

二零零九年八月五日

即時發佈

國泰航空公佈二零零九年中期業績

		二零零九年 上半年	二零零八年 上半年 (重列)	變幅
營業總額	港幣百萬元	30,921	42,390	-27.1%
國泰航空擁有人應佔溢利/(虧損)	港幣百萬元	812	(760)	+1,572
每股盈利/(虧損)	港仙	20.6	(19.3)	+39.9
每股股息	港仙	-	3.0	-100.0%

國泰航空集團二零零九年首六個月錄得溢利港幣八億一千二百萬元，而二零零八年上半年則錄得虧損港幣七億六千萬元。每股盈利上升港幣三十九點九仙，至港幣二十點六仙。獲此溢利，主要是由於燃油對沖錄得港幣二十一億元的未變現市值計價盈利。

整體而言，國泰航空各主要市場的業績持續下降，而且情況嚴峻，客運及貨運收益大幅下降，導致首六個月的營業總額下跌百分之二十七點一至港幣三百零九億二千一百萬元。上半年國泰航空在扣除燃油對沖及稅項前實際錄得營業虧損港幣七億六千五百萬元。公司在二零零九年首六個月來自營運業務的現金流出淨額為港幣十二億元，其債務淨額股份比例因而由零點六九倍上升至零點八一倍。

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

貨運需求十分疲弱，兩家航空公司的貨運量減至七十萬零六百九十三噸，較二零零八年上半年少百分之十五點三，貨物運載率下跌零點二個百分點至百分之六十六點二，可載貨量因需求持續下降而減少百分之十四點一。在整個上半年間，收益率持續受壓，下跌百分之三十二點八至港幣一元六角六仙。

燃油價格雖較二零零八年上半年大幅下調，但仍較往年為高。油價於第二季驟升，五月份更錄得十年以來最大的單月升幅。香港民航處批准航空公司徵收的燃油附加費，未能抵銷燃油成本上漲的幅度。國泰航空與港龍航空收取的附加費仍較大部分國際航空公司為低。二零零九年首六個月燃油對沖合約錄得盈

利，未變現市值計價盈利為港幣二十一億元，而二零零八年全年則錄得港幣七十六億元虧損。此等盈利反映於有關燃油對沖合約到期時的期貨價格上升。

國泰航空繼續接收燃油效益較佳的新飛機，二零零九年上半年機隊增添兩架波音 777-300ER 延程型飛機，而六架波音 747-400ERF 延程型貨機中的最後一架則於四月運抵。同時，公司加速對機齡較大、燃油效益較低的波音 747-200/300 型「經典」貨機進行退役計劃，現時這機種已全部退出機隊。鑒於貨運需求大幅下跌，公司已停飛六架波音 747-400BCF 型改裝貨機，其中五架屬於國泰航空，一架屬於港龍航空。這些飛機中，一架以濕租形式租予華民航空。另外亦將安排六架客機停飛。

國泰航空繼續與飛機製造商研究推遲部分已落實訂購飛機的交付日期，以及延遲其他資本開支。公司要求員工參與一項無薪假計劃。該計劃獲世界各地員工積極支持，對減輕間接成本發揮重大作用。因應業務滑落，國泰航空由五月開始減少百分之八的可載客量及百分之十一的可載貨量（包括客機的貨運量），而港龍航空則減少百分之十三的可載客量。調整可運載量是在審慎考慮兩家公司的業務狀況後作出的對策。我們會因應需求及成本的變化不時檢討兩家公司的可運載量及網絡。

國泰航空主席白紀圖稱：「環球航空業於二零零八年因油價飆升而遭受嚴重打擊，現在則要面對有史以來其中一次最嚴峻的需求下挫。雖然隱約可見需求跌勢已經見底，但至今仍沒有跡象顯示何時可以穩定復甦。近期油價轉強是個值得關注的因素。國泰航空已採取適當措施應對目前的困境，而假如成本及需求情況沒有改善，將按需要採取進一步的行動，但公司保證不會犧牲服務質素和品牌商譽，對顧客的服務定位亦堅定不移。縱使面對現時的經濟困境，國泰航空對未來仍然充滿信心，並將以穩健的實力，為業務復甦作好準備。」

傳媒查詢：

余似心，企業傳訊經理(傳媒關係)，2747 5363, 9156 8431

梁月芳，企業傳訊經理(公共事務)，2747 5393, 7901 5393, 6053 6066

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有關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)
(股票代號：00293)

公告
二零零九年中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

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

財務狀況

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	37,755	36,709	+2.8%
借款淨額	港幣百萬元	30,668	25,198	+21.7%
每股股東資金	港元	9.6	9.3	+3.2%
債務淨額股份比例	倍數	0.81	0.69	+0.12 倍

營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空

營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空		二零零九年	二零零八年 (重列)	變幅
		截至六月三十日止六個月		
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	11,035	12,081	-8.7%
運載乘客人次	千位	11,938	12,463	-4.2%
乘客運載率	%	78.5	80.0	-1.5%個百分點
乘客收益率	港仙	49.7	61.9	-19.7%
運載貨物及郵件	千噸	701	828	-15.3%
貨物及郵件運載率	%	66.2	66.4	-0.2%個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.66	2.47	-32.8%
每可用噸千米成本	港元	2.57	3.46	-25.7%
除燃油外之每可用噸千米成本	港元	1.98	1.89	+4.8%
飛機使用量	每日時數	11.1	11.4	-2.6%
航班準時表現	%	88.3	79.4	+8.9%個百分點

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
	二零零九年	二零零八年	變幅	二零零九年	二零零八年	變幅	變幅
客運服務							
西南太平洋及南非	9,155	8,617	+6.2%	79.1	76.3	+2.8 個百分點	-25.8%
歐洲	10,450	9,781	+6.8%	83.1	86.7	-3.6 個百分點	-27.0%
北亞	11,458	11,896	-3.7%	68.0	73.3	-5.3 個百分點	-15.9%
東南亞及中東	12,054	10,445	+15.4%	75.5	80.6	-5.1 個百分點	-17.5%
北美	12,633	16,210	-22.1%	86.6	82.6	+4.0 個百分點	-15.8%
整體	55,750	56,949	-2.1%	78.5	80.0	-1.5 個百分點	-19.7%
貨運服務	5,727	6,666	-14.1%	66.2	66.4	-0.2 個百分點	-32.8%

[#] 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

國泰航空

- 經濟客艙需求仍頗為暢旺，在某程度上反映票價面對競爭壓力。頭等及商務客艙需求大幅下降。企業外遊政策改變，導致企業員工減少外遊，而較短途的行程則往往改乘經濟客位。
- 由五月開始，於部分航線削減可載客量。已調減班次或座位數量的航線包括曼谷、法蘭克福、倫敦、孟買、巴黎、首爾、新加坡、悉尼、台北及東京。
- 在（二零零八年七月）開始實施兩岸直航後，對乘搭國泰航空的台灣及內地航班接駁往來兩岸的客運量造成嚴重不利影響，但由內地經香港前往台灣旅遊的遊客數量增加，抵銷了部分不利影響。
- 由珠三角出發途經香港的客運量出現穩健的增長。國泰航空有意拓展珠三角區的業務。港龍航空將於九月開辦往來廣州的航班，屆時該等航班會加上國泰航空的代號。
- 由於經濟逆轉及日圓升值影響來自香港的客運量，因此來往日本的客運量疲弱。甲型 H1N1 流感進一步拖累此重要市場的需求，導致多班前往日本的航班須予取消。
- 韓國市場受經濟逆轉影響，惟韓圓疲弱有助吸引香港旅客。
- 東南亞航線的經濟客艙客運量普遍穩定，頭等及商務客艙客運量減少。新加坡航線因提供大幅折扣而刺激了需求。馬來西亞航點則面對激烈競爭。泰國政治局勢不穩定，影響曼谷航線的需求。
- 前往中東的航班增加，加上經香港往來北美的客運量上升，有助菲律賓航線獲得良好的表現。
- 在印度，由於經香港往來北美的客運量減少，孟買航線的客運量下降。往來欽奈的需求保持穩定。因推出途經曼谷的三角航線，德里航線業績有所改善。
- 中東航線需求普遍暢旺。我們由五月中開始每周增加一班航班前往利雅德，使每周航班增至四班，並計劃於八月開始增至每日一班。
- 前往各度假航點的東南亞航線業務增長良好，使歐洲航線在客運量方面受惠，惟貨幣疲弱卻對歐洲市場的收益造成不利影響。
- 往來南非的客運量普遍令人滿意，但收益率則大幅下降。

- 西南太平洋航線表現良好，運載率及營業額的增長與可載客量的增長相若。然而，當地貨幣疲弱對收益造成負面影響。
- 北美航線的經濟客艙需求頗為殷切，惟頭等及商務客艙旅客需求大幅減少，使收益率嚴重下降。

港龍航空

- 受全球經濟不景影響，港龍航空頭等及商務客艙客運量驟降，而兩岸直航包機安排則對所有等級的客運量造成影響。港龍航空與國泰航空一樣，經濟客艙的需求繼續呈現頗為暢旺的現象，惟團體旅遊佔可載客量的比率較高，加上票價面對競爭壓力，對收益率造成影響。
- 雖然公司於五月削減 13%的可載客量以控制營業成本，港龍航空的可載客量較去年上半年高 2.6%。公司已削減前往班加羅爾、釜山、亞庇、寧波、三亞、上海及台北的航班，並暫停前往大連、福岡、桂林、瀋陽、台中及西安的航線。
- 二零零九年上半年中國內地的本地市場營業額對整個網絡帶來利好的支持。
- 實施兩岸直航包機安排，對台灣航線的需求造成不利的影響，但來自中國內地二線城市經香港前往台灣旅遊的旅客增加，抵銷了部分不利影響。
- 前往河內及馬尼拉的新航線於去年年底開辦，兩條航線均錄得強勁的運載率。
- 加德滿都航線的整體需求令人鼓舞，惟達卡航線的運載率遜於預期。
- 亞庇航線自四月起由每日一班減至每周四班，自此需求頗為穩定。布吉航線自三月起由每日一班增至每周九班。國泰航空歐洲航班的客運需求強勁，對客運量有所幫助。

貨運服務

國泰航空

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

港龍航空

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

主席致函

國泰航空集團二零零九年首六個月錄得溢利港幣八億一千二百萬元，而二零零八年上半年則錄得虧損港幣七億六千萬元。每股盈利上升港幣卅九點九仙，至港幣廿點六仙。本期營業總額下跌百分之廿七點一至港幣三百零九億二千一百萬元。

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

燃油價格雖較二零零八年上半年大幅下調，但仍較往年為高。油價於第二季驟升，五月份更錄得十年以來最大的單月升幅。香港民航處批准航空公司徵收的燃油附加費，未能抵銷燃油成本上漲的幅度。國泰航空與港龍航空收取的附加費仍較大部分國際航空公司為低。二零零九年首六個月燃油對沖合約錄得盈利，未變現市值計價盈利為港幣廿一億元，而二零零八年全年則錄得港幣七十六億元虧損。此等盈利反映有關燃油對沖合約到期時的期貨價格上升。

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

貨運需求十分疲弱，兩家航空公司的貨運量減至七十萬零六百九十三噸，較二零零八年上半年少百分之十五點三，貨物運載率下跌零點二個百分點至百分之六十六點二，可載貨量因需求持續下降而減少百分之十四點一。在整個上半年間，收益率持續受壓，下跌百分之三十二點八至港幣一元六角六仙。

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

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

公司因應業務滑落而推行減省成本的計劃，其中最重要的措施是由五月開始重新調整兩家公司的可運載量。國泰航空減少百分之八的可載客量及百分之十一的可載貨量（包括客機的貨運量），而港龍航空則減少百分之十三的可載客量。國泰航空並沒有因可運載量的改變而取消任何航點，但港龍航空則暫停營運六條航線 – 大連、福岡、

桂林、瀋陽、台中及西安。調整可運載量是在審慎考慮兩家公司的業務狀況後作出的對策。我們會因應需求及成本的變化不時檢討兩家公司的可運載量及網絡。

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

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

主席

白紀圖

香港，二零零九年八月五日

綜合全面收益表

截至二零零九年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年 (重列) 港幣百萬元
營業額			
客運服務		21,809	28,287
貨運服務		7,264	12,005
航空飲食、收回款項及其他服務		1,848	2,098
營業總額	2	30,921	42,390
開支			
員工		(6,075)	(6,284)
機上服務及乘客開支		(1,433)	(1,646)
著陸、停泊及航線開支		(4,999)	(5,452)
燃油		(6,645)	(19,307)
飛機維修		(3,326)	(3,923)
飛機折舊及營業租賃		(4,187)	(3,532)
其他折舊及營業租賃		(540)	(512)
佣金		(258)	(461)
其他		(1,415)	(1,503)
營業開支		(28,878)	(42,620)
扣除非經常性項目的營業溢利/(虧損)		2,043	(230)
就貨運調查與美國司法部達成和解的罰款		-	(468)
營業溢利/(虧損)	4	2,043	(698)
財務支出		(891)	(1,147)
財務收入		454	679
財務支出淨額		(437)	(468)
應佔聯屬公司(虧損)/溢利		(426)	506
除稅前溢利/(虧損)		1,180	(660)
稅項	5	(259)	7
本期溢利/(虧損)		921	(653)
其他全面收益			
現金流量對沖		175	(98)
可供出售財務資產帶來的重估增值		11	218
應佔聯屬公司其他全面收益		40	(125)
海外業務換算產生的匯兌差額		-	562
本期除稅後其他全面收益	6	226	557
本期全面收益總額		1,147	(96)
應佔溢利/(虧損)			
國泰航空擁有人		812	(760)
少數股東權益		109	107
		921	(653)
應佔全面收益總額			
國泰航空擁有人		1,038	(203)
少數股東權益		109	107
		1,147	(96)
每股盈利/(虧損)			
基本	7	20.6 仙	(19.3 仙)
攤薄	7	20.6 仙	(19.3 仙)

綜合財務狀況表

二零零九年六月三十日結算 – 未經審核

	附註	二零零九年 六月三十日 港幣百萬元	二零零八年 十二月三十一日(重列) 港幣百萬元
資產及負債			
非流動資產及負債			
固定資產		66,846	66,039
無形資產		7,817	7,782
於聯屬公司的投資		9,056	9,581
其他長期應收款項及投資		4,649	4,949
		88,368	88,351
長期負債		(39,977)	(43,221)
相關已抵押存款		5,615	7,196
長期負債淨額		(34,362)	(36,025)
其他長期應付款項		(1,947)	(4,606)
遞延稅項		(5,156)	(4,831)
		(41,465)	(45,462)
非流動資產淨值		46,903	42,889
流動資產及負債			
存貨		1,014	960
貿易、其他應收款項及其他資產	9	8,428	10,647
流動資金		11,341	15,088
		20,783	26,695
長期負債的流動部分		(8,586)	(4,556)
相關已抵押存款		976	301
長期負債的流動部分淨額		(7,610)	(4,255)
貿易及其他應付款項	10	(12,720)	(17,722)
未獲運輸收益		(7,952)	(8,649)
稅項		(1,464)	(2,129)
		(29,746)	(32,755)
流動負債淨值		(8,963)	(6,060)
資產淨值		37,940	36,829
資本及儲備			
股本	11	787	787
儲備		36,968	35,922
國泰航空擁有人應佔資金		37,755	36,709
少數股東權益		185	120
股東權益總額		37,940	36,829

附註：

1. 編製基準及會計政策

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

(a) 《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第 13 號「客戶忠誠計劃」

此項詮釋要求在來自初始銷售的收益中，部分按獎勵的公允值遞延至贖回獎勵時，或會員以選乘集團航班的方式兌換則遞延至運輸服務提供時。此項會計方法的變動，導致二零零八年及二零零九年一月一日結算的保留盈利期初數額分別減少港幣十三億二千萬元及港幣十四億二千四百萬元。此變動對截至二零零九年六月三十日止的二零零九年業績帶來港幣六千八百萬元的正面影響。

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

(b) 《香港會計準則》第 1 號（修訂）「財務報表的呈報」

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

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

上述變動已追溯應用，二零零八年的比較數據已相應重列。

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

2. 營業總額

營業總額包括向第三者提供的運輸服務、航空飲食、收回款項及其他服務的收益及附加費。在出售運輸服務時收取的燃油附加費、保險附加費及貨運保安費被視作空運營業額處理，合共港幣六十六億五千九百萬元的金額已於二零零八年的比較數據中重新歸類。

3. 分部資料

(a) 按業務分部所作的第二申報

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

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

賺取收益的主要資產為由客運及貨運服務共同使用的機隊。管理層認為並無適合的基礎將該等資產及相關的營業成本分配至該兩個分部，故此在披露時，並不將客運及貨運服務分為不同的業務分部。

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

(b) 按地理分部所作的第二申報

	截至六月三十日止六個月	
	二零零九年 港幣百萬元	二零零八年 (重列) 港幣百萬元
按銷售來源計算的營業總額：		
北亞		
- 香港及中國內地	13,053	17,597
- 日本、韓國及台灣	3,785	5,885
西南太平洋及南非	2,148	3,008
歐洲	3,803	5,197
東南亞及中東	4,027	4,581
北美	4,105	6,122
	30,921	42,390

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

4. 營業溢利/(虧損)

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

5. 稅項

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

香港利得稅以本期的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五(二零零八年：百分之十六點五)計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地稅率計算。稅項準備就法例、慣例及商討情況的改變而作出定期檢討(見《二零零九年中中期報告》賬目附註18(d))。

6. 其他全面收益

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

7. 每股盈利/(虧損)

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

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

8. 股息

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

9. 貿易、其他應收款項及其他資產

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

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

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

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

10. 貿易及其他應付款項

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

	二零零九年 六月三十日 港幣百萬元	二零零八年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	4,174	5,321
逾期一至三個月	55	240
逾期三個月以上	19	10
	4,248	5,571

11. 股本

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

公司於一九九九年三月十日採納一項股份認購權計劃（「計劃」）。在回顧期內，根據此計劃發行的股份共 1,098,500 股。

根據計劃條款，於二零零九年三月十五日，所有仍未行使的認股權均告失效。

12. 企業管治

國泰航空公司致力維持高水平的企業管治，並致力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，公司均有遵守聯交所上市規則附錄十四《企業管治常規守則》內所載的所有守則條文及大部分建議最佳常規。

二零零九年中中期業績已經審核委員會及外聘核數師審閱。有關企業管治的詳細資料，請參閱《二零零八年報告書》及《二零零九年中中期報告》。

13. 中期報告

《二零零九年中中期報告》將於二零零九年八月十九日寄交各股東，並於二零零九年八月十九日登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com。

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

- 集團營業開支總額下跌百分之三十二至港幣二百九十三億一千五百萬元。
- 由於平均油價下調百分之五十一點九，國泰航空與港龍航空合併計算的每可用噸千米成本由港幣三元四角六仙下降至港幣二元五角七仙。

基本虧損

以下提供集團呈報的中期溢利/(虧損)與基本虧損的對賬。

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

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

基本虧損（續）

中期基本虧損的變動分析如下：

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

燃油開支

集團燃油成本的分項數字如下：

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

財務狀況

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

機隊資料*

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

*包括停飛的飛機，但不包括以濕租形式租賃的飛機。

- (a) 一架飛機正進行改裝。
 (b) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。
 (c) 兩架營業租賃期為八年的飛機。

其他附屬及聯屬公司回顧

- 香港華民航空有限公司(「華民航空」)二零零九年上半年錄得的溢利高於二零零八年上半年。
- 國泰航空飲食服務(香港)有限公司於二零零九年上半年錄得的溢利低於二零零八年上半年，機餐銷量及機餐收益率均告下降。航空公司客戶實施節省成本的措施，對邊際利潤造成負面影響。
- 香港機場地勤服務有限公司雖然已實行多項減省成本的措施(包括實施管理層放無薪假計劃)，以減輕經濟環境欠佳的影響，惟二零零九年上半年的溢利仍遜於二零零八年上半年。二零零九年上半年的經營環境非常艱難，不但導致營業額下降，成本亦告上升。然而，該公司的停機坪及地勤服務仍能維持其市場佔有率。
- 集團應佔中國國際航空股份有限公司(「國航」)的業績乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零零九年中中期業績包括國航截至二零零九年三月三十一日止六個月的業績，但不包括集團應佔國航二零零八年燃油對沖虧損港幣十億元，此項虧損已計入集團二零零八年度業績內。集團應佔國航業績錄得虧損。
- 二零零九年上半年香港飛機工程有限公司錄得溢利港幣四億三千萬元，較二零零八年上半年減少百分之二十七。由於客戶停飛部分飛機及推遲進行工程，香港及廈門設施的大型維修工程需求下降。

人力資源

- 截至二零零九年六月三十日，國泰航空及其附屬公司在全球僱用約二萬六千八百名員工。由國泰航空僱用的員工約一萬八千八百人，其中一萬二千七百人為在港僱員。上半年僱員人數減少百分之一。
- 國泰航空於四月推行「特別無薪假計劃」，作為應對收益持續下跌的部分行動。該計劃是繼二零零八年實施「自願無薪假計劃」後推行的。計劃的主要特點是高級僱員所放的無薪假較低級僱員為多。所有僱員組別對「特別無薪假計劃」甚表支持。
- 國泰航空參照營運地區的法例、行業慣例、市場環境和員工與公司的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

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）、夏禮熙、邵世昌、史樂山及湯彥麟；

非常務董事： 常振明、陳南祿、何禮泰、孔棟、喬浩華、莫偉龍、韋立邦及張蘭；

獨立非常務董事： 利定昌、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，二零零九年八月五日

網址：<http://www.cathaypacific.com>