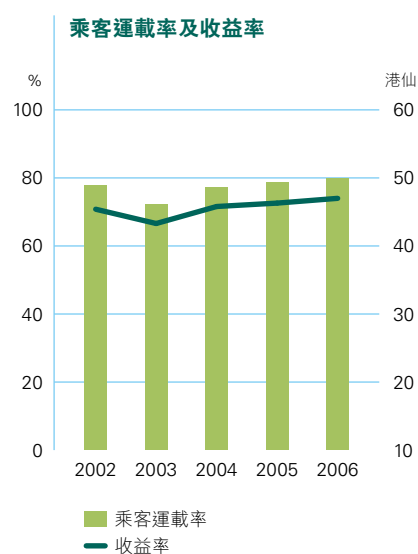
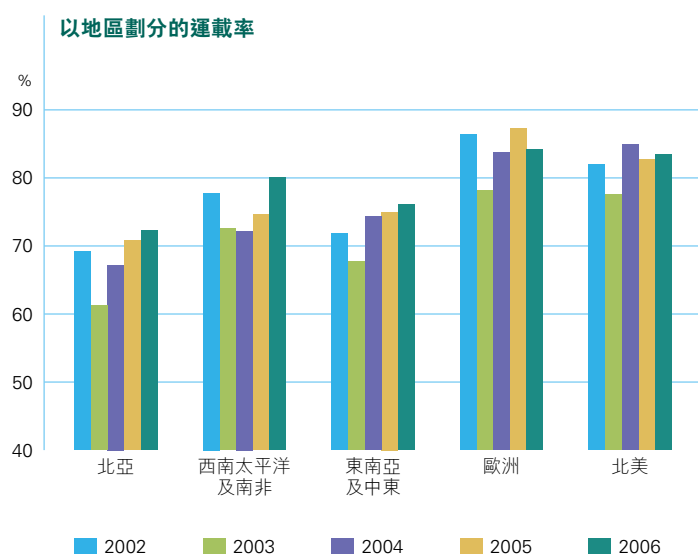


國泰航空

我們在二零零六年超越過往的客運紀錄，錄得歷來最高的收益及載客人次，平均運載率達百分之七十九點九。乘客需求全年保持暢旺，加上企業需求殷切，令收益率增加百分之一點五至港幣四十七仙。然而，由於主要長途及區內航班競爭劇烈，令經濟客艙的收益率受壓。隨著服務班次增加及新飛機加入機隊，可載客量增加百分之七點七。



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
	2006	2005	變幅	2006	2005	變幅	變幅
北亞	13,796	13,057	+5.7%	72.3	70.8	+1.5 個百分點	-3.3%
西南太平洋及南非	14,230	14,656	-2.9%	80.1	74.6	+5.5 個百分點	+2.0%
東南亞及中東	18,375	17,376	+5.7%	76.1	75.0	+1.1 個百分點	+5.0%
歐洲	18,884	16,181	+16.7%	84.2	87.3	-3.1 個百分點	-0.2%
北美	23,833	21,496	+10.9%	83.5	82.7	+0.8 個百分點	+5.3%
整體	89,118	82,766	+7.7%	79.9	78.7	+1.2 個百分點	+1.5%

國泰航空屢獲殊榮的服務，
令每位乘客感到與別不同。



各主要航線情況如下：

北亞

- 一月加開每日第五班前往首爾的航班，令韓國的出境旅客數量有所增長。韓國仍是一個受香港人歡迎的旅遊點。
- 我們於十二月開辦每日前往上海的航班，加強中國內地的航班服務。
- 我們於十二月與港龍航空合作推出新的代號共享安排，提供航班前往北京、上海、廈門及東京，為顧客帶來更多選擇及方便。
- 我們亦與港龍航空合作，於二零零七年一月開辦新的代號共享航班服務前往韓國第二大城市釜山。
- 我們在日本市場的表現保持穩定，前往香港的旅客數字有所增長。
- 儘管台灣航線競爭激烈對收益率造成負面影響，但我們在二零零六年全年均錄得高運載率。

西南太平洋及南非

- 於六月每周加開兩班前往阿德萊德的航班，加強我們在南澳的航班服務。
- 前往奧克蘭的航班服務於冬季時間表增至每日兩班，以配合季節性的航班需求。
- 由於南非與中國內地加強經濟聯繫，令前往約翰尼斯堡的航班服務需求增加，而企業客運量龐大則使該航線的收益率有所改善。

東南亞及中東

- 我們於四月開辦每周三班直航往檳城的航班，取代之前經吉隆坡停站的服務。新服務受到消閒旅客歡迎。
- 全年來往菲律賓的客運量龐大，宿霧航線加開多班航班以應付高需求。
- 雖然新加坡航班的需求仍高，收益率亦有所改善，但激烈的競爭繼續對新加坡航線的業務造成影響。

歐洲

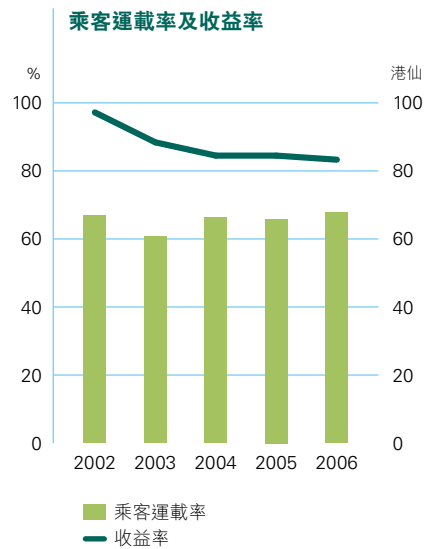
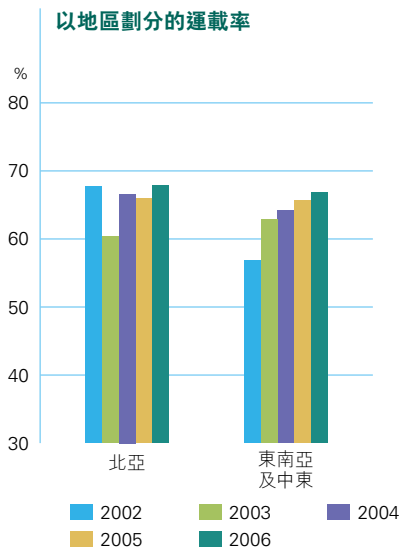
- 倫敦航線的商務旅客需求維持高企。然而，競爭加劇令經濟客艙的運載率及收益率受壓。
- 我們加開三班前往法蘭克福的航班，令航班數目增至每周十班，並每周加開兩班前往羅馬的航班，令該航線增至每日一班。

北美

- 我們於二零零六年把前往北美的可運載量增加百分之十點九。雖然運載率並非特別高，但所有航線的收益率均有改善。
- 前往所有北美航點的頭等及商務客艙需求殷切。
- 由二零零七年九月起推出新波音 777-300ER 型飛機後，將可為北美的超長途航班提供更多直航服務及增加載重量。

港龍航空

港龍航空在年內表現穩定，除加開航班往北京及多個中國內地二線城市外，並增設布吉新航點。儘管主要航線的競爭加劇，使收益率下降，但本年度的平均運載率為百分之六十七點八，而客運收益亦與可運載量同步增長。與國泰航空整合後，預期可於二零零七年顯著受惠。



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
	2006	2005	變幅	2006	2005	變幅	變幅
北亞	9,858	9,186	+7.3%	67.9	65.9	+2.0 個百分點	-2.8%
東南亞及中東	747	879	-15.0%	66.8	65.7	+1.1 個百分點	+13.8%
整體	10,605	10,065	+5.4%	67.8	65.9	+1.9 個百分點	-1.4%

各主要航線情況如下：

北亞

- 北京航線在二零零六全年因競爭加劇而承受壓力。
- 雖然上海航線的競爭亦加劇，但需求殷切有助維持收益率。
- 中國若干二線航線的運載率不高。與國泰航空整合後，港龍航空將可透過其國際航線網絡載運更多轉機乘客。
- 港龍航空於二零零七年一月起開辦每周三班前往釜山的客運服務，透過國泰航空的國際航線網絡載運轉機乘客。
- 競爭激烈令台灣航線的收益增長遜於可運載量增長。
- 東京航線受惠於較佳的航班時間表及與國泰航空合作實施新的代號共享安排。

東南亞及中東

- 於十二月開辦前往布吉的客運服務，是港龍航空與國泰航空整合以來開辦的首個航點。
- 而於二零零六年十二月起與國泰航空合作實施的代號共享安排，將可令布吉及亞庇航線受惠。
- 我們於九月取消曼谷的定期航班服務。
- 金邊航線的表現在年內有所改善，日後亦會透過國泰航空的國際航線網絡載運轉機乘客而受惠。
- 達卡航線的表現超出預期。



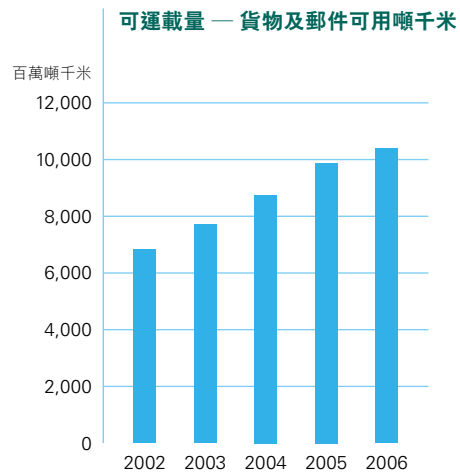
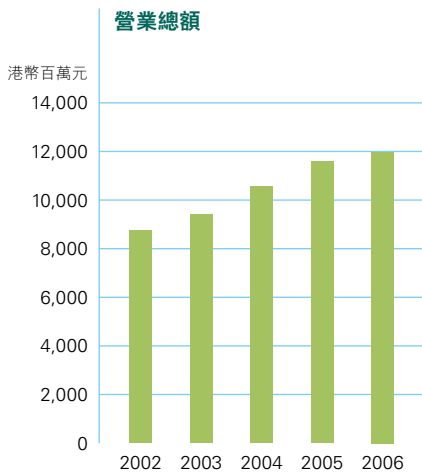
國泰航空「飛躍雲裳」經典制服匯演展示一九四六年至今的國泰制服。

在二零零六年，為慶祝國泰航空六十周年，
機艙服務員在多班航機上穿上不同年代的制服。



國泰航空

由於可載貨量增加百分之五點二，國泰航空在收益及載貨噸數方面俱刷新紀錄。澳洲、歐洲及美國的出口貨運需求疲弱，導致貨運收益率下降百分之三點四。儘管競爭對手大幅增加可載貨量，但由中國內地出口的載貨噸數仍然錄得可觀增長。區內出現新機場令香港面對的競爭加劇，但香港仍是前往珠江三角洲的主要門戶，且有良好的前景作進一步增長。

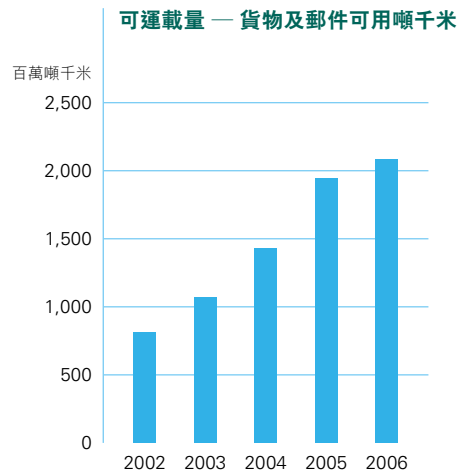
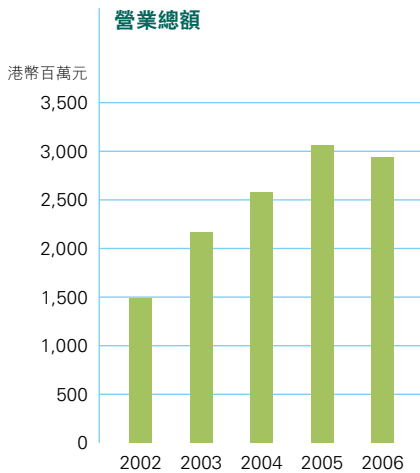


	可用噸千米 (百萬)			運載率 (%)			收益率
	2006	2005	變幅	2006	2005	變幅	變幅
國泰航空	10,391	9,879	+5.2%	68.3	67.0	+1.3 個百分點	-3.4%

- 機隊增添了兩架波音 747-400BCF 型飛機。於二零零六年底，我們運作的機隊共有七架波音 747-200F 型貨機、六架波音 747-400F 型貨機及三架波音 747-400BCF 型貨機。
- 公司將於二零零七年接收另外三架波音 747-400BCF 型貨機，並已行使選擇權改裝另外兩架飛機，於二零零八及零九年間付運。公司仍有選擇權改裝另外四架飛機。
- 此外，公司已訂購六架波音 747-400ERF 型貨機，於二零零八至零九年間付運。
- 公司開辦新的貨運航班服務前往北京、晨奈、斯德哥爾摩及多倫多，令貨運航點的總數增至三十一個。
- 油價高企對我們較舊型波音 747-200F 型貨機的溢利造成負面影響。燃油附加費只能抵銷部分因油價高企造成的負面影響。
- 亞太航空中心推選國泰航空為「全年最佳貨運航空公司」，以表彰其對區內航空貨運業的發展有重大影響。

港龍航空

全年載貨噸數上升至三十九萬五千三百八十五噸的新高，但由於競爭加劇及市場疲弱，導致收益率全年受壓。



	可用噸千米 (百萬)			運載率 (%)			收益率
	2006	2005	變幅	2006	2005	變幅	變幅
港龍航空	2,080	1,942	+7.1%	72.7	72.6	+0.1 個百分點	-10.8%

- 港龍航空於二零零六年底接收其首架波音 747-400BCF 型飛機，另一架則於二零零七年一月付運抵港。兩架貨機最初將服務區內航線以培訓機員，之後將用以營運歐洲航線。
- 另外兩架波音 747-400BCF 型貨機將於二零零七年接收，而另外一架則於二零零八年接收，令港龍航空的貨機機隊於二零零八年底增至九架貨機。
- 油價高企及收益率下降使貨機業務的溢利減少。
- 日本的進出口市場出現疲弱的現象。
- 港龍航空於十一月復辦每周三班前往廈門的貨運航班服務。
- 於二零零六年每周加開兩班貨運航班前往法蘭克福，令班次總數增至每周五班。