

新聞資料

二零零八年三月五日

國泰航空公布二零零七年度業績

業績		2007	2006	變幅
營業總額	港幣百萬元	75,358	60,783	+24.0%
國泰航空股東應佔溢利	港幣百萬元	7,023	4,088	+71.8%
每股盈利	港仙	178.3	115.9	+53.8%
每股股息	港仙	84.0	84.0	-

國泰航空公司今天公布二零零七年度全年業績，股東應佔溢利為港幣七十億二千三百萬元，而上年度則為港幣四十億八千八百萬元。二零零七年度業績打破國泰航空集團的年度業績紀錄，本年度首次包括全資附屬公司港龍航空的全年業績。

二零零七年集團營業總額增加 **24.0%**，錄得港幣七百五十三億五千八百萬元的新紀錄。高油價繼續對公司造成重大影響，下半年影響尤甚，燃料開支上升 **21.8%**至港幣二百四十六億二千四百萬元，徵收燃油附加費只能局部抵銷上升成本。公司致力提升生產力及減低可控制成本，因此除燃料外的單位成本略為下降。

客運需求全年持續高企，使國泰航空於二零零七年的載客數目刷新紀錄，較上年度增加 **6.2%**，達一千七百八十萬人次。乘客對頭等及商務客艙的需求殷切，使收益率增加 **11.1%**至港幣 **52.2** 仙，有助提高客運收益總額至港幣三百九十二億九千九百萬元的新高，較二零零六年增加 **17.0%**。由於接收新飛機及下半年增加主要航線的航班服務，因此以可用座位千米數計算的可載客量增加 **3.9%**。

國泰航空及港龍航空去年共添置十二架新飛機，包括已落實訂購的三十架波音 **777-300ER** 型客機中的首五架，該機種將成為國泰航空的主力長途機隊。新飛機用於新增的每日第二班直航紐約航班。墨爾本及三藩市亦加開額外的每日航班，並增加前往阿德萊德、法蘭克福、巴黎、珀斯、東京、多倫多及溫哥華的航班數目。此外，與港龍航空達成的代號共享，使國泰航空網絡在二零零七年增加了七個新航點。

國泰航空於二零零七年繼續擴充貨機機隊，因此雖然貨運市場全年偏軟，但可載貨量增加，使載貨量達至一百三十五萬三千噸的新紀錄。貨運收益增加 **10.0%**至港幣一百三十一億八千三百萬元，而貨運收益率則下降 **0.8** 個百分點至 **67.5%**。歐洲及北亞的出口貨運需求疲弱、競爭加劇，加上高油價導致運輸方式轉向海上交通等因素，使貨運收益率下降 **7.7%**至港幣一元五角六仙。

新聞資料

港龍航空於二零零六年九月成為國泰航空集團一員的協同效應，在二零零七年繼續全面發揮。在整合後的首個整年度，兩家公司致力強化及配合雙方的網絡，以加強航班互相接駁的能力。港龍航空網絡增加了六個新航點 – 釜山、福岡、加德滿都、布吉、仙台及台中，並在多個內地二線航點上增加班次。香港國際機場的航班接駁時間也改善了，進一步提升香港作為國際航運樞紐的領導地位。

在產品方面，國泰航空在全部三個機艙推出革命性的長途航班產品，包括頭等的豪華套間、商務艙強調私人空間的平臥睡床，以及經濟客艙獨一無二的「固定靠背」座椅。三個客艙均設有先進的機上全新娛樂系統，提供自選影音服務。現時共有十架飛機裝上新的機艙產品，而全部新的波音 777-300ER 型客機及三架新的空中巴士 A330-300 型飛機在付運時均已裝上新產品，整支長途機隊的裝配工作訂於二零零九年中完成。

國泰航空主席白紀圖表示：「我們對二零零七年的業績感到非常滿意。乘客需求殷切，是達致佳績的主要動力來源。國泰與港龍航空整合的協同效應開始呈現，有助香港進一步鞏固其亞洲客、貨運國際航運樞紐的領導地位。高企而波動的油價以及任何經濟放緩情況皆會繼續影響業務，預期來年的競爭會加劇。儘管如此，國泰航空集團正處於良好狀態，我們會繼續全面發揮與港龍航空整合，以及與國航結成策略夥伴所帶來的發展潛力，並借助香港樞紐的實力繼續發展業務。」

查詢詳情：

余似心，企業傳訊經理—傳媒關係，(852)2747-5363 或 9156-8431 或 7901-5368
梁月芳，企業傳訊經理—公共事務，(852)2747-5393 或 7901-5393 或 6053-6066

國泰航空網址為 www.cathaypacific.com

國泰航空有限公司
(於香港註冊成立的有限公司)
(股票代號：00293)

二零零七年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		二零零七年	二零零六年	變幅
營業總額	港幣百萬元	75,358	60,783	+24.0%
國泰航空股東應佔溢利	港幣百萬元	7,023	4,088	+71.8%
每股盈利	港仙	178.3	115.9	+53.8%
每股股息	港仙	84.0	84.0	-
邊際利潤	%	11.2	8.0	+3.2 個百分點
資產負債表				
國泰航空股東應佔資金	港幣百萬元	50,549	45,386 [#]	+11.4%
借款淨額	港幣百萬元	14,731	16,348	-9.9%
每股股東資金	港元	12.8	11.5 [#]	+11.3%
債務淨額股份比例	倍數	0.29	0.36	-0.07 倍

重列數字

營業統計數字

		國泰航空及港龍航空			國泰航空		
		2007	2006*	變幅	2007	2006	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	23,077	19,684	+17.2%	21,303	18,866	+12.9%
運載乘客人次	千位	23,253	18,097	+28.5%	17,757	16,728	+6.2%
乘客運載率	%	79.8	79.5	+0.3 個百分點	81.1	79.9	+1.2 個百分點
乘客收益率	港仙	55.0	48.0	+14.6%	52.2	47.0	+11.1%
運載貨物量	千噸	1,642	1,308	+25.5%	1,353	1,199	+12.8%
貨物及郵件運載率	%	66.7	68.6	-1.9 個百分點	67.5	68.3	-0.8 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.64	1.70	-3.5%	1.56	1.69	-7.7%
每可用噸千米成本	港元	2.32	2.23	+4.0%	2.19	2.21	-0.9%
除燃料外之每可用噸千米成本	港元	1.65	1.57	+5.1%	1.52	1.53	-0.7%
飛機使用量	每日時數	11.7	12.5	-6.4%	12.7	12.8	-0.8%
航班準時表現	%	83.9	85.2	-1.3 個百分點	87.9	85.9	+2 個百分點

* 綜合營業統計數字包括港龍航空由二零零六年十月一日起的業務。

可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空

	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)*						
	二零零七年	二零零六年	變幅	二零零七年	二零零六年	變幅	變幅
客運服務							
西南太平洋及南非	14,589	14,230	+2.5%	81.7	80.1	+1.6 個百分點	+16.8%
北亞	14,839	13,796	+7.6%	73.6	72.3	+1.3 個百分點	+4.8%
東南亞及中東	18,234	18,375	-0.8%	80.4	76.1	+4.3 個百分點	+9.7%
歐洲	19,641	18,884	+4.0%	83.6	84.2	-0.6 個百分點	+13.6%
北美	25,247	23,833	+5.9%	83.6	83.5	+0.1 個百分點	+11.3%
整體	92,550	89,118	+3.9%	81.1	79.9	+1.2 個百分點	+11.1%
貨運服務	12,502	10,391	+20.3%	67.5	68.3	-0.8 個百分點	-7.7%

* 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

西南太平洋及南非

- 增加前往澳洲的可載客量，由十月開始，悉尼航線加開每日第四班航班，墨爾本加開每日第三班航班。另外增加前往阿德萊德及珀斯的航班服務。
- 由於中國內地客運量龐大，往來澳洲的客運量全年強勁。商務客艙需求殷切，使收益率上升。
- 由十二月開始，奧克蘭航線於旺季增至每日兩班航班。該航線需求全年殷切。
- 企業客戶需求有助提高南非航線的收益率，來自中國內地的客運令乘客數目維持於高水平。

北亞

- 東京航線於十月底加開每日第六班航班，而日本各航線的收益率則受日圓疲弱及出境旅運需求下降所影響。
- 因競爭激烈，往來日本與台北的航班在需求及收益率方面均受影響。
- 雖然本年後期出境旅運需求下降，韓國市場的表現仍然令人滿意。
- 透過與港龍航空作出的代號共享安排增加南韓釜山航點。該航線於一月推出。
- 往來台灣的客運量普遍穩健，惟其他航運樞紐（尤其是南韓濟洲）的冒起為海峽兩地航運帶來競爭，已開始造成一些影響。
- 透過與港龍航空達成代號共享協議，在十二月增加四個中國內地新航點 – 長沙、福州、青島及武漢。
- 前往北京及上海兩個主要中國內地航點的客運量普遍暢旺，惟上海市場受競爭激烈及減價所影響，尤以下半年為甚。

東南亞及中東

- 該區業務全年大部分時間均屬強勁，惟旅客已減低前往泰國旅遊的興趣。
- 地區性商務客運有良好的增長，使收益率上升。
- 宿霧航線於夏季時間每周加開四班航班，並在旅遊高峰期增加主要航點的可載客量。
- 由於安全問題日益嚴重，前往可倫坡的航班一度於三月及四月底停飛。該航線將於二零零八年三月底復航。
- 前往印度及中東航點的運載率於二零零七年全年高企，收益率增加。
- 由於對冬天旺季暫時開放空運市場達成安排，使往來印度的業務增加。國泰航空最近宣佈加強往來印度的航班服務，為快速增長的印度市場提供更佳服務。

歐洲

- 在主要航線倫敦的商務客運需求維持高企，使收益率上升，惟競爭加劇對經濟客艙的運載率及收益率造成影響。
- 其他歐洲航線的運載率全年大部分時間高企。歐羅強勢有助維持收益率。
- 巴黎航線由夏季時間開始每周加開三班航班。

北美

- 二零零七年北美市場為公司整體業務帶來日益重要的貢獻。
- 所有航線的需求全年高企，企業客戶客運量龐大，使收益率上升。
- 北美航線本年度的可載客量大幅增加，整體可載客量增加 5.9%。
- 三藩市航線由十月開始改為每日兩班航班，而在第三架波音 777-300ER 型飛機於十一月運抵後，前往紐約的航班增至每日三班，其中兩班為直航航班。
- 前往溫哥華的航班於夏季時間每周增加三班航班，並由二零零八年三月開始增至每日三班。
- 前往多倫多的其中三班航班於十二月改為直航航班，並由二零零八年一月一日開始提供每日一班直航航班。

貨運服務

- 二零零七年國泰航空貨機機隊增添一架飛機 – 公司第六架波音 747-400BCF 型貨機。另一架改裝自現有波音 747-400 型飛機的波音 747-400BCF 型貨機將於二零零八年運抵。
- 公司於十一月宣佈歷來訂購新貨機數目最多的訂單，共訂購十架波音 747-8F 型貨機，於二零零九年至二零一二年間付運。該批新一代貨機的效益較高，可運載更多貨物，航程亦較長。
- 我們將由二零零八年五月開始接收六架新的波音 747-400ERF 延程型貨機。
- 高油價繼續對貨運業務構成重大影響，徵收燃油附加費只能局部抵銷有關影響。
- 油價帶來的負面影響對機齡較大和效益較低的波音 747-200F 型貨機影響尤深。待新貨機於二零零八年運抵後，便會陸續淘汰該型號的貨機。
- 中國內地的貨運需求繼續強勁，香港至北美的航班全年大部分時間均告滿載。前往亞特蘭大及達拉斯的貨機班次轉為每日一班。
- 公司亦增加前往欽奈及多倫多的貨機班次。
- 下半年來往澳洲的貨運需求大幅增長，有助提高收益率。
- 因貨運形式轉向海上交通運輸而影響載貨噸數及收益率，來往日本的航線業績顯著下降。

主席致函

國泰航空集團二零零七年錄得應佔溢利港幣七十億二千三百萬元，而二零零六年則為港幣四十億八千八百萬元。這是破紀錄的年度溢利。營業總額亦創新高，增加 24%至港幣七百五十三億五千八百萬元。

溢利上升 71.8%，主要是由於客運需求殷切所致，而美元疲弱、燃料對沖獲利，以及聯屬公司(特別是首次匯報全年度業績的國航)帶來溢利貢獻，均有助溢利增加。貨運需求及貨運收益率於二零零七年大部分時間普遍低於預期。燃油價格繼續攀升，下半年升幅尤甚，使燃料開支總額上升 21.8%至港幣二百四十六億二千四百萬元。徵收燃油附加費只能局部抵銷成本上升。

國泰航空繼續改善生產力及壓抑可控制成本，因此除燃料外的單位成本略低於去年。

客運需求於二零零七年全年持續殷切，使國泰航空的載客數目刷新紀錄，上升 6.2%，達一千七百八十萬人次。客運收益上升百分之 17.0%至港幣三百九十二億九千九百萬元，乘客對頭等及商務客艙的需求高企，使收益率增加 11.1%至港幣 52.2 仙。加開航班使可載客量增加 3.9%，有關的航班主要在下半年增加，航點包括墨爾本、紐約及三藩市。

雖然可載貨量上升 20.3%以及部分航線加強服務令總載貨噸數增加 12.8%，但貨運業務的增長在年內大部分時間均低於預期。因貨運收益率下降，縱使可載貨量增加 20.3%，貨運收益僅上升 10.0%至港幣一百三十一億八千三百萬元。香港及中國內地出口貨運需求維持高企，但北亞（尤其是日本）於二零零七年全年依然疲弱，導致整體貨運收益率下降 7.7%。

二零零七年是首個包括全資附屬公司港龍航空全年業績的報告年度。港龍航空於二零零六年九月正式成為國泰航空集團的一員，自此我們致力發揮兩家航空公司整合所帶來的協同效應。港龍航空網絡在整合後增添六個新航點，包括釜山、福岡、加德滿都、布吉、仙台及台中，並加強了現有航點的航班服務。國泰航空與港龍航空在香港航運樞紐的航班接駁時間獲得重大改善，航班接駁能力亦因加強及重新調配兩家航空公司的網絡而得以提升。

同時，國泰航空致力發展與國航之間的策略關係。我們正在制定可加強這種關係及進一步發展彼此網絡及所屬航運樞紐的措施。

我們在二零零七年繼續進行擴充，期間國泰航空及港龍航空的機隊共增加十二架飛機。在新飛機方面，最大的發展是接收了首五架波音 777-300ER 型客機，該機種在未來數年將成為公司的主力長途機隊。本年度，我們再訂購了十二架波音 777-300ER 型客機，使該機種的總訂購數目增至三十架，另外還訂購了八架空中巴士 A330-300 型飛機。我們亦宣佈落實訂購十架新一代波音 747-8F 型貨機，將於二零零九年至二零一二年間付運。這個訂購計劃以及投標建造及營運香港國際機場第三個貨運站的行動，足證我們對香港空運市場具有長遠的信心。

我們繼續提升機上產品及服務，於二零零七年開始在現有機隊全部三個機艙推出一系列革命性的長途航班產品，而所有新的波音 777-300ER 型客機在付運時已裝配這種產品。新產品現已裝設於二十架飛機上，相信可提升航空旅程的舒適程度和服務質素。

社會對環境問題的關注日增，因此我們在二零零七年五月出版的首份《企業社會責任報告》中，概述公司對減低業務造成的環境影響所作的承擔。這份報告重點說明公司在氣候變化問題上的立場，並闡述我們採取的各項減排措施。國泰航空與港龍航空於十二月攜手推出可供乘客參與的碳排放抵銷計劃。在二零零七年度，國泰航空及港龍航空已抵銷所有員工因公幹而衍生的碳排放量。

國泰航空正接受不同法域的競爭當局進行反壟斷調查，並一直與有關當局作出配合。由於該等問題存在不明朗因素，目前未能就任何潛在的負債作出可靠評估，因此事件在二零零七年報告書賬目附註 27(e)中列作或有負債披露。

在二零零八年，預期國泰航空集團機隊將增加十架飛機，使總數達到一百六十九架。新增的飛機將用於進一步擴大國泰航空及港龍航空的航線網絡，以及繼續發展香港作為亞洲主要客貨運國際航運樞紐的地位。預計公司會面對更嚴峻的競爭環境，高企而波動的油價將繼續對業務造成重大影響。全球經濟若大幅放緩，將危及客貨運的預期運載量及收益。然而，我們會繼續全面發揮收購港龍航空及與國航結成策略夥伴所帶來的發展潛力，並借助香港這亞洲國際都會的航運樞紐實力，繼續發展業務。

主席

白紀圖

香港，二零零八年三月五日

綜合損益賬

截至二零零七年十二月三十一日止年度

	附註	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元
營業額			
客運服務		45,129	35,155
貨運服務		16,238	14,251
航空飲食、收回款項及其他服務		13,991	11,377
營業總額	2	75,358	60,783
開支			
員工		(12,142)	(9,950)
機上服務及乘客開支		(2,903)	(2,347)
著陸、停泊及航線開支		(9,950)	(8,066)
燃料		(24,624)	(20,214)
飛機維修		(6,830)	(5,330)
飛機折舊及營業租賃		(6,369)	(5,283)
其他折舊及營業租賃		(998)	(862)
佣金		(860)	(668)
其他		(2,943)	(2,845)
營業開支		(67,619)	(55,565)
營業溢利	4	7,739	5,218
財務支出		(2,451)	(1,818)
財務收入		1,664	1,353
財務支出淨額		(787)	(465)
應佔聯屬公司溢利		1,057	301
除稅前溢利		8,009	5,054
稅項	5	(799)	(782)
本年度溢利		7,210	4,272
應佔溢利			
國泰航空股東		7,023	4,088
少數股東權益		187	184
		7,210	4,272
股息			
中期 - 已派	6	985	786
特別 - 已派	6	-	1,259
末期 - 擬派	6	2,325	1,260
		3,310	3,305
每股盈利		港仙	港仙
基本	7	178.3	115.9
攤薄	7	178.1	115.7
		港元	港元
每股股東資金		12.83	11.53*

* 重列數字

綜合資產負債表

二零零七年十二月三十一日結算

		2007 港幣百萬元	2006 (重列) 港幣百萬元
	附註		
資產及負債			
非流動資產及負債			
固定資產		62,388	57,602
無形資產		7,782	7,749
於聯屬公司的投資		10,054	8,826
其他長期應收款項及投資		3,519	3,406
		83,743	77,583
長期負債		(40,323)	(33,956)
相關已抵押存款		7,833	8,164
長期負債淨額		(32,490)	(25,792)
退休福利責任		(268)	(170)
遞延稅項		(6,771)	(6,508)
		(39,529)	(32,470)
非流動資產淨值		44,214	45,113
流動資產及負債			
存貨		882	789
貿易及其他應收款項	8	11,376	8,735
流動資金		21,649	15,624
		33,907	25,148
長期負債的流動部分		(4,788)	(7,503)
相關已抵押存款		910	1,352
長期負債的流動部分淨額		(3,878)	(6,151)
貿易及其他應付款項	9	(14,787)	(10,999)
未獲運輸收益		(6,254)	(4,671)
稅項		(2,475)	(2,902)
		(27,394)	(24,723)
流動資產淨值		6,513	425
資產淨值		50,727	45,538
資本及儲備			
股本	10	788	787
儲備		49,761	44,599
國泰航空股東應佔資金		50,549	45,386
少數股東權益		178	152
股東權益總額		50,727	45,538

附註：

1. 編制基準及會計政策

各賬目已按照香港會計師公會頒佈所有適用的香港財務報告準則（包括所有適用的《香港會計準則》及《香港財務報告準則及釋義》）編製。此等賬目亦符合《香港公司條例》的規定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」）中適用的披露規定。

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) 按業務分部所作的第一申報

	航空業務		非航空業務		未分配		總額	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
收益								
銷售予外界客戶	73,881	59,401	1,477	1,382			75,358	60,783
分部之間的銷售	24	-	1,209	965			1,233	965
分部收益	73,905	59,401	2,686	2,347			76,591	61,748
分部業績	7,471	4,981	268	237			7,739	5,218
財務支出淨額	(803)	(477)	16	12			(787)	(465)
	6,668	4,504	284	249			6,952	4,753
應佔聯屬公司溢利					1,057	301	1,057	301
除稅前溢利							8,009	5,054
稅項	(752)	(735)	(47)	(47)			(799)	(782)
本年度溢利							7,210	4,272
資產及負債								
分部資產	105,869	92,066	1,727	1,839			107,596	93,905
於聯屬公司投資					10,054	8,826	10,054	8,826
資產總值	105,869	92,066	1,727	1,839	10,054	8,826	117,650	102,731
分部負債	66,513	56,702	410	491			66,923	57,193
資產淨值							50,727	45,538
其他分部資料								
折舊及攤銷	4,681	4,120	163	175	-	-	4,844	4,295
購買固定及無形資產	9,722	5,272	79	39	-	-	9,801	5,311

集團兩個可呈報的分部是按業務性質分類。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) 按地理分部所作的第二申報

	2007 港幣百萬元	2006 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	32,906	24,855
- 日本、韓國及台灣	11,324	9,757
西南太平洋及南非	5,073	4,015
東南亞及中東	7,722	7,019
歐洲	8,707	7,016
北美	9,626	8,121
	75,358	60,783

各地所包含的國家定義載於二零零七年報告書。地理分部業績及分部資產淨值因二零零七年報告書列舉的理由而不予披露。

4. 營業溢利

	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業溢利中：		
固定資產折舊		
- 租賃	1,811	1,766
- 擁有	3,020	2,489
無形資產攤銷	13	40
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	550	434
- 飛機及有關設備	1,941	1,379
- 其他	32	37
營業租賃收入		
- 飛機及有關設備	(276)	(123)
已支出的存貨成本	1,919	1,552
匯兌差額	(490)	(271)
核數師酬金	10	8
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債盈利淨額	(867)	(278)
被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債虧損淨額	257	-
非上市投資收入	(213)	(166)
上市投資收入	(3)	(25)

5. 稅項

	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	61	61
- 海外稅	502	362
- 歷年準備不足	37	162
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	199	197
	799	782

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十七點五（二零零六年：百分之十七點五）計算。海外稅以集團在應課稅的國家，按當地的稅率計算。稅項準備就法例、慣例及商討情況的改變而定期作出檢討（見二零零七年報告書賬目附註 27(d)）。

稅項支出與按適用稅率和除稅前溢利所計算的金額間的差異可分析如下：

	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元
除稅前綜合溢利	8,009	5,054
按香港利得稅率 17.5%（二零零六年：17.5%）計算的稅額	(1,402)	(884)
可扣稅的支出	(57)	(200)
歷年稅項準備不足	(37)	(162)
海外法域實施不同稅率的影響	449	292
已確認稅項虧損	59	34
毋須課稅的收入	189	138
稅項支出	(799)	(782)

有關遞延稅項的詳細資料載於二零零七年報告書賬目附註 16。

6. 股息

	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元
於二零零六年十一月二十日派發的二零零六年特別股息每股港幣三十二仙	-	1,259
於二零零七年十月二日派發的二零零七年年中期股息每股港幣二十五仙(二零零六年：每股港幣二十仙)	985	786
於二零零八年三月五日建議派發的二零零七年年末期股息每股港幣五十九仙(二零零六年：每股港幣三十二仙)	2,325	1,260
	3,310	3,305

董事局建議派發截至二零零七年十二月三十一日止年度末期股息每股港幣五十九仙。連同於二零零七年十月二日派發的中期股息每股港幣二十五仙，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三十三億一千萬元。如獲股東於二零零八年五月七日召開的股東週年大會上通過，末期股息將於二零零八年六月二日派發予於二零零八年五月七日辦公時間結束時名列股東名冊上的股東。

二零零八年五月二日至二零零八年五月七日(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，須於二零零八年四月三十日(星期三)下午四時三十分前送達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，以辦理登記手續。

7. 每股盈利

每股基本盈利及每股攤薄盈利是以國泰航空股東應佔溢利港幣七十億二千三百萬元(二零零六年：港幣四十億八千八百萬元)除以全年已發行每日加權平均股份數目分別為三十九億三千八百萬股(二零零六年：三十五億二千六百萬股)及三十九億四千二百萬股(二零零六年：三十五億三千三百萬股)。後者按股份認購權的影響而作出調整。

	2007 百萬	2006 百萬
用以計算每股基本盈利的加權平均普通股數目	3,938	3,526
視作已發行而毋須代價的普通股	4	7
用以計算每股攤薄盈利的加權平均普通股數目	3,942	3,533

8. 貿易及其他應收款項

	集團		公司	
	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元
貿易應收賬項	4,938	4,701	4,150	3,751
衍生財務資產	2,666	720	2,653	707
其他應收及預繳款項	3,709	3,213	2,431	1,941
應收聯屬公司賬項	63	101	15	1
	11,376	8,735	9,249	6,400

於二零零七年十二月三十一日，集團及公司持有作買賣用途計賬的衍生財務資產分別為港幣十億零六千四百萬元(二零零六年：港幣二億三千七百萬元)及港幣十億零五千六百萬元(二零零六年：港幣二億三千六百萬元)。

	集團		公司	
	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元
貿易應收賬項賬齡分析如下：				
當期	4,841	4,445	4,098	3,715
逾期一至三個月	95	241	52	35
逾期三個月以上	2	15	-	1
	4,938	4,701	4,150	3,751

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。

年內就貿易應收賬項壞賬撥出的準備變動如下：

	集團		公司	
	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元
一月一日的結餘	144	100	123	100
收購一家附屬公司	-	7	-	-
撥回款額	(2)	(8)	-	-
已確認減值虧損	27	45	10	23
十二月三十一日的結餘	169	144	133	123

9. 貿易及其他應付款項

	集團		公司	
	2007	2006 (重列)	2007	2006
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應付賬項	5,546	4,518	4,064	2,949
衍生財務負債	2,103	756	1,971	682
其他應付款項	6,783	5,426	5,912	4,995
應付聯屬公司賬項	197	160	105	118
應付其他關連公司賬項	146	110	146	109
無抵押銀行透支	12	29	10	19
	14,787	10,999	12,208	8,872

於二零零七年十二月三十一日，集團及公司持有作買賣用途計賬的衍生財務負債分別為港幣十二億四千六百萬元(二零零六年：港幣三億七千一百萬元)及港幣十二億三千九百萬元(二零零六年：港幣三億一千萬元)。

	集團		公司	
	2007	2006 (重列)	2007	2006
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：				
當期	3,918	3,129	3,250	2,316
逾期一至三個月	961	939	672	525
逾期三個月以上	667	450	142	108
	5,546	4,518	4,064	2,949

10. 股本

在回顧期內，集團並無回購或贖回公司任何股份。於二零零七年十二月三十一日，已發行股份數目為 3,940,025,072 股(二零零六年十二月三十一日：3,935,697,572 股)。

公司於一九九九年三月十日採納一項股份認購權計劃。在本年度內，根據此計劃發行的股份共 4,327,500 股。有關此計劃的詳情，請參閱二零零七年報告書賬目附註 20。

11. 企業管治

國泰航空公司致力維持高水平的企業管治，積極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。

二零零七年全年業績已經審核委員會審核。有關企業管治的詳細資料，請參閱二零零七年報告書。

12. 年度報告書

二零零七年報告書連同聯交所上市規則要求的所有資料將於二零零八年三月二十八日登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零零八年三月三十一日前寄交各股東。

營業開支

扣除集團收回款項港幣一百二十五億一千三百萬元（二零零六年：港幣九十九億九千五百萬元）及國泰航空收回款項港幣一百一十二億四千一百萬元（二零零六年：港幣九十五億零一百萬元）後的淨營業開支分析如下：

	集團*			國泰航空		
	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元	變幅	2007 港幣百萬元	2006 港幣百萬元	變幅
員工	12,142	9,950	+22.0%	9,432	8,553	+10.3%
機上服務及乘客開支	2,418	1,987	+21.7%	2,018	1,899	+6.3%
著陸、停泊及航線開支	8,510	6,948	+22.5%	7,413	6,384	+16.1%
燃料	15,862	13,333	+19.0%	14,197	12,641	+12.3%
飛機維修	6,830	5,330	+28.1%	5,367	4,882	+9.9%
飛機折舊及營業租賃	6,093	5,160	+18.1%	5,509	4,789	+15.0%
其他折舊及營業租賃	998	862	+15.8%	636	625	+1.8%
佣金	860	668	+28.7%	752	622	+20.9%
匯兌收益	(490)	(271)	+80.8%	(376)	(271)	+38.7%
其他	1,883	1,603	+17.5%	1,233	1,222	+0.9%
淨營業開支	55,106	45,570	+20.9%	46,181	41,346	+11.7%
財務支出淨額	787	465	+69.2%	455	287	+58.5%
淨營業開支總額	55,893	46,035	+21.4%	46,636	41,633	+12.0%

*包括港龍航空由二零零六年十月一日起的開支。

- 集團營業開支增加 **21.4%**至港幣五百五十八億九千三百萬元，部分原因是二零零六年只包括三個月的港龍航空開支。
- 員工平均數目增加，導致員工成本上升。
- 由於乘客數目增加 **28.5%**，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及外幣強勢而上升。
- 由於飛機燃油價格平均上漲 **6.5%**至每桶九十一美元，加上耗油量增加 **15.8%**至三千五百八十萬桶，導致燃料成本上升。國泰航空燃油附加費由港幣六十四億七千萬元增至港幣七十七億三千七百萬元。
- 燃油對沖盈利增加港幣五億二千七百萬元，達港幣九億三千三百萬元，當中包括於進行市場劃價後產生的未實現盈利港幣二億一千四百萬元（二零零六年：港幣一億五千八百萬元）。
- 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。
- 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，國泰航空與港龍航空合併計算的每可用噸千米成本由港幣二元二角三仙增至港幣二元三角二仙。

資產

- 於二零零七年十二月三十一日的資產總值為港幣一千一百七十六億五千萬元。
- 年內固定資產增加港幣九十七億五千五百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣九十五億零一百萬元，以及其他設備價值港幣二億五千四百萬元。

借款及資本

- 借款增加 **13.9%**至港幣三百六十三億六千八百萬元，而二零零六年則為港幣三百一十九億四千三百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、新加坡元及歐羅，並須於二零二二年前全數清還，在扣除衍生工具後，其中 **35%**為定息借款。

- 流動資金增加 **38.6%**至港幣二百一十六億四千九百萬元，其中 **57%**以美元計算。
- 借款淨額減少 **9.9%**至港幣一百四十七億三千一百萬元。
- 國泰航空股東應佔資金增加 **11.4%**至港幣五百零五億四千九百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點三六倍下降至零點二九倍。

機隊資料

飛機類型	截至二零零七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						購買權
	租賃				'10 及 之後	'13 及 之後									
	擁有	籌資	營業			'08	'09		'10	'11	'12	'13 及 之後			
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	8	18	3	29	3 ^(a)	8	11					3			
A340-300	1	10	4	15								4			
A340-600			3	3						3					
747-400	18		6	24 ^(b)									3	3	
747-200F 貨機	7			7											
747-400F 貨機	2	4		6											
747-400BCF 貨機	5	1		6		1 ^(c)	1								
747-400ERF 貨機					3	3	6								
747-8F 貨機						2	8	10							
777-200	1	4		5											
777-300	2	10		12											
777-300ER	1	2	2	5	5 ^(d)	5	15	25						2	20 ^(e)
合計	45	49	18	112	11	11	31	53	3			7	3	5	20
由港龍航空營運的飛機：															
A320	3	2	5	10						1	1	3			
A321	2		4	6							2	2			
A330	3	2	11	16 ^(f)						2	1	2	3	3	
747-200F 貨機	1			1											
747-300SF 貨機	3			3											
747-400BCF 貨機	3			3	2			2							
合計	15	4	20	39	2			2	3	4	7	3	3		
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機	2	6		8											
總計	62	59	38	159	13	11	31	55	3	3	4	14	6	8	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) 包括兩架營業租賃期為十年的飛機。

(e) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。

(f) 包括一架租予國航的飛機。

附屬及聯屬公司回顧

- 國泰航空於二零零六年九月達成交易，將港龍航空有限公司（「港龍航空」）納入為旗下全資附屬公司後，便不斷努力把國泰航空與港龍航空的業務緊密聯繫。成本及收益方面的協同效應已得到充分發揮，為乘客及香港空運樞紐帶來莫大裨益。
- 儘管油價上升造成不利影響，二零零七年香港華民航空有限公司（「華民航空」）錄得溢利上升。年內華民航空將其通宵貨運速遞網絡進一步伸延至北京及上海，所服務的亞洲城市因而增至十個。

- 國泰航空飲食服務（香港）有限公司於二零零七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令人鼓舞，溢利均較二零零六年為高。
- 中國國際航空股份有限公司（「國航」）是中國唯一載國旗飛行的航空公司，由國泰航空持有百分之十八點一股權。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。集團應佔國航溢利乃根據延遲三個月的賬目計算，因此二零零七年度業績包括國航截至二零零七年九月三十日止十二個月的業績。
- 香港飛機工程有限公司（「港機工程」）錄得綜合股東應佔溢利為港幣十億七千三百萬元，較上年度增加 **26.7%**。港機工程位於香港國際機場的第三個機庫正在興建當中，預計將於二零零九年中啟用。廈門太古飛機工程有限公司的第五個機庫於二零零七年六月啟用，第六個機庫正在興建當中，預計於二零零九年下半年投入運作。

企業責任

- 國泰航空深信，公司有責任回饋那些對公司的成就居功至偉的社群。公司舉辦多項社會及慈善活動，其中特別著重有關年輕人的工作。
- 國泰航空於二零零七年發表首份《企業社會責任報告》，詳述公司的環保表現及為履行社會責任而進行的工作，內容包括安全及健康、社區工作、人力資源及對採購與供應鍊的要求。該報告上載於 www.cathaypacific.com。
- 我們對氣候轉變的立場，涵蓋三個主要原則：致力提高燃油效益及減少燃油浪費；改善航空交通管制不足；認同排放貿易等經濟工具的作用。
- 國泰航空與港龍航空於十二月推出「飛向更藍天」計劃，這是首個由亞洲航空公司推出的碳排放抵銷計劃。乘客現時可用現金或「亞洲萬里通」里數抵銷其空中旅遊衍生的碳排放量，所得的積分用作支持上海一個風力發電廠。
- 於二零零七年底，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用超過二萬五千九百名員工。由國泰航空僱用的員工約一萬七千一百人，其中超過一萬一千八百人為在港僱員。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。

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、李家祥、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，二零零八年三月五日

公司網站：www.cathaypacific.com