

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
二零一零年中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		二零一零年	二零零九年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
營業總額	港幣百萬元	41,337	30,921	+33.7%
國泰航空擁有人應佔溢利	港幣百萬元	6,840	812	+742.4%
每股盈利	港仙	173.9	20.6	+744.2%
每股股息	港仙	33	-	不適用
邊際利潤	%	16.5	2.6	+13.9 個百分點
財務狀況		六月三十日	十二月三十一日	
國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	48,720	42,238	+15.3%
借款淨額	港幣百萬元	19,698	26,131	-24.6%
每股股東資金	港元	12.4	10.7	+15.9%
債務淨額股份比例	倍數	0.40	0.62	-0.22 倍

營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空

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

可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空及港龍航空

	可運載量			運載率 (%)			收益率
	可用座位千米數/ 可用噸千米數(百萬) [#]		變幅	運載率 (%)		變幅	變幅
	二零一零年	二零零九年		二零一零年	二零零九年		
客運服務							
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	5,475	5,106	+7.2%	78.3	74.1	+4.2 個百分點	+5.7%
東南亞	6,811	6,948	-2.0%	82.4	76.6	+5.8 個百分點	+13.4%
西南太平洋及南非	9,173	9,155	+0.2%	80.6	79.1	+1.5 個百分點	+25.4%
歐洲	9,838	10,450	-5.9%	85.8	83.1	+2.7 個百分點	+20.5%
北亞	11,548	11,458	+0.8%	80.3	68.0	+12.3 個百分點	+10.2%
北美	12,835	12,633	+1.6%	91.7	86.6	+5.1 個百分點	+20.6%
整體	55,680	55,750	-0.1%	84.0	78.5	+5.5 個百分點	+17.5%
貨運服務	6,135	5,727	+7.1%	78.0	66.2	+11.8 個百分點	+36.1%

[#] 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

- 經濟客艙需求維持理想，收益率較二零零九年上半年顯著上升。
- 頭等及商務客艙需求上升，企業客戶銷售額亦出現相應的升幅，情況尤以香港這個主要市場為甚。收益率有顯著的改善，惟頭等及商務客艙的載客量及收益仍低於經濟逆轉前的水平。
- 國泰航空及港龍航空已逐漸恢復於二零零九年間為應對經濟逆轉而削減的可載客量。截至二零一零年上半年底，可載客量已差不多回復經濟逆轉前的水平。
- 國泰航空擴大機隊規模，增添四架新波音 777-300ER 型飛機。在停泊於沙漠的六架客機中，四架空中巴士 A340-300 型客機將根據其營業租賃條款於二零一一年交還，剩下兩架波音 747-400 型飛機。
- 公司開辦兩條新航線。於三月推出每周四班航班的米蘭航線，客運量（尤其是商務客艙）令人鼓舞。而每周提供三班航班的莫斯科航線已於七月推出。
- 來往中國內地的航線呈現健康的業務增長，尤以前往二線城市的業務為甚。二零一零年上海世博為中國內地的主要商業城市帶來更多客運量，而由海外前往中國內地各主要商業城市的旅客數目亦普遍增加。
- 港龍航空繼續暫停運作前往大連、桂林、瀋陽及西安四個中國內地航點的航班，並且尚未恢復前往台灣台中的服務。然而，前往福岡的每日航班將於十月復航。
- 由於港龍航空於去年九月開辦廣州航線，有助往來珠江三角洲的業務繼續增長。該航線的可載客量於廣交會期間調高。
- 台灣航線的業務，尤其是由台灣前往內地的客運量，繼續受兩岸直航安排所影響。由六月開始，直航航班的數目由每周二百七十班逐步增至三百七十班，這將構成進一步的影響。儘管如此，國泰航空仍每日加開兩班前往台北的航班 – 一班於六月，另一班於七月。港龍航空亦於七月每周加開四班前往高雄的航班。
- 日本航線無論入境或離境航班表現均見強勁。公司將由十月開始開辦每日兩班前往日本羽田機場的航班。韓國航線出現增長，離境及入境業務均逐步回升。

- 東南亞各航點表現普遍良好，惟曼谷航線因泰國政治局勢持續不穩而令業務受到影響。菲律賓及印尼航線表現良好，但峇里航線則因以歐洲為起點的直航航班增加而影響客運量。
- 前往澳洲及新西蘭的頭等及商務客運量仍未回復之前的水平，但前往布里斯班及珀斯等澳洲二線城市的業務表現則高於預期，我們將設法增加該等航線的可載客量。
- 在印度方面，德里及孟買航線的表現受當地航空公司的激烈競爭影響，但欽奈及班加羅爾航線的業務已穩步改善。港龍航空於三月恢復提供每日一班航班前往班加羅爾。
- 在中東方面，沙地阿拉伯航線需求殷切，去年十月開辦的吉達航線現時每日提供一班航班。
- 來自中國內地及日本的商務旅客量有助改善南非航線的表現。世界盃是另一項正面因素，我們在六月因應比賽期間需求增加而調高可載客量。
- 倫敦航線需求殷切，頭等及商務客艙客運量的回升速度較其他航線快。其他歐洲航線的需求因競爭加劇及商務旅遊復甦較慢而受影響。新辦的米蘭航班表現令人滿意，而羅馬航線則持續錄得良好的運載率。
- 在北美方面，多倫多航線的頭等及商務客艙客運量出現歷來最大幅的回升，所有其他航線的經濟客艙運載率持續高企。

貨運服務

- 雖然經濟持續不明朗，尤其是歐元區多個經濟體系，但二零一零年上半年間空運服務需求仍然強勁。國泰航空集團前往北美及歐洲的主要航線以及其亞洲地區網絡均呈現需求高企的情況。
- 需求殷切，使公司在首六個月間能以高於預期的運載率營運貨機網絡。香港及上海兩個主要市場的出境需求持續強勁，入境航班亦錄得較預期為高的運載率。
- 我們透過加開航班及於近期把五架在二零零九年停泊於沙漠的貨機重新投入服務，恢復各主要航線及前往地區性航點的可載貨量。然而，二零一零年上半年的可用噸千米仍低於二零零八年同期。
- 期內除恢復航班外，亦增加了服務。前往邁阿密的班次由每周三班增至五班，達卡／河內的航線加開第三班貨機，另外每周加開航班前往大阪及東京，以及加開航班前往印度及中東。
- 在有足夠飛機及機組人員資源下，推出多班包機及額外的定期航班，使貨機機隊的使用量達至十分高的水平。
- 由於消費行業推出新產品，加上企業開始重新投資於資訊科技及其他資本項目，因此北美及歐洲航線需求持續殷切。汽車業的部件市場活動增加，加上企業普遍希望將存貨保持於最低水平及維持靈活性，亦有助增加空運服務的需求。
- 於七月推出環球貨機服務，每周提供兩班航班，由香港向東飛往芝加哥，續航阿姆斯特丹及迪拜，然後返港。該航班在商業及營運上帶來重大利益。這是公司首次營運橫跨大西洋的航班。
- 雖然港龍航空現時只運作客機，但繼續銷售其所有航線的客機腹艙運載貨物。與整體市場趨勢一樣，二零一零年上半年港龍航空的載貨噸數及收益大幅增加。
- 與國航合資成立的新貨運公司將於十月投入運作，屆時我們便可在長江三角洲這個重要市場開拓商機。根據合資安排，國泰航空將向合資公司出售四架波音 747-400BCF 型貨機，因此國泰航空今年將有一架貨機離開機隊。
- 我們以港為家，積極履行對香港的承擔，繼續發展香港成為世界主要國際空運樞紐。為此，我們已重新展開於香港國際機場興建投資達港幣五十五億元的貨運站工程，該設施將於二零一三年投入運作。同時，我們繼續擴展國泰航空的貨機機隊，由二零一一年一月開始，陸續接收十架新波音 747-8F 型貨機。

主席致函

國泰航空集團二零一零年首六個月錄得溢利港幣六十八億四千萬元，而二零零九年上半年的溢利則為港幣八億一千二百萬元。每股盈利為去年 8.4 倍至港幣 173.9 仙。本期營業總額上升 33.7% 至港幣四百一十三億三千七百萬元。

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

客運業務從二零零九年的低位顯著回升，收益差不多回復至金融危機前的水平。一如去年大部分時間，經濟客艙的運載率普遍高企，收益率上升。頭等及商務客艙方面，從香港出發的商務旅遊需求急劇上升，但以其他主要城市為起點的旅遊需求卻沒有出現相若的升幅。兩家航空公司於二零一零年首六個月合共運載乘客一千三百萬人次，較二零零九年首六個月增加 8.5%。運載率上升 5.5 個百分點，可載客量則減少 0.1%。上半年度客運收益為港幣二百七十四億一千一百萬元，較二零零九年上半年增加 25.7%。收益率增加 17.5% 至港幣 58.4 仙。

貨運業務於整個上半年表現非常理想，所有主要市場均需求殷切。貨物運載率較二零零九年上半年上升 11.8 個百分點，創下 78.0% 的新紀錄。於七月時，五架於去年經濟逆轉時停泊於沙漠的飛機已全部重新投入服務以應需求。上半年兩家航空公司的貨運量增加 24.4% 至八十七萬二千噸。貨運收益增加 63.1% 至港幣一百一十八億四千四百萬元，收益率則增加 36.1% 至港幣 2.26 元。

燃油是公司最大的成本，二零一零年上半年我們再次受到油價上漲的影響。燃油成本較二零零九年同期上升 51.1%。管理油價變動的相關風險是公司的主要挑戰與目標。

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

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

公司與國航之間的策略性夥伴關係不斷提升，雙方於二月宣佈一項關係上的重大發展 — 合資成立以上海為基地的貨運航空公司。雙方將以國航現有的附屬公司中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）（公司將持有其 49% 的股本及經濟權益）為合資平台，預計該

合資公司將於十月開業。根據合資安排，公司將向國貨航出售四架波音 747-400BCF 型貨機及兩部備用航空引擎，其中一架飛機於本年稍後時間移交。成立合資公司，使我們可在長江三角洲這個重要地區開拓空運業務商機。但我要強調，公司對香港樞紐的承擔堅定不移。事實上，為重申這份承擔，我們在三月已恢復興建位於香港國際機場的新貨運站。這個耗資港幣五十五億元興建的先進設施，將可加強香港作為空運樞紐的競爭力及效益。

在公司與香港機場管理局就新貨運站達成的協議中，規定公司須出售香港空運貨站有限公司（「香港空運貨站」）的一成股權。我們已於五月售出該一成股權，變現港幣六億四千萬現金及港幣三億二千八百萬元溢利。公司亦在六月出售所持香港飛機工程有限公司（「港機工程」）餘下的 15% 股權，變現港幣二十六億二千萬元現金及港幣十八億三千七百萬元溢利。售股交易的價格較緊接公佈交易前的港機工程股份最新市價存在 25% 溢價。交易不僅符合公司專注於核心業務的策略，亦提供現金作未來投資用途。

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

主席

白紀圖

香港，二零一零年八月四日

綜合全面收益表

截至二零一零年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
營業額			
客運服務		27,411	21,809
貨運服務		11,844	7,264
航空飲食、收回款項及其他服務		2,082	1,848
營業總額	2	41,337	30,921
開支			
員工		(6,759)	(6,075)
機上服務及乘客開支		(1,551)	(1,433)
著陸、停泊及航線開支		(5,280)	(4,999)
燃油		(13,169)	(6,645)
飛機維修		(3,167)	(3,326)
飛機折舊及營業租賃		(4,091)	(4,187)
其他折舊及營業租賃		(547)	(540)
佣金		(357)	(258)
其他		(1,454)	(1,415)
營業開支		(36,375)	(28,878)
扣除非經常性項目的營業溢利		4,962	2,043
出售投資所得溢利	4	2,165	-
營業溢利	5	7,127	2,043
財務支出		(887)	(891)
財務收入		325	454
財務支出淨額		(562)	(437)
應佔聯屬公司溢利/(虧損)		827	(426)
除稅前溢利		7,392	1,180
稅項	6	(462)	(259)
本期溢利		6,930	921
其他全面收益			
現金流量對沖		234	175
可供出售財務資產的價值重估		(293)	11
應佔聯屬公司其他全面收益		17	40
海外業務換算產生的匯兌差額		77	-
本期除稅後其他全面收益	7	35	226
本期全面收益總額		6,965	1,147
應佔溢利			
國泰航空擁有人		6,840	812
少數股東權益		90	109
		6,930	921
應佔全面收益總額			
國泰航空擁有人		6,875	1,038
少數股東權益		90	109
		6,965	1,147
每股盈利 (基本及攤薄)	8	173.9 仙	20.6 仙

綜合財務狀況表

二零一零年六月三十日結算 – 未經審核

	<i>附註</i>	二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
資產及負債			
非流動資產及負債			
固定資產		66,243	65,495
無形資產		7,934	7,850
於聯屬公司的投資		10,168	9,042
其他長期應收款項及投資		4,930	5,307
		89,275	87,694
長期負債		(40,014)	(40,416)
相關已抵押存款		5,336	5,602
長期負債淨額		(34,678)	(34,814)
其他長期應付款項		(940)	(1,059)
遞延稅項		(5,637)	(5,255)
		(41,255)	(41,128)
非流動資產淨值		48,020	46,566
流動資產及負債			
存貨		910	947
貿易及其他應收款項	10	9,386	8,161
流動資金		21,262	16,522
		31,558	25,630
長期負債的流動部分		(6,733)	(9,023)
相關已抵押存款		459	1,195
長期負債的流動部分淨額		(6,274)	(7,828)
貿易及其他應付款項	11	(14,068)	(12,965)
未獲運輸收益		(9,435)	(8,075)
稅項		(926)	(943)
		(30,703)	(29,811)
流動資產/(負債)淨值		855	(4,181)
資產淨值		48,875	42,385
資本及儲備			
股本	12	787	787
儲備		47,933	41,451
國泰航空擁有人應佔資金		48,720	42,238
少數股東權益		155	147
股東權益總額		48,875	42,385

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《二零零九年報告書》所載的主要會計政策相符的基準編製。

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

2. 營業總額

營業總額包括向第三者提供的運輸服務、航空飲食、收回款項及其他服務的收益及附加費。

3. 分部資料

(a) 分部業績

	截至六月三十日止六個月							
	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	40,865	30,487	472	434			41,337	30,921
分部之間的銷售	-	-	642	605			642	605
分部收益	40,865	30,487	1,114	1,039			41,979	31,526
分部業績	7,059	1,999	68	44			7,127	2,043
財務支出淨額	(546)	(426)	(16)	(11)			(562)	(437)
	6,513	1,573	52	33			6,565	1,606
應佔聯屬公司溢利 /(虧損)					827	(426)	827	(426)
除稅前溢利/(虧損)	6,513	1,573	52	33	827	(426)	7,392	1,180
稅項	(452)	(252)	(10)	(7)			(462)	(259)
本期溢利							6,930	921

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

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

分部之間的銷售按正常商業關係釐定的價格進行。

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	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
按銷售來源計算的營業總額：		
北亞		
- 香港及中國內地	19,008	13,053
- 日本、韓國及台灣	5,121	3,785
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	2,193	1,823
東南亞	2,776	2,204
西南太平洋及南非	2,954	2,148
歐洲	4,092	3,803
北美	5,193	4,105
	41,337	30,921

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

印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡包括印度次大陸、中東、巴基斯坦、斯里蘭卡及孟加拉。東南亞包括新加坡、印尼、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南及柬埔寨。西南太平洋及南非包括澳洲、新西蘭及非洲南部。歐洲包括歐洲大陸、英國、斯堪的納維亞、俄羅斯、波羅的海地區及土耳其。北美包括美國、加拿大及拉丁美洲。按地域分析的分部業績因《二零零九年報告書》所列舉的理由而不予披露。

4. 出售投資的溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
出售一家聯屬公司的溢利	1,837	-
出售一項長期投資的溢利	328	-
	2,165	-

於二零一零年六月，公司以港幣二十六億二千萬元出售其餘下的百分之十五港機工程權益予太古公司。因公司為太古公司的聯屬公司，故此項售股交易構成一項關連交易。

5. 營業溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業溢利中：		
固定資產折舊		
- 租賃	942	967
- 擁有	2,179	1,821
無形資產攤銷	16	14
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	334	325
- 飛機及有關設備	1,155	1,590
- 其他	12	10
飛機及有關設備減值撥備淨額	9	169
已支出的存貨成本	914	930
匯兌差額	(48)	(274)
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虧損/(盈利)淨額	212	(2,102)
被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債盈利淨額	(49)	(208)
非上市投資的收入	(19)	(44)

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	43	12
- 海外稅	114	152
- 歷年準備超額	(54)	(210)
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	359	305
	462	259

香港利得稅以本期的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五(二零零九年：百分之十六點五)計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地稅率計算。稅項準備就法例、慣例及商討情況的改變而作出定期檢討(見《二零一零年中期報告》賬目附註 19(d))。

7. 其他全面收益

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

8. 每股盈利 (基本及攤薄)

每股盈利是以國泰航空擁有人應佔溢利港幣六十八億四千萬元（二零零九年：港幣八億一千二百萬元）除以期內已發行每日加權平均股份數目三十九億三千四百萬股（二零零九年：三十九億三千四百萬股）計算。

9. 股息

董事局宣佈截至二零一零年六月三十日止的中期股息為每股港幣 33 仙（二零零九年：零），合共派發中期股息港幣十二億九千八百萬元（二零零九年：零），將於二零一零年十月四日派發予於二零一零年九月十日辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。

二零一零年九月六日至二零一零年九月十日（包括首尾兩天）將暫停辦理股東登記，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保享有中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一零年九月三日（星期五）下午四時三十分前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十七樓，以辦理登記手續。

10. 貿易及其他應收款項

	二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,555	4,771
衍生財務資產 — 流動部分	965	746
其他應收及預繳款項	2,851	2,631
應收聯屬公司賬項	15	13
	9,386	8,161

10. 貿易及其他應收款項 (續)

	二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項賬齡分析如下：		
當期	5,505	4,741
逾期一至三個月	41	27
逾期三個月以上	9	3
	5,555	4,771

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

11. 貿易及其他應付款項

	二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	5,112	4,832
衍生財務負債 – 流動部分	1,963	1,884
其他應付款項	6,624	5,970
應付聯屬公司賬項	68	131
應付其他關連公司賬項	293	137
無抵押銀行透支	8	11
	14,068	12,965

	二零一零年 六月三十日 港幣百萬元	二零零九年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	4,993	4,713
逾期一至三個月	105	106
逾期三個月以上	14	13
	5,112	4,832

12. 股本

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

13. 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。

二零一零年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《二零零九年報告書》及《二零一零年中期報告》。

14. 中期報告

《二零一零年中期報告》將於二零一零年八月十八日寄交各股東，並於二零一零年八月十七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		
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	變幅	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元	變幅
員工	6,759	6,075	+11.3%	6,190	5,535	+11.8%
機上服務及乘客開支	1,551	1,433	+8.2%	1,551	1,433	+8.2%
著陸、停泊及航線開支	5,280	4,999	+5.6%	5,195	4,910	+5.8%
燃油	13,169	6,645	+98.2%	12,898	6,478	+99.1%
飛機維修	3,167	3,326	-4.8%	3,095	3,260	-5.1%
飛機折舊及營業租賃	4,091	4,187	-2.3%	4,006	4,093	-2.1%
其他折舊及營業租賃	547	540	+1.3%	432	423	+2.1%
佣金	357	258	+38.4%	357	258	+38.4%
其他	1,454	1,415	+2.8%	1,620	1,545	+4.9%
營業開支	36,375	28,878	+26.0%	35,344	27,935	+26.5%
財務支出淨額	562	437	+28.6%	536	398	+34.7%
營業開支總額	36,937	29,315	+26.0%	35,880	28,333	+26.6%

- 集團營業開支總額增加 26.0%至港幣三百六十九億三千七百萬元。
- 由於平均油價上升 44.8%，國泰航空與港龍航空合併計算的每可用噸千米成本由港幣二點五七元上升至港幣三點一四元。

國泰航空及港龍航空營業業績分析

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司營業溢利/(虧損)	4,195	(200)
出售香港空運貨站及港機工程股權所得溢利	2,165	-
就停飛飛機的營業租賃開支撥備	-	(396)
飛機及有關設備的減值撥備淨額	(9)	(169)
扣除燃油對沖(虧損)/盈利及稅項前的航空公司溢利/(虧損)	6,351	(765)
已變現及未變現燃油對沖(虧損)/盈利	(104)	2,003
稅項支出	(403)	(185)
航空公司除稅後溢利	5,844	1,053
應佔附屬及聯屬公司溢利/(虧損)	996	(241)
應佔溢利	6,840	812

國泰航空及港龍航空營業業績分析（續）

扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司中期營業溢利/(虧損)變動分析如下：

港幣百萬元	
扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的二零零九年航空公司中期營業虧損	(200)
客運及貨運營業額	10,101
	客運
	- 因可載客量減少 0.1%而減少港幣二千七百萬元。 - 因運載率上升 5.5%而增加港幣十五億二千九百萬元。 - 隨著頭等及商務客位需求增加與利好的滙率變動使收益率上升 17.5% 而增加港幣四十億八千萬。 - 來自超額行李的收入增加港幣二千萬元。
	貨運
	- 因可載貨量上升 7.1%而增加港幣四億四千八百萬元。 - 因運載率上升 11.8%而增加港幣十二億五百萬元。 - 隨著收益率上升百分之 36.1%而增加港幣二十八億四千六百萬。
收回款項及其他服務	290
員工	(655)
	- 因較高花紅撥備及於二零零九年上半年實施無薪假計劃的影響而增加。
機上服務及乘客開支	(118)
	- 因乘客數目增加 8.5%而上升。
著陸、停泊及航線開支	(285)
	- 因整體客運及貨運增長而增加。
燃油	(4,313)
	- 由於平均飛機燃油價格上漲 44.8%至每桶九二點二美元，加上耗油量增加百分之 3.9%至七億五千萬桶，導致燃油成本上升。
飛機維修	165
	- 因就交還飛機狀態及存貨作出的撥備下降而減少。
折舊及營業租賃	(318)
	- 因重訂若干飛機的估計剩餘價值而增加。
財務支出淨額	(138)
	- 因息率衍生工具的市值計價虧損而增加，部分升幅被較低息率及投資基金回報增加所抵銷。
其他	(334)
扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的二零零九年航空公司中期營業溢利	4,195

燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零一零年 港幣百萬元	二零零九年 港幣百萬元
燃油成本總額	13,065	8,648
已變現對沖虧損	72	71
未變現市值計價虧損/(盈利)	32	(2,074)
燃油成本淨額	13,169	6,645

財務狀況

- 固定資產增加港幣四十二億三千五百萬元，包括用於飛機及有關設備港幣四十億二百萬元和其他設備及樓宇港幣二億一千五百萬元。
- 借款額減少 **4%**至港幣四百零九億五千二百萬元，須於二零二三年或之前全數清還，主要借款貨幣包括美元、港元、新加坡元、日圓及歐羅，在扣除相關衍生工具後，其中 **57%**為定息借款。
- 流動資金增加 **28.7%**至港幣二百一十二億六千二百萬元，其中 **75.9%**以美元計算。
- 借款淨額減少 **24.6%**至港幣一百九十六億九千八百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加 **15.3%**至港幣四百八十七億二千萬元，而債務淨額股份比例則減至 **0.40** 倍。
- 集團的財務風險管理與貨幣、息率及燃油價格風險管理政策載於《二零零九年報告書》。

機隊資料*

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

*包括停泊的飛機。

(a) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。

(b) 營業租賃期為八年的飛機。

其他附屬及聯屬公司回顧

- 香港華民航空有限公司錄得的溢利低於二零零九年上半年，原因是收益率自二零零九年下半年以來有所下降。
- 國泰航空飲食服務(香港)有限公司於二零一零年上半年錄得的溢利高於二零零九年上半年，主要原因是機餐數量增加、收益率上升及實施有效的成本管理。
- 香港機場地勤服務有限公司由於收費面對競爭壓力，加上員工數目及租金成本上升，因此二零一零年上半年的業績低於預期。
- 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，因此二零一零年中期業績包括國航截至二零一零年三月三十一日止六個月的業績。國航二零一零年首季業績因需求殷切及燃油對沖組合的撥回款項而大幅改善，因此集團從國航業績錄得令人滿意的溢利。
- 二零一零年上半年截至售股當日止，國泰航空應佔香港飛機工程有限公司（「港機工程」）溢利為港幣四千四百萬元，而二零零九年整個上半年應佔港機工程溢利則為港幣一億一千八百萬元。溢利下降，主要是由於廈門的大型機身維修設施使用率減少及引擎大修業務溢利率下跌。

人力資源

- 截至二零一零年六月三十日，國泰航空及其附屬公司在全球僱用約 26,500 名員工。由國泰航空僱用的員工約 18,500 人，其中 12,600 人為在港僱員。上半年僱員人數減少 1%。
- 國泰航空集團於三月宣佈向所有曾參與二零零九年為幫助公司在全球經濟逆轉期間降低成本而推出的「特別無薪假計劃」及其他措施的員工發放特別薪酬。
- 國泰航空參照營運地區的法例、行業慣例、市場環境和員工個人與集團的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。我們於五月公佈一項為期三年的「利潤分紅計劃」，讓國泰航空及港龍航空的員工分享業務成果。

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、夏禮熙、史樂山及湯彥麟；

非常務董事： 蔡劍江、樊澄、何禮泰、喬浩華、孔棟、邵世昌、施銘倫及張蘭；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，二零一零年八月四日

網址：<http://www.cathaypacific.com>