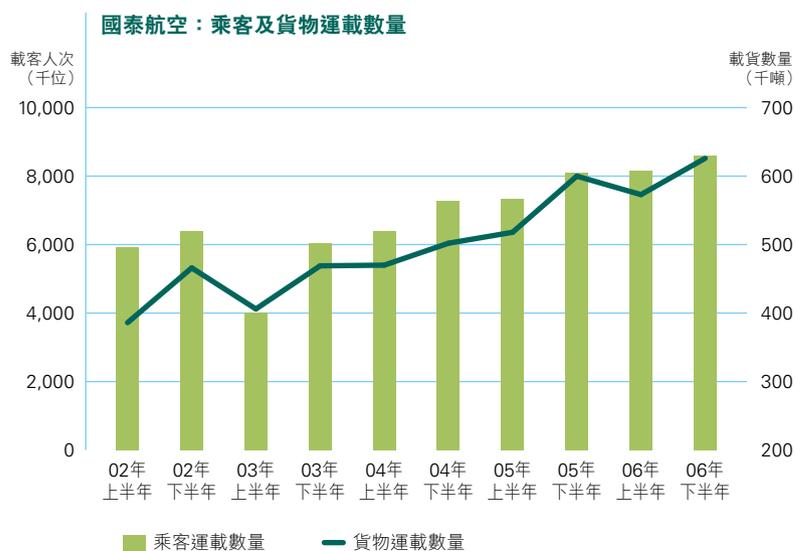
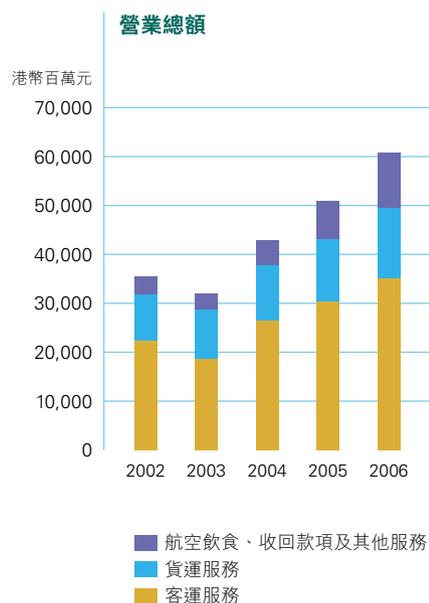


國泰航空集團錄得應佔溢利港幣四十億八千八百萬元，而二零零五年的溢利則為港幣三十二億九千八百萬元。業績改善反映需求殷切；然而，油價高企持續對公司的盈利造成影響。

營業總額

	集團*		國泰航空	
	2006 港幣百萬元	2005 港幣百萬元	2006 港幣百萬元	2005 港幣百萬元
客運服務	35,155	30,274	33,585	30,274
貨運服務	14,251	12,852	11,980	11,585
航空飲食、收回款項及其他服務	11,377	7,783	9,501	6,529
營業總額	60,783	50,909	55,066	48,388

* 營業總額包括港龍航空由二零零六年十月一日起的業績。



- 集團營業總額較二零零五年上升百分之十九點四。

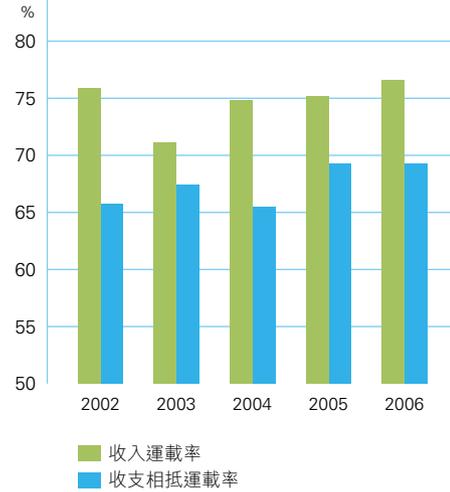
國泰航空

- 由於需求殷切，客運服務營業額增加百分之十點九至港幣三百三十五億八千五百萬元。載客數目增加百分之八點四至一千六百七十萬人次，而收入乘客千米數則增加百分之九點三。
- 乘客運載率上升一點二個百分點至百分之七十九點九，而可用座位千米數則增加百分之七點七。
- 乘客收益率上升百分之一點五至港幣四十七仙。
- 頭等及商務客艙收益增加百分之十六，運載率則由百分之六十六上升至百分之六十七點五。經濟客艙收益則增加百分之八點三，運載率由百分之八十點九上升至百分之八十二點一。
- 相應百分之五點二的可載貨量增長，貨運業務營業額增加百分之三點四至港幣一百一十九億八千萬元。中國內地經香港的出口需求仍然殷切。
- 貨物運載率上升一點三個百分點，而貨物收益率則下降百分之三點四至港幣一點六九元。

空運營業總額上升包括：

港幣百萬元		
+7.7%	可載客量	2,312
+5.2%	貨物及郵件可運載量	601
+1.2 個百分點	乘客運載率	476
+1.3 個百分點	貨物及郵件運載率	240
+1.5%	乘客收益率	523
-3.4%	貨物及郵件收益率	(446)
		3,706

國泰航空：收入及收支相抵運載率



- 收入運載率上升一點四個百分點至百分之七十六點六；而收支相抵運載率則為百分之六十九點三。
- 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	419
假設貨物及郵件運載率增加一個百分點	175
假設乘客收益率增加港幣一仙	712
假設貨物及郵件收益率增加港幣一仙	71

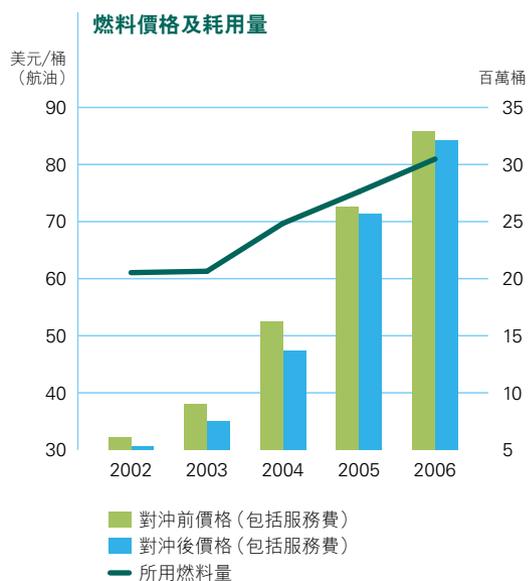
營業開支

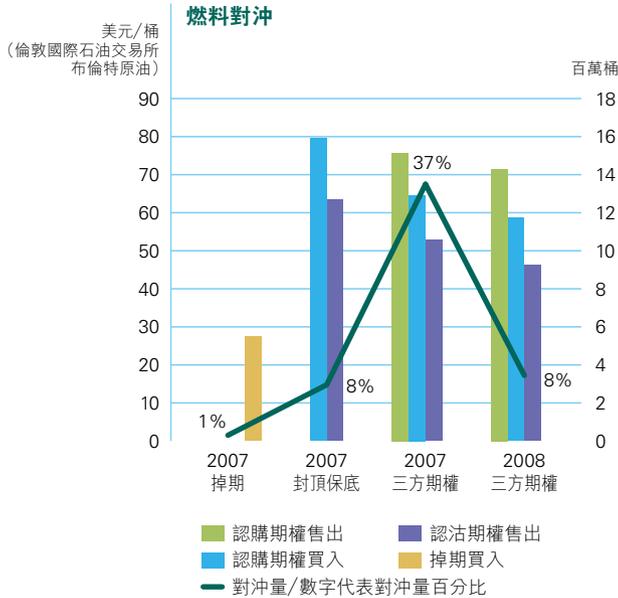
扣除集團收回款項港幣九十九億九千五百萬元（二零零五年：港幣六十四億四千六百萬元）及國泰航空收回款項港幣九十五億零一百萬元（二零零五年：港幣六十五億二千九百萬元）後的淨營業開支總額分析如下：

	集團*			國泰航空		
	2006 港幣百萬元	2005 港幣百萬元	變幅	2006 港幣百萬元	2005 港幣百萬元	變幅
員工	9,950	9,025	+10.2%	8,553	8,132	+5.2%
機上服務及乘客開支	1,987	1,783	+11.4%	1,899	1,783	+6.5%
著陸、停泊及航線開支	6,948	5,977	+16.2%	6,384	5,832	+9.5%
燃料	13,333	11,640	+14.5%	12,641	11,400	+10.9%
飛機維修	5,330	4,527	+17.7%	4,882	4,459	+9.5%
飛機折舊及營業租賃	5,160	4,882	+5.7%	4,789	4,755	+0.7%
其他折舊及營業租賃	862	790	+9.1%	625	590	+5.9%
佣金	668	555	+20.4%	622	555	+12.1%
匯兌收益	(271)	(156)	+73.7%	(271)	(148)	+83.1%
其他	1,603	1,297	+23.6%	1,222	1,147	+6.5%
淨營業開支	45,570	40,320	+13.0%	41,346	38,505	+7.4%
財務支出淨額	465	444	+4.7%	287	361	-20.5%
淨營業開支總額	46,035	40,764	+12.9%	41,633	38,866	+7.1%

* 包括港龍航空由二零零六年十月一日起的開支。

- 集團營業開支上升百分之十二點九至港幣四百六十億三千五百萬元。

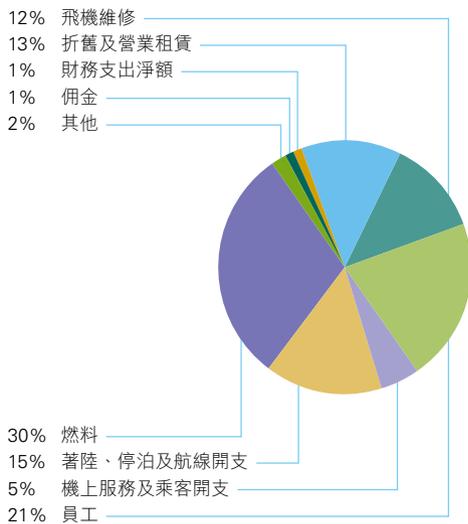




- 由於飛機燃油價格平均上漲百分之十八點五至每桶八十六美元，加上耗油量增加百分之五點八至二千九百萬桶，導致燃料成本上升。燃油附加費由港幣三十九億四千八百萬元增至港幣六十四億七千萬元。
- 燃料對沖盈利增加港幣一億八千一百萬元至港幣四億二千六百萬元，當中包括於進行市場劃價後產生的未實現盈利港幣一億五千八百萬元（二零零五年：港幣一千九百萬元）。
- 飛機維修開支因擴充機隊而上升。
- 接收新飛機使飛機折舊及營業租賃費用增加，部分增幅因退還兩架濕租貨機而抵銷。
- 財務支出淨額因投資資金收入較高而減少。
- 由於油價上漲，國泰航空每可用噸千米成本由港幣二元九仙增至港幣二元二十一仙。

國泰航空

淨營業開支總額



- 員工平均數目增加，當中包括整合後有二百零九名員工由港龍航空調職至國泰航空，導致員工成本上升。
- 由於乘客數目增加百分之八點四，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。

港龍航空

- 國航、國泰航空、中航興業、中信泰富及太古公司進行的股權重組完成後，港龍航空成為國泰航空的全資附屬公司。
- 國泰航空的國際航線網絡與港龍航空在中國內地廣闊的網絡聯繫起來所帶來的協同效應和商機，將可令兩家航空公司受惠。據此已確認商譽港幣七十二億一千四百萬元。
- 需求殷切帶來高客運收益。年內運載乘客五百六十萬人次，乘客運載率為百分之六十七點八，收益率為港幣八十三點三仙。
- 貨運業務營業額因競爭激烈及市場疲弱而減少，收益率亦隨之下降至港幣一元九十四仙。港龍航空在年內運載三十九萬五千三百八十五噸貨物，運載率為百分之七十二點七。
- 油價高企持續對溢利造成影響。燃油成本現時佔港龍航空的淨營業總開支百分之十九。
- 集團業績包括港龍航空自二零零六年十月一日起百分之百的溢利，數額為港幣二千八百萬元。

其他附屬及聯屬公司回顧

我們其他附屬及聯屬公司均錄得令人滿意的業績。應佔聯屬公司溢利增加百分之十一點九至港幣三億零一百萬元。其中香港飛機工程有限公司錄得較二零零五年為高的溢利。

各附屬及聯屬公司的業績表現及業務回顧概述如下：

中國國際航空股份有限公司（「國航」）

- 國航是中國的國家航空公司，為中國內地提供主要的客運、貨運及其他航空相關服務。
- 該公司提供航班服務前往七十八個內陸城市及全球四十三個國際城市。
- 國航、國泰航空、中航興業、中信泰富及太古公司進行的股權整合完成後，國泰航空現時持有國航百分之十七點三權益。
- 集團派出兩名代表出任國航董事會成員，並將以權益法入賬處理其應佔國航溢利。
- 集團的應佔國航溢利乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零零六年度的業績並不包括我們由二零零六年九月二十八日至十二月三十一日於國航所佔的權益。

香港華民航空有限公司（「華民航空」）

- 這家由國泰航空持有六成股權的全貨運航空公司，繼續以為敦豪國際速遞 (DHL Express) 營運貨運速遞服務作為核心業務。
- 在本年度內，華民航空接收兩架新的空中巴士 A300-600F 型貨機，並將其通宵貨運速遞網絡伸延至名古屋。

- 由於擴充網絡，可載貨量增加百分之六點三。運載率上升三點一個百分點，而收益率則上升百分之三點六。
- 雖然油價上升帶來負面影響，但華民航空二零零六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」）

- 國泰航空飲食服務是一家全資附屬公司，該公司是香港的主要航空飲食供應商。
- 該公司於二零零六年生產破紀錄的二千零七十萬份機餐，佔香港航空飲食市場百分之六十七。營業額較二零零五年增加百分之十三。
- 由於採取有效的成本控制及生產力提升措施，該公司於二零零六年錄得令人滿意的業績。
- 其他位於亞洲及加拿大的航空飲食設施的業績亦令人鼓舞，二零零六年度的溢利均錄得升幅。

香港機場地勤服務有限公司（「香港機場地勤服務」）

- 全資附屬的香港機場地勤服務，是香港國際機場（「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增長百分之二點七，創下新紀錄。
- 由於航空公司客戶欲降低成本，而香港的營運成本則上升，令邊際利潤受壓。

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點五股權及港機工程的附屬公司廈門太古飛機工程有限公司（「廈門太古飛機工程」）的百分之九直接股權。港機工程集團提供一系列航空維修及整修服務。其最主要的業務是於香港及廈門進行飛機維修及改裝工程，以及由共同控制的香港航空發動機維修服務有限公司（「香港航空發動機維修服務」）及新加坡航空發動機維修服務有限公司（「新加坡航空發動機維修服務」）進行勞斯萊斯引擎大修工程。
- 由於機庫設施擴充及維修工程服務需求持續殷切，本年度的港機工程溢利增加百分之三十七至港幣八億四千六百八十萬元。增長主要由於港機工程及廈門太古飛機工程於機庫的大型維修工程需求殷切。由香港航空發動機維修服務及新加坡航空發動機維修服務進行的引擎大修工程亦錄得良好增長。
- 港機工程集團正迅速擴展。其位於香港機場的第二個機庫於二零零六年十二月啟用，而第三個機庫預期於二零零九年初啟用。廈門太古飛機工程現正於廈門增建兩個機庫，計劃分別於二零零七年中及二零零九年初啟用。一家由國泰航空直接持有百分之九點九股權的聯營公司已於廈門成立，專門提供起落架大修服務。此外，香港航空發動機維修服務正擴建其引擎組裝工場，預計於二零零八年初啟用。
- 集團的迅速增長需要大量員工配合。本年度內，其員工增加一千九百三十五人至總數一萬零一百一十八人，計劃於二零零七年間進一步增聘員工，為新設施配備人手。

香港國際機場服務有限公司（「香港國際機場服務」）

- 收購港龍航空後，香港國際機場服務成為一家全資附屬公司。該公司於香港為港龍航空及其他航空公司提供機場地勤服務。
- 該公司於二零零六年間處理三萬四千零五十五班航班，較二零零五年增加百分之十三點四。
- 香港國際機場服務於本年度錄得令人滿意的業績。

稅項

- 由於溢利增加及歷年撥備不足，稅項支出較上年度增加港幣二億八千二百萬元達港幣七億八千二百萬元。

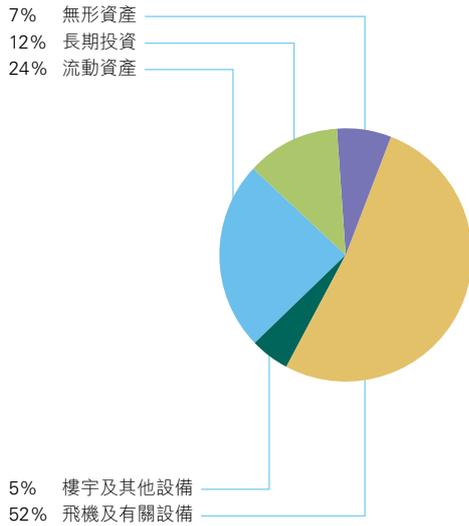
股息

- 本年度已派及擬派股息為港幣三十三億零四百萬元，股息倍數為一點二倍。
- 每股股息由港幣四十八仙增至港幣八十四仙。

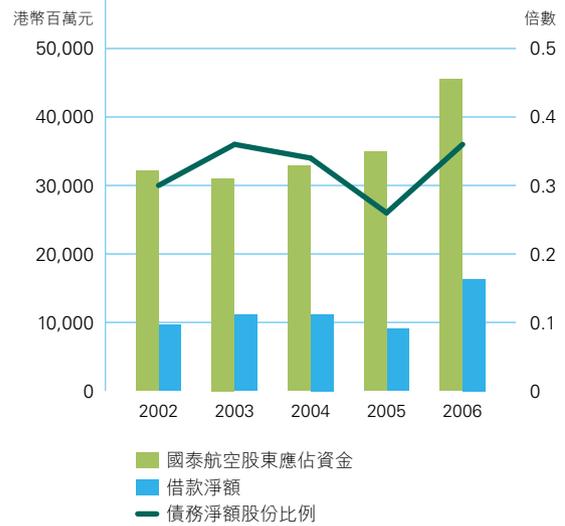
資產

- 於二零零六年十二月三十一日的資產總值為港幣一千零三十億九千萬元。
- 年內固定資產增加港幣五十二億七千二百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣五十億七千五百萬元，以及其他設備價值港幣一億九千七百萬元。

資產總值



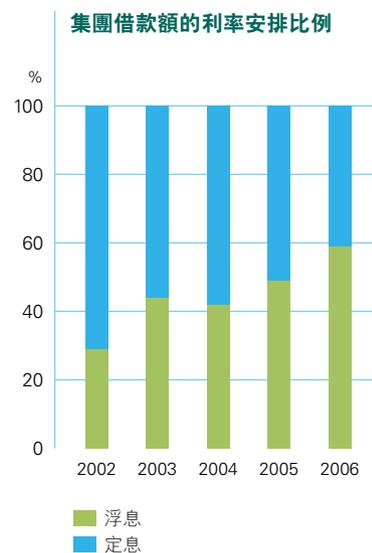
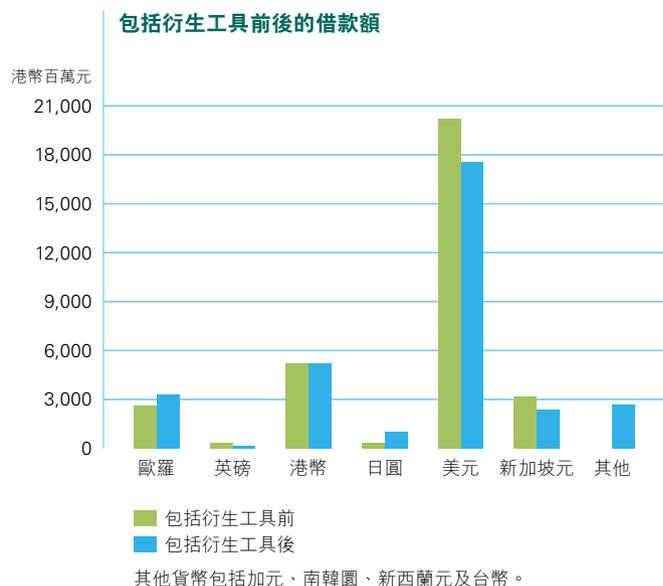
債務淨額及股本



借款及資本

- 借款增加百分之四十二點三至港幣三百一十九億四千三百萬元，而二零零五年則為港幣二百二十四億五千五百萬元。
- 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，其中百分之四十一為定息借款。

- 流動資金增加百分之十六點一至港幣一百五十六億二千四百萬元，其中百分之八十一以美元計算。
- 借款淨額增加百分之八十點六至港幣一百六十三億四千八百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金增加百分之三十點三至港幣四百五十五億五千四百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點二六倍上升至零點三六倍。



增值額

下表概括列述集團於二零零五年及二零零六年的增值額分配情況。

	2006 港幣百萬元	2005 港幣百萬元
收益總額	60,783	50,909
減：購買貨物及服務	(41,360)	(33,778)
集團的增值額	19,423	17,131
加：應佔聯屬公司溢利	301	269
可供分配的總增值額	19,724	17,400
應用於：		
僱員		
– 薪酬及職員其他成本	9,950	9,025
政府		
– 公司稅	782	500
提供資金者		
– 股息 – 已派	2,045	676
– 擬派	1,259	947
– 少數股東權益	184	170
– 財務支出淨額	465	444
保留作再投資及未來發展		
– 折舊	4,255	3,963
– 派息後溢利	784	1,675
總增值額	19,724	17,400

- 主要由於收益增加，集團增值額增加港幣二十三億二千四百萬元。
- 已派及擬派股息增加港幣十六億八千一百萬元，而保留作再投資及未來發展的金額則減少港幣五億九千九百萬元。

常務董事

白紀圖[#]，CBE，現年五十歲，自二零零六年二月起出任公司主席及董事，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司及香港飛機工程有限公司主席，以及太古地產有限公司、香港上海匯豐銀行有限公司及中國國際航空股份有限公司董事。他於一九七八年加入太古集團，除香港外，曾於該集團的澳洲及巴布亞新畿內亞辦事處工作。

顏堅信[#]，現年五十三歲，自一九九七年六月起出任公司財務董事。他亦是港龍航空有限公司董事。他於一九七九年加入太古集團，除香港外，曾於該集團的日本、英國及美國辦事處工作。

陳南祿[#]，現年五十一歲，自一九九七年三月起出任公司董事，一九九七年三月獲委任為副董事總經理，一九九八年七月出任常務總裁，二零零五年一月出任行政總裁，現亦擔任香港太古集團有限公司、太古股份有限公司及中國國際航空股份有限公司董事。他亦是港龍航空有限公司主席。他於一九七七年加入太古集團，除香港外，曾於該集團的中國內地及亞太區辦事處工作。

鄧健榮，現年四十八歲，自二零零七年一月起出任公司董事。他亦是港龍航空有限公司董事。他於一九八二年加入公司，曾於公司的香港、馬來西亞及日本辦事處工作。

湯彥麟[#]，現年五十一歲，自一九九六年十二月起出任公司董事，一九九六年十二月獲委任為企業發展董事，二零零五年一月出任常務總裁。現亦擔任香港太古集團有限公司、香港飛機工程有限公司及港龍航空有限公司董事。他於一九七七年加入太古集團，除香港外，曾於該集團的澳洲、菲律賓、加拿大、日本、意大利及英國辦事處工作。

非常務董事

郭鵬[#]，現年四十九歲，自一九九八年九月起出任公司董事。現亦擔任太古股份有限公司財務董事，以及香港太古集團有限公司、太古地產有限公司及香港飛機工程有限公司董事。他於一九八六年加入太古集團。

范鴻齡，現年五十八歲，自一九九二年十月起（除一九九六年三月至六月期間）出任公司董事，一九九七年一月獲委任為副主席。現為中信泰富有限公司董事總經理。

何祖英[#]，現年五十九歲，自二零零六年五月起出任公司董事。他現為太古集團台灣辦事處的主席，亦是太古集團旗下多家從事船務及旅遊業務的公司主席。他於一九七零年加入太古集團，曾於該集團的香港及台灣辦事處工作。

何禮泰^{#+}，現年五十七歲，自一九九八年七月起出任公司董事，一九九九年六月至二零零四年十二月期間擔任董事局主席。現亦擔任英國太古集團有限公司主席，太古股份有限公司及太古地產有限公司董事，以及滙豐控股有限公司董事。他於一九七六年加入太古集團，除香港外，曾於該集團的日本、台灣及澳洲辦事處工作。

李家祥，現年五十七歲，自二零零六年十月起出任公司副主席及董事。他是中國航空集團公司總裁及中國國際航空股份有限公司主席。

莫偉龍，現年六十歲，自一九九二年十月起（除一九九六年三月至六月期間）出任公司董事。現為中信泰富有限公司常務董事及中電控股有限公司董事。

韋立邦，現年六十歲，自二零零六年八月起出任公司董事。他是 P&O Ferries Limited 及 Southampton Container Terminals Limited 主席及英國太古集團有限公司董事。

張蘭^{*}，現年五十一歲，自二零零六年十月起出任公司董事。她是中國國際航空股份有限公司副總裁、國航香港發展有限公司主席及山東航空集團公司董事。

獨立非常務董事

利定昌⁺⁺，現年五十三歲，自二零零二年五月起出任公司董事。現為希慎興業有限公司主席，亦為中電控股有限公司、恒生銀行有限公司及 SCMP 集團有限公司董事。

柯清輝^{*}，現年五十七歲，自二零零零年二月起出任公司董事。現為恒生銀行有限公司副主席兼行政總裁，亦為香港上海滙豐銀行有限公司、思捷環球控股有限公司、和記黃埔有限公司及2009東亞運動會（香港）有限公司董事。

蘇澤光^{*}，現年六十一歲，自二零零二年九月起出任公司董事。現為電訊盈科有限公司副主席兼集團董事總經理，亦為香港上海滙豐銀行有限公司董事。

董建成⁺，現年六十四歲，自二零零二年九月起出任公司董事。現為東方海外（國際）有限公司主席。

代董事

張立憲，現年五十二歲，自二零零六年十一月起出任范鴻齡的代董事。他是中信泰富有限公司副董事總經理。

行政要員

包偉靈[#]，現年四十七歲，自二零零零年三月起出任營業及市務董事。他於一九八二年加入太古集團。

周兆昌，現年五十三歲，自二零零零年五月起出任人事董事。他於一九七三年加入太古集團。

莊偉茵，現年四十三歲，自二零零四年七月起出任航空服務董事。她於一九九八年加入太古集團。

簡柏基，現年四十五歲，自二零零七年一月起出任工務董事。他於一九九二年加入太古集團。

孟天宋[#]，現年四十五歲，自二零零四年六月起出任貨運董事兼總經理。他於一九八四年加入太古集團。

艾力高[#]，現年五十三歲，自二零零三年一月起出任信息管理董事。他於一九七五年加入太古集團。

羅禮祺[#]，現年四十八歲，自二零零三年一月起出任航務董事。他於一九八零年加入太古集團。

秘書

傅溢鴻[#]，現年四十三歲，自二零零六年一月起出任公司秘書。他於一九八八年加入太古集團。

[#] 英國太古集團有限公司集團僱員

⁺ 薪酬委員會成員

^{*} 審核委員會成員

董事局謹向全體股東提呈截至二零零六年十二月三十一日止年度的報告書及經審核賬目。經審核賬目詳列於第四十二頁至第八十五頁。

業務

國泰航空有限公司（「公司」）的管理及控制均在香港進行。除經營定期航空業務外，公司及其附屬公司（「集團」）並經營其他有關業務，包括航空飲食、航機處理及飛機工程。航空業務主要以香港為起終點，集團其他業務亦主要於香港經營。詳情載於賬目附註1。

主要附屬公司、其主要業務與發行資本及主要聯屬公司的詳情列於第八十四頁至第八十五頁。

賬目

集團截至二零零六年十二月三十一日止年度的溢利及集團與公司於該日的財務狀況均載於第四十六頁至第八十五頁的賬目內。

股息

董事局建議派發截至二零零六年十二月三十一日止年度末期股息每股港幣三十二仙。連同於二零零六年十月三日派發的中期股息每股港幣二十仙及於二零零六年十一月二十日派發的特別中期股息每股港幣三十二仙，本年度每股將共派股息港幣八十四仙。全年分派的股息總額將達港幣三十三億零四百萬元。如獲股東於二零零七年五月九日召開的股東週年大會上通過，末期股息將於二零零七年六月一日派發予於二零零七年五月九日辦公時間結束時名列股東名冊上的股東。

二零零七年五月四日至二零零七年五月九日（首尾兩天計算在內）將暫停辦理股東登記，期間將不會辦理股票過戶手續。為確保享有末期股息的資格，所有過戶表格連同有關股票，須於二零零七年五月三日（星期四）下午四時

三十分前送達公司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。

儲備

集團及公司本年度的儲備變動刊載於第五十頁至第五十三頁的股東權益變動表。

會計政策

主要會計政策已列於第四十二頁至第四十五頁。

慈善捐贈

本年度期間，公司及其附屬公司的慈善捐贈包括直接捐款港幣一千一百萬元、提供折扣飛機票港幣一千萬元，以及64,700,000股價值港幣一億八千一百萬元中航興業股份。

固定資產

固定資產的變動載於賬目附註8，而飛機購置的詳情載於第八頁。

銀行及其他借款

集團及公司的銀行借款淨額、透支及其他借款（包括籌資租賃責任）已詳列於賬目附註13及18。

股本

在回顧的年度內，集團並無購買或贖回公司任何股份。

公司於一九九九年三月十日採納一項股份認購權計劃。在年度內，按此計劃已發行7,019,500股股份。計劃詳情列於賬目附註19。

二零零六年八月二十二日舉行的公司特別股東大會決議通過後，公司的法定股本於二零零六年八月二十二日由港幣七億八千萬港元（包括3,900,000,000股每股港幣二十仙的普通股）增至港幣十億元（包括5,000,000,000股每股港幣二十仙的普通股）；公司並於二零零六年九月二十八日以發行價每股港幣十三點五元發行548,045,724股每股港幣二十仙的新股，作為購入港龍航空股份的部份代價。

於二零零六年十二月三十一日，已發行股份為3,935,697,572股（二零零五年十二月三十一日：3,380,632,348股）。股本變動詳情列於賬目附註19。

承擔及或有事項

集團及公司於二零零六年十二月三十一日的資本承擔及或有負債詳載於賬目附註27。

服務協議

公司與香港太古集團有限公司（「香港太古集團」）訂有服務協議，詳情載於有關持續關連交易的一章中。

白紀圖、顏堅信、陳南祿、郭鵬、何祖英、何禮泰、湯彥麟及韋立邦為英國太古集團有限公司（「太古」）集團董事及/或僱員，在香港太古集團服務協議（如下文所界定者）中有利益關係。唐寶麟為太古集團董事及僱員，在此等協議中有利益關係，直至二零零六年一月三十一日辭任止。

截至二零零六年十二月三十一日止年度的有關的服務費用及開支償付詳情列於下文及賬目附註26。

重大合約

公司與港機工程及其附屬公司廈門太古飛機工程簽訂多項關於飛機及有關設備的維修及大修合約，其總值約佔公司二零零六年度淨營業開支百分之三。一如本公司，

港機工程為太古公司的聯屬公司。此等合約全部均是在雙方的一般業務運作中，按正常商業條款簽訂。

主要交易

公司的全資附屬公司 Cathay Pacific Aircraft Services Limited（「CPAS」）於二零零六年六月二十二日與波音公司就購入六架波音 747-400ERF 型貨機簽訂購買協議。這項交易構成香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）所界定的主要交易，就此，公司已刊發二零零六年六月二十二日的有關公告，並已將二零零六年六月二十九日的有關通函送交各股東。

須予披露交易

CPAS 於二零零六年六月一日與波音公司訂立協議，購買兩架波音 777-300ER 型飛機。根據上市規則，交易構成一項須予披露交易，公司已就此刊發二零零六年六月一日的有關公告；並已將二零零六年六月八日的有關通函發送各股東。

須予披露及關連交易

公司於二零零六年六月八日與國航、中航興業、中信泰富及太古公司，就有關重組各方於公司及港龍航空的股權，以及公司收購額外的國航 H 股訂立重組協議。

根據重組協議，公司以總代價港幣八十二億二千零六十八萬五千八百六十元（按港龍航空百分百股份估值港幣一百億元或港龍航空股份每股港幣二十元釐定）收購公司尚未持有的411,034,293股港龍航空股份（即百分之八十二點二股權），此代價以發行548,045,724股新的公司股份（發行價為每股港幣十三點五元）及現金港幣八億二千二百零六萬八千五百八十六元的方式支付；國航以每股港幣十三點五元的股價向太古公司收購40,128,292股公司股份；國航以每股港幣十三點五元的股價向中信泰富收購359,170,636股公司股份；公司以每股港幣三點四五元的

認購價認購額外1,179,151,364股國航H股，總計港幣四十億六千八百零七萬二千二百零六元。

太古公司與中信泰富均為公司的大股東，根據上市規則因而為公司的關連人士。根據重組協議向太古公司收購38,551,808股港龍航空股份、向中信泰富收購142,482,484股港龍航空股份、向太古公司配發51,402,411股公司新股，以及向中信泰富配發189,976,645股公司新股，根據上市規則構成公司的關連交易。根據重組協議收購港龍航空百分之八十二點二股權及認購額外國航H股，根據上市規則構成公司的須予披露交易。就此等須予披露及關連交易，公司已刊發二零零六年六月八日的有關公告；並已將二零零六年七月六日的有關通函發送各股東。

重組協議於二零零六年九月二十八日完成後，港龍航空成為公司的全資附屬公司；公司持有2,124,818,455股國航H股（即百分之十七點三股權）；太古公司、國航（包括其附屬公司中航興業）及中信泰富分別直接或間接持有公司1,572,332,028股（即百分之三十九點九九股權）、687,895,263股（即百分之十七點五股權）及687,895,263股（即百分之十七點五股權）。

持續關連交易

截至二零零六年十二月三十一日止年度內，集團曾進行下述持續關連交易，詳情羅列如下：

(a) 根據與DHL International GmbH（前稱「敦豪國際有限公司」）（「DHL」）於二零零二年十月十七日簽訂的一份協議（「DHL服務協議」），華民航空出售其在亞洲區經營的若干貨機艙位，供運載DHL上門服務的空運速遞貨件。DHL於每月收到發票當日起的三十天內以現金付款給華民航空。DHL服務協議的期限由二零零二年十月十七日至二零一八年十二月三十一日。

DHL因持有公司旗下附屬公司華民航空四成應佔權益，因此為本公司的關連人士。根據DHL服務協議

進行的交易為持續關連交易，就此，公司已分別刊發二零零二年十月十七日及二零零五年六月二十七日的有關公告，並已將二零零五年七月十二日的有關通函發送各股東。

根據DHL服務協議，截至二零零六年十二月三十一日止年度DHL向華民航空支付的費用總額為港幣十三億六千九百萬元。

(b) 根據就一九九九年十二月六日的貨物可運載量（網絡訂艙）協議（「訂艙協議」）及網絡貨運聯銷協議（「聯銷協議」）所作的修訂，公司提供貨物可運載量以運載DHL的空運速遞貨物來往香港與北京、名古屋及上海，並充當DHL的代理人，銷售預留予DHL的剩餘艙位。DHL於每兩個星期的期末收到發票後，於發票日期起的二十一天內以現金支付費用予公司。訂艙協議及聯銷協議（經修訂）的期限為二零零零年三月六日至二零零七年十二月三十一日或之前。

DHL因持有公司旗下附屬公司華民航空四成應佔權益，因此為本公司的關連人士。根據訂艙協議及聯銷協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零零五年四月十九日及二零零七年二月二十八日的有關公告。

截至二零零六年十二月三十一日止年度，DHL根據訂艙協議及聯銷協議應付予公司的費用及佣金合共港幣三億八千五百萬元。

(c) 根據與香港太古集團於二零零四年十二月一日簽訂的一份協議（「香港太古集團服務協議」），香港太古集團向公司及其附屬公司提供服務，服務包括由太古集團董事及高級行政人員給予意見及專業知識，包括（但不限於）協助與規管機構及其他政府或官方機構進行洽商、太古集團員工提供全職或兼職服務、其他行政管理及相類服務，以及不時由雙方協定的其他服務。

香港太古集團就該等服務收取年度服務費，其金額乃按公司扣除稅項及少數股東權益前的綜合溢利的百分之二點五計算，並經若干調整。每年的服務費以現金分兩期於期末支付，中期付款於十月底支付，末期付款因應中期付款作出調整後於翌年四月底支付。公司亦須按成本價償付太古集團因提供服務所引致的一切開支。

香港太古集團服務協議的期限由二零零五年一月一日至二零零七年十二月三十一日。除非協議任何一方於任何一年的十二月三十一日期滿前給予另一方不少於三個月通知終止協議，否則此協議將於此後每三年續期一次。

太古乃太古股份有限公司的控股公司，而太古股份有限公司擁有本公司約百分之四十的已發行股本，因此根據上市規則，作為太古全資附屬公司的香港太古集團，乃本公司的關連人士。根據香港太古集團服務協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零零四年十二月一日的有關公告。

截至二零零六年十二月三十一日止年度，本公司根據香港太古集團服務協議向香港太古集團支付的服務費用合共港幣一億二千五百萬元，另按成本價償付的支出為港幣一億二千四百萬元。

- (d) 根據國泰常客計劃有限公司（「國泰常客計劃公司」）與電話營業管理服務有限公司（「電話營業管理服務公司」）於二零零五年五月三十一日簽訂的一份協議（「電盈服務協議」），電話營業管理服務公司向國泰常客計劃公司提供服務。服務包括提供一個服務中心及為公司的飛行常客及忠誠顧客獎勵計劃處理客戶來電及有關的行政工作。國泰常客計劃公司須就此等服務向電話營業管理服務公司支付月費。月費按成本加利潤計算。如電話營業管理服務公司達成若干表現準則及效率指標，可獲支付額外的利潤，但如未能達標，則須扣減收費。國泰常客計劃公司須在收到電話營業

管理服務公司的發票當日起的四十五天內，以現金付款。電盈服務協議的期限由二零零五年六月一日至二零零八年五月三十一日。

電話營業管理服務公司是電訊盈科有限公司的間接全資附屬公司，而電訊盈科有限公司則間接持有本公司旗下附屬公司聯亞旅遊資訊系統（香港）有限公司百分之三十七的股本權益，因此根據上市規則，電話營業管理服務公司乃本公司的關連人士。根據電盈服務協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零零五年五月三十一日的有關公告。

截至二零零六年十二月三十一日止年度，國泰常客計劃公司按照電盈服務協議向電話營業管理服務公司支付合共港幣六千四百萬元。

- (e) 根據公司與港機工程及廈門太古飛機工程於二零零五年十一月十日訂立的維修服務協議（「港機工程服務協議」），港機工程及廈門太古飛機工程為公司機隊提供服務。服務包括於香港國際機場及/或廈門提供外勤維修、基地維修、綜合倉儲及物流支援、部件及航電大修、物料供應、工程服務及附設服務。公司須於收到發票後三十天內以現金付款給港機工程/廈門太古飛機工程。港機工程服務協議的期限由二零零六年一月一日至二零零七年十二月三十一日。

由於港機工程乃公司主要股東太古公司的聯屬公司，故為公司的關連人士。廈門太古飛機工程乃港機工程的非全資附屬公司，因此亦為公司的關連人士。根據港機工程服務協議進行的交易為持續關連交易，就此，公司已刊發二零零五年十一月十日的有關公告，並已將二零零五年十一月二十二日的有關通函送交各股東。

截至二零零六年十二月三十一日止年度，公司根據港機工程服務協議向港機工程/廈門太古飛機工程支付的服務費用合共港幣十一億九千五百萬元。

三位在集團任何關連交易中概無存在利益關係的獨立非常務董事已審核上述集團所訂立的持續關連交易，並確認該等交易乃：

- (a) 在集團的一般日常商業運作中訂立；
- (b) 按正常商業條款達成，或如可供比較的交易不足以判斷交易的條款是否正常商業條款，則對集團而言，交易的條款並不遜於獨立第三者可取得或給予（如適用）的條款；及
- (c) 根據有關交易的協議，按公平合理並符合公司股東整體利益的條款訂立。

公司的核數師亦已審核此等交易並向董事局確認以下各點：

- (a) 此等交易已獲公司董事局通過；
- (b) 此等交易乃按集團的計價政策計價（如交易涉及由集團提供貨物或服務）；
- (c) 此等交易乃按有關交易的協議訂立；及
- (d) 此等交易並沒有超過之前發出的公告所披露的有關年度上限。

主要顧客及供應商

在本年度內，集團的五大顧客及供應商佔銷售額及採購額分別為百分之五點七及百分之二十七點六。集團的最大顧客佔銷售額百分之一點四，而集團的最大供應商則佔採購額百分之六點七。

董事

白紀圖於二零零六年二月一日獲委任為主席及董事。何祖英、韋立邦、張蘭及鄧健榮分別於二零零六年五月十一日、八月十日、十月二十三日及二零零七年一月一日獲委任為董事。李家祥於二零零六年十月二十三日獲委任為副主席及董事。張立憲於二零零六年十一月七日獲

委任為范鴻齡的代董事。其他所有現任董事全年任職，其名單見於第二十六頁至第二十七頁。此外，唐寶麟擔任主席及董事，直至二零零六年一月三十一日辭任；榮明杰及張憲林任職董事，直至分別於二零零六年九月二十八日及十月二十三日辭任生效；梁德基則任職董事，直至二零零六年十二月三十一日退休。

公司已收到各獨立非常務董事根據上市規則第3.13條作出對其獨立性的年度確認，公司仍確定所有獨立非常務董事的獨立性。

公司章程第93條規定，所有董事在通過普通決議案獲選後，均須於第三屆股東週年大會上告退。根據上述規定，顏堅信今年告退，但因合乎資格，願候選連任。

何祖英、李家祥、鄧健榮、韋立邦及張蘭自上屆股東週年大會後，根據第91條獲委任為公司董事，亦告退任，但因合乎資格，均願候選連任。

每位董事均已與公司簽訂聘書，該聘書構成一份服務合約，為期長達三年直至其根據公司章程第91或93條告退為止，屆時將通過選舉/重選按次續約三年。各董事均無與集團任何成員訂有或擬訂立任何並非於一年內期滿或不可由集團於一年內終止而毋須支付賠償金（但法定的賠償金除外）的服務合約。

年內發給獨立非常務董事的董事袍金合共港幣一百一十九萬元；該等董事並無收取公司或其任何附屬公司的其他薪酬。

董事權益

於二零零六年十二月三十一日，根據《證券及期貨條例》第352條規定設置的名冊顯示，董事在國泰航空有限公司的股份中持有以下實益（全屬個人權益）：

	股數	佔已發行股本 百分率
陳南祿	9,000	0.00023
梁德基	17,000	0.00043
湯彥麟	5,000	0.00013

除上述者外，國泰航空有限公司的董事或最高行政人員概無實益或非實益擁有於國泰航空有限公司或其任何相聯法團（根據《證券及期貨條例》第 XV 部的含義）的股份或相關股份（包括期權）及債權證的權益或淡倉。

董事於競爭性業務的利益

按上市規則第 8.10 條規定，白紀圖、陳南祿及李家祥已披露其為國航董事。張憲林已披露其為國航監事。由於國航經營的若干航點與公司相同，因此直接或間接與公司業務構成競爭或可能構成競爭。

大股東

根據《證券及期貨條例》第 336 條設置的股份權益及淡倉登記冊於二零零六年十二月三十一日顯示，公司獲通知由大股東及其他人士持有的公司股份權益如下：

	股數	佔已發行股本 百分率	權益類別（註）
1. 中國國際航空股份有限公司	2,948,122,554	74.98	應佔權益 (b)
2. 中國航空集團公司	2,948,122,554	74.98	應佔權益 (c)
3. 中航興業有限公司	2,948,122,554	74.98	應佔權益 (c)
4. 中信泰富有限公司	2,948,122,554	74.98	應佔權益
5. 太古股份有限公司	2,948,122,554	74.98	實益擁有人
6. 英國太古集團有限公司	2,948,122,554	74.98	應佔權益 (d)

註：於二零零六年十二月三十一日：

- (a) 根據《證券及期貨條例》第 317 條，國航、中航興業、中信泰富及太古公司均為公司二零零六年六月八日股東協議的一方，被視為擁有合共 2,948,122,554 股本公司股份的權益，包括：
- (i) 1,572,332,028 股直接由太古公司持有；
- (ii) 687,895,263 股間接由中信泰富及其全資附屬公司 Super Supreme Company Limited 持有，包括由兩者的全資附屬公司持有的股份如下：Custain Limited 持有 286,451,154 股，Grand Link Investments Holdings Ltd. 持有 189,976,645 股，Perfect Match Assets Holdings Ltd. 持有 21,809,399 股及 Smooth Tone Investments Ltd. 持有 189,658,065 股。
- (iii) 288,596,335 股間接由中航興業透過其全資附屬公司 Angel Paradise Ltd. 持有；及
- (iv) 399,298,928 股間接由國航及其附屬公司 Total Transform Group Limited 持有，包括由兩者的全資附屬公司持有的股份如下：Easerich Investments Inc. 持有 191,922,273 股及 Motive Link Investments Inc. 持有 207,376,655 股。
- (b) 國航被視為擁有由其附屬公司中航興業間接持有的 288,596,335 股股份的權益。
- (c) 中國航空集團公司被視為擁有合共 2,948,122,554 股本公司股份的權益，其附屬公司國航及中航興業被視為擁有當中的權益。
- (d) 由於太古集團直接或間接擁有相當於約百分之三十三點二八已發行股本及約百分之五十四點三五投票權的太古公司股份權益，太古及其全資附屬公司香港太古集團被視為擁有 2,948,122,554 股本公司股份的權益。

公眾持股量

從公司公開獲得的資料及就董事所知，公司已發行股本總額中至少百分之二十五一直由公眾持有。

核數師

畢馬威會計師事務所循例引退，惟願獲得續聘。公司於即將舉行的股東週年大會上將動議通過續聘畢馬威會計師事務所為公司核數師的決議案。

承董事局命

主席

白紀圖

香港，二零零七年三月七日

國泰航空公司致力維持高水平的企業管治，致力識別及釐定最佳的企業管治常規。公司全年均有遵守上市規則附錄十四《企業管治常規守則》（「常規守則」）內所載的所有守則條文。公司亦已制定一套符合常規守則內大部分建議的最佳常規的管治守則。

董事局

董事局主席為白紀圖（「主席」）。董事局成員包括五名常務董事及十二名非常務董事，其中四名為獨立董事。各董事的名字及其他資料載於本報告書第二十六頁及第二十七頁。所有董事在需要時均能為履行其職責而尋求獨立的專業意見。獨立非常務董事為優秀的行政人員，具備廣泛的企業知識，能充分發揮監察及平衡作用，保障股東及公司的整體利益。

為確保權力和授權分佈均衡，主席與行政總裁的角色已清楚區分。現任行政總裁為陳南祿。董事局定期檢討其架構、規模及組合，確保能夠維持董事局的專業知識水平及獨立性。董事局亦因應需求識別及提名具備專業知識及能夠對董事局的表現作出正面貢獻的個別人士出任新董事或填補任何董事局空缺。為填補臨時空缺而獲董事局委任的董事，須在接受委任後的首次股東大會上接受股東選舉，而所有董事均須於經普通決議案獲選後第三次股東週年大會上輪席告退，但可候選連任。

所有董事於首次獲委任時須向董事局披露在其他公司或機構擔任董事或其他職務的身份，此等利益申報每年更新一次。倘董事局認為董事於任何動議或交易中存在利益衝突，該董事須申報利益及放棄投票。

董事局以負責任和有效的方式領導公司，藉此向股東負責。董事局負責釐定整體策略、監控營運及財務表現，並制定適當政策，以管理為達成公司策略目標而承擔的風險。董事局亦負責按上市規則或其他法定要求，在公司的賬目、公告及其他披露中，以平衡、清晰及容易理解的方式評述公司的財務及其他資料。公司業務的日常

管理工作交由行政總裁負責，而影響公司整體策略政策、財政及股東的事務則由董事局處理。這些事務包括：財務報表、股息政策、會計政策的重大變動、年度營運預算、重大合約、主要融資安排、主要投資、風險管理策略及庫務政策。董事局的職能及賦予行政總裁的權力均作定期檢討，以確保此安排仍然適當。董事局已成立下列委員會：董事局安全審核委員會、執行委員會、財務委員會、薪酬委員會及審核委員會。薪酬委員會及審核委員會均有獨立非常務董事參與。

董事局於二零零六年間共舉行六次會議，計及各董事的委任或辭任日期後，出席情況如下：

白紀圖 (5/5)、顏堅信 (6/6)、陳南祿 (6/6)、梁德基 (6/6)、郭鵬 (6/6)、范鴻齡 (4/6)、何祖英 (3/3)、何禮泰 (6/6)、利定昌 (6/6)、李家祥 (1/1)、莫偉龍 (6/6)、柯清輝 (5/6)、蘇澤光 (6/6)、唐寶麟 (1/1)、湯彥麟 (6/6)、董建成 (5/6)、韋立邦 (2/2)、榮明杰 (3/5)、張憲林 (1/5) 及張蘭 (1/1)；張立憲（范鴻齡代董事）(1/1)。

證券交易

公司已採納關於董事進行證券交易的守則（「證券守則」）及有關僱員（常規守則所界定者）的證券交易守則，其準則不低於上市規則附錄十《上市公司董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）所訂的標準。公司董事於獲委任時獲發第一份證券守則，其後每年兩次，分別在通過公司中期業績及全年業績的董事會議前一個月，連同提醒董事不得在公佈該等業績前買賣公司證券及衍生工具的通知書一併發出。

根據證券守則的規定，公司董事須在通知主席並接獲註明日期的確認書後才可買賣公司證券及衍生工具，而主席若擬買賣公司的證券及衍生工具，必須在交易前先通知審核委員會主席並取得註明日期的確認書。

在回覆特定查詢時，所有董事確認全年均有遵守標準守則規定的標準。

於二零零六年十二月三十一日，各董事於公司及其相聯法團（根據《證券及期貨條例》第 XV 部的含義）的股份中所持權益載於第三十二頁。

董事局安全審核委員會

董事局安全審核委員會負責審核及向董事局匯報有關安全的事宜。委員會每年開會三次，成員包括兩名常務董事，即行政總裁及湯彥麟、兩名非常務董事莫偉龍及蘇澤光、三名行政要員簡柏基、羅禮祺及莊偉茵、飛行總經理 Richard Hall 機長及企業安全主管 Richard Howell。委員會由上任航務董事白樂勤機長擔任主席。

執行委員會

執行委員會由行政總裁擔任主席，成員包括三名常務董事湯彥麟、顏堅信及鄧健榮、四名非常務董事郭鵬、李家祥、莫偉龍及張蘭。委員會按月召開會議，負責就監察及釐定公司策略方針向董事局負責。

管理委員會

管理委員會按月召開會議，負責就監察公司日常運作向董事局負責。委員會由行政總裁擔任主席，成員包括三名常務董事湯彥麟、顏堅信及鄧健榮，及全部七名行政要員包偉靈、周兆昌、莊偉茵、簡柏基、孟天宋、艾力高及羅禮祺。

財務委員會

財務委員會按月召開會議，以檢討公司的財政狀況，並負責制定財務風險管理政策。委員會由行政總裁擔任主席，成員包括三名常務董事湯彥麟、顏堅信及鄧健榮、三名非常務董事郭鵬、莫偉龍及張蘭、企業財務總經理馮偉健及一名來自財經界的獨立代表。委員會的決定及建議報告須於董事局會議上提呈。

薪酬委員會

薪酬委員會由兩名獨立非常務董事利定昌及董建成組成，並由公司前主席兼非常務董事何禮泰擔任主席。

根據公司與香港太古集團簽訂並經董事局內與太古集團沒有關連的董事詳細研究及批准的服務協議，太古借調不同級別的僱員（包括常務董事）至公司工作，該等職員向公司董事局負責並接受董事局的指示行事，但仍為太古僱員。

為吸引及保留具有合適才幹的國際人才，太古集團提供具競爭力的薪酬待遇，包括薪金、房屋、公積金、度假旅費及教育津貼，並在服務滿三年後，給予與太古集團整體溢利掛鉤的花紅。提供住所，是為方便集團因應業務需要或為配合讓管理人員在太古集團各項業務取得實際經驗的培訓過程而調派僱員在香港及外地工作，而以整個集團為發放花紅基準的做法，可讓集團調派員工至盈利能力不同的集團公司工作。花紅的計算方法是參照太古集團整體的溢利釐定，其中大部分溢利通常來自公司。

由於航空業務變化頗大，雖然該等行政人員的薪酬並非完全與公司溢利掛鉤，但卻能令公司維持一個穩定、富動力及高質素的高級管理班子。此外，作為公司的大股東，太古亦會確保借調及保留高質素的行政人員於本公司，以維護其最佳利益。

公司亦以相類條件直接僱用多名具有專業知識的董事及高級職員。

此政策及公司給予常務董事的薪酬水平，經薪酬委員會審核。薪酬委員會於十一月的會議上審視一份由獨立顧問美世人力資源顧問有限公司編製的報告，該報告確認公司常務董事的薪酬與同業公司的比較大致相若。委員會批准二零零七年發給個別董事的薪酬待遇。

所有董事均沒有參與有關其本身薪酬的討論。獨立非常務董事的薪酬，由董事局考慮到業務的複雜程度及涉及的責任後釐定。

二零零六年支付予獨立非常務董事的薪酬如下：

董事袍金	港幣十六萬元
作為審核委員會成員酬金	港幣十五萬元
作為薪酬委員會成員酬金	港幣五萬元

薪酬委員會於二零零六年間共舉行兩次會議，出席情況如下：

何禮泰 (2/2)、利定昌 (2/2) 及董建成 (2/2)。

審核委員會

審核委員會向董事局負責，成員包括四名非常務董事，其中三名為獨立董事。目前各委員為張蘭、利定昌及蘇澤光，並由獨立非常務董事柯清輝擔任主席。

委員會已審核公司報告及賬目的完整性、準確性及公平程度，並向董事局保證該等報告及賬目符合會計準則、聯交所及法律規定。委員會亦就內部監控及風險管理制度是否足夠及其成效進行檢討。委員會亦檢閱內部及外聘核數師的工作、有關的費用及條款、外聘核數師所作的核數結果及對重大監控弱點所需採取的適當行動。外聘核數師、財務董事及內部審核經理亦有出席該委員會的會議。

審核委員會於二零零六年間共舉行三次會議，計及各成員的委任或辭任日期後，出席情況如下：

利定昌 (3/3)、莫偉龍 (2/2)、柯清輝 (3/3)、蘇澤光 (3/3) 及張蘭 (1/1)。

開支控制委員會

開支控制委員會按月召開會議，以評估及審批資本開支。委員會由一名常務董事湯彥麟擔任主席，成員包括兩名常務董事顏堅信及鄧健榮。

內部監控及內部審核

設立內部監控制度，是為保障公司資產、保存適當的會計紀錄及確保各項交易均按管理層的授權而進行。此制度具有完善的組織架構和全面的政策及準則。

內部審核部負責對內部監控制度是否足夠及其成效進行獨立審核。審核計劃乃以風險評估方法制定並每年經由審核委員會商討及議定。除議定的年度工作外，該部門亦按需要進行其他特發的審核工作。內部審核經理可直接聯絡審核委員會。審核報告須送交常務總裁、財務董事、外聘核數師及被審核部門的相關管理層。主要審核結果摘要須每季呈報董事局，並由審核委員會審閱。為評估內部監控制度的成效，董事局及審核委員會就內部審核部呈交的調查結果的數目和嚴重性，以及有關部門所採取的糾正行動均進行積極監察。

有關處理及發放可影響股價的公司資料的詳細監控指引現已制定，供公司所有僱員索閱。

有關識別、監控及報告重大風險（包括業務、安全、法律、財務、環境及商譽風險）的制度及程序已經制定。董事局在各委員會及高級管理人員的協助下監控該等風險程度。

董事局負責內部監控制度及檢討其成效。在回顧的年度內，董事局認為公司的內部監控制度已經足夠及有效，公司亦已遵守常規守則內有關內部監控的守則條文。

外聘核數師

外聘核數師的主要責任，是審核年度財務報表並提交報告。二零零六年支付予外聘核數師的報酬總額為港幣一千萬元，包括港幣八百萬元的審核服務費用及港幣二百萬元的稅務顧問服務費用。

航空安全審核委員會

航空安全審核委員會按月召開會議，檢討公司的營運風險程度。委員會須審核艙務安全審核委員會、停機坪營運安全委員會及強制性工程事故報告會議的工作。委員會由企業安全主管擔任主席，成員包括各營運部門的董事及高級管理人員以及從事地勤服務的香港機場地勤服務和從事飛機維修的港機工程的高級管理人員。

投資者關係

公司不斷加強與投資者的關係和溝通。向各股東派發的年度報告書及中期報告書均載有關於公司表現及業務的廣泛資料。我們與機構投資者及分析員定期進行對話，讓他們知道公司的最新發展。我們也詳盡及適時地處理投資者的諮詢，並鼓勵所有股東出席股東週年大會，共商公司事宜。股東如有任何查詢，可聯絡企業傳訊部，詳細的聯絡資料載於第九十二頁。

為促進有效的溝通，公司在其網址 www.cathaypacific.com 內披露公司的業務、財務及其他資料。

股東可根據《公司條例》第 113 條要求召開特別股東大會。

我們一直認同我們須對利益相關者負責，並致力達到乘客、僱員、投資者和社會大眾的期望，因此於二零零六年與利益相關者進行了交流對話。是次對話有助我們確定一些主要議題，以編製我們第一份獨立的《企業社會責任報告》，該報告現已於 www.cathaypacific.com 登載。

是次對話由獨立協調人進行，結果普遍認為國泰航空成就顯赫，擁有正面的形象和品牌，且熱心參與社會事務，對資助活動和慈善工作不遺餘力。結果反映雙方在溝通方面可進一步改善，為此我們編製了《企業社會責任報告》，對內則設立一個專門推動環保事務的內聯網。

國泰航空致力成為良好的企業公民，恪守嚴格的道德標準和專業準則，堅持各業務範疇的決策過程均以高度誠實和負責的態度，在高透明度的方式下進行。我們竭力提供理想的回報，希望能在各個業務範圍做到精益求精。

回饋社會

我們一向深信，公司應回饋社會，回饋多年來給予我們支持的社群，當中尤以我們所在的家——香港——為然。年內我們在香港資助了多項社區活動。

「飛躍理想計劃」是我們在香港青少年發展方面的重點計劃，讓一千名本地青少年有機會學習更深入的航空知識，以及讓他們自行策劃社會服務活動。在整個計劃過程中，由我們的機師和公司員工擔當導師的角色。我們亦贊助「生命教育活動計劃」，該計劃透過巡迴探訪香港的學校，鼓勵學童養成健康的生活模式，教導他們有關濫用藥物和酒精的禍害。在二零零五至二零零六學年度，共有逾七萬五千名學童曾參與「生命教育活動計劃」以互動方式進行的防止濫用藥物計劃。

我們自一九九一年起透過「零錢布施」機上籌款計劃支持聯合國兒童基金會，期間共籌得超過港幣七千四百萬元。在二零零五至二零零六計劃年度，「零錢布施」籌得接近港幣一千萬元，當中平均約佔一個月的收益撥捐予

「國泰愛心兒童輪椅庫」。「國泰愛心兒童輪椅庫」最近慶祝成立十週年，輪椅庫成立的目的，是為不幸患有肌肉萎縮症的病童提供特製的輪椅。

「國泰航空非洲野外體驗計劃」自一九九四年起展開，帶領來自香港及亞太區多個城市的年青人前赴南非參加一個野外體驗營。該計劃旨在提高參加者的生態意識，以及促進跨文化交流。該計劃至今已有超過五百五十名年青人參與其中。

我們的旅遊獎勵計劃「亞洲萬里通」共有四個慈善夥伴——樂施會、聯合國兒童基金會、奧比斯飛行眼科醫院及CARE，會員可將里數捐出以資助這些團體。我們繼續支持員工自行開展社區工作，當中包括「恩光之友會」，該慈善組織於一九八三年成立，致力改善香港殘障兒童的生活。我們多個海外辦事處亦於營運業務的國家，支持當地的慈善工作。

我們將所持有的六千四百七十萬股中航興業股份捐作慈善用途。捐款總值港幣一億八千一百萬元，共有七十個慈善機構受惠，包括六十三個香港機構、六個中國內地機構及一個亞洲組織。

環境

國泰航空理解航空業的二氧化碳排放量相對全球排放量而言雖然所佔比重不大，但往往廣受關注，因此竭盡所能在運作業務時盡量減低燃油消耗量及提高效率。對內而言，我們正透過在公司內部提高燃油效益及與業界夥伴緊密合作，著手制定一項氣候轉變策略，並評核最適合我們的機制以應付氣候轉變問題。這包括持續制定及實施機上減重措施，以及考慮透過在其他範疇項目進行投資以抵銷二氧化碳排放的可行性。抵銷二氧化碳排放只能作為整體策略的一部分，此外還須採取一切可行措施，盡量提高空中及地勤運作的效益。

我們繼續與規管機構及業界夥伴緊密合作，提供專業技術知識及支援以改善飛機的航線和航道。特別是有關當局於二零零六年批准一條飛越中國內地的新航線，現時國泰航空便採用該航線提供歐洲航班服務。該條稱為「Yankee 1」的航線在推出首三個月為公司節省一百二十個飛行小時，相當於節省約一千二百噸燃油及減少排放超過三千五百噸二氧化碳。我們現正評核國泰網絡多條航線，可望在未來兩年間進一步作出顯著的改善。

我們致力將「4Rs」環保概念（即「替代、減少、再用、循環再造」）的指導原則應用於公司各項業務裏。二零零六年三月，我們在機上廢物管理方面向前踏出一大步，在所有來港的國泰航班上實施一項措施，將鋁罐和膠樽分類和分開存放。這項措施非常成功，使約四十八萬六千七百八十八個鋁罐和三十二萬九千三百七十個膠樽不用棄置於香港的堆填區內。在飛機上，我們將塑膠食具收集起來，送往循環再造；而抵港航班的雜誌則分類再用，如屬過期雜誌則收集起來，送往循環再造。公司將繼續研究其他措施將廢物循環再造，與此同時亦致力確保更有效地管理資源，以減少廢物的產量。

我們亦繼續研究在地勤運作方面加強資源及廢物管理，包括加強注重循環再造。我們在辦公室收集廢紙、鋁罐、打印機墨盒、光碟、膠樽和充電電池。我們在總部及飛行培訓中心綜合大樓內多個培訓場所及課室，提供更多廢物分類設施；我們亦繼續在全球各航點，尋求機會將廢物循環再造。

我們在公司的內聯網開發了一個以環保為題的綜合網站，從而加強在環保問題上的溝通。資料涵蓋氣候轉變以至本地環境問題，如清新空氣及廢物管理等。該網站提供了多項環保建議，讓員工可在家中及辦公室應用。

國泰航空理解，我們有責任盡力協助提高人們的環保意識。我們務求協助培養人們對大自然的欣賞興趣，使他們更加意識到個人對環境的責任。國泰航空是世界自然基金會公司會員計劃的鑽石會員，在二零零六年，國泰航空的「All Stars」觀鳥隊參加了由世界自然基金會舉辦的「香港觀鳥大賽」。國泰航空亦與世界自然基金會合作成立「亞洲水鳥保育基金」，並率先向基金捐出港幣五十萬元，協助保護飛越亞洲的遷徙水鳥所棲息的濕地。

我們繼續致力為員工提供機會參與環保事務，以協助員工對迫切的環保問題培養敏銳的意識。國泰航空於二零零四年參加地球之友的「企業植林計劃」，那是一項由漁農自然護理處舉辦的三年植林及管理計劃。公司透過該計劃於鳳凰山一片林木內種植一萬棵樹苗，員工每年會前往該處護理樹苗。在二零零六年，我們亦舉辦多項活動，包括遊訪屏山文物徑及濕地公園，以及參觀海下灣海洋生物中心。

健康及安全

乘客和員工的安全是我們的首要關注項目，我們的使命是把國泰航空發展為全球最安全的航空公司。我們盡力確保經營方法能夠保障社會各界的健康和安全。我們的業務符合國際法規，甚至符合公司自行制定的更高標準。我們的良好企業管治方針之一，是積極識別及管理潛在的威脅和危機，在決策過程中採用危機管理程序，並且評估新系統及作業方法的安全程度。

我們定期檢討健康及安全政策，並持續努力提升這方面的表現。公司為員工提供有效和適切的教育及培訓，並且及時回應有關保安、健康及安全的問題。公司鼓勵管理層以身作則，把標準訂於極高水平。每個僱員均有責任在日常工作中確保安全第一。我們鼓勵各業務夥伴、承建商及供應商與我們持有相同的抱負。

我們推行各種保障顧客及員工健康的計劃，包括持續監察飛機內部的空氣質素，確保乘客及機員所處的環境是安全、健康和舒適的。我們亦在香港的總部國泰城、公司的培訓設施及候機貴賓室內進行類似的監察行動，並獲香港特區政府頒發室內空氣質素檢定證書。我們監察機員暴露於宇宙輻射的程度，確保他們每年吸收輻射的水平低於國際指引的上限。如有乘客在航程中病倒，機艙服務員可召喚二十四小時提供的航空醫療諮詢服務。我們嚴格遵從世界衛生組織、國際航空運輸協會、疾病控制中心及香港衛生署發出的建議。此外亦為有特殊需要的顧客提供各種服務，並為乘客提供有關如何在飛機上保持良好健康的意見。

對僱員的承諾

我們的宗旨是為員工提供一個安全、健康、舒適的工作環境，不受種族、性別、膚色、宗教或殘疾等歧視。我們承諾提供公平的僱用條件、良好的晉升機會、平衡的工作生活，並且希望被公認為最佳僱主。

國泰航空與其附屬公司在全球各地僱用超過二萬五千名員工，其中超過一萬八千六百名為國泰駐港員工，因此國泰航空集團是全港最大的僱主之一。我們承諾為香港航空業的長遠發展進行投資。我們的本地飛行員培訓計劃，自一九八八年以來已有超過二百四十名飛行學員投身國泰航空，每年約有二十二名未來飛機師學成畢業。至今，三十九名飛行學員已晉升為機長。

公司計劃於未來五年擴展機隊，因此將繼續創造更多本地職位和就業機會。培訓工作是我們對人力資源所作的其中一項最重要的投資。我們逐步引入頂尖的培訓及發展計劃，以提升員工的技能，鼓勵協作解難，培訓高質素行政人員及業務導向學習。

我們明白，公司的商業成就有賴員工全情投入，因此我們致力維護員工的健康和福祉。最近我們徹底革新了工傷監察系統，特別是機艙服務員所受的工傷。我們亦在國泰城提供健體計劃、健康教育及工傷預防工作坊，並且提供「員工輔助服務計劃」，在保密情況下為員工進行輔導。

公司參照各營運地的法例、行業慣例、市場環境和員工個人與公司的表現，定期檢討人力資源及薪酬政策。我們提倡公開溝通的企業文化，讓員工能夠表達他們的意見而毋須擔心會因此而受到不公平的對待。我們不會忘記，公司的業務有賴員工的技能、貢獻和忠誠：員工的團隊精神使公司壯大和成功。

以客為尊

我們的目標是為顧客提供卓越和超值的服務，並且成為全球推崇的航空公司。我們明白到，公司所提供的服務質素，是我們與競爭對手的分別所在。我們致力在航班準時表現上達標，維持和發展國際航線網絡，增加航機班次以應付市場需求，並且竭力提供發自內心的服務，使顧客享受到安全、熱情和舒適的服務，而最重要的是讓他們對服務感到安心。我們經常留意顧客的需要，希望能夠滿足甚至超越他們的期望，確保顧客稱心滿意，繼續採用我們的服務，從而提高公司盈利。