,138

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》（「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。本報告獲許可於二零一三年八月十四日發表。

除反映預計於二零一三年年度賬目的會計政策變動外，本中期財務報告是根據二零一二年年度賬目所採納的會計政策編製。會計政策變動詳情於下文附註 2 列述。

2. 會計政策變動

香港會計師公會已頒佈多項新的香港財務報告準則及其修訂本，該等新準則及修訂本於集團及公司本會計期首次生效，其中與集團賬目有關的發展如下：

- 《香港財務報告準則》（修訂本）「二零零九年至二零一一年周期的年度改進」
- 《香港會計準則》第 1 號「財務報表的呈報 – 其他全面收益項目的呈報」修訂本
- 《香港財務報告準則》第 7 號「披露 – 財務資產與財務負債的對銷」修訂本
- 《香港財務報告準則》第 10 號「綜合財務報表」
- 《香港財務報告準則》第 11 號「合營安排」
- 經重訂《香港會計準則》第 19 號「僱員福利」
- 《香港財務報告準則》第 13 號「公允值計量」

集團未有應用尚未在本會計期生效的新準則或詮釋。

《香港財務報告準則》二零零九年至二零一一年周期的年度改進共有六項對五項現有準則的修訂，包括對《香港會計準則》第 34 號的修訂。有關修訂是要使中期財務報告中有關分部資產及負債的披露規定符合《香港財務報告準則》第 8 號「業務分部」的規定，這對集團業績及財務狀況並無重大影響。

《香港會計準則》第 1 號「財務報表的呈報 – 其他全面收益項目的呈報」修訂本的重點是改善其他全面收益項目組成部分的呈報。該項修訂規定在其他全面收益呈報的項目須根據其後是否有可能重新歸類至損益表而組合起來。集團在中期賬目中對其他全面收益的呈報已作相應變更。

《香港財務報告準則》第 7 號「披露 – 財務資產與財務負債的對銷」修訂本就財務資產與財務負債的對銷提出新的披露規定，新的披露規定適用於所有根據《香港會計準則》第 32 號「金融工具：呈報」對銷的已確認金融工具，以及可被強制執行的總淨額安排或類似協議中所涵蓋的類似金融工具及交易，不論該等金融工具是否根據《香港會計準則》第 32 號對銷。採納上述修訂本對集團中期財務報告並無影響。

2. 會計政策變動(續)

《香港財務報告準則》第10號「綜合財務報表」以現有原則為基礎，確定控制權的概念為釐定實體應否計入母公司綜合財務報表的因素。該準則提供額外的指引，在難以評估控制權的情況下協助釐定控制權。採納此項準則不會改變集團於二零一三年一月一日就參與其他實體業務所達致的任何有關控制權方面的結論。

《香港財務報告準則》第 11 號「合營安排」取代《香港會計準則》第 31 號「合資權益」，將合營安排分為共同經營和合營企業。實體須考慮與其在有關安排下的架構、法定形式、合約條款及其他事實和有關其權利和責任的情況，決定安排的種類。根據《香港財務報告準則》第 11 號歸類為共同經營的合營安排須逐項確認，但以共同經營者在共同經營中的權益為限。所有其他合營安排則根據《香港財務報告準則》第 11 號歸類為合營企業，並須採用權益法於集團的綜合財務報表入賬。選擇以比例合併法作為會計政策已不再容許。

採納與《國際財務報告準則》第 11 號「合營安排」接軌的《香港財務報告準則》第 11 號，對集團應佔聯屬公司虧損構成影響。集團其中一家聯屬公司已在本中期會計期採納《國際財務報告準則》第 11 號，並改變對合營企業權益的會計政策，該公司過往以比例合併法處理合營企業的賬項。此項會計政策變動已追溯應用，二零一二年十二月三十一日的結餘及截至二零一二年六月三十日止六個月的業績因而重列，並撮述於下文的列表。

《香港會計準則》第19號「僱員福利」於二零一一年作出修訂。修訂本對集團界定福利計劃及離職後福利的影響如下：即時確認所有過往服務費用；以利息淨額取代利息費用及計劃資產預期回報，利息淨額是將貼現率應用於界定福利負債淨額計算出來。此外，會計政策過往容許只將百分之十的「緩衝區」以外的精算盈利及虧損於損益表中確認，但修訂本將此項選擇取消。修訂本規定所有該等重新計量的盈利及虧損均須在出現時於其他全面收益中確認。上述變動須追溯應用。集團部分聯屬公司在採納經重訂《香港會計準則》第19號後，亦對二零一二年一月一日的期初保留溢利作出若干調整。

2. 會計政策變動(續)

下表撮述採納經重訂《香港會計準則》第 19 號及《香港財務報告準則》／《國際財務報告準則》第 11 號的影響。

	如先前呈報 港幣百萬元	採納經重訂 《香港會計準則》 第 19 號的影響 港幣百萬元	採納《香港財 務報告準則》 ／《國際財務 報告準則》 第 11 號 的影響 港幣百萬元	如重列 港幣百萬元
截至二零一二年六月三十日止六個月的				
綜合損益及其他全面收益表：				
員工開支	(7,956)	(90)	-	(8,046)
應佔聯屬公司虧損	(167)	1	95	(71)
稅項	(57)	10	(10)	(57)
國泰航空擁有人應佔虧損	(935)	(79)	85	(929)
海外業務換算產生的滙兌差額	(182)	-	(132)	(314)
國泰航空擁有人應佔全面收益總額	(1,086)	(79)	(47)	(1,212)
二零一二年十二月三十一日的綜				
合財務狀況表：				
於聯屬公司的投資	18,481	(9)	50	18,522
退休福利資產/(負債)	363	(1,346)	-	(983)
遞延稅項資產	79	16	-	95
遞延稅項負債	(8,277)	133	(12)	(8,156)
儲備	(56,399)	1,203	(38)	(55,234)
非控股權益	(120)	3	-	(117)

《香港財務報告準則》第13號「公允值計量」旨在透過為公允值提供清晰定義以及提供單一來源的公允值計量和用於所有相關《香港財務報告準則》的披露規定，從而提升一致性及減低複雜程度。該等規定沒有擴大公允值會計的使用，但提供指引說明當《香港財務報告準則》內的其他準則對公允值的使用已有規定或准許時應如何計量公允值。此準則亦提供新的披露規定。採納《香港財務報告準則》第13號只會影響集團中期賬目內財務資產及財務負債的公允值披露。

3. 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。

4. 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		二零一二年		二零一二年		二零一二年	
	二零一三年	(重列)	二零一三年	(重列)	二零一三年	(重列)	二零一三年	(重列)
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
銷售予外界客戶	48,025	48,340	559	521			48,584	48,861
分部之間的銷售	4	4	1,165	857			1,169	861
分部收益	48,029	48,344	1,724	1,378			49,753	49,722
分部業績	1,391	(372)	(356)	61			1,035	(311)
財務支出淨額	(535)	(378)	(7)	(3)			(542)	(381)
	856	(750)	(363)	58			493	(692)
應佔聯屬公司虧損					(155)	(71)	(155)	(71)
除稅前溢利/(虧損)	856	(750)	(363)	58	(155)	(71)	338	(763)
稅項	(235)	(33)	62	(24)			(173)	(57)
本期溢利/(虧損)							165	(820)

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、停機坪服務及貨運站。未分配業績指集團應佔聯屬公司虧損。

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部分的服務，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	
	二零一三年	二零一二年
	港幣百萬元	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	22,499	21,366
- 日本、韓國及台灣	5,560	6,384
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	2,506	2,268
西南太平洋及南非	3,284	3,494
東南亞	3,927	3,956
歐洲	4,301	4,415
北美	6,507	6,978
	48,584	48,861

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《二零一二年報告書》所列舉的理由而不予披露。

5. 營業溢利/(虧損)

	截至六月三十日止六個月	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 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	1,231	1,093
- 擁有	2,237	2,219
無形資產攤銷	73	42
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	426	399
- 飛機及有關設備	1,471	1,314
- 其他	16	17
待出售資產減值撥備	12	37
一架報銷飛機的虧損	-	247
出售固定資產虧損/(盈利)淨額	53	(34)
已支出的存貨成本	1,026	1,087
滙兌差額淨額	236	(11)
核數師酬金	5	4
非上市投資的股息收入	(7)	(56)

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 (重列) 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	77	62
- 海外稅	108	142
- 歷年撥備超額	(35)	(135)
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	23	(12)
	173	57

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(二零一二年：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定期作出檢討(見《二零一三年中期報告》賬目附註 22(d))。

7. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 (重列) 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於期內確認	2,113	241
- 重新歸類至損益	(92)	(291)
- 已確認遞延稅項	(215)	32
可供出售財務資產的價值重估	26	(1)
應佔聯屬公司其他全面收益		
- 於期內確認	126	50
- 重新歸類至損益	11	-
海外業務換算產生的滙兌差額		
- 於期內確認	259	(314)
- 重新歸類至損益	(34)	-
本期其他全面收益	2,194	(283)

8. 每股盈利/(虧損) (基本及攤薄)

每股盈利是以國泰航空擁有人應佔溢利港幣二千四百萬元（二零一二年：虧損港幣九億二千九百萬元(重列)）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（二零一二年：三十九億三千四百萬股）計算。

9. 股息

董事局已宣佈派發截至二零一三年六月三十日止六個月的第一次中期股息每股港幣0.06元（二零一二年：零）。中期股息合共港幣二億三千六百萬元（二零一二年：零），將於二零一三年十月三日派發予於二零一三年九月六日（星期五）辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一三年九月四日（星期三）起除息。本中期股息在報告日尚未確認為負債。

股東登記將於二零一三年九月六日（星期五）暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保享有第一次中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一三年九月五日（星期四）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

10. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,884	5,600
衍生財務資產 – 當期部分	1,221	1,094
其他應收及預繳款項	3,105	3,141
應收聯屬公司及其他關連公司賬項	32	87
	10,242	9,922

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 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	5,820	5,467
逾期一至三個月	52	115
逾期三個月以上	12	18
	5,884	5,600

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。

11. 待出售資產

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元
待出售資產	231	911
	231	911

12. 貿易及其他應付款項

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	7,700	7,357
衍生財務負債 – 當期部分	813	1,087
其他應付款項	9,072	8,716
應付聯屬公司賬項	134	56
應付其他關連公司賬項	188	254
	17,907	17,470

	二零一三年 六月三十日 港幣百萬元	二零一二年 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	7,413	7,039
逾期一至三個月	271	298
逾期三個月以上	16	20
	7,700	7,357

集團的一般付款期限為賬單日後一至兩個月。

13. 股本

於回顧期間，集團並無購買、出售或贖回其任何股份。於二零一三年六月三十日，已發行股份為 3,933,844,572 股 (二零一二年十二月三十一日：3,933,844,572 股)。

14. 企業管治

國泰航空致力維持高水平的企業管治。在中期報告所述的會計期內，公司均有遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「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。

公司已採納關於董事及有關僱員（《企業管治守則》所界定者）進行證券交易的行為守則，其準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行為守則。

公司的審核委員會及外聘核數師已審閱二零一三年的中期業績。有關企業管治的詳細資料，請參閱《二零一二年報告書》及《二零一三年中期報告》。

15. 中期報告

《二零一三年中期報告》刊載上市規則要求的所有資料，將於二零一三年八月二十九日或之前登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零一三年八月三十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		
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 (重列) 港幣百萬元	變幅	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 (重列) 港幣百萬元	變幅
員工	8,432	8,046	+4.8%	7,590	7,306	+3.9%
機上服務及乘客開支	1,986	1,979	+0.4%	1,986	1,979	+0.4%
著陸、停泊及航線開支	6,668	6,714	-0.7%	6,563	6,586	-0.3%
扣除對沖盈利後的燃油	18,674	20,407	-8.5%	18,245	19,958	-8.6%
飛機維修	3,861	4,643	-16.8%	3,703	4,542	-18.5%
飛機折舊及營業租賃	4,565	4,415	+3.4%	4,448	4,346	+2.3%
其他折舊、攤銷及營業租賃	889	669	+32.9%	632	546	+15.8%
佣金	386	388	-0.5%	386	388	-0.5%
其他	2,088	1,911	+9.3%	2,118	2,189	-3.2%
營業開支	47,549	49,172	-3.3%	45,671	47,840	-4.5%
財務支出淨額	542	381	+42.3%	518	359	+44.3%
營業開支總額	48,091	49,553	-3.0%	46,189	48,199	-4.2%

- 集團營業開支總額減少百分之三至港幣四百八十億九千一百萬元。
- 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)由港幣三點七二元減至港幣三點六九元。

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	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 (重列) 港幣百萬元
航空公司除稅前溢利/(虧損)	452	(1,053)
稅項 (支出)/ 抵免	(171)	16
航空公司除稅後溢利/(虧損)	281	(1,037)
應佔附屬及聯屬公司(虧損)/溢利	(257)	108
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)	24	(929)

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溢利/(虧損)變動分析如下：

	港幣百萬元	
二零一二年航空公司 除稅前中期虧損(重列)	(1,053)	
客運及貨運營業額	(551)	客運 - 因運載率增加一點二個百分點及收益率上升百分之四點四而增加，被可載客量減少百分之四點八所抵銷。 貨運 - 因可載貨量減少百分之一點八、運載率下跌一點九個百分點及收益率下跌百分之三點三而減少。
燃油	1,713	- 由於平均飛機燃油價格下跌百分之三點七，加上耗油量減少百分之五，使燃油成本下降。
著陸、停泊及航線開支	23	- 主要由於貨運業務減少而下降。
飛機維修	839	- 主要由於機齡較高的飛機退役導致維修需要減少而下降。
折舊、攤銷及營業租賃	(188)	- 主要由於營業租賃租金增加而上升。
員工	(284)	- 主要由於員工數目增加及工資調升而上升。
其他	(47)	- 主要由於財務支出淨額增加而上升。
二零一三年航空公司 除稅前中期溢利	452	

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	
	二零一三年 港幣百萬元	二零一二年 港幣百萬元
燃油成本總額	18,974	20,798
燃油對沖盈利	(300)	(391)
燃油成本淨額	18,674	20,407

財務狀況

- 固定資產增加港幣六十五億四千三百萬元，包括用於飛機及有關設備港幣六十一億八千一百萬元和其他設備及樓宇港幣三億六千二百萬元。
- 借款額減少百分之二點三至港幣五百八十一億六千八百萬元，須於二零二五年或之前全數清還，主要借款貨幣包括美元、港元、日圓及歐羅，在扣除相關衍生工具後，其中百分之六十九為定息借款。
- 流動資金減少百分之三點三至港幣二百三十三億八千四百萬元，其中百分之七十五點八以美元計算。
- 借款淨額減少百分之一點六至港幣三百四十七億八千四百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之三點四至港幣五百七十九億二千四百萬元，而債務淨額股份比例則由零點六三倍（重列）減至零點六倍。
- 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《二零一二年報告書》。

機隊資料*

飛機類型	截至二零一三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
	租賃				'15 及 之後				'18 及 之後					
	擁有	籌資	營業		'13	'14			'13	'14	'15	'16	'17	
由國泰航空營運的飛機：														
A330-300	14	15	8 ^(a)	37	3	5	3	11		2	1	3	2	
A340-300	6	5		11										
A350-900							22 ^(b)	22						
A350-1000							26	26						
747-400	13		1	14						1				
747-400F 貨機	3 ^(c)	3		6										
747-400BCF 貨機	1 ^(d)		1 ^(e)	2									1	
747-400ERF 貨機		6		6										
747-8F 貨機		9		9	4			4 ^(d)						
777-200	5			5										
777-200F 貨機														5 ^(d)
777-300	7	5		12										
777-300ER	5	11	16	32	6	8	4	18				2	14	
總數	54	54	26	134	13	13	55	81		3	1	5	17	5
由港龍航空營運的飛機：														
A320-200	5		10 ^(f)	15						2	2		6	
A321-200	2		4 ^(f)	6		2 ^(g)		2		2	2			
A330-300	4	1	13 ^(h)	18						3	5	1	2	2
總數	11	1	27	39		2		2		3	5	5	6	2
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	61	56	184	13	15	55	83		3	5	8	8	9

* 包括停泊的飛機。於二零一三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) 包括一架於二零一三年七月轉調予港龍航空的飛機。

(b) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。

(c) 包括一架於二零一三年五月停泊的飛機。

(d) 於二零一三年三月協議售予波音公司的四架波音 747-400BCF 型貨機，其中三架於二零一三年上半年付運，另一架將於二零一三年八月付運。八架波音 777-200F 型貨機的訂單於二零一三年三月取消。同時，協議購買三架新波音 747-8F 型貨機（於二零一三年下半年接收），並取得購買五架波音 777-200F 型貨機的選擇權。

(e) 此飛機於二零一三年八月停泊。

(f) 三架空中巴士 A320-200 型及三架空中巴士 A321-200 型飛機的營業租賃權於二零一三年七月延期。此等飛機的租賃權將於二零一八年後到期。

(g) 集團於二月協議租用兩架新空中巴士 A321-200 型飛機，將於二零一四年二月及十月接收。

(h) 包括一架於二零一三年七月交還租賃公司的飛機。

其他附屬及聯屬公司回顧

- 與二零一二年上半年相比，香港華民航空有限公司於二零一三年上半年錄得溢利增長。
- 與二零一二年上半年相比，國泰航空飲食服務(香港)有限公司於二零一三年上半年錄得溢利下降，主要原因是營業成本上升。
- 國泰航空服務有限公司二零一三年上半年因仍處於起步期而錄得虧損，該公司將於二零一三年最後一季全面投入運作。
- 香港機場地勤服務有限公司(「香港機場地勤服務」)二零一三年上半年的財務業績遜於二零一二年上半年，主要反映因香港國際機場競爭非常激烈而令營運成本增加。
- 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，因此二零一三年中期業績包括國航截至二零一三年三月三十一日止六個月的業績。集團於二零一三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及收益率受壓。
- 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。集團於二零一三年上半年錄得應佔國貨航業績的虧損下降，主要原因是燃油成本下降。
- 國泰航空持有 HAECO ITM Limited (「HAECO ITM」) 三成股權，為國泰航空及其他航空公司提供航材技術管理服務。HAECO ITM 於二零一三年上半年的財務業績令人滿意。
- 上海國際機場地面服務有限公司(「上海國際機場地面服務」)是由上海機場(集團)有限公司(10%)、上海國際機場股份有限公司(41%)、香港機場地勤服務(25%)及國航(24%)共同成立的合資公司，由二零一二年十二月開始在上海浦東國際機場及上海虹橋國際機場提供機場地面服務。主要由於接受服務的航班較預期為少，上海國際機場地面服務於二零一三年上半年的財務業績遜於預期。

企業責任

- 《二零一二年可持續發展報告》將於八月底前發表，相關網站亦會於八月底前推出。
- 國泰航空繼續與監管機構及參與制定氣候變化航空政策的團體進行溝通，與國際民航組織及國際航空運輸協會合作加強各界對氣候變化問題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 根據歐盟排放交易計劃的規定，我們的二零一二年排放數據由集團以外的機構核證，並於三月底向英國環境部提交二零一二年的排放報告。
- 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。我們在二零一三年六月宣佈，公司乘客於二零一二年共捐出港幣一千四百三十萬元，幫助世界各地的貧困兒童改善生活。「零錢布施」計劃自一九九一年推出以來，為聯合國兒童基金會籌得超過港幣一億三千三百萬元。
- 截至六月底，國泰航空集團在全球僱用約二萬九千九百名員工，其中超過二萬二千八百人為在港員工。國泰航空參照法例、行業慣例、市場環境、員工個人及集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

審閱報告摘錄

公司的核數師對集團截至二零一三年六月三十日止六個月期間的中期財務報告提出保留意見，現將保留意見結論摘錄如下：

保留意見結論的基礎

由於我們無法採取充分的審閱程序以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中國國際航空股份有限公司（「國航」）投資的賬面金額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，因此，我們對貴集團截至二零一二年六月三十日止六個月期間的中期財務報告作出了有保留意見的審閱結論。國航是貴集團以權益法核算的聯屬公司。由於我們對貴集團截至二零一二年六月三十日止六個月期間應佔國航的業績的審閱範圍依然受到限制，事件可能影響綜合損益及其他全面收益表的本期間數據及相應數據的可比性，因此，我們就貴集團本期間的中期財務報告作出的結論也提出了保留意見。

保留意見結論

根據我們的審閱工作，除「保留意見結論的基礎」一段所述事項對相應數據的潛在影響外，我們並沒有注意到任何事項，使我們相信於二零一三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，二零一三年八月十四日

公司網址：<http://www.cathaypacific.com>