

*本リリースは7月25日に米国アトランタで発表されたリリースの翻訳です。

2012年7月26日

デルタ航空、第2四半期の業績を発表

【米国アトランタ、2012年7月25日】— デルタ航空 (NYSE:DAL) は本日、2012年6月を期末とする第2四半期の業績を発表しました。主な内容は次のとおりです。

- 2012年第2四半期(4-6月期)の特別項目¹を除く純利益は5億8,600万ドル(希釈後1株当たり0.69ドル)でした。
- 未済燃料ヘッジの評価替え調整その他の特別項目を加えると、デルタ航空のGAAPに基づく四半期純損失は1億6,800万ドル(希釈後1株当たり0.20ドル)でした。
- デルタ航空の単位収益は8.5%増となり、15ヶ月連続で業界水準を上回りました。
- 2012年第2四半期(4-6月期)末における制約を伴わない流動性資産は53億ドル、調整後純負債は121億ドルでした。

デルタ航空の最高経営責任者、リチャード・アンダーソン (Richard Anderson) は次のように述べています。「当四半期の(特別項目を除く)堅調な業績は、当社の事業および航空業界全体が進化し改善を遂げていることを示すものです。この業績への従業員の貢献を評価し今年度のプロフィット・シェアリング (従業員への利益分配)総額が現時点で1億3,500万ドルに達したことを嬉しく思います。第3四半期(7-9月期)の営業利益率は、運航業務および顧客サービスへの投資が実を結び、投資効果の継続が期待できるため、10~12%の高い採算を見込んでいます。また、米国内線用機材の再編成や製油所買収などの施策により、コスト構造改革においても大きく前進しました。」

収益環境

2012年第2四半期(4-6月期)の営業収益は、前年同期比で5億7,900万ドル(6%)増加しました。輸送容量(キャパシティ)を1.3%削減したにもかかわらず、座席利用率(ロードファクター)が1.4ポイント増の85.1%となったため、輸送量は0.3%増加しました。

- **旅客収益** は前年同期比5億6,000万ドル(7%)増加しました。旅客単位収益(PRASM)は、イールドの6.8%上昇により8.5%増加しました。
- **貨物収益** は、イールドの低下を取扱量増加により一部相殺したものの、200万ドル(1%)減少しました。
- **その他収益** は、付属事業収益の増加により2,100万ドル(2%)増加しました。

以下は、収益関連の実績比較表です。

	2012年 第2四半期 (百万ドル)	増(減)			
		2012年第2四半期対2011年第2四半期			
旅客収益		前年比 増減	単位 収益	イールド	輸送容量
米国内線	\$ 3,727	7%	8%	6%	(1)%
大西洋路線	1,584	1%	9%	7%	(7)%
太平洋路線	860	20%	9%	8%	10%
中南米路線	473	8%	8%	5%	- %
主要路線合計	6,644	7%	8%	6%	(1)%
地方路線	1,807	7%	11%	9%	(3)%
連結	\$ 8,451	7%	8%	7%	(1)%

デルタ航空社長のエドワード・バスティアン (Edward Bastian) は次のように述べています。「お客様重視のサービス施策、法人需要の伸び、輸送容量の抑制などが奏功し、第 2 四半期(4-6 月期)の当社の収益は、業界最高水準となりました。輸送容量削減および価格調整により事業を能動的に管理することで、経済環境が引き続き不透明な中でも堅調な収益規模を維持していけると考えています。」

燃料

2012 年第 2 四半期(4-6 月期)の評価替え調整を除く 1 ガロン当たりの燃料の平均価格²は 3.37ドルで、これには 1 ガロン当たり 16 セントの既済燃料ヘッジ契約損を含みます。決算期間外ヘッジの評価替え調整を含む GAAP ベースでは、デルタ航空の平均燃料価格はガロン当たり 3.95ドルでした。6 月 30 日時点でデルタ航空が計上したヘッジ・マージンは 3 億 5,000 万ドルでした。

2012年下半期には、燃料価格の下落によるコスト削減を見込んでいます。7月23日時点のフォワード・カーブに基づく当社の平均燃料価格は、トレーナー製油所の影響を除いて、7-9月期が3.09ドル、10-12月期が3.05ドルとなる見込みです。

当四半期、デルタ航空の子会社であるモンロー・エナジーがトレーナー製油所の買収契約を締結しました。同製油所で最大限のジェット燃料生産ができるよう、現在設備の改良・改修作業を進めており、今年第4四半期(10-12月期)にはフル稼働となる見込みです。製油所がフルに稼働した場合、燃料費を年間3億ドル以上節減できる予定です。

燃料費以外のコストパフォーマンス

2012 年第 2 四半期(4-6 月期)の燃料費を除く営業費用は、プロフィット・シェアリング費用、賃金および福利厚生費用の増加および特別項目による影響が主因となり、前年同期比 3 億 800 万ドル上昇しました。

2012 年第 2 四半期(4-6 月期)の燃料費、プロフィット・シェアリングおよび特別項目を除く連結単位費用(CASM³)は、輸送容量の削減および従業員・商品・サービス・設備への投資による影響により、前年同期比 3.6%上昇しました。GAAP ベースの連結 CASM は、将来期間の未済燃料ヘッジの評価替え調整が主因となり、12%増となりました。

デルタ航空最高財務責任者のポール・ジェイコブソン (Paul Jacobson) は次のように述べています。「短期的なコスト圧力を受けながらも、ボーイング 717 型機の導入やトレーナー製油所の買収などコスト効率化につながる構造改革を実施しており、今年第 4 四半期(10-12 月期)から 2013 年にかけて、こうした施策の効果が出始める見込みです。」

キャッシュフローと流動性資産

2012 年 6 月 30 日におけるデルタ航空の制約を伴わない流動性資産は、現金および短期投資 35 億ドル、リボリング与信枠残高 18 億ドルを含め、53 億ドルでした。

2012 年第 2 四半期(4-6 月期)の営業キャッシュフローは、好調な利益率および前売り航空券販売が、年金積立および燃料ヘッジ・マージン計上により一部相殺され、6 億 8,300 ドルとなりました。当四半期、デルタ航空は確定給付年金プランに 3 億 5,400 万ドルを拠出し、今年度必要な資金拠出が完了しました。

当四半期中の資本支出額は 6 億 5,200 万ドルで、これには機材(部品、改装を含む)への支出 3 億ドル、トレーナー製油所の買収 1 億 8,000 万ドル、アエロメヒコ航空への出資 6,500 万ドルが含まれます。

第 2 四半期(4-6 月期)のデルタ航空の満期負債および資産リース債務支払額は、3 億 7,400 万ドルでした。当四半期終了後、デルタ航空は 4 億 8,000 万ドル規模の 2012-1 EETC (Enhanced Equipment Trust Certificate) 信託証券による資金調達を完了しました。同証券の裏付け資産は、負債による資金調達の借り換え対象となっているリース機材 31 機です。

6 月 30 日現在で、デルタ航空の調整後純負債は 121 億ドルでした。

最高財務責任者のポール・ジェイコブソン (Paul Jacobson) は、「当社の堅調なキャッシュ創出により、債務削減目標 70 億ドルのうち、50 億ドルを達成できました。戦術的に資本市場にアクセスし、2012-1 EETC 信託証券な

どの低金利の調達スキームを活用することで、残りの負債構成(ポートフォリオ)の借入金利も改善しています」と述べています。

2012年7-9月期の予測値

2012年第3四半期(7-9月期)の業績予測は以下の通りです。

	2012年第3四半期の 予測値
平均燃料価格(諸税と既済ヘッジを含む)	\$ 3.09
営業利益率	10 - 12%
資本支出	4億 - 4億5,000万ドル
期末時の流動資産総額	51億ドル
	2012年第3四半期の 予測値(前年同期比)
連結単位費用(燃料費およびプロフィット・シェアリングを除く)	5 - 6%増加
システム旅客輸送容量	1 - 3%減少
国内線	0 - 2%減少
国際線	3 - 5%減少

実績概要

デルタ航空は、お客様、地域社会、従業員に対する取り組みを重要視しています。主な実績は以下の通りです。

- 業界でトップクラスの運航実績を達成しました。前年比で、定時到着率を8%向上、預入手荷物の紛失率を30%改善、顧客からの苦情が20%低減しました。改善に貢献した従業員の功績を評価し、分配報奨金(シェアード・リワード)2,300万ドルを、今四半期中に従業員に配分しました。
- パイロット組合Air Line Pilots Associationとの間で、新たに改訂可能日が2015年12年の契約を締結しました。この契約により生産性と柔軟性を向上し、米国内の機材再編を迅速化しながら、パイロットに対してキャリアアップおよび報酬増額機会を提供することができます。
- 現在エアトラン航空が使用中のボーイング717型機、計88機のリース契約を、(エアトランを買収した)サウスウエスト航空およびボーイング社と締結しました。2013年半ばからデルタ航空に納品予定のこの航空機により、デルタ航空は座席数が50席の地域路線用ジェット機の数減らすことができます。その結果、費用対効果と顧客サービスの両方を向上することができます。
- ニューヨークのラガーディア空港で過去40年間で最も大規模な路線拡大を行い、新規フライトを100便、就航先を26都市増やし、同空港でのデルタ航空の便数を60%増やしました。
- デルタ航空では、空港および機内の顧客サービス向上のために、引き続き30億ドルの投資を行っています。6月期には、米国内および短距離国際線での「エコノミー・コンフォート」サービス(足もとが広くリクライニング角度が1.5倍になる座席の設定)の開始、アトランタの新しい国際線ターミナルの運用開始、2013年に国際線機内でのWi-Fiサービス開始を発表しました。
- 乳がん研究財団(The Breast Cancer Research Foundation、BCRF)のために125万ドルを集め、ニューヨーク市で毎年開催されているHot Pink Partyで同財団に寄付しました。デルタ航空の従業員は2009年以来、BCRFのために500万ドル近く寄付しています。

特別項目

デルタ航空は、2012年第2四半期(4-6月期)に総額7億5,400万ドルの特別項目を計上しましたが、これには以下の項目が含まれています。

- 将来約定する燃料ヘッジの評価替え5億6,100万ドル
- 早期退職優遇制度に伴う離職手当および関連コスト1億7,100万ドル
- 機材、施設、その他項目に関する費用2,200万ドル

デルタ航空は、2011年第2四半期(4-6月期)に総額1億6,800万ドルの特別項目を計上しましたが、これには以下の項目が含まれていました。

- 離職手当及び関連コスト8,000万ドル
- 機材、施設、その他項目に関する費用6,400万ドル
- 負債償還費用1,300万ドル
- 燃料ヘッジの評価替え1,100万ドル

その他の事項

このプレスリリースには、2012年および2011年の6月30日を期末とする3ヶ月間および6ヶ月間のデルタ航空の未監査の連結損益計算書、各期間の統計的概要、2012年6月30日および2011年12月31日時点の貸借対照表(バランスシート)データの抜粋、ならびにGAAPに基づかない一定の財務措置上の調整が含まれています。

デルタ航空について

デルタ航空は年間1億6,000万人以上の搭乗者数と広範なネットワークを持つ航空会社です。昨年はトラベルウィークリー誌の読者により「米国内ベストエアライン(domestic "Airline of the Year")」に、PCWorld誌の「最もテクノロジーの進んだ(Tech-Friendly)米国航空会社」に選出されたほか、ビジネストラベルニュース誌のエアラインサーベイでも賞を受賞しました。デルタ航空およびデルタ・コネクションの運航便とあわせて、世界65カ国、350近くの都市に向けてフライトを運航しています。世界で8万人以上の従業員を擁し、700機以上の主要機材を運航しています。デルタ航空は、航空連合(アライアンス)「スカイチーム」の創立メンバーとして、大西洋路線においてエールフランス-KLM、アリタリア-イタリア航空とともに、共同事業を展開しています。アトランタ、シンシナティ、デトロイト、メンフィス、ミネアポリス/セントポール、ニューヨーク(JFK)、ソルトレイクシティ、パリ(シャルルドゴール)、アムステルダム、東京(成田)をハブ空港とし、提携航空会社と合わせて一日に1万3,000便以上のフライトを運航しています。デルタ航空のサービスには、世界最大のマイレージプログラム「スカイマイル」、各賞を受賞しているビジネスクラス「ビジネスエリート」、世界中の空港に50箇所以上設置しているラウンジ「デルタ スカイクラブ」等があります。デルタ航空は2013年にかけて総額30億ドルを投じて空港施設やプロダクト、空港および機内での顧客サービス向上とテクノロジー導入を進めています。詳しくはホームページ delta.com をご覧ください。

注記

(1)付録の「連結損益計算書」の注Aに、本リリースで使用したGAAPに基づかない財務措置上の調整内容と、経営陣がそのような措置を取る理由を記載しています。

(2)1ガロン当たりの平均燃料価格:デルタ航空の2012年4~6月期における1ガロン当たりの平均燃料価格である3.37ドルは、主要路線と地方路線の両事業における1ガロン当たりの連結費用を反映し、2012年4~6月期内に満期を迎えた燃料ヘッジ契約の影響を含んでいます。確定した今期のヘッジ損は1億5,500万ドル、1ガロンあたり16セントでした。GAAPに基づく燃料価格には、将来約定する燃料ヘッジ契約の評価替え損として計上された5億6,100万ドルが含まれています。

(3)CASM-Ex:デルタ航空は、弊社が第三者に提供する航空機の保守および人材派遣サービスや、デルタ航空のパッケージツアー卸売事業(MLT)など、座席マイルの発生に関与しない付属事業を連結単位費用から除外しています。除外された金額は、2012年4~6月期が2億4,400万ドル、2011年4~6月期が2億3,000万ドルでした。

将来予想に関する記述

弊社の将来的な推定値、期待値、信条、意図、予測、戦略など、歴史的な事実ではないこのプレスリリースにおける記述は、1995年私募証券訴訟改革法で定義されている「将来予想に関する記述」の場合があります。すべての将来予想に関する記述には、将来予想に関する記述の中で反映または示唆される推定値、期待値、信条、意図、予測、戦略から実績を著しく異ならせる可能性のある、多数の危険性と不確実性が存在します。このような危険性と不確実性には、航空機燃料費、弊社の燃料ヘッジ契約に関連した担保供与の影響、定義された福利・年金制度に関する多大な資金調達義務の影響、弊社の負債が弊社の財務活動および経営活動ならびに更なる負債を生ずる弊社の能力に与える可能性のある影響、弊社の融資契約の財務制限条項が弊社の財務活動および事業経営に与えることになる制限、労働問題、弊社のいずれかのハブ空港におけるサービスの中断または混乱、弊社の運営上の技術依存度の増加、弊社のクレジットカード処理機が一定条件で大幅な一時停止を実行できる能力、弊社の航空機が関与する事故によって発生する可能性のある影響、弊社事業における天候、自然災害、季節性による影響、第三者的な地方路線キャリアに起因する長期的なサービスの混乱がもたらす影響、弊社の経営陣および主要な従業員を維持する能力、航空産業における競争的条件、伝染病の急速なまん延による影響、テロ攻撃の影響などがあります。

実績と将来予想に関する記述の間に相違を発生させる、危険性および不確実性に関する追加情報については、2011年1月1日~12月31日会計年度用のForm 10-Kに記載された弊社の「年次報告」など、弊社の米国証券取引委員会関連ファイルに記載されています。なお、弊社の将来予想に関する記述は、2012年7月25日現在の弊社の観点を表すもので、現時点では更新の意図がないため、過度に依存することのないようご注意ください。

<報道関係者お問い合わせ先>

デルタ航空太平洋地区広報部

e-mail: corpcommjapan@delta.com

日本語ニュースルーム <http://delta.jp.mediaroom.com/>

**デルタ航空
連結損益計算書
(未監査)**

(株式データを除き単位は百万)	4月1日～6月30日の3ヶ月				1月1日～6月30日の6ヶ月			
	2012	2011	\$増減	%増減	2012	2011	\$増減	%増減
営業収益:								
旅客:								
幹線	\$ 6,644	\$ 6,204	\$ 440	7%	\$ 12,306	\$ 11,334	\$ 972	9%
地方路線キャリア	1,807	1,687	120	7%	3,371	3,132	239	8%
旅客収益合計	8,451	7,891	560	7%	15,677	14,466	1,211	8%
貨物	262	264	(2)	(1)%	506	514	(8)	(2)%
その他	1,019	998	21	2%	1,962	1,920	42	2%
営業収益合計	9,732	9,153	579	6%	18,145	16,900	1,245	7%
営業経費:								
航空機用燃料と関連税	3,305	2,663	642	24%	5,538	4,829	709	15%
給与および関連コスト	1,825	1,739	86	5%	3,588	3,466	122	4%
特定運送業者手配 ⁽¹⁾	1,416	1,410	6	—%	2,791	2,710	81	3%
航空機メンテナンス材料および外部修理	548	485	63	13%	1,109	970	139	14%
減価償却	388	381	7	2%	774	757	17	2%
旅客コミッションおよびその他販売経費	393	440	(47)	(11)%	773	809	(36)	(4)%
委託サービス	397	415	(18)	(4)%	775	840	(65)	(8)%
着陸料およびその他賃料	347	320	27	8%	652	633	19	3%
旅客サービス	187	181	6	3%	358	345	13	4%
航空機賃料	68	74	(6)	(8)%	143	152	(9)	(6)%
利益分配	135	8	127	NM	135	8	127	NM
再編成とその他の項目	193	144	49	34%	181	151	30	20%
その他	396	412	(16)	(4)%	812	841	(29)	(3)%
営業経費合計	9,598	8,672	926	11%	17,629	16,511	1,118	7%
営業利益	134	481	(347)	(72)%	516	389	127	33%
その他(経費)利益:								
支払い利子、正味	(207)	(233)	26	(11)%	(428)	(454)	26	(6)%
負債割引償却、正味	(49)	(46)	(3)	7%	(100)	(93)	(7)	8%
負債の償却による損失	—	(13)	13	(100)%	—	(33)	33	(100)%
雑勘定、正味	(42)	6	(48)	NM	(25)	(4)	(21)	NM
その他経費合計、正味	(298)	(286)	(12)	4%	(553)	(584)	31	(5)%
所得税引前(損失)利益	(164)	195	(359)	NM	(37)	(195)	158	(81)%
所得税(引当)控除	(4)	3	(7)	NM	(7)	75	(82)	NM
純利益(損失)	<u>\$ (168)</u>	<u>\$ 198</u>	<u>\$ (366)</u>	<u>NM</u>	<u>\$ (44)</u>	<u>\$ (120)</u>	<u>\$ 76</u>	<u>(63)%</u>
一株当たり基本利益(損失)	<u>\$ (0.20)</u>	<u>\$ 0.24</u>			<u>\$ (0.05)</u>	<u>\$ (0.14)</u>		
一株当たり希釈利益(損失)	<u>\$ (0.20)</u>	<u>\$ 0.23</u>			<u>\$ (0.05)</u>	<u>\$ (0.14)</u>		
株式発行高基本加重平均	845	838			844	838		
株式発行高希釈加重平均	845	844			844	838		

(1) 特定運送業者手配経費には、航空機燃料および関連税として、2012年6月30日までの3ヶ月間の5億2100万ドル、2011年6月30日までの3ヶ月間の5億4500万ドル、2012年6月30日までの6ヶ月と2011年6月30日までの6ヶ月間のそれぞれ10億ドルを含む。

**デルタ航空
バランスシート選択データ**

(単位:百万ドル)	2012年 6月30日		2011年 12月31日	
	(未監査)			
現在現金等価額	\$	2,539	\$	2,657
短期投資		959		958
拘束性預金、現金同等物および短期投資		368		305
資産合計		44,720		43,499
負債合計および当期満期を含む資産リース		13,000		13,791
自己損失合計		(1,135)		(1,396)

**デルタ航空
統計サマリー
(未監査)**

	4月1日～6月30日の3ヶ月			1月1日～6月30日の6ヶ月		
	2012	2011	増減	2012	2011	増減
連結:						
旅客マイル売上(百万)	50,520	50,366	0.3%	93,871	93,295	0.6%
有効座席マイル(百万)	59,382	60,141	(1.3)%	113,790	116,360	(2.2)%
旅客マイル利回り(セント)	16.73	15.67	6.8%	16.70	15.51	7.7%
有効座席マイル当たりの旅客売上(セント)	14.23	13.12	8.5%	13.78	12.43	10.9%
有効座席マイル当たりの営業コスト(セント)	16.16	14.42	12.1%	15.49	14.19	9.2%
CASM-Ex - 注 A 参照(セント)	8.77	8.46	3.6%	9.01	8.70	3.6%
搭乗率	85.1%	83.7%	1.4 ポイント	82.5%	80.2%	2.3 ポイント
消費燃料(百万ガロン)	968	992	(2.4)%	1,854	1,911	(3.0)%
燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み - 注 A 参	\$ 3.37	\$ 3.22	4.7%	\$ 3.33	\$ 3.06	8.8%
航空機台数、期末	773	803	(30)			
正規職員数、期末	80,646	82,347	(2.1)%			
本線:						
旅客マイル売上(百万)	44,274	43,988	0.7%	82,004	81,366	0.8%
有効座席マイル(百万)	51,733	52,221	(0.9)%	98,687	100,860	(2.2)%
有効座席マイル当たりの営業コスト(セント)	15.33	13.29	15.3%	14.51	13.03	11.4%
CASM-Ex - 注 A 参照(セント)	8.01	7.70	4.0%	8.28	7.92	4.5%
消費燃料(百万ガロン)	790	809	(2.3)%	1,504	1,553	(3.2)%
燃料 1 ガロン当たり平均価格、調整済み - 注 A 参	\$ 3.40	\$ 3.18	6.9%	\$ 3.33	\$ 3.02	10.3%
航空機台数、期末	722	727	(5)			

注: 正規職員数と航空機台数を除き、連結データは、デルタ航空の特定運送業者手配による運用も含む。

注 A: GAAP に基づかない財務措置の調整内容を下表に示します。また、デルタ航空がそのような措置を取る理由について、以下に説明します。

デルタ航空では、弊社の「連結財務諸表」から派生する情報(GAAP に基づかない財務措置)を利用する場合がありますが、それは米国で一般に公正妥当と認められた会計原則(GAAP)に従って提示されていません。米国証券取引委員会の規定に基づき、GAAP に基づかない財務措置は、GAAP に従って準備された結果とともに考慮すべきですが、GAAP の結果を置き換えたり、それよりも優れたものとして考えるべきではありません。GAAP に基づかない財務措置を、最も類似する GAAP 財務措置と比較した調整内容を下表に示します。

将来予想。特別項目の特性や数量が現時点では予測不可能なため、デルタ航空では GAAP に対して一定の将来予想を調整することができません。

特別項目。デルタ航空では特別項目を除外していますが、これは経営陣が、特別項目の除外は投資家が、記載されている期間中の弊社の主要な経常的業務実績を評価するのに役立つと考えるためです。したがって、これらの金額を調整することにより、有効な財務措置としています。この表で除外されている特別項目は以下の通りです。

- (a) 決算期以外の期間に記録された燃料ヘッジに対する mark-to-market (時価) 調整 ("MTM 調整")。報告期間の最終時点での市場価格と一定の想定に基づく MTM 調整は、必ずしも約定取引期間内の基礎となるヘッジの実際の将来価値を示すものではないため、MTM 調整は除外しています。
- (b) 再編成とその他の項目。
- (c) 負債の償却による損失。

(1株および1ガロン当たりの データを除き単位は百万)	2012年4月1日～6月30日の 3ヶ月				2011年4月1日～6月30日の 3ヶ月				GAAP に基づ 増減			
	GAAP				GAAP に				\$	%		
	GAAP	(a)	(b)	(c)	に基づ	に基づかな	に基づ	に基づ				
連結損益計算書(未監査)												
純利益(損失)	\$ (168)	561	193	—	\$ 586	\$ 198	11	144	13	\$ 366	\$220	60%
希薄株1株当たりの純利益	\$ (0.20)	0.66	0.23	—	\$ 0.69	\$ 0.23	0.01	0.17	0.02	\$ 0.43	\$0.26	60%
その他の情報:												
連結平均 PPF ⁽¹⁾	\$ 3.95	(0.58)	—	—	\$ 3.37	\$ 3.23	(0.01)	—	—	\$ 3.22	\$0.15	5%
幹線平均 PPF ⁽¹⁾	\$ 4.11	(0.71)	—	—	\$ 3.40	\$ 3.19	(0.01)	—	—	\$ 3.18	\$0.22	7%

⁽¹⁾ 燃料1ガロン当たりの価格("PPFG")

有効座席マイル当たりのコスト、または燃料費以外のコスト("CASM"):上記の特別項目以外に、連結および幹線 CASM から以下の項目を除外して CASM-Ex を算出しました。

- 航空機用燃料と関連税。燃料価格の変動性は、前年比の財務実績の比較可能性に影響を及ぼします。経営陣は燃料費や関連税(容量購入手配に基づく特定運送業者を含む)の除外によって、投資家が燃料以外のコストと前年比の財務実績をよりよく理解し、分析できると考えています。
- 付属事業。付属事業は座席マイルの生成には関係していません。このような事業には、デルタ航空が第三者に提供する航空機の保守および人員派遣サービスや、デルタ航空のパッケージツアー卸売事業などがあります。
- 利益分配。経営陣は、この項目を除外することによって、デルタ航空の業績を航空業界全体の業績や、デルタ航空の前年の業績との比較に役立つと考えています。

連結 CASM-Ex:	4月1日～6月30日の 3ヶ月		1月1日～6月30日 の6ヶ月	
	2012	2011	2012	2011
CASM(単位:セント)	16.16	14.42	15.49	14.19
除外項目:				
航空機用燃料と関連税	(5.49)	(5.31)	(5.42)	(5.02)
付属事業	(0.40)	(0.38)	(0.42)	(0.35)
利益分配	(0.23)	(0.01)	(0.12)	(0.01)
再編成とその他の項目	(0.33)	(0.24)	(0.16)	(0.13)
MTM 調整	(0.94)	(0.02)	(0.36)	0.02
CASM-Ex	8.77	8.46	9.01	8.70

幹線 CASM-Ex:	4月1日～6月30日の 3ヶ月		1月1日～6月30日 の6ヶ月	
	2012	2011	2012	2011
幹線 CASM(単位:セント)	15.33	13.29	14.51	13.03
除外項目:				
航空機用燃料と関連税	(5.20)	(4.93)	(5.08)	(4.66)
付属事業	(0.41)	(0.39)	(0.43)	(0.34)
利益分配	(0.26)	(0.02)	(0.14)	(0.01)
再編成とその他の項目	(0.37)	(0.23)	(0.17)	(0.12)
MTM 調整	(1.08)	(0.02)	(0.41)	0.02
主要路線の CASM-Ex	8.01	7.70	8.28	7.92

調節済みの負債総額: デルタ航空では金融債務の予測値を提示するために、長期的な調整済みの負債や資本リースに加え、航空機のレンタル料を含む、調整済みの負債総額を採用しています。デルタ航空は、調整済みの負債総額を現金、現金相当物および短期投資で減額します。その結果、調整済みの負債総額は、負債を満たすのに必要な追加資本額を示すこととなります。

(単位:十億ドル)	2012年6月30日	2009年12月31日
負債と資本リースの債務	\$ 13.0	\$ 17.2
未償却割引を加算。購買会計とフレッシュスタート報告からの総額	0.6	1.1
調節済みの負債と資本リースの債務	13.6	18.3
7x型の12ヶ月間の航空機レンタル料を加算。	2.0	3.4
調整済みの負債総額	15.6	21.7
現金、現金相当物、短期投資を減算。	(3.5)	(4.7)
調節済みの負債総額	\$ 12.1	\$ 17.0

燃料を除いた営業経費: 燃料費や関連税(容量購入手配に基づく特定運送業者を含む)の除外によって、投資家は燃料以外のコストと前年比の財務実績をよりよく理解し、分析することができます。

(単位:百万ドル)	4月1日～6月30日の3ヶ月		
	2012	2011	増減
営業経費	\$ 9,598	\$ 8,672	\$ 926
除外項目:			
航空機用燃料と関連税	(3,305)	(2,663)	(642)
航空会社の取り決めによる燃料費に含まれる、航空機用燃料と関連税	(521)	(545)	24
燃料を除いた営業経費	\$ 5,772	\$ 5,464	\$ 308

調節済みの営業活動によるキャッシュフロー、すなわち「営業キャッシュフロー」: デルタ航空では営業活動によるキャッシュフローを提示していますが、これは経営陣が、特定項目の調整は投資家が弊社の営業活動を評価するのに役立つと考えるためです。

(単位: 百万ドル)	2012年4月1日~6月30日	
	3ヶ月	
営業活動によるキャッシュフロー、正味	\$	632
調整:		
AMEXとの契約に基づく事前購入に使用したスカイマイル		84
その他		(33)
調節済みの営業活動によるキャッシュフロー	\$	683

総資本支出: デルタ航空では負債総額を提示していますが、これは経営陣が、同測定基準は投資家が弊社の投資活動を評価するのに役立つと考えるためです。

(単位: 百万ドル)	2012年4月1日~6月30日の	
	3ヶ月	
前払い金を含む航空機材 (GAAP)	\$	301
不動産および技術を含む装置 (GAAP)		296
調整:		
Aeromexicoへの投資		65
その他		(10)
総資本支出	\$	652