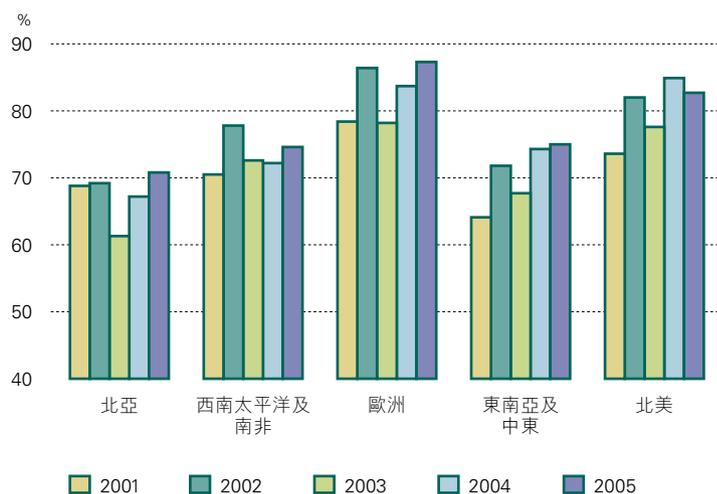
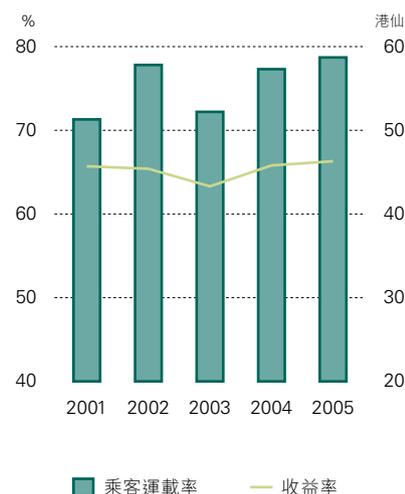


在二零零五年間，我們錄得歷來最高的客運收益，載客人次亦創下新高，平均運載率達百分之七十八點七。由於乘客需求全年暢旺，而頭等及商務客艙運載率亦持續良好，因此收益率增加百分之一點一至港幣四十六點三仙。然而，經濟客艙的收益率仍然面對壓力，同時每個航段的競爭均見加劇。隨著服務班次及飛機的增加，可載客量增加百分之十一點八。洛杉磯航線加開每日第三班航班，使北美業務加強成為我們的第二大營業區。

以地區劃分之運載率



乘客運載率及收益率



按地區劃分的可用座位千米數（「可用座位千米」）、運載率及收益率：

	可用座位千米數 (百萬)			運載率 (%)			收益率
	2005	2004	變幅	2005	2004	變幅	變幅
北亞	13,057	12,290	+6.2%	70.8	67.2	+3.6 個百分點	+1.8%
西南太平洋及南非	14,656	12,466	+17.6%	74.6	72.2	+2.4 個百分點	-3.6%
歐洲	16,181	15,194	+6.5%	87.3	83.7	+3.6 個百分點	-1.2%
東南亞及中東	17,376	15,764	+10.2%	75.0	74.3	+0.7 個百分點	-1.1%
北美	21,496	18,348	+17.2%	82.7	84.9	-2.2 個百分點	+8.1%
整體	82,766	74,062	+11.8%	78.7	77.3	+1.4 個百分點	+1.1%

由於可載客量較二零零四年增加**百分之十一點八**，
載客人次及客運收益同創新高。



各主要航線情況如下：

北亞

- 北京航線班次增至每周十四班，並與中國國際航空股份有限公司合作實施代號共享安排，加強香港與首都兩個航運樞紐的聯繫。開辦每周三班航班前往廈門。
- 經濟復甦，有助日本對外市場回升，日本往歐洲的乘客大幅增長。
- 每周加開三班前往名古屋的航班。
- 近期韓國食物及文化熱潮在香港興起，使市民對韓國的興趣增加，刺激赴韓作消閒旅遊的意欲。首爾航線於二零零六年一月加開每日第五班航班。

西南太平洋及南非

- 儘管多家航空公司帶來激烈的競爭，我們仍成功鞏固往來悉尼的每日第三班航班。
- 加開每周第四班機前往珀斯，使往來香港至澳洲六個城市的直航班次增至每周五十二班。
- 非洲航線業務蓬勃，約翰尼斯堡航線的班次增至每日一班。

歐洲

- 歐洲航線全年維持高運載率，其中尤以英國為甚。
- 於十二月一日推出每日第四班前往倫敦的航班。現時早、午、晚均有航班由香港出發前往倫敦。
- 由二零零六年三月最後一周開始，前往羅馬的航班將由每周五班增至七班，而前往法蘭克福的航班將由每周七班增至十一班。
- 前往阿姆斯特丹的航班增至每日一班。

東南亞及中東

- 自與越南航空公司終止胡志明市航線的合營關係後，該航線的班次增至每日兩班，雙方仍維持代號共享安排。
- 往菲律賓航線的表現有令人鼓舞的改善。
- 加開每日第二班前往耶加達的直航服務。
- 前往新加坡的航班每周加開七班。

北美

- 北美市場表現良好，收益增長超出可運載量的增幅，成為本年度內第二大營業區。
- 所有美國航線均因商務客位需求殷切而受惠。
- 現時公司每日營運三班直航機前往洛杉磯。國泰航空是唯一一家提供直航機由香港前往這個美國門戶城市的航空公司。

我們已接收全球**首架波音 747-400BCF** 型改裝貨機，
將再改裝**五架**飛機，並有權選擇再改裝另外**六架**。





Asia's world city

CARGO

CONVERTED FREIGHTER

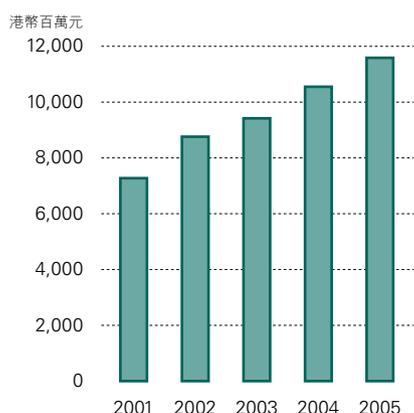
Boeing • Taeco

Cathay Pacific

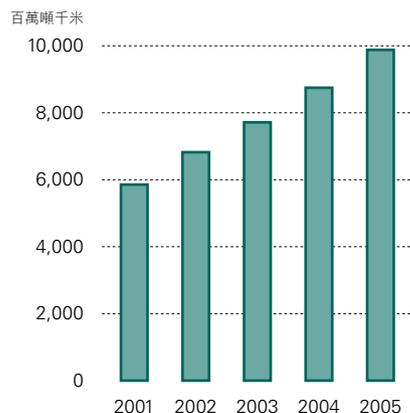
0U

由於可載貨量增加百分之十二點九，國泰航空在收益及載貨噸數方面俱刷新紀錄。貨運收益率降至港幣一點七五元，降幅為百分之零點六。上海航線於二零零五年一月推出每日一班貨機服務後，往來上海的轉運貨物使貨運量增加。前往達拉斯及亞特蘭大的航班於十一月開辦。面對油價高企，由中國出口的業務增長於下半年放緩，但貨物空運業務的長遠增長前景仍然樂觀。雖然區內新機場的出現使競爭加劇，香港仍是前往珠江三角洲的主要門戶。

營業總額



可運載量 — 貨物及郵件可用噸千米



	可用噸千米數 (百萬)			運載率 (%)			收益率
	2005	2004	變幅	2005	2004	變幅	變幅
國泰航空	9,879	8,748	+12.9%	67.0	68.7	-1.7 個百分點	-0.6%

- 全球首架由客機改裝的波音 747-400BCF 型貨機於十二月投入服務。截至二零零五年底，機隊共有七架波音 747-400 型及七架波音 747-200 型貨機。
- 我們推出每周三班航班前往達拉斯，續程往亞特蘭大。這兩個新航點亦將為連接南美洲及中美洲的轉運業務帶來新的機遇。
- 由於歐洲、美國及澳洲的競爭對手大幅增加可載貨量，使向來回程航班需求較差的情況加劇，導致離境航班需求疲弱，收益率及運載率因而下降。
- 為 DHL 營運的通宵貨運速遞服務於三月開辦上海、北京及名古屋航線，進一步發展香港為地區性貨運速遞樞紐。
- 油價高企，對貨運服務的溢利造成負面影響，而向顧客收取的燃油附加費只能抵銷部分負面影響。

香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 國泰航空持有華民航空六成股權，該公司是一家全貨運航空公司，主要為敦豪國際速遞 (DHL Express) 提供貨運速遞服務。
- 在本年度內，華民航空將其通宵貨運速遞網絡伸延至首爾。連同曼谷、大阪、檳城、新加坡、台北及東京，該公司現時共為七個亞洲城市提供服務。
- 該公司於二月及三月分別接收兩架新的空中巴士 300-600 型貨機，使機隊規模增至六架飛機。另外兩架空中巴士 300-600 型貨機將於二零零六年接收。
- 由於擴充網絡，可載貨量增加百分之四十四點一。運載率上升八點三個百分點，但收益率則下降百分之八點七。
- 雖然油價上升帶來負面影響，但華民航空二零零五年度的溢利仍錄得升幅。

**國泰航空飲食服務（香港）有限公司
（「國泰航空飲食服務」）**

- 國泰航空飲食服務為國泰航空旗下的全資附屬公司，該公司是香港的主要航空飲食供應商。
- 該公司於二零零五年生產破紀錄的一千九百八十萬份機餐，佔香港航空飲食市場百分之七十一。營業額較二零零四年增加百分之十二。
- 雖然香港出現連串食物安全恐慌，該公司於二零零五年仍錄得滿意的業績。然而，由於原油價格上升，加上航空公司客戶為抵銷油價上升的影響而實施成本控制，導致該公司的邊際利潤下降。
- 其他位於亞洲和加拿大的航空飲食設施的業績亦令人鼓舞。

香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）

- 由國泰航空持有七成股權的香港機場地勤服務，是香港機場規模最大的停機坪服務專營公司。
- 該公司處理的航班數目創下新紀錄，因而錄得良好的收益增長。
- 由於繼續實施嚴格的成本控制措施以及經營環境日益改善，香港機場地勤服務於二零零五年錄得的溢利創下新高。

香港飛機工程有限公司（「港機工程」）

- 國泰航空持有港機工程百分之二十七股權，該公司於香港機場提供飛機維修、改裝及大修服務。
- 該公司的綜合股東應佔溢利為港幣六億一千八百萬元，較上年度上升百分之四十一點一。
- 香港機場的航班升降次數上升，使外勤維修業務繼續增長。由於大型維修工程市場的需求殷切，因此機庫設施全年獲得充分使用。
- 於香港機場貨運停機坪新建的兩層高辦公室及於香港機場興建的第二個機庫進展良好，將於二零零六年下半年啟用。港機工程於二零零五年間增聘百分之十二的員工，以應付需求及為第二個機庫的啟用作好準備。

- 由港機工程與國泰航空分別持有百分之五十四點六及百分之九股權的廈門太古飛機工程有限公司（「廈門太古飛機工程」），由於設施使用量高，因此本年度錄得良好的業績。第四個機庫已於十二月十九日啟用。第五個機庫的興建工程已經展開，預計將於二零零七年中啟用。廈門太古飛機工程與波音公司訂有合約，將波音 747-400 型客機改裝為貨機，首架改裝貨機已於二零零五年十二月交付予國泰航空。
- 由港機工程、勞斯萊斯公司及新航工程有限公司共同控制的香港航空發動機維修服務有限公司，錄得高工作量和良好的業績。

港龍航空有限公司（「港龍航空」）

- 由國泰航空持有百分之十八股權的港龍航空，經營客運服務往亞洲三十個目的地，其中二十二個位於中國內地。港龍航空亦提供貨運服務前往位於亞洲、歐洲、中東及美國的十個目的地。
- 由於前往中國內地的客運服務可載客量增加，加上二零零四年四月推出的東京客運服務帶來的全年影響，港龍航空二零零五年的客運收益上升百分之十八。該公司於二零零五年載客超過五百萬人次，較二零零四年增加百分之九點九，乘客收益率則增加百分之二點九。
- 該公司於二零零五年載貨共三十八萬五千噸，較二零零四年多百分之十二點五。由於推出新的客運及貨運服務使載貨噸數提高，貨運收益因而增加百分之二十七點九。隨著市場的可載貨量大幅增加，貨物運載率因而下降三點七個百分點至百分之七十二點五。貨物收益率則與上年度相若。
- 油價上漲對港龍航空造成嚴重影響，整體油價較二零零四年上升百分之四十三點四。現時燃料佔營業成本總額百分之二十六，較二零零四年上升六點八個百分點。然而，由於實施燃油對沖計劃以及向乘客徵收燃油附加費，有助減輕部分因油價上升所造成的負面影響。
- 由於前往布吉的航空需求在印度洋海嘯後大幅下降，港龍航空自二零零五年一月開始暫時停辦前往布吉的定期航班。曼谷航線的客運服務亦由每日兩班減至每日一班，並改以窄機身飛機操作。港龍航空將前往上海的客運航班增至每日十六班，而大部分前往中國內地其他城市的航班亦已增加班次。
- 港龍航空利用一架以濕租方式租賃的波音 747-400 型貨機，在四月開辦首條前往紐約的跨太平洋貨機航線。

- 年內，該公司共接收三架空中巴士330型及一架空中巴士320型飛機。截至二零零五年底，港龍航空機隊共有十一架空中巴士320型、六架空中巴士321型及十三架空中巴士330型客機，其中一架空中巴士320型及一架空中巴士330型客機由二零零五年九月開始以濕租方式租予中國國際航空股份有限公司。該公司還有四架波音747型貨機。
- 與中國國際航空股份有限公司所訂的代號共享協議於二零零五年擴大覆蓋範圍，由現時的成都、重慶、大連及天津伸延至北京、杭州及武漢。
- 港龍航空於二零零五年五月慶祝二十週年紀念。在過去二十年間，港龍航空已發展為一家提供全面客運服務的航空公司，同時提供專用貨機機隊，服務全球各主要市場。雖受燃料成本上升所影響，管理層對公司的未來仍表樂觀，並於二零零六年繼續擴展貨運服務及嚴格控制成本。

	可用座位千米數/可用噸千米數*(百萬)			運載率(%)			收益率
	2005	2004	變幅	2005	2004	變幅	變幅
客運服務	10,065	9,176	+9.7%	64.4	64.9	-0.5個百分點	+2.9%
貨運服務	1,942	1,425	+36.3%	72.5	76.2	-3.7個百分點	-

* 客運及貨運服務的可運載量分別以可用座位千米數及可用噸千米數計算。

截至二零零五年十二月三十一日的機隊資料如下：

飛機類型	截至二零零五年十二月三十一日各機隊的數目			總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數		
	擁有	租賃			'06	'07	'08及之後		'06	'07	'08及之後
		籌資	營業								
A320	3	2	6	11				2	4		
A321	2		4	6					4		
A330	2	3	8	13	3*			3	1	7	
B747-200貨機	1			1							
B747-300特別貨機	3			3							
B747-400貨機					2	2	1	5			
總數	11	5	18	34	5	2	1	8	2	9	7

* 這些飛機將以營業租賃方式租用。

國泰航空集團錄得應佔溢利港幣三十二億九千八百萬元，而二零零四年的溢利則為港幣四十四億一千七百萬元。溢利大幅下降，反映油價高企對公司盈利造成負面影響。

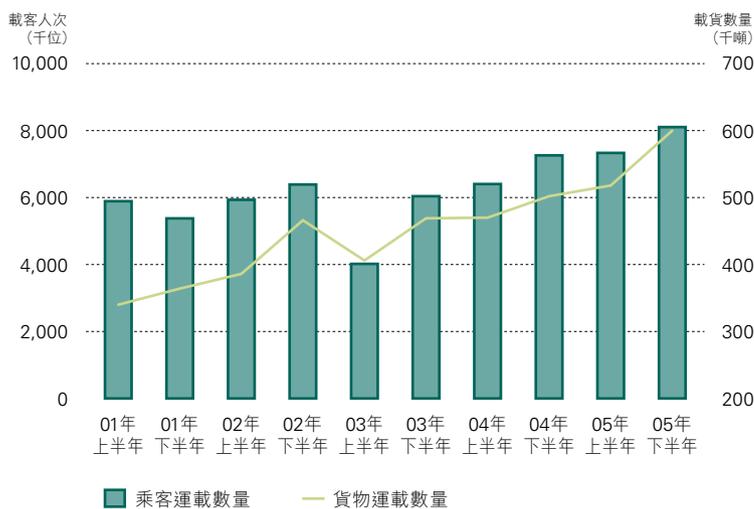
營業總額

	集團		國泰航空	
	2005 港幣百萬元	2004 港幣百萬元	2005 港幣百萬元	2004 港幣百萬元
客運服務	30,274	26,407	30,274	26,407
貨運服務	12,852	11,395	11,585	10,549
航空飲食、收回款項及其他服務	7,783	4,959	6,529	3,774
營業總額	50,909	42,761	48,388	40,730

集團營業總額



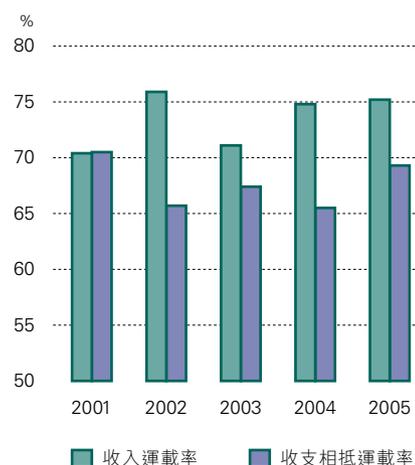
國泰航空：乘客及貨物運載數量



- 集團營業總額較二零零四年上升百分之十九點一。
- 由於需求殷切，客運服務營業額大幅增加百分之十四點六至港幣三百零二億七千四百萬元。載客數目增加百分之十三至一千五百四十萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之十三點七。
- 乘客運載率上升一點四個百分點至百分之七十八點七，而按可用座位千米數計算的可載客量則增加百分之十一點八。
- 乘客收益率上升百分之一點一至港幣四十六點三仙。
- 頭等及商務客艙收益增加百分之十九點一，運載率由百分之六十三點一上升至百分之六十六。經濟客艙收益則增加百分之十二點五，運載率由百分之八十上升至百分之八十點九。
- 國泰航空貨運業務營業額增加百分之九點八至港幣一百一十五億八千五百萬元，這是由於中國經香港的出口需求仍然殷切，但下半年因面對高油價而放緩。
- 國泰航空貨物運載率下跌一點七個百分點，而可載貨量則增加百分之十二點九。貨物收益率下降百分之零點六至港幣一點七五元。
- 國泰航空的空運營業總額上升情況分析如下：

港幣百萬元		
+11.8%	可載客量	3,086
+12.9%	貨物及郵件可運載量	1,364
+1.4個百分點	乘客運載率	501
-1.7個百分點	貨物及郵件運載率	(291)
+1.1%	乘客收益率	279
-0.6%	貨物及郵件收益率	(36)
		4,903

收入及收支相抵運載率



- 收入運載率上升零點四個百分點至百分之七十五點二，而收支相抵運載率則上升三點八個百分點至百分之六十九點三。
- 收益率及運載率轉變對全年收益的影響如下：

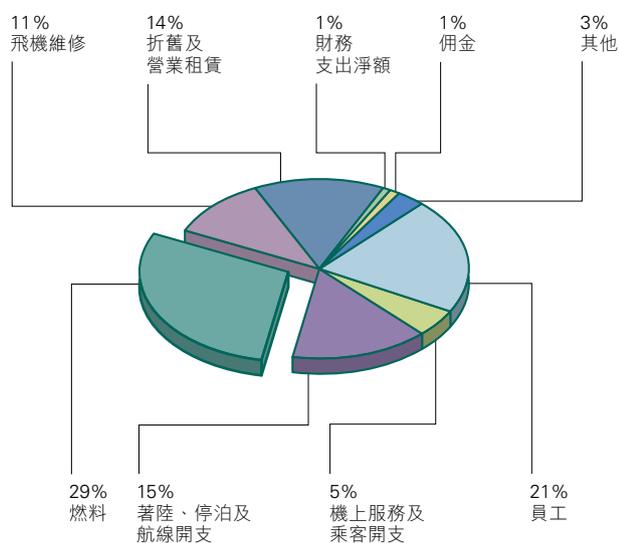
港幣百萬元	
假設乘客運載率增加一個百分點	383
假設貨物及郵件運載率增加一個百分點	173
假設乘客收益率增加港幣一仙	651
假設貨物及郵件收益率增加港幣一仙	66

營業開支

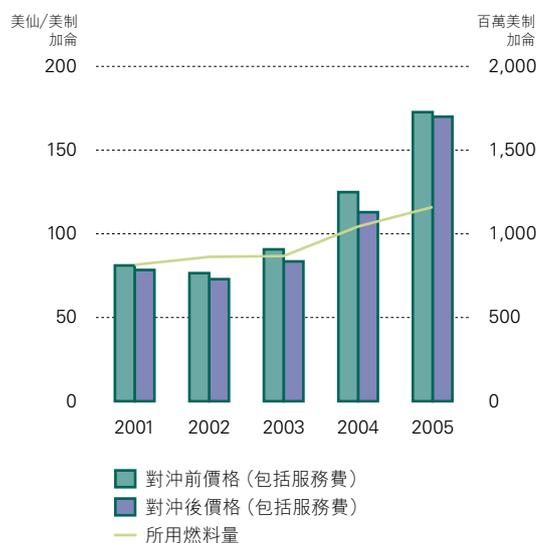
扣除集團收回款項港幣六十四億四千六百萬元（二零零四年：港幣三十六億九千六百萬元）及國泰航空收回款項港幣六十五億二千九百萬元（二零零四年：港幣三十七億七千四百萬元）後的淨營業開支總額分析如下：

	集團			國泰航空		
	2005 港幣百萬元	2004 港幣百萬元	變幅	2005 港幣百萬元	2004 港幣百萬元	變幅
員工	9,025	8,842	+2.1%	8,132	7,985	+1.8%
機上服務及乘客開支	1,783	1,566	+13.9%	1,783	1,566	+13.9%
著陸、停泊及航線開支	5,977	5,324	+12.3%	5,832	5,209	+12.0%
燃料	11,640	7,836	+48.5%	11,400	7,704	+48.0%
飛機維修	4,527	3,784	+19.6%	4,459	3,768	+18.3%
飛機折舊及營業租賃	4,882	4,356	+12.1%	4,755	4,206	+13.1%
其他折舊及營業租賃	790	814	-2.9%	590	595	-0.8%
佣金	555	529	+4.9%	555	529	+4.9%
匯兌收益	(156)	(199)	-21.6%	(148)	(201)	-26.4%
其他	1,297	966	+34.3%	1,147	820	+39.9%
淨營業開支	40,320	33,818	+19.2%	38,505	32,181	+19.7%
財務支出淨額	444	583	-23.8%	361	556	-35.1%
淨營業開支總額	40,764	34,401	+18.5%	38,866	32,737	+18.7%

國泰航空：淨營業開支總額



國泰航空：燃料價格及耗用量



國泰航空：燃料對沖



集團利息倍數



- 由於員工平均數目增加及向艙務員發放補薪，以致員工成本上升。
- 由於乘客數目增加百分之十三，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而上升。
- 由於飛機燃油價格平均上漲百分之三十八至每美制加侖一點七三美元，加上耗油量增加百分之十一點二至十一億六千萬美制加侖，導致燃料成本上升。
- 飛機維修開支因擴充機隊而上升。
- 接收新飛機，使飛機折舊及營業租賃費用增加。
- 由於平均借款淨額下降，以致財務支出淨額減少。

- 由於油價上漲，國泰航空每可用噸千米成本由港幣二元七仙增至港幣二元九仙。

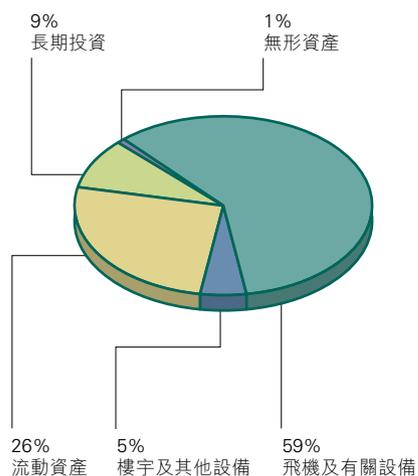
聯屬公司

- 應佔聯屬公司溢利減少百分之九點七至港幣二億六千九百萬元。
- 港機工程錄得的溢利高於二零零四年，因而抵銷港龍航空受油價上漲的負面影響而帶來的部分溢利跌幅。

稅項

- 雖然溢利減少，但由於海外稅項支出及稅項折舊大於會計折舊的遞延稅項負債增加，以致稅項支出較上年度增加港幣五千四百萬元，達港幣五億元。

集團資產總值



集團債務淨額及股本



股息

- 本年度已派及擬派股息為港幣十六億二千三百萬元，股息倍數為兩倍。
- 每股股息由港幣六十五仙減至港幣四十八仙。

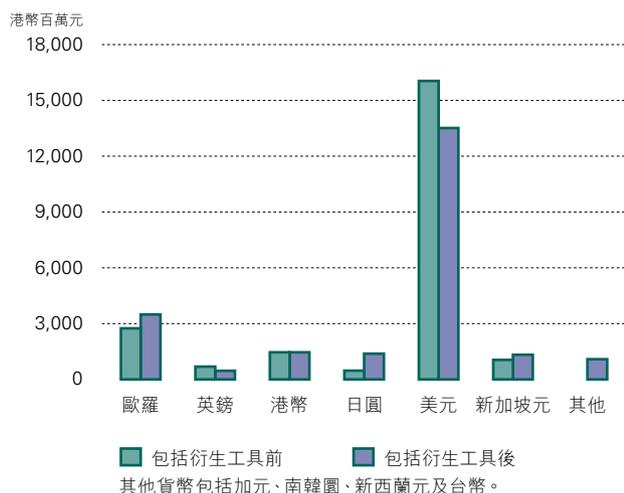
資產

- 於二零零五年十二月三十一日的資產總值達港幣七百八十二億五千四百萬元。
- 年內固定資產增加港幣四十億零一百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣三十八億八千三百萬元，以及其他設備價值港幣一億一千八百萬元。

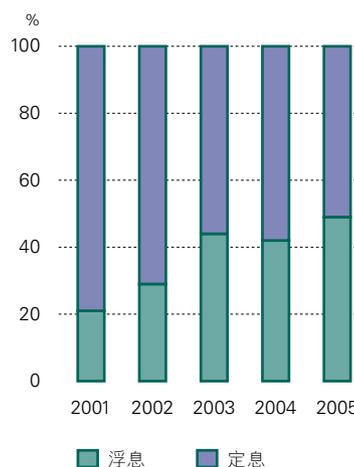
借款及資本

- 借款減少百分之零點八至港幣二百二十四億五千五百萬元，而二零零四年則為港幣二百二十六億三千一百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、新加坡元及歐羅，並須於二零一八年前全數清還，在扣除衍生工具後，其中百分之五十一為定息借款。
- 流動資金增加百分之十七點三至港幣一百三十四億五千九百萬元，其中百分之六十七以美元計算。
- 借款淨額減少百分之十九點一至港幣九十億五千萬元。
- 國泰航空股東應佔資金增加百分之六點四至港幣三百四十九億六千八百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點三四倍下降至零點二六倍。

包括衍生工具前後的集團借款額



集團借款額的利率安排比例



增值額

下表概括列述集團於二零零四及二零零五年的增值額分配情況。

	2005 港幣百萬元	2004 港幣百萬元
收益總額	50,909	42,761
減：購買貨物及服務	(33,778)	(24,908)
集團的增值額	17,131	17,853
加：應佔聯屬公司溢利	269	298
可供分配的總增值額	17,400	18,151
應用於：		
僱員		
– 薪酬及職員其他成本	9,025	8,842
政府		
– 公司稅	500	446
提供資金者		
– 股息 – 已派	676	674
– 擬派	947	1,520
– 少數股東權益	170	99
– 財務支出淨額	444	583
保留作再投資及未來發展		
– 折舊	3,963	3,764
– 派息後溢利	1,675	2,223
總增值額	17,400	18,151

- 主要由於燃料成本上升，集團增值額減少港幣七億五千一百萬元。
- 已派及擬派股息減少港幣五億七千一百萬元，而保留作再投資及未來發展的金額則減少港幣三億四千九百萬元。