

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
二零一一年中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

		二零一一年	二零一零年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
業績				
營業總額	港幣百萬元	46,791	41,337	+13.2%
國泰航空擁有人應佔溢利	港幣百萬元	2,808	6,840	-58.9%
每股盈利	港仙	71.4	173.9	-58.9%
每股股息	港仙	18	33	-45.5%
邊際利潤	%	6.0	16.5	-10.5 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	54,899	54,274	+1.2%
借款淨額	港幣百萬元	20,598	15,435	+33.4%
每股股東資金	港元	14.0	13.8	+1.4%
債務淨額股份比例	倍數	0.38	0.28	+0.10 倍

營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空

		二零一一年	二零一零年	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	12,846	11,436	+12.3%
運載乘客人次	千位	13,176	12,954	+1.7%
乘客運載率	%	79.3	84.0	-4.7 個百分點
乘客收益率	港仙	65.3	58.4	+11.8%
運載貨物及郵件	千噸	836	872	-4.1%
貨物及郵件運載率	%	68.4	78.0	-9.6 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.42	2.26	+7.1%
每可用噸千米成本	港元	3.35	3.14	+6.7%
除燃油外之每可用噸千米成本	港元	1.94	2.01	-3.5%
飛機使用量	每日時數	12.3	11.8	+4.2%
航班準時表現	%	83.1	82.5	+0.6 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	二零零一年 二零零零年		變幅	變幅
客運服務							
印度、中東、巴基斯坦 及斯里蘭卡	5,546	5,475	+1.3%	75.9	78.3	-2.4 個百分點	+10.0%
東南亞	7,714	6,811	+13.3%	82.7	82.4	+0.3 個百分點	+9.8%
西南太平洋及南非	9,444	9,173	+3.0%	73.3	80.6	-7.3 個百分點	+15.6%
歐洲	11,159	9,838	+13.4%	81.2	85.8	-4.6 個百分點	+12.3%
北亞	12,445	11,548	+7.8%	69.7	80.3	-10.6 個百分點	+19.4%
北美	14,828	12,835	+15.5%	89.3	91.7	-2.4 個百分點	+7.7%
整體	61,136	55,680	+9.8%	79.3	84.0	-4.7 個百分點	+11.8%
貨運服務	7,031	6,135	+14.6%	68.4	78.0	-9.6 個百分點	+ 7.1%

[#] 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

- 多種主要營運貨幣相對於港幣及美元處於強勢，為二零零一年上半年度收益帶來正面的影響。但燃油價格上漲，使溢利率大受影響，仍是一個引致成本上升的主要因素。
- 經濟客位需求略低於預期，以致客量增長略低於可載客量的增長。然而，收益率因有效的艙位管理而上升。
- 儘管多個世界經濟體系出現不明朗的經濟因素，頭等及商務客位需求維持強勁。商務客艙運載率維持於理想水平，使新增的可載客量獲充分利用。頭等及商務客艙的收益率均告上升。
- 由於機隊增添新飛機、新增一個航點(阿布扎比)以及其他航線加開班次，使可載客量增加。
- 日本於三月發生地震及海嘯，對其航線需求造成不利影響。運載率下降，尤以東京航線為甚。可載客量減少，其中部分現已恢復。
- 以香港為起點的航點(除日本航線外)業務表現普遍符合預期。各主要長途及短途航線需求殷切，尤其是頭等及商務客艙(受惠於金融市場的活躍水平)。
- 來自珠江三角洲的業務繼續增長，利用港龍航空廣州航線轉乘國泰航空航機的乘客數目有所增加，尤以廣交會期間為甚。
- 來自中國內地(珠江三角洲以外地區)的業務令人滿意，並且日趨重要。前往二線城市的航線需求殷切，若干航線因而增加可載客量。上海航線相對較為疲弱，競爭加劇。二零零零年同期的需求乃受惠於世博。
- 台北航線競爭加劇。由於需求殷切，台灣各航線整體表現令人滿意。
- 韓國各航線的經濟客艙業務競爭加劇，尤以釜山航線為甚。
- 大部分東南亞航線業務表現強勁。往來泰國的客運量已回復至二零零零年政治動蕩前的水平。新加坡及印尼航線因可載客量增加而受惠。檳城航線因轉為每日直航航班而受惠。儘管競爭激烈，吉隆坡航線表現強勁。
- 菲律賓航線因頭等及商務客運量上升而得以維持其表現。港龍航空馬尼拉航線的表現繼續獲得改善。

- 在印度方面，德里及孟買航線競爭激烈，限制了經濟客艙收益率的增長機會，但頭等及商務客艙的表現普遍堅穩。欽奈及班加羅爾航線表現穩定。
- 中東航線因政治動蕩及出現競爭而受到不利影響。新開辦的阿布扎比航線需求日益增加，但預計區內整體情況於本年其餘時間仍然艱難。
- 受惠於澳元強勢，西南太平洋航線的頭等及商務客艙收益與可載客量同步上升，而經濟客艙的業務則因競爭加劇而受到不利影響。
- 南非航線業務疲弱。來自日本的商務客運量減少。更多中國內地旅客取道中東而非香港轉機。
- 倫敦航線的頭等及商務客艙收益增長強勁。儘管競爭激烈，倫敦航線的經濟客艙錄得理想的收益。至於其他歐洲航線，頭等及商務客艙的可載客量雖然大幅增加，但需求亦非常強勁，而經濟客艙卻需求呆滯。莫斯科航線繼續因競爭激烈而受影響。米蘭航線自去年開辦至今表現一直良好，其班次於七月增至每日一班。
- 北美航線所有等級客艙均需求殷切。由美國前往東南亞的企業客戶需求尤其強勁。最近開辦第四班前往紐約的每日航班表現令人滿意。在加拿大方面，收益率因可載客量增加而受壓，尤以經濟客艙為甚。

貨運服務

- 第二季以香港及中國內地兩個主要市場為起點的貨運需求遜於預期。中國內地市場因競爭顯著加劇而受影響，尤以上海至歐洲航線為甚。亞洲區內航線需求良好，因此我們將部分長途航線的可載貨量轉移至區內航線。進口香港的貨運量增加，尤其是轉運至中國內地的貨物，因為中國內地對優質的海外產品需求日增。這情況有助減低香港進口及出口貨運量失衡的程度。
- 日本航線的貨運業務在三月發生地震及海嘯後並未大幅轉弱，但這些天災確實減少日本製造的高科技產品數量，因而影響中國內地的生產業務，繼而影響以香港為起點的貨運業務。
- 港龍航空繼續透過出售客機腹艙艙位，為貨運業務帶來貢獻。由於成都及重慶對高科技產品的貨運需求增加，我們採用較大型的(空中巴士 A330-300 型)飛機營運這兩條航線。我們希望在中國內地中部地區的生產中心進一步發展貨運業務。
- 燃油價格上升，使貨運業務的溢利率大受影響，尤以超長途航線為甚。燃油附加費雖已增加，但這只能局部抵銷油價上升的影響。
- 二零一一年上半年貨機網絡唯一的重大轉變，是自五月起增添曼谷航點，每周提供一班途經新加坡的航班。我們於八月開辦一條前往班加羅爾的新航線，每周提供兩班途經德里的航班，將網絡伸延至印度次大陸。亞洲區內航班的安排略有調整，包括自五月中開始將香港至達卡及河內的服務分為兩條航線，以配合該兩個亞洲外站的強勁需求。
- 貨運業務在二零一一年首六個月間並沒有出現顯著的高峰，我們因應主要航線的需求管理可載貨量。
- 與國航合組的貨運合資公司在五月開業，我們持有該公司的股本及經濟權益。該合資公司以國貨航的名稱於上海營業。往來長江三角洲地區至世界各大市場的空運業務相當龐大，並且不斷擴展，佔中國內地貨運業務的三分之二。主要市場為北美、歐洲及北亞。合資公司除運作其貨機外，亦有專利權使用國航整支客機機隊的腹艙載貨。我們深信該公司將可充分利用所賦予的商機。
- 集團分階段向合資公司國貨航出售四架波音 747-400BCF 型貨機，其中第二架的買賣已於七月完成，其餘兩架將於二零一二年初出售，屆時該合資公司將運作十二架波音 747-400 型貨機。
- 華民航空以乾租方式向國泰航空租用三架波音 747-400BCF 型貨機，以提升其短途航線服務。國泰航空將與華民航空共同使用這些貨機的部分可載貨量。華民航空已採用其中兩架租用的貨機，第三架將於九月開始為華民航空服務。華民航空持有選擇權，可以乾租方式向國泰航空租用第四架波音 747-400BCF 型貨機。
- 新一代波音 747-8F 型貨機再度延遲付運，首兩架原定於八月交付，現改於九月付運，另外三架將於年底前付運。這批新貨機運到後，將使冬天旺季期間的可載貨量增加。然而，最終的付運時間有待最後落實。
- 國泰航空致力將香港發展為一個空運中心。香港國際機場於二零一零年成為全球最繁忙的國際貨運樞紐。為進一步加強香港的地位，我們在香港國際機場興建貨運站。這個耗資港幣五十五億元的設施將於二零一三年初啓用，屆時該設施將是全球最大及最先進的貨運站之一。

主席致函

國泰航空集團二零一一年首六個月錄得溢利港幣二十八億零八百萬元，而二零一零年上半年則錄得溢利港幣六十八億四千萬元。每股盈利下跌百分之五十八點九至港幣七十一點四仙。本期營業總額上升百分之十三點二至港幣四百六十七億九千一百萬元。

在二零一一年上半年，國泰航空集團繼二零一零年錄得非常強勁的業績後，核心業務普遍表現堅穩。儘管世界若干主要經濟體系出現不明朗的經濟因素，但頭等及商務客運需求殷切，因此國泰航空及港龍航空的客運業務表現良好。貨運業務在本年首季表現理想，但第二季表現顯著轉弱。部分主要營運貨幣處於相對強勢，為期內收益帶來正面的貢獻。

航油價格上漲，對二零一一年上半年的營業業績構成重大影響。燃油是我們最大的單一成本，期內集團燃油成本（撇除燃油對沖的影響）較二零一零年同期增加港幣六十四億六千一百萬元，增幅達百分之四十九點五，反映燃油價格上升及航班數目增加。管理因油價高企及波動而帶來的相關風險，是公司的重大挑戰。我們有穩健的燃油對沖計劃。在二零一一年上半年，我們的對沖項目錄得港幣九億六千二百萬元的已變現溢利，以及於儲備中確認港幣十一億九千七百萬元的未變現市值計價盈利。

客運業務於上半年表現大致符合預期，本期的客運收益為港幣三百一十七億七千四百萬元，較二零一零年同期增加百分之十五點九。可載客量增加百分之九點八。運載乘客合共一千三百二十萬人次，較二零一零年同期上升百分之一點七。運載率下跌四點七個百分點，收益率則增加百分之十一點八至港幣六十五點三仙。經濟客艙運載率仍處於高水平，尤以北美及東南亞航線為甚。頭等及商務客運需求維持強勁，收益率繼續上升。然而，日本於三月發生地震及海嘯，導致這個重要市場的需求大幅下降。日本航線的業務已於六月略為回升，惟營業額仍遠低於地震及海嘯前的水平。

國泰航空及港龍航空的貨運業務於二零一一年第一季表現理想。然而，香港及中國內地這兩個最重要的市場於四月出現貨運需求大幅轉弱的情況，此弱勢於第二季整季持續，其影響在若干程度上因來港貨運量增加而予以抵銷，反映中國內地消費需求上升。二零一一年上半年的貨運收益較二零一零年同期上升百分之七點七至港幣一百一十六億二千八百萬元，收益率上升百分之七點一至港幣二點四二元。可載貨量增加百分之十四點六。運載率下跌九點六個百分點至百分之六十八點四。

我們在二零一一年上半年接收了六架新飛機，並定於下半年再接收八架飛機。我們在三月宣佈有意再預訂二十七架新飛機，包括兩架空中巴士 A350-900 型飛機、十五架空中巴士 A330-300 型飛機及十架波音 777-300ER 型飛機。國泰航空於八月宣佈再購入四架波音 777-300ER 型飛機及八架波音 777-200F 型貨機。我們的機隊發展計劃旨在於二零一九年前建立全球其中一支機齡最低、燃油效益最佳的廣體客機機隊。我們分階段向與國航合組的貨運合資公司出售四架波音 747-400BCF 型貨機，其中第二架的買賣已於七月完成，其餘兩架將於二零一二年初出售。國泰航空現正以乾租方式將另外兩架此型號飛機租予華民航空。國泰航空訂購的新波音 747-8F 型貨機再度延遲付運，其中兩架現定於二零一一年九月付運，另外三架將於年底前付運。然而，最終的付運時間有待最後落實。

我們繼續致力為顧客提供更卓越的服務，包括加強網絡以及改善地面及航機上的產品。國泰航空前往阿布扎比的航線於六月啓航，並將於九月開辦前往芝加哥的航線。國泰航空的米蘭、巴黎、紐約及多倫多航線和多條東南亞航線已加開航班。港龍航空往來中國內地城市的航線亦已增加班次。國泰航空於三月推出新的商務客艙產品，深受乘客歡迎，至今已有七架飛機裝設新產品。繼二零一零年十月「爾雅堂」啓用後，公司正為設於香港國際機場的旗艦貴賓室「寰宇堂」進行改善工程，並尋求其他改善顧客服務的方法。

與國航合組的貨運合資公司在五月開業，我們持有該公司的股本及經濟權益。該合資公司以中國國際貨運航空有限公司(「國貨航」)的名稱於上海營業。往來長江三角洲地區至世界各大市場的空運業務相當龐大，並且不斷擴展。我們深信合資公司將可充分利用此日益增長市場所提供的商機。我們位於香港國際機場的新貨運站興建工程繼續進行，將於二零一三年啓用，屆時將大大提升香港作為空運樞紐的競爭力和效益。

國泰航空以港為家，積極履行對香港的承諾。香港國際機場快將面對嚴重的容量限制，各界已就此議題展開迫切和必需的討論。香港機場管理局邀請公眾考慮兩個方案：增加現時兩條跑道的容量或興建第三條跑道。我們全力支持第二個方案，相信第三條跑道對促進香港經濟的持續發展，以及維持香港作為亞洲卓越航運樞紐的地位，皆可發揮相當重要的作用。國泰航空明白興建第三條跑道會帶來環境問題，因此積極推動業界減低排放及噪音影響。

我們在二零一零年錄得的溢利創新紀錄，表現極為強勁，然而種種跡象顯示，二零一一年會面對較大的挑戰。高油價導致成本上升，如藉加價抵銷油價升幅，則可能影響需求。世界經濟前景未明朗，如再出現經濟衰退，亦會影響需求，並可能影響平均價格水平。二零一零年業績強勁，使我們可以重整資產負債表。我們的財政狀況穩健，在處理營業成本上升及現時面對的經濟不明朗問題，以及鞏固香港的主要國際航運樞紐地位上，均具有相當優勢。

現時燃油價格高企、經濟情況未見明朗，正正提醒我們，公司從事的行業充滿挑戰，而且變幻莫測，因此我們必須繼續審慎理財。儘管存在著不明朗的因素和挑戰，我們深信以集團的實力，必能應付各種挑戰。我們擁有優秀的團隊、強大的國際網絡和超卓的顧客服務水平，加上與國航建立了緊密的關係，並在香港這個卓越的國際航運樞紐擁有一定的地位。憑藉這些核心實力，相信公司必可繼續取得非凡的成就。

主席

白紀圖

香港，二零一一年八月十日

綜合全面收益表

截至二零一一年六月三十日止六個月 – 未經審核

	附註	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
營業額			
客運服務		31,774	27,411
貨運服務		12,870	11,844
航空飲食、收回款項及其他服務		2,147	2,082
營業總額	2	46,791	41,337
開支			
員工		(7,206)	(6,759)
機上服務及乘客開支		(1,797)	(1,551)
著陸、停泊及航線開支		(6,259)	(5,280)
燃油		(18,564)	(13,169)
飛機維修		(3,760)	(3,167)
飛機折舊及營業租賃		(4,092)	(4,091)
其他折舊、攤銷及營業租賃		(580)	(547)
佣金		(398)	(357)
其他		(1,337)	(1,454)
營業開支		(43,993)	(36,375)
扣除非經常性項目前的營業溢利		2,798	4,962
出售投資所得溢利	4	-	2,165
營業溢利	5	2,798	7,127
財務支出		(849)	(887)
財務收入		535	325
財務支出淨額		(314)	(562)
應佔聯屬公司溢利		861	827
除稅前溢利		3,345	7,392
稅項	6	(445)	(462)
本期溢利		2,900	6,930
其他全面收益			
現金流量對沖		519	234
可供出售財務資產帶來的重估減值		(17)	(293)
應佔聯屬公司其他全面收益		92	17
海外業務換算產生的匯兌差額		292	77
本期除稅後其他全面收益	7	886	35
本期全面收益總額		3,786	6,965
應佔溢利			
國泰航空擁有人		2,808	6,840
非控股權益		92	90
		2,900	6,930
應佔全面收益總額			
國泰航空擁有人		3,694	6,875
非控股權益		92	90
		3,786	6,965
每股盈利 (基本及攤薄)	8	71.4 仙	173.9 仙

綜合財務狀況表

二零一一年六月三十日結算 – 未經審核

	<i>附註</i>	二零一一年 六月三十日 港幣百萬元	二零一零年 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		68,032	66,112
無形資產		8,202	8,004
於聯屬公司的投資		16,518	12,926
其他長期應收款項及投資		4,511	4,359
		97,263	91,401
長期負債		(32,866)	(36,235)
相關已抵押存款		4,156	5,310
長期負債淨額		(28,710)	(30,925)
其他長期應付款項		(1,979)	(1,700)
遞延稅項		(6,096)	(5,815)
		(36,785)	(38,440)
非流動資產淨值		60,478	52,961
流動資產及負債			
存貨		1,054	1,021
貿易、其他應收款項及其他資產	10	14,066	11,433
流動資金		18,641	24,198
		33,761	36,652
長期負債的流動部分		(12,011)	(9,249)
相關已抵押存款		1,483	545
長期負債的流動部分淨額		(10,528)	(8,704)
貿易及其他應付款項	11	(17,017)	(15,773)
未獲運輸收益		(10,060)	(9,166)
稅項		(1,568)	(1,541)
		(39,173)	(35,184)
流動(負債)/資產淨值		(5,412)	1,468
資產淨值		55,066	54,429
資本及儲備			
股本	12	787	787
儲備		54,112	53,487
國泰航空擁有人應佔資金		54,899	54,274
非控股權益		167	155
股東權益總額		55,066	54,429

附註：

1. 編製基準及會計政策

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。報告獲許可於二零一一年八月十日發表。

中期財務報告是根據二零一零年年度財務報表所採納的會計政策編製。

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	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
銷售予外界客戶	46,308	40,865	483	472			46,791	41,337
分部之間的銷售	4	-	769	642			773	642
分部收益	46,312	40,865	1,252	1,114			47,564	41,979
分部業績	2,715	7,059	83	68			2,798	7,127
財務支出淨額	(311)	(546)	(3)	(16)			(314)	(562)
	2,404	6,513	80	52			2,484	6,565
應佔聯屬公司溢利					861	827	861	827
除稅前溢利	2,404	6,513	80	52	861	827	3,345	7,392
稅項	(432)	(452)	(13)	(10)			(445)	(462)
本期溢利							2,900	6,930

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。

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	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 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	20,206	19,008
- 日本、韓國及台灣	6,343	5,121
印度、中東、巴基斯坦及斯里蘭卡	2,333	2,193
東南亞	3,407	2,776
西南太平洋及南非	3,391	2,954
歐洲	4,641	4,092
北美	6,470	5,193
	46,791	41,337

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《二零一零年報告書》所列舉的理由而不予披露。

4. 出售投資所得溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 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	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 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	958	942
- 擁有	2,120	2,179
無形資產攤銷	20	16
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	358	334
- 飛機及有關設備	1,201	1,155
- 其他	15	12
飛機及有關設備減值撥備淨額	-	9
已支出的存貨成本	1,043	914
匯兌差額淨額	(291)	(48)
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)/ 虧損淨額	(209)	212
被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債虧損/ (盈利)淨額	225	(49)
非上市投資的收入	(7)	(19)

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	49	43
- 海外稅	155	114
- 歷年準備不足/(超額)	12	(54)
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	229	359
	445	462

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(二零一零年：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《二零一一年中期報告》賬目附註 20(d))。

7. 其他全面收益

	截至六月三十日止六個月	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於期內確認	264	(243)
- 轉撥至損益	311	502
- 已確認遞延稅項	(56)	(25)
可供出售財務資產的價值重估		
- 於期內確認	(17)	(30)
- 轉撥至損益	-	(263)
應佔聯屬公司其他全面收益	92	17
海外業務換算產生的匯兌差額	292	77
本期其他全面收益	886	35

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二十八億零八百萬元 (二零一零年：港幣六十八億四千萬元) 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 (二零一零年：三十九億三千四百萬股) 計算。

9. 股息

董事局已宣佈截至二零一一年六月三十日止的中期股息為每股港幣十八仙 (二零一零年：每股港幣三十三仙)，合共派發中期股息港幣七億零八百萬元 (二零一零年：港幣十二億九千八百萬元)，將於二零一一年十月三日派發予於二零一一年九月九日(星期五)辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。公司股份將由二零一一年九月七日(星期三)起除息。此中期股息於資產負債表結算日並未確認為負債。

股東登記將於二零一一年九月九日(星期五)暫停辦理，當日將不會辦理股票過戶手續。為確保享有中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零一一年九月八日(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

	二零一一年六月三十日 港幣百萬元	二零一零年十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	6,290	5,904
衍生財務資產 – 當期部分	3,526	2,349
其他應收及預繳款項	3,105	2,766
應收聯屬公司賬項	21	46
待出售飛機及有關設備	1,124	368
	14,066	11,433

	二零一一年六月三十日 港幣百萬元	二零一零年十二月三十一日 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	6,228	5,853
逾期一至三個月	55	45
逾期三個月以上	7	6
	6,290	5,904

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. 貿易及其他應付款項

	二零一一年六月三十日 港幣百萬元	二零一零年十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	6,814	6,211
衍生財務負債 – 當期部分	1,420	1,391
其他應付款項	8,477	7,779
應付聯屬公司賬項	63	37
應付其他關連公司賬項	242	351
無抵押銀行透支	1	4
	17,017	15,773

	二零一一年六月三十日 港幣百萬元	二零一零年十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	6,632	6,039
逾期一至三個月	170	161
逾期三個月以上	12	11
	6,814	6,211

12. 股本

於回顧期間，集團並無購買、出售或贖回其任何股份。於二零一一年六月三十日，已發行股份為 3,933,844,572 股 (二零一零年十二月三十一日：3,933,844,572 股)。

13. 報告期後事項

根據於二零一一年八月簽訂的協議，公司旗下一家全資附屬公司同意購入四架波音 777-300ER 型飛機及八架波音 777-200F 型貨機。該批飛機的標價約為港幣二百五十六億元，而經協議各方進行公平磋商後達成的實際購買價低於標價。

14. 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。

二零一一年中期業績已經公司的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《二零一零年報告書》及《二零一一年中期報告》。

15. 中期報告

《二零一一年中期報告》將於二零一一年八月二十四日寄交已選擇收取印刷本的股東，並於二零一一年八月十八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		
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	變幅	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元	變幅
員工	7,206	6,759	+6.6%	6,560	6,190	+6.0%
機上服務及乘客開支	1,797	1,551	+15.9%	1,797	1,551	+15.9%
著陸、停泊及航線開支	6,259	5,280	+18.5%	6,149	5,195	+18.4%
燃油	18,564	13,169	+41.0%	18,175	12,898	+40.9%
飛機維修	3,760	3,167	+18.7%	3,661	3,095	+18.3%
飛機折舊及營業租賃	4,092	4,091	-	4,007	4,006	-
其他折舊、攤銷及營業租賃	580	547	+6.0%	469	432	+8.6%
佣金	398	357	+11.5%	398	357	+11.5%
其他	1,337	1,454	-8.0%	1,573	1,620	-2.9%
營業開支	43,993	36,375	+20.9%	42,789	35,344	+21.1%
財務支出淨額	314	562	-44.1%	293	536	-45.3%
營業開支總額	44,307	36,937	+20.0%	43,082	35,880	+20.1%

- 集團營業開支總額增加百分之二十至港幣四百四十三億零七百萬元。
- 主要由於平均油價上升百分之三十八點八，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點一四元上升至港幣三點三五元。

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	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 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	1,171	4,195
出售香港空運貨站及港機工程股份所得溢利	-	2,165
飛機及有關設備的減值撥備淨額	-	(9)
扣除燃油對沖盈利/(虧損)及稅項前的航空公司溢利	1,171	6,351
已變現及未變現燃油對沖盈利/(虧損)	962	(104)
稅項支出	(380)	(403)
航空公司除稅後溢利	1,753	5,844
應佔附屬及聯屬公司溢利	1,055	996
國泰航空擁有人應佔溢利	2,808	6,840

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變動分析如下：

港幣百萬元		
二零一零年扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司中期營業溢利	4,195	
客運及貨運營業額	4,363	客運
		- 因可載客量增加百分之九點八而增加港幣二十六億七千六百萬元。 - 因運載率下降四點七個百分點而減少港幣十六億七千二百萬元。 - 因頭等及商務客位需求上升、利好的滙率變動及燃油附加費上升，使收益率上升百分之十一點八而增加港幣三十三億五千九百萬元。
	834	貨運
		- 因可載貨量上升百分之十四點六而增加港幣十五億七千六百萬元。 - 因運載率下跌九點六個百分點而減少港幣十五億二千萬元。 - 因收益率上升百分之七點一而增加港幣七億七千八百萬元，部分原因是燃油附加費增加。
燃油	(6,343)	- 由於平均飛機燃油價格上漲百分之三十八點八至每桶一百二十八美元，加上耗油量增加百分之七點六至一千九百二十萬桶，導致燃油成本上升。
著陸、停泊及航線開支	(954)	- 主要因運作量增加而增加。
飛機維修	(566)	- 主要因運作量增加而增加。
員工	(370)	- 主要因職員人數增加而增加。
其他	12	
二零一一年扣除燃油對沖、非經常性項目及稅項前的航空公司中期營業溢利	1,171	

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	
	二零一一年 港幣百萬元	二零一零年 港幣百萬元
燃油成本總額	19,526	13,065
已變現對沖(盈利)/虧損	(1,134)	72
未變現市值計價虧損	172	32
燃油成本淨額	18,564	13,169

財務狀況

- 固定資產增加港幣六十四億九千一百萬元，包括用於飛機及有關設備港幣五十一億三千九百萬元和其他設備及樓宇港幣十三億五千二百萬元。
- 借款額減少百分之一至港幣三百九十二億三千八百萬元，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，其中百分之三十二點四為定息借款。
- 流動資金減少百分之二十三至港幣一百八十六億四千一百萬元，其中百分之七十九點七以美元計算。
- 借款淨額增加百分之三十三點四至港幣二百零五億九千八百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金增加百分之一點二至港幣五百四十八億九千九百萬元，而債務淨額股份比例則增至零點三八倍。
- 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《二零一零年報告書》。

機隊資料*

飛機類型	截至二零一一年六月三十日各機隊的數目			總數	已確實預訂架數			總數	營業租賃期滿架數					選擇權	購買權	
	租賃				'13 及 之後	'11	'12		'16 及 之後	'11	'12	'13	'14			'15
	擁有	籌資	營業													
由國泰航空營運的飛機：																
A330-300	11	15	6	32	1	6	13	20				2	4			
A340-300	6	5	3	14					3							
A350-900							32 ^(a)	32						10 ^(b)		
747-400	16		5	21						2		2	1			
747-400F 貨機	3	3		6												
747-400BCF 貨機	5		4	9						2	1		1			
747-400ERF 貨機		6		6												
747-8F 貨機					5	5		10								
777-200	5			5												
777-300	3	9		12												
777-300ER	3	8	11	22	2	5	17	24					11		20 ^(c)	
總數	52	46	29	127	8	16	62	86	3	2	2	1	4	17	10	20
由港龍航空營運的飛機：																
A320-200	5		6	11								2	4			
A321-200	2		4	6								2	2			
A330-300	4	1	10	15					3	3	1	1	2			
747-400BCF 貨機	1			1 ^(d)												
總數	12	1	20	33					3	3	1	5	8			
由華民航空營運的飛機：																
A300-600F 貨機	2	6		8												
747-400BCF 貨機			2	2									2			
總數	2	6	2	10									2			
總數合計	66	53	51	170	8	16	62	86	3	5	5	2	9	27	10	20

* 包括停泊的飛機。於二零一一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。
- (b) 此等 A350 系列飛機的選擇權須於二零一六年或之前行使。
- (c) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。
- (d) 此飛機於二零一一年七月售予國貨航。

其他附屬及聯屬公司回顧

- 與二零一零年上半年相比，香港華民航空有限公司於二零一一年上半年錄得溫和的溢利增長。
- 與二零一零年上半年相比，國泰航空飲食服務(香港)有限公司於二零一一年上半年錄得的溢利略為下降。機餐銷量增加百分之三，但食物價格上漲及營業成本上升卻對利潤造成不利影響。
- 香港機場地勤服務有限公司於二零一一年上半年的財務業績較二零一零年上半年大幅提升，這主要反映公司處理的航班數目增加及收益率有所改善。
- 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，因此二零一一年中期業績包括國航截至二零一一年三月三十一日止六個月的業績。集團於二零一一年上半年錄得應佔國航業績上升，這主要反映二零一零年第四季需求殷切。
- 中國國際貨運航空有限公司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。

企業責任

- 國泰航空於七月發表二零一零年《可持續發展報告書》。這是公司第二份有關報告，題為《我們共同的旅程》，重點闡述我們對加強與持份者溝通的承諾。我們再度在全球報告倡議組織(Global Reporting Initiative)指引中獲最高級別的 A+ 評級。
- 國泰航空繼續與監管機構及參與制定關乎氣候變化的航空政策團體(如國際航空運輸協會)進行溝通，目的是加強有關氣候變化議題的意識，以及為航空業制定適當的解決方案。
- 國泰航空於四月榮獲「香港環保卓越計劃」交通及物流界別金獎。公司曾於二零一零年及二零零九年分別獲頒銀獎及銅獎。
- 國泰航空集團及其員工為受三月地震及海嘯影響的日本災民籌得合共港幣一千萬元，該筆善款(包括太古集團慈善信託基金捐出港幣一百萬元)已捐予紅十字會。我們亦提供及運送賑災物資，如毛氈、襪及毛巾、贊助機票，以及自「零錢布施」計劃撥出捐款。這些額外的捐贈價值超過港幣三百萬元。
- 「國泰航空綠色使者計劃」於五月推出，讓四十名年齡介乎十六至十八歲的參加者於八月參與在香港及中國內地四川省舉行的活動，旨在增進參加者對環保的認識及了解保育的重要性。
- 國泰義工隊繼續幫助本地社群，其活動包括「英語啓航」計劃，該計劃已幫助逾一千五百名學生改善英語水平。三十八位職員把他們在世界各地擔任義工的親身體驗結集成書。
- 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。我們在六月宣佈公司的乘客於二零一零年捐出超過港幣一千二百三十萬元，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，已籌得超過港幣一億一千萬元。
- 為慶祝香港航空業發展一百周年，我們在五月舉辦「飛常連繫」比賽，邀請香港市民以航空交通如何將香港連繫至世界為題提交作品。公司送出一千八百張機票，獎勵香港十八區的得獎者。已遞交作品的參賽者超過六千五百人。紀念航空業發展一百周年的其他活動，包括於三月舉行的特惠機票推廣活動、破紀錄的「拉飛機」活動及供本地中學生參加的飛行常識大賽。

- 於六月底，集團在全球僱用約二萬八千一百名員工，其中超過二萬一千人為在港員工。隨著業務擴展，我們將繼續招聘員工，預期於二零一一年再招聘超過一千五百名新員工。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。

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、夏禮熙及史樂山；

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，二零一一年八月十日

公司網址：<http://www.cathaypacific.com>