

國泰航空有限公司
 (於香港註冊成立的有限公司)
 (股票代號：293)

二零零八年中期業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		二零零八年	二零零七年	變幅
		截至六月三十日止六個月		
營業總額	港幣百萬元	42,448	34,631	+22.6%
國泰航空股東應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(663)	2,581	-125.7%
每股(虧損)/盈利	港仙	(16.8)	65.6	-125.6%
每股股息	港仙	3.0	25.0	-88.0%
邊際(虧損)/利潤	%	(1.9)	8.9	-10.8 個百分點
資產負債表		六月三十日	十二月三十一日	
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	47,986	50,549	-5.1%
借款淨額	港幣百萬元	18,858	14,731	+28.0%
每股股東資金	港元	12.2	12.8	-4.7%
債務淨額股份比例	倍數	0.39	0.29	+0.1 倍

營業統計數字 - 國泰航空及港龍航空

		二零零八年	二零零七年	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	12,081	10,975	+10.1%
運載乘客人次	千位	12,463	10,960	+13.7%
乘客運載率	%	80.0	78.1	+1.9 個百分點
乘客收益率	港仙	55.9	53.7	+4.1%
運載貨物及郵件量	千噸	828	775	+6.8%
貨物及郵件運載率	%	66.4	65.3	+1.1 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.60	1.63	-1.8%
每可用噸千米成本	港元	2.79	2.30	+21.3%
除燃油外每可用噸千米成本	港元	1.73	1.69	+2.4%
飛機使用量	每日時數	11.4	11.7	-2.6%
航班準時表現	%	79.4	84.8	-5.4 個百分點

主席致函

國泰航空集團二零零八年首六個月錄得虧損港幣六億六千三百萬元，而二零零七年同期則錄得溢利港幣二十五億八千一百萬元。每股盈利下降 125.6%至虧損港幣 16.8 仙。期內營業總額上升 22.6%，達港幣四百二十四億四千八百萬元。

二零零八年上半年的主要問題是油價不斷上升，把公司強勁的收益表現蠶食殆盡，導致業績錄得虧損。首六個月平均飛機燃油價格達每桶一百三十二美元，較去年同期大幅上升 60%。首六個月的燃油開支總額由港幣一百零五億五千萬元攀升至港幣一百九十三億一千萬元，增幅達 83%。燃油在總營業成本所佔的百分比由二零零七年的 33.6%上升至二零零八年上半年的 45.3%。

燃油附加費升幅未能配合油價急升。香港民航處於上半年批准航空公司增加的燃油附加費未及燃油開支增幅的一半，而且遠低於國際上其他競爭對手所收取的附加費水平。

本年首六個月的客運需求持續殷切，國泰航空及港龍航空合共載客一千二百五十萬人次，較二零零七年同期上升 13.7%，可載客量則上升 14.3%。上半年後期，頭等及商務客艙需求略為偏軟，但收益率仍上升 4.1%至港幣 55.9 仙。整體乘客運載率上升 1.9 個百分點至 80.0%。

貨運需求較預期暢旺，兩家航空公司的載貨量增至八十二萬八千三百九十九噸，增幅達 6.8%。同時，可載貨量增加 6.9%，運載率則上升 1.1 個百分點至 66.4%。由於價格上的壓力，收益率降至港幣一元六角，跌幅為 1.8%。

基於油價不斷飆升，加上環保意識與日俱增，國泰航空的機隊必須盡可能符合現代化及具燃油效益的要求，我們的飛機訂購計劃已充分反映這個必然的趨勢。公司所訂購的六架燃油效益較佳的波音 747-400ERF 延程型貨機，首架已於五月接收。集團亦訂購了十架新一代波音 747-8F 型貨機，並加快安排機齡較大、燃油效益較差的波音 747-200/300F 型「經典」貨機退役。為彰顯我們長遠對香港作為全球主要空運樞紐的信心，國泰航空將於香港國際機場設計、興建及營運一個新貨運站。該項目是根據二十年期的專營權協議承辦，工程已經展開。新貨運站訂於二零一一年啓用，每年吞吐量可達二百六十萬噸。

國泰航空亦繼續投資購買新客機。公司已接收所訂購的三十架波音 777-300ER 延程型新客機中的八架，並用於主力的長途航線。另外兩架空中巴士 A330-300 型飛機於二零零八年上半年抵港，二零一二年再再有九架運抵，供國泰航空及港龍航空互相調配使用。我們將於二零零九及二零一零年為港龍航空再租賃兩架空中巴士 A320 型飛機。

有關國泰航空環保表現的詳細內容載於六月份發表的《二零零七年企業社會責任報告》中。

公司繼續擴充網絡，於二零零八年上半年大幅增加前往印度的服務，國泰航空與港龍航空合共增加每周二十七班航班往來該國。現時我們為兩個新增的印度航點（班加羅爾及欽奈）提供直航服務，藉此增加我們在這急速發展的重要市場中的影響力。

國泰航空繼續提升產品，陸續推出新的頭等、商務及經濟客艙設計，並已裝配於二十八架中途及長途飛機，讓乘客享受到新設計所帶來的好處。我們亦在北京、墨爾本、首爾及上海開設新的候機貴賓室。

國泰航空正接受不同法域的競爭當局進行反壟斷調查。本年六月，國泰航空宣佈與美國司法部達成辯訴協議。根據這項協議，公司同意就一項違反《美國謝爾曼法例》的指控認罪，並繳付六千萬美元（港幣四億六千八百萬元）的罰款。國泰航空的中期業績已就此款額作出撥備。國泰航空一直對有關當局的調查作出配合，在有需要時則積極作出抗辯。對國泰航空進

行的調查事件及民事訴訟仍在進行，結果尚未明朗。國泰航空目前未能就全部的潛在負債作出評估，因此除支付美國的罰款外，未能作出額外的撥備。

全球航空業正因油價突破一百美元而作出痛苦的調整。業界不能以現時的形式生存下去。一些較小規模的航空公司已告破產，其他公司亦將相繼面對同樣的遭遇。許多較大型的航空公司積極精簡架構（如美國的情況）或合併業務（如歐洲的情況）以減低單位成本。國泰航空正盡可能削減成本，但要維持服務質素和品牌，以及避免將服務定位改變得不為顧客所認同，則只能作有限度的縮減。因此難免需要調升客運及貨運價格，以反映新的營運成本。業界將普遍出現這種情況。國泰航空現時難以準確預測提升價格會對需求有多大影響，但至今需求仍然暢旺，預訂情況相當穩健。然而，預期需求會隨著價格上調而被削弱。無論如何，除非油價大幅下滑，否則業務能否回復令人滿意的盈利水平，主要視乎提高票價及燃油附加費可以抵銷多少燃油成本上漲的影響。

儘管面對目前的困局，國泰航空對前景仍然充滿信心。香港是亞洲的主要空運樞紐，而國泰航空龐大的國際網絡亦為往來中國內地的乘客提供無出其右的接駁服務。公司現時的首要任務是維持網絡的完整，因此將重新調配網絡內的可運載量，但預期公司不會撤出任何現有航點。

主席

白紀圖

香港，二零零八年八月六日

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
	二零零八年	二零零七年		二零零八年	二零零七年		
客運服務							
西南太平洋及南非	8,617	7,168	+20.2%	76.3	80.7	- 4.4 個百分點	+10.3%
歐洲	9,781	9,622	+1.7%	86.7	81.4	+5.3 個百分點	+8.7%
東南亞及中東	10,445	9,566	+9.2%	80.6	76.4	+4.2 個百分點	+6.7%
北亞	11,896	11,622	+2.4%	73.3	68.4	+4.9 個百分點	+4.4%
北美	16,210	11,858	+36.7%	82.6	84.9	- 2.3 個百分點	-0.2%
整體	56,949	49,836	+14.3%	80.0	78.1	+1.9 個百分點	+4.1%
貨運服務	6,666	6,236	+6.9%	66.4	65.3	+1.1 個百分點	-1.8%

[#] 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

- 首六個月期間，大部分航線客運需求維持於高水平，惟主要長途航線（尤其是北美）的頭等及商務客艙運載率未能追上可載客量的龐大增幅。
- 印度業務大幅擴充，航班每周增加二十班，包括每周四班前往新航點欽奈的航班。我們為增加航班已等待了一段長時間，因此在競爭中落後於對手。
- 公司於三月三十日恢復每日一班前往科倫坡的客運航班，惟香港簽證的限制仍削弱由斯里蘭卡出發的航班需求。
- 前往杜拜的航班需求殷切，不過該航線的可載客量仍受限制。我們將由十月開始加開前往杜拜的航班。
- 雖然日本的離境商務客量下降，但前往南非的業務表現仍然強勁。
- 往來菲律賓的客運量上半年維持強勁。
- 二零零七年下半年加開多班前往澳洲的航班，而該航線需求殷切，使收益與可載客量同步增長。
- 前往歐洲的業務維持穩健，尤其倫敦航線錄得良好的運載率增長。
- 由日本出發的航班需求較二零零七年同期疲弱，但由香港出發的航班需求卻有改善，有助平衡該航線的業務。
- 基於台灣的經濟情況，從台灣出發的業務相對疲弱。我們正密切注視有關台灣與中國內地兩岸通航的發展，並評估削減可載客量的需要。

港龍航空

- 港龍航空於三月轉用 PROS 收益管理系統，預料可帶來優化網絡的好處。
- 中國內地是港龍航空的主要市場，該區表現仍然良好，整體上前往所有城市的航班均錄得增長，惟上海航線的業務因競爭激烈而受到影響。
- 由中國內地經香港轉駁國泰航空國際網絡的乘客數量增加，使港龍航空於二零零八年上半年整體運載率上升了 4.7 個百分點。
- 然而，中國內地發生多次事故，包括一月份的雪災和五月份的四川地震，對公司業務構成負面影響。

- 直至奧運舉行期間前往北京的航班需求強勁，預料八月會達高峰。預期奧運為二線城市帶來的增長並沒有實現。
- 上半年台灣業務整體表現未如理想。
- 於去年十二月開辦的加德滿都航線客運需求令人鼓舞，惟服務因載重問題受到影響。

貨運服務

國泰航空

- 高油價使經營有利可圖的長途貨運航班更加困難。我們限制機齡較大的波音 747-200F 型「經典」貨機運作歐洲航線，並合併更多航班以維持溢利。
- 已服務二十六年的 B-HVY 於五月退役，自此分階段安排燃油效益較差的「經典」貨機退役。另外四架波音 747-200F 型貨機將於二零零九年退役，最後兩架現定於二零一二年離開機隊。然而，我們可能加速進行飛機退役計劃。
- 首架波音 747-400ERF 型貨機於五月運抵，標誌著公司轉用更具燃油效益機隊的開始。該機種在飛行長途航線上表現出色。公司將於八月及十一月再接收兩架該種飛機，另外三架將於二零零九年抵港。
- 公司亦已落實訂購十架新一代波音 747-8F 型貨機，於二零零九年開始付運。
- 第七架由國泰航空現有客機改裝而成的波音 747-400BCF 型貨機於八月運抵，第八架亦是最後一架波音 747-400BCF 型貨機將於明年付運。
- 我們加強了貨機網絡，新增前往達卡及河內的貨機服務，並加開前往德里的航班以應付需求。
- 北美仍是我們最重要的長途市場，美元轉弱使美國出口業務更具競爭力，因而令美國離境航班的需求大幅增加。
- 由中國內地出發的航班（尤其是從長江三角洲出發的航班）需求維持理想，中國內地至所有市場的業務均保持穩健。
- 往來印度的業務顯著增加，其中原因包括由二月開始使用每周二十班新客運航班的機腹載貨。
- 我們對香港未來長遠作為航空貨運樞紐的地位充滿信心，相信由國泰航空服務有限公司根據二十年期的專營權設計、興建及營運的第三個貨運站，將大大加強香港樞紐的競爭力。新貨運站將於二零一一年啓用。

港龍航空

- 為使機隊更具效益，我們開始分階段安排港龍航空機齡較大的波音 747-200F 型及波音 747-300F 型貨機退役。首架波音 747-300F 型貨機於五月退出機隊，另外兩架將於八月及十一月退役，最後一架「經典」貨機將於明年一月引退。
- 「經典」貨機退役後，港龍航空貨機機隊將只剩下波音 747-400BCF 型貨機。現時我們有四架該類型貨機，第五架亦是最後一架波音 747-400BCF 型貨機於八月運抵，其中一架已於二零零八年七月中租予國泰航空使用。
- 日本市場仍然偏軟，往來大阪的貨機服務需求遜於預期，收益率進一步下跌。
- 上海仍是港龍航空最重要的貨運航線，由長江三角洲出發的航班需求維持穩健。
- 我們在六月重新推出往來廈門的貨機服務，最初每周提供兩班航班，由七月開始增至每周三班。

營業開支

扣除集團收回款項港幣八十億一千九百萬元（二零零七年：港幣五十五億五千八百萬元）及國泰航空與港龍航空收回款項港幣八十億八千三百萬元（二零零七年：港幣五十六億二千五百萬元）後的營業開支淨額如下：

	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		
	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	變幅	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	變幅
員工	6,284	5,781	+8.7%	5,701	5,226	+9.1%
機上服務及乘客開支	1,370	1,150	+19.1%	1,371	1,150	+19.2%
著陸、停泊及航線開支	4,914	4,119	+19.3%	4,820	4,057	+18.8%
燃油	13,143	6,772	+94.1%	12,812	6,611	+93.8%
飛機維修	3,923	3,499	+12.1%	3,862	3,442	+12.2%
飛機折舊及營業租賃	3,484	2,984	+16.8%	3,392	2,969	+14.2%
其他折舊及營業租賃	512	471	+8.7%	394	360	+9.4%
佣金	461	414	+11.4%	460	415	+10.8%
其他	474	693	-31.6%	446	641	-30.4%
營業開支淨額	34,565	25,883	+33.5%	33,258	24,871	+33.7%
財務支出淨額	468	404	+15.8%	412	332	+24.1%
總營業開支淨額	35,033	26,287	+33.3%	33,670	25,203	+33.6%

- 集團總營業開支淨額增加 33.3%，達港幣三百五十億三千三百萬元。
- 平均員工數目增加，導致員工成本上升。
- 乘客數目增加 13.7%，導致機上服務及乘客開支上升。
- 著陸、停泊及航線開支因航班增加、收費增加及外幣強勢而上升。
- 由於飛機燃油價格平均上漲 59.9%至每桶一百三十二美元，加上耗油量增加 11.6%至一千九百一十萬桶，導致燃油成本淨額大幅上升 94.1%。燃油附加費由港幣三十七億八千一百萬元增至港幣六十一億六千四百萬元，共增加港幣二十三億八千三百萬元，而航油成本則增加了港幣八十七億五千四百萬元。
- 燃油對沖收益減少港幣一億二千三百萬元，至港幣三億六千五百萬元。
- 由於機隊規模擴大，導致飛機維修成本增加。
- 飛機折舊及營業租賃成本因接收新飛機而增加。
- 財務支出淨額因額外的飛機租賃責任而增加。
- 由於油價上漲，國泰航空及港龍航空合併計算的每可用噸千米成本由港幣二點三元增至港幣二點七九元。外幣強勢及通脹推高營業成本，使除燃油外的每可用噸千米成本上升 2.4%至港幣一點七三元。

財務狀況

- 固定資產增加港幣四十二億六千三百萬元，包括用於飛機及相關設備港幣四十億三千九百萬元和其他設備及樓宇港幣二億二千四百萬元。
- 借款額增加 4%至港幣三百七十八億四千二百萬元，須於二零二三年前全數清還，主要借款貨幣包括美元、港元、新加坡元及歐羅，在扣除衍生工具後，其中 35%為定息借款。
- 流動資金減少 12%至港幣一百九十億一千四百萬元，其中 56%以美元計算。
- 借款淨額增加 28%至港幣一百八十八億五千八百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金減少 5%至港幣四百七十九億八千六百萬元，而債務淨額股份比例則增至 0.39 倍。
- 集團的財務風險管理與貨幣、息率及油價風險管理政策載於二零零七年報告書。

機隊規模

飛機類型	截至二零零八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				'08	'09	'10及之後		'08	'09	'10	'11	'12		'13及之後
	擁有	籌資	營業												
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	8	18	5	31	1 ^(a)	8	9			3		2			
A340-300	4	7	4	15					4						
A340-600			2	2				2							
747-400	18		6	24 ^(b)							3	3			
747-200F 貨機	6			6											
747-400F 貨機	2	4		6											
747-400BCF 貨機	5	1		6		1 ^(c)	1								
747-400ERF 貨機		1		1	2	3	5								
747-8F 貨機					2	8	10								
777-200	1	4		5											
777-300	2	10		12											
777-300ER		4	4	8	2	5	15	22				4	20 ^(d)		
總數	46	49	21	116	5	11	31	47	2		7	3	9	20	
由港龍航空營運的飛機：															
A320	4	1	5	10		1	1	2 ^(e)	1	1	3				
A321	2		4	6						2	2				
A330	3	2	11	16					2	1	2	3	3		
747-200F 貨機	1			1											
747-300SF 貨機	2			2											
747-400BCF 貨機	4			4	1		1								
總數	16	3	20	39	1	1	1	3	3	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	64	58	41	163	6	12	32	50	2	3	4	14	6	12	20

- (a) 營業租賃期為七年半的飛機。
 (b) 包括一架將於二零零八年改裝為 747-400BCF 型貨機的飛機。
 (c) 營業租賃期為九年的飛機。
 (d) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。
 (e) 兩架營業租賃期為八年的飛機。

人力資源

- 截至六月底，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用超過二萬七千名員工，約一萬八千人為國泰航空員工，當中超過一萬二千二百人為在港員工。二零零八年首六個月的國泰航空職員人數主要因增聘飛行人員而增加 5.2%。
- 公司持續擴充，將帶來更多就業機會。在一月至六月間，公司約增聘七百名機艙服務員和一百六十名機師。現時公司正從印尼、日本、韓國、馬來西亞及台灣等海外國家招聘機艙服務員，以應付招聘需要及擴充海外基地。
- 見習飛行員培訓計劃繼續培育新的飛行人材，上半年畢業的學員共十一人，另有三十一名學員正在阿德萊德接受培訓。
- 國泰航空參照營運地區的法例、行業慣例、市場環境和公司與員工個人的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。

附屬及聯屬公司回顧

- 香港華民航空有限公司二零零八年上半年的溢利高於去年。
- 國泰航空飲食服務(香港)有限公司錄得中期溢利下降，原因是成本上升，尤其是燃油、食物及維修方面的成本。由於競爭激烈，機餐收益率下降。
- 香港機場地勤服務有限公司錄得令人滿意的中期溢利。航班處理量繼續穩步增長，但收益率卻令人關注。
- 香港國際機場服務有限公司於二零零八年首六個月處理一萬五千五百七十六班航班，並錄得令人滿意的中期溢利。
- 集團應佔中國國際航空股份有限公司(「國航」)溢利乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零零八年中期業績包括國航截至二零零八年三月三十一日止六個月的業績。期內國航取得令人滿意的溢利。
- 香港飛機工程有限公司錄得中期溢利港幣五億九千一百萬元，較二零零七年增加 8%，增幅符合預期。

綜合損益賬 – 未經審核

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元
營業額			
客運服務		25,566	20,980
貨運服務		8,145	7,377
航空飲食、收回款項及其他服務		8,737	6,274
營業總額	2	42,448	34,631
開支			
員工		(6,284)	(5,781)
機上服務及乘客開支		(1,646)	(1,373)
著陸、停泊及航線開支		(5,560)	(4,775)
燃油		(19,307)	(10,553)
飛機維修		(3,923)	(3,499)
飛機折舊及營業租賃		(3,532)	(3,180)
其他折舊及營業租賃		(512)	(471)
佣金		(461)	(414)
其他		(1,359)	(1,395)
營業開支		(42,584)	(31,441)
未計非經常性項目的營業(虧損)/溢利	4	(136)	3,190
就貨運調查與美國司法部達成和解作出撥備	5	(468)	-
營業(虧損)/溢利		(604)	3,190
財務支出		(1,147)	(1,094)
財務收入		679	690
財務支出淨額		(468)	(404)
應佔聯屬公司溢利		506	265
除稅前(虧損)/溢利		(566)	3,051
稅項	6	10	(389)
本期(虧損)/溢利		(556)	2,662
應佔(虧損)/溢利			
國泰航空股東		(663)	2,581
少數股東權益		107	81
		(556)	2,662
股息			
宣派中期股息	7	118	985
每股(虧損)/盈利			
基本	8	(16.8)	65.6
攤薄	8	(16.8)	65.5
每股股息	7	3.0	25.0

綜合資產負債表 – 未經審核

	附註	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 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		64,060	62,388
無形資產		7,779	7,782
於聯屬公司的投資		11,121	10,054
其他長期應收款項及投資		2,928	3,519
		85,888	83,743
長期負債		(41,310)	(40,323)
相關已抵押存款		7,853	7,833
長期負債淨額		(33,457)	(32,490)
退休福利責任		(272)	(268)
遞延稅項		(6,426)	(6,771)
		(40,155)	(39,529)
非流動資產淨值		45,733	44,214
流動資產及負債			
存貨		1,015	882
貿易、其他應收款項及其他資產	9	16,697	11,376
流動資金		19,014	21,649
		36,726	33,907
長期負債的流動部分		(4,704)	(4,788)
相關已抵押存款		319	910
長期負債的流動部分淨額		(4,385)	(3,878)
貿易及其他應付款項	10	(19,937)	(14,787)
未獲運輸收益		(7,535)	(6,254)
稅項		(2,446)	(2,475)
		(34,303)	(27,394)
流動資產淨值		2,423	6,513
資產淨值		48,156	50,727
資本及儲備			
股本	11	787	788
儲備		47,199	49,761
國泰航空股東應佔資金		47,986	50,549
少數股東權益		170	178
股東權益總額		48,156	50,727

附註：

1. 編製基準及會計政策

本未經審核的中期報告是根據與二零零七年報告書所載的主要會計政策相符的基準編製。本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。

3. 分部資料

(a) 按業務區分所作的第一申報

	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 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元
收益								
銷售予外界客戶	41,732	33,915	716	716			42,448	34,631
分部之間的銷售	12	12	650	575			662	587
分部收益	41,744	33,927	1,366	1,291			43,110	35,218
分部業績	(727)	3,047	123	143			(604)	3,190
財務支出淨額	(469)	(411)	1	7			(468)	(404)
	(1,196)	2,636	124	150			(1,072)	2,786
應佔聯屬公司溢利					506	265	506	265
除稅前(虧損)/溢利	(1,196)	2,636	124	150	506	265	(566)	3,051
稅項	29	(362)	(19)	(27)			10	(389)
本年度(虧損)/溢利							(556)	2,662

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) 按地理區域所作的第二申報

	截至六月三十日止六個月	
	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 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	17,615	14,971
- 日本、韓國及台灣	5,894	5,277
西南太平洋及南非	3,013	2,272
東南亞及中東	4,588	3,602
歐洲	5,205	3,990
北美	6,133	4,519
	42,448	34,631

各地區所包括的國家已於二零零七年報告書中界定。區域業績、區域資產及區域負債的地理分析因二零零七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	
	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 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	984	893
- 擁有	1,551	1,521
無形資產攤銷	13	7
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	287	260
- 飛機及有關設備	1,197	956
- 其他	12	14
營業租賃收入		
- 飛機及有關設備	(48)	(196)
已支出的存貨成本	1,006	818
匯兌差額	(386)	(176)
核數師酬金	3	4
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債盈利淨額	(361)	(395)
被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債虧損淨額	188	-
上市投資的收入	(3)	-
非上市投資的收入	(42)	(56)

5. 就貨運調查與美國司法部達成和解作出撥備

公司正接受不同法域(包括歐盟、加拿大、澳洲、瑞士及新西蘭)的競爭當局就其貨運業務進行調查，並一直對有關當局的調查作出配合，在有需要時則積極作出抗辯。調查重點與貨運價格及業內競爭有關。

公司與美國司法部達成辯訴協議後，在本中期業績記入港幣四億六千八百萬元的撥備。根據這項協議，國泰航空同意就一項有關其貨物空運業務違反《美國謝爾曼法例》的指控認罪，並繳付六千萬美元(港幣四億六千八百萬元)的罰款。最終須付的所有索償及罰款金額尚未明朗。

6. 稅項

	截至六月三十日止六個月	
	二零零八年 港幣百萬元	二零零七年 港幣百萬元
即期稅項開支		
- 香港利得稅	18	26
- 海外稅	181	228
- 歷年準備(超額)/不足	(20)	22
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	(113)	113
- 稅率下降	(76)	-
	(10)	389

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(二零零七年：百分之十七點五)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。

7. 股息

董事局宣佈截至二零零八年六月三十日止的中期股息為每股港幣三仙(二零零七年：每股港幣二十五仙)，合共派發中期股息港幣一億一千八百萬元(二零零七年：港幣九億八千五百萬元)，將於二零零八年十月二日派發予於二零零八年九月五日辦公時間結束時登記於股東名冊上的股東。

股票過戶手續將於二零零八年九月一日至二零零八年九月五日(包括首尾兩天)暫停辦理。為符合獲發中期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票必須在二零零八年八月二十九日(星期五)下午四時三十分或之前存放於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。

8. 每股(虧損)/盈利

每股基本虧損及每股攤薄虧損是以國泰航空股東應佔虧損港幣六億六千三百萬元(二零零七年：溢利港幣二十五億八千一百萬元)除以期內已發行每日加權平均股份數目分別為三十九億三千五百萬股(二零零七年：三十九億三千七百萬股)及三十九億三千七百萬股(二零零七年：三十九億四千二百萬股)。後者按股份認購權的影響而作出調整。

	二零零八年 百萬	二零零七年 百萬
用以計算每股基本(虧損)/盈利的加權平均普通股數目	3,935	3,937
視作已發行而毋須代價的普通股	2	5
用以計算每股攤薄(虧損)/盈利的加權平均普通股數目	3,937	3,942

9. 貿易、其他應收款項及其他資產

	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項	5,405	4,938
衍生財務資產	6,615	2,666
其他應收及預繳款項	3,807	3,709
應收聯屬公司賬項	40	63
可供出售投資	830	-
	16,697	11,376

	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應收賬項賬齡分析如下：		
即期	5,207	4,841
逾期一至三個月	195	95
逾期三個月以上	3	2
	5,405	4,938

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

	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項	6,681	5,546
衍生財務負債	5,683	2,103
其他應付款項	7,293	6,783
應付聯屬公司賬項	219	197
應付其他關連公司賬項	31	146
無抵押銀行透支	30	12
	19,937	14,787

	二零零八年 六月三十日 港幣百萬元	二零零七年 十二月三十一日 港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
即期	5,053	3,918
逾期一至三個月	1,010	961
逾期三個月以上	618	667
	6,681	5,546

11. 股本

在回顧期內，公司於聯交所購回九百三十九萬股股份。公司是在考慮當時有關因素及情況後認為符合公司及股東的利益而購回該等股份的。所有購回的股份均已註銷。於二零零八年六月三十日，已發行股份共三十九億三千二百一十九萬六千一百七十二股（二零零七年十二月三十一日：三十九億四千零二萬五千七十二股）。購回股份的詳情按月列述如下（不包括交易成本港幣二十八萬元）：

	購回股份數目	所付每股最高價 港元	所付每股最低價 港元	總成本 港幣百萬元
二零零八年三月	9,390,000	16.66	15.24	148

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一百五十六萬一千一百股。

12. 結算日後事項

集團於二零零八年七月二十二日向 LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH 出售總部設於加拿大的 CLS Catering Services Limited（「CLS」）三成股權，現金代價為五百五十五萬加元，另加不超過一百二十萬加元的調整。由當日開始，CLS 不再作為集團的附屬公司。

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。

二零零八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，請參閱二零零七年報告書及二零零八年中中期報告。

14. 中期報告

二零零八年中中期報告將於二零零八年八月二十日寄交各股東，並於二零零八年八月二十日前登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com。

於本公告所載日期，公司在任董事如下：

常務董事：白紀圖（主席）、顏堅信、史樂山、鄧健榮及湯彥麟；

非常務董事：陳南祿、郭鵬、范鴻齡、何禮泰、孔棟、莫偉龍、韋立邦、張蘭及張立憲（范鴻齡的代董事）；及

獨立非常務董事：利定昌、柯清輝、蘇澤光及董建成。

承董事局命

國泰航空有限公司

主席

白紀圖

香港，二零零八年八月六日

公司網站：<http://www.cathaypacific.com>