

新聞資料

二零零九年三月十一日

國泰航空公佈二零零八年度業績

業績		2008	2007	變幅
營業總額	港幣百萬元	86,578	75,358	+14.9%
國泰航空擁有人應佔 (虧損)/溢利	港幣百萬元	(8,558)	7,023	-221.9%
每股(虧損)/盈利	港仙	(217.5)	178.3	-222.0%
每股股息	港仙	3.0	84.0	-96.4%

國泰航空集團今天公佈二零零八年錄得應佔虧損港幣八十五億五千八百萬元，而上年度則錄得溢利港幣七十億二千三百萬元。二零零八年度業績是國泰航空歷年最差的年度虧損。

二零零八年集團營業總額增加 **14.9%**，達港幣八百六十五億七千八百萬元。本年度首六個月業務表現普遍強勁，但上半年油價處於極高水平，加上下半年出現環球金融危機導致客運及貨運需求急跌，對財務業績造成不利影響。

儘管航油價格於二零零八年底已大幅回落，但在七月時曾飆升至歷史性高位。客運及貨運燃油附加費只能局部抵銷全年的額外成本。油價下跌雖是我們所歡迎的，卻為二零零九年至二零一一年的燃油對沖合約帶來港幣七十六億元的未變現市值計價虧損。這些合約訂立的目的，是對未來油價予以某程度的確定，及對抗衡油價上升作出某程度的保障。

二零零八年國泰航空與港龍航空共接載乘客二千五百萬人次，較上年度增加 **7.3%**。客運收益增加港幣八十五億二千六百萬元，這主要是由於上半年需求殷切。同時，由於接收新飛機以及增加前往澳洲、印度及中東各地的航班，使可載客量增加 **12.7%**。頭等及商務客運需求高企的趨勢雖一直持續至夏季，但受隨之而來的金融危機影響而驟降。由於上半年表現理想，乘客收益率上升 **5.3%** 至港幣 **63.6** 仙。

上半年集團的貨運業務表現較預期強勁，但最後一季因所有主要市場需求下跌導致業績驟降。國泰航空與港龍航空的貨運收益共增加港幣二十二億九千八百萬元，而總載貨噸數則下跌 **1.6%** 至一百六十四萬四千七百八十五噸。公司於下半年因需求轉弱而縮減航班，可載貨量僅增加 **0.7%**。燃油附加費調高，有助提升收益率 **12.4%** 至港幣 **2.54** 元。

雖然二零零八年對國泰航空集團來說是困難重重的一年，但集團仍有不少正面的發展，包括接收更具效益的新飛機、擴大客運服務及繼續在中途和長途航機推出革命性的三個等級客艙設計，新機艙已裝配於四十一架飛機上。

新聞資料

因應年初油價飆升，我們實施了多項解決措施，包括將可運載量轉移至盈利前景較佳的航線及繼續優化機隊。隨著二零零八年下半年金融危機的影響逐漸明顯，公司公佈更多措施以減低業務所受的影響，包括調低原訂二零零九年的增長計劃、出售國泰航空機隊五架波音 777-200 型飛機、港龍航空運作的兩架空中巴士 A330-300 型飛機及一架空中巴士 A320-200 型飛機在二零零九年六月及十月租約到期時不再續約，以及停飛三架波音 747-400BCF 型改裝貨機，其中兩架屬於國泰航空，一架屬於港龍航空。此外，公司在二零零九年一月宣佈將位於香港國際機場的國泰航空貨運站的興建工程延遲兩年。

國泰航空主席白紀圖表示：「航空業因應高油價而作出了痛苦的調整，現在更要為嚴重的經濟逆轉而作出應對。國泰航空預期二零零九年將是極具挑戰的一年。預計客運及貨運需求繼續疲弱，而假如油價維持於現有水平，燃油對沖合約將產生更多虧損（但將不及二零零八年的水平，而且實際的燃油成本將遠低於二零零八年）。二零零九年截至二月底的未變現燃油對沖市值計價虧損為港幣十九億元，而二零零八年全年則為港幣七十六億元。二零零九年的虧損主要反映有關燃油對沖合約至到期時因遠期油價下降而須付款的影響。

「作為一家沒有政府財政支持或補貼的商業航空公司，我們會以負責和審慎的態度管理資源。儘管面對目前種種困難，國泰航空將透過香港航運樞紐，發揮與姊妹公司港龍航空的協同效應以及與國航保持緊密的關係，繼續提供超卓的國際航空網絡。」

查詢詳情：

梁月芳，企業傳訊經理—公共事務，(852)2747-5393 或 7901-5393 或 6053-6066

余似心，企業傳訊經理—傳媒關係，(852)2747-5363 或 9156-8431 或 7901-5368

國泰航空網址為 www.cathaypacific.com

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不對因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴有關內容而引致的任何損失承擔任何責任。

國泰航空有限公司
(在香港註冊成立的有限公司)
(股票代號：00293)

公告
二零零八年全年業績

財務及營業撮要

集團財務統計數字

業績		2008	2007	變幅
營業總額	港幣百萬元	86,578	75,358	+14.9%
國泰航空擁有人應佔(虧損)/溢利	港幣百萬元	(8,558)	7,023	-221.9%
每股(虧損)/盈利	港仙	(217.5)	178.3	-222.0%
每股股息	港仙	3.0	84.0	-96.4%
邊際(虧損)/利潤	%	(9.9)	9.3 [#]	-19.2 個百分點

財務狀況

國泰航空擁有人應佔資金	港幣百萬元	38,325	50,549	-24.2%
借款淨額	港幣百萬元	25,198	14,731	+71.1%
每股股東資金	港元	9.7	12.8	-24.2%
債務淨額股份比例	倍數	0.66	0.29	+0.37 倍

營業統計數字 – 國泰航空及港龍航空

		2008	2007	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	24,410	23,077	+5.8%
運載乘客人次	千位	24,959	23,253	+7.3%
乘客運載率	%	78.8	79.8	-1.0 個百分點
乘客收益率	港仙	63.6	60.4 [#]	+5.3%
運載貨物及郵件	千噸	1,645	1,672	-1.6%
貨物及郵件運載率	%	65.9	66.7	-0.8 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.54	2.26 [#]	+12.4%
每可用噸千米成本	港元	3.79	2.87 [#]	+32.1%
除燃油外之每可用噸千米成本	港元	1.88	1.82 [#]	+3.3%
飛機使用量	每日時數	11.5	11.7	-1.7%
航班準時表現	%	81.4	83.9	-2.5 個百分點

重列數字。

可運載量、運載率及收益率 – 國泰航空及港龍航空

	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)*						
	二零零八年	二零零七年	變幅	二零零八年	二零零七年	變幅	變幅
客運服務							
西南太平洋及南非	17,689	14,589	+21.2%	77.0	81.7	-4.7 個百分點	+6.9%
歐洲	20,017	19,641	+1.9%	84.4	83.6	+0.8 個百分點	+9.0%
東南亞及中東	22,528	19,220	+17.2%	77.4	79.4	-2.0 個百分點	+8.4%
北亞	24,028	23,765	+1.1%	73.0	71.9	+1.1 個百分點	+6.5%
北美	31,216	25,247	+23.6%	81.7	83.6	-1.9 個百分點	+2.8%
整體	115,478	102,462	+12.7%	78.8	79.8	-1.0 個百分點	+5.3%
貨運服務	13,425	13,335	+0.7%	65.9	66.7	-0.8 個百分點	+12.4%

* 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

國泰航空

- 公司因應油價飆升而將航班調配至盈利潛力較高的航線，因此二零零八年前往澳洲的可載客量大幅增加。
- 往來珀斯的服務於十月改為每日一班，而布里斯班的服務則由每周七班增至十班。往來悉尼的服務則每周增加三班，使每日提供共四班航班。
- 由於乘搭港龍航空在香港航運樞紐轉機的中國內地乘客增加，往來澳洲的業務表現全年維持理想。
- 產品提升對澳洲的業務亦有幫助，墨爾本及悉尼航線已採用新機艙，其他航點亦因停用空中巴士 A330-300 型短途飛機而受惠。
- 新西蘭航線由十月底開始回復每日提供兩班航班的安排，惟需求遜於預期。
- 往來南非的業務表現穩定，惟受貨幣變動影響，最後兩個月收益率驟降。

歐洲

國泰航空

- 上半年倫敦及其他歐洲航線的運載率高企，惟在金融危機出現後，頭等及商務客運業務大幅下降。
- 為增加前往倫敦的可載客量，我們改用波音 747-400 型飛機營運 CX253/4 航班。往來阿姆斯特丹的航班亦作出了類似的提升安排，使機位數量增加。
- 隨著新的三個等級機艙設計陸續裝配於機齡較大的飛機，更多往來歐洲的航班以裝配了新機艙的飛機營運。
- 年內往來巴黎的航班需求暢旺，公司宣佈由二零零九年夏季時間開始每周加開四班航班，使每日增至兩班航班。

東南亞及中東

國泰航空

- 於十一月加開每日第七班前往新加坡的航班。該航線於二零零八年全年需求殷切，然而金融危機對頭等及商務客運需求的影響在最後一季開始呈現。
- 在二零零八年大部分時間，泰國動盪的政治嚴重影響泰國的入境航班業務。
- 馬來西亞航線因採取積極的割價措施而影響收益，情況尤以往來吉隆坡的航班為甚。
- 往來菲律賓的航班全年需求殷切，收益率有所改善。
- 印尼航線表現不俗，由十二月起加開一班前往泗水的航班，使該航線的班次增至每周六班。
- 公司與越南國際航空公司合營的河內航線於十月結束，現時除港龍航空新增的每日航班外，我們亦在越南國際航空營運的每日一班航班實行代號共享安排。
- 於三月三十日恢復前往科倫坡的每日客運航班，表現令人滿意。
- 年初大幅增加前往印度的班次，合共加開二十班額外航班，前往德里的航班改為每日兩班，並推出新航點欽奈。欽奈航線表現不俗，惟往來印度的整體需求遜於可載客量的增長。
- 在油價影響下，公司重新調配可載客量，在十月擴大前往中東的服務。迪拜的班次由每日兩班增至三班，全年需求殷切。

港龍航空

- 港龍航空於十月開辦每日一班前往河內的航班，初期運載率令人鼓舞。
- 於十二月開辦前往馬尼拉的新航班，為往來菲律賓的旅客提供更多選擇。
- 前往加德滿都的運載率於首年運作表現理想，惟簽證限制仍削弱達卡航線的表現。
- 前往布吉及亞庇的航班全年錄得理想的運載率。
- 港龍航空於七月進軍印度市場，開辦每日一班航班前往班加羅爾。

北亞

國泰航空

- 儘管受兩岸直航包機影響，往來台灣的業務表現令人滿意。兩岸直航包機於七月推出，並由十二月開始大幅增加航點數目。現階段公司仍在評估兩岸直航對長遠業務所造成的潛在影響。
- 韓國航線表現理想，惟韓圓貶值拖累收益率下降。
- 日圓於最後一季轉強，有助日本航班取得良好的表現，收益率略有改善。
- 國泰航空於九月終止前往廈門的客運服務。
- 奧運期間中國內地對入境的國際旅客實施簽證限制，對中國內地（尤其是北京）入境航班的需求造成負面影響。

港龍航空

- 二零零八年往來中國內地的客運量受多項因素影響，包括一月份的雪災、五月份的四川地震和八月份的奧運會。
- 雖然受到兩岸直航包機影響，前往北京及上海各主要航線的需求仍然理想。在奧運結束及放寬簽證限制後，北京航線的業務明顯增加。
- 港龍航空接辦國泰航空前往廈門的每日航班，兩家公司在該航線實施代號共享安排。
- 在全年大部分時間中，前往中國內地二線城市的業務均低於預期。地震發生後，前往成都及武漢的乘客數目下降，但我們仍保持前往兩地的航班服務不受影響。
- 我們在夏季時間增加前往多個中國內地航點的可載客量，現時除四個城市外，我們所有的中國內地航線，每日皆提供航班服務。

- 在七月停辦往來海口至三亞的每周兩班中轉航班，以便提高成本效益，而以每日直航三亞的航班，加強三亞航點的地位。
- 由夏季時間開始，停辦前往日本仙台的定期航班，改為以包機方式營運，以配合該航線的需求。
- 前往韓國釜山的每日航班表現良好。

北美

國泰航空

- 上半年高油價嚴重影響北美許多航班的溢利。
- 受高油價影響，我們重新將可載客量調配至盈利潛力較高的航線，因而縮減多條北美航線的航班。洛杉磯及溫哥華的班次均由每日三班減至兩班，而多倫多則由每周十班減至七班。
- 上半年所有美國航線均需求高企，惟在出現金融危機後，頭等及商務客運大幅下滑。紐約的尊貴級客運量所受的打擊尤其嚴重，情況尤以頭等客艙為甚。
- 出現金融風暴後，經濟客艙的運載量較預期為佳。
- 以新波音 777-300ER 型飛機飛行北美航線，在營運效益及產品質素方面均確實取得極大好處，乘客的反應非常理想。

貨運服務

國泰航空

- 上半年高油價使長途貨機航班的營運難以有利可圖。我們將機齡較大的波音 747-200 型「經典」貨機撤離歐洲航線，並合併更多航班以維持盈利。
- 於二零零八年三月開始逐步淘汰燃油效益較差的「經典」貨機。在加速進行的飛機退役計劃下，所有「經典」貨機逐步於二零零九年八月前離開機隊。
- 首架波音 747-400ERF 型貨機於五月運抵，標誌著公司開始轉用更具燃油效益的貨機機隊。第二架波音 747-400ERF 型貨機於八月運抵，但第三架的交付日期則因波音公司發生工潮而由十一月推遲至二零零九年一月。另外三架該型號飛機訂於二零零九年付運。
- 公司亦已落實訂購十架新一代波音 747-8F 型貨機，於二零一零年三月開始付運，遲於原定的交付日期。
- 在接收三架港龍航空飛機後，現時國泰航空共有十架波音 747-400BCF 型貨機。最後一架波音 747-400BCF 型貨機訂於二零零九年七月付運，屆時該機隊的飛機數目將增至十一架。然而，由於近期貨運業務萎縮，現已停飛兩架該種飛機，由二零零九年一月開始暫停服務一年。
- 我們加強貨機網絡，開辦新航班前往達卡及河內。該航線自啓航以來一直表現良好。
- 由於第三架波音 747-400ERF 型貨機延遲付運，我們把於二零零八年開辦休士頓及邁阿密新航線的計劃延遲實行。該航線已於二零零九年第一季開辦。
- 我們亦於二零零九年一月開辦每周兩班前往耶加達/胡志明市的貨機服務，並於二零零九年二月加開前往直利馬爾本薩的航班，由每周三班增至六班，以增加賺取收益的機會。
- 在區內，中國內地的出口需求在全年大部分時間均保持暢旺，尤以長江三角洲的出口為甚。然而，奧運期間需求顯著下滑。
- 二零零九年將維持前往北京及廈門的貨機班次。在即將開始實施的夏季航班時間表中，上海航線將增加班次，同時港龍航空所有中國內地貨機航班將轉由國泰航空營運。
- 往來日本及韓國的業務表現於年內大部分時間均低於預期。台灣市場表現亦見偏軟，預期在十二月實行兩岸定期通航後，需求將被進一步蠶食。
- 我們在二零零八年減少歐洲及跨太平洋航線服務，以減輕高油價及下半年香港出口放緩所帶來的影響。公司已進一步調整二零零九年的可載貨量。
- 公司的全資附屬公司國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務」）於二零零八年三月十八日與香港機場管理局（「機管局」）簽訂專營權協議，以承辦在香港國際機場投資、設計、興建及

營運新空運貨站的專營權。該專營權協議為期二十年，新貨運站原定於二零一一年下半年開始運作，鑒於近期市況逆轉，國泰航空服務於二零零九年一月十五日與機管局簽訂一份補充協議，把新貨運站的落成日期推遲最多二十四個月至二零一三年中。根據補充協議，國泰航空服務將為新貨運站延遲落成而向機管局作出賠償，賠償金額在全面考慮專營權的合約條款及條件後釐定，公平合理。

港龍航空

- 為使機隊更具效益，我們開始分階段安排港龍航空機齡較大的波音 747-200F 型及波音 747-300F 型「經典」貨機退役。由於出現燃油危機及金融風暴，我們加速進行飛機退役計劃，所有「經典」貨機現已離開機隊。
- 「經典」貨機退役後，港龍航空貨機機隊只剩下波音 747-400BCF 型貨機。三架該類型貨機已於二零零八年下半年調配至國泰航空，因此截至年底港龍航空只運作兩架波音 747-400BCF 型貨機。
- 由於出現金融風暴，公司停飛其中一架波音 747-400BCF 型貨機，由二零零九年一月開始停泊於加州。港龍航空現時只有一架波音 747-400BCF 型貨機在區內運作。
- 日本市場仍然偏軟，往來大阪的貨機服務表現遜於預期。該航班由實施冬季航班時間表開始停止服務。
- 二零零八年上海是港龍航空最重要的貨機航線。為提高營運效益，在即將實施的夏季航班時間表中，這條航線將轉由國泰航空營運。

主席致函

國泰航空集團二零零八年錄得應佔虧損港幣八十五億五千八百萬元，而上年度則錄得溢利港幣七十億二千三百萬元。營業總額增至港幣八百六十五億七千八百萬元，增幅為 14.9%。

二零零八年國泰航空與港龍航空共接載乘客二千五百萬人次，較上年度增加 7.3%。貨物運載量則下降 1.6%。本年度首六個月業務表現普遍強勁，但上半年油價處於極高水平，加上半年出現環球金融危機導致客運及貨運需求急跌，對財務業績造成不利影響。

儘管航油價格於二零零八年底已大幅回落，但在七月時曾飆升至歷史性高位。客運及貨運燃油附加費只能局部抵銷全年的額外成本。油價下跌雖是我們所歡迎的，卻為二零零九年至二零一一年的燃油對沖合約帶來港幣七十六億元的未變現市值計價虧損。訂立這些合約的目的，是對未來油價予以某程度的確定，及對抗衡油價上升作出某程度的保障。聯屬公司國航的燃油對沖合約亦出現未變現市值計價虧損，我們就第四季虧損撥備港幣十億元。

在客運方面，本年度收益增加港幣八十五億二千六百萬元，而載客數目則上升 7.3%至二千五百萬人次，這主要是由於上半年需求殷切。同時，由於接收新飛機以及增加前往澳洲、印度及中東各地的航班，使可載客量增加 12.7%。頭等及商務客運需求高企的趨勢雖一直持續至夏季，但受隨之而來的金融危機影響而驟降。由於上半年表現理想，乘客收益率上升 5.3%至港幣 63.6 仙。

上半年貨運業務表現較預期強勁，但最後一季因所有主要市場需求下跌導致業績驟降。國泰航空與港龍航空的貨運收益共增加港幣二十二億九千八百萬元，而總載貨噸數則下跌 1.6%至一百六十四萬四千七百八十五噸。公司於下半年因需求轉弱而縮減航班，可載貨量因而僅增長 0.7%。燃油附加費調高，有助提升收益率 12.4%至港幣 2.54 元。

雖然二零零八年對國泰航空集團來說是困難重重的一年，但集團仍有不少正面的發展，包括接收更具效益的新飛機，擴大客運服務及繼續在中途和長途航機推出革命性的三個等級客艙設計，新機艙已裝配於四十一架飛機上。然而，我們的業務卻深受上半年高油價和其後世界經濟顯著緊縮的雙重因素所影響。

因應年初油價飆升，我們實施了多項解決措施，包括將可運載量轉移至盈利前景較佳的航線及繼續優化機隊。年內共接收四架波音 777-300ER 延程型飛機，該等新飛機用於往來北美的超長途航班上效率顯著。在已訂購的六架波音 747-400ERF 延程型貨機中，首兩架已經接收，但因西雅圖波音公司生產線發生工潮，下半年付運進度受到阻延。

隨著二零零八年下半年金融危機的影響逐漸明顯，公司公佈了更多措施以減低業務所受的影響，包括調低原訂二零零九年的增長計劃。由於經濟逆轉，我們計劃出售國泰航空機隊中的五架波音 777-200 型飛機，而港龍航空所運作的兩架空中巴士 A330-300 型飛機及一架空中巴士 A320-200 型飛機在二零零九年六月及十月租約到期時將不會續約。在貨機方面，已停飛三架波音 747-400BCF 型改裝貨機，其中兩架屬於國泰航空，一架屬於港龍航空。我們亦在二零零九年一月宣佈將位於香港國際機場的國泰航空貨運站的興建工程延遲兩年。

二零零八年六月，國泰航空宣佈與美國司法部達成辯訴協議。根據這項協議，公司同意就一項違反《美國謝爾曼法例》的指控認罪，並繳付六千萬美元（港幣四億六千八百萬元）的罰款。中期業績已就此款項作出撥備，並已於八月繳付。國泰航空仍面對多個其他法域的競爭當局進行反壟斷調查，並一直對有關當局的調查作出配合，在適用情況下積極作出抗辯。此外，國泰航空已收到歐洲委員會發出的異議聲明及作出回應，並收到新西蘭商務委員會發出的申索書，現正進行評

估。國泰航空目前未能就全部的潛在負債作出評估，因此未能就任何有關反壟斷的罰款作出額外撥備。

航空業因應高油價而作出了痛苦的調整，現在更要為嚴重的經濟逆轉而作出應對。國泰航空預期二零零九年將是極具挑戰的一年。預計客運及貨運需求繼續疲弱，而假如油價維持於現有水平，燃油對沖合約將產生更多虧損（但將不及二零零八年的水平，而且實際的燃油成本將遠低於二零零八年）。二零零九年截至二月底的未變現燃油對沖市值計價虧損為港幣十九億元，而二零零八年全年則為港幣七十六億元。二零零九年的虧損主要反映有關燃油對沖合約至到期時因遠期油價下降而須付款的影響。

作為一家沒有政府財政支持或補貼的商業航空公司，我們會以負責和審慎的態度管理資源。儘管面對目前種種困難，國泰航空將透過香港航運樞紐，發揮與姊妹公司港龍航空的協同效應以及與國航保持緊密的關係，繼續提供超卓的國際航空網絡。

主席

白紀圖

香港，二零零九年三月十一日

綜合全面收益表

截至二零零八年十二月三十一日止年度

	附註	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
營業額			
客運服務		58,046	49,520
貨運服務		24,623	21,783
航空飲食、收回款項及其他服務		3,909	4,055
營業總額	2	86,578	75,358
開支			
員工		(12,428)	(12,142)
機上服務及乘客開支		(3,336)	(2,903)
著陸、停泊及航線開支		(11,039)	(9,950)
燃油		(47,317)	(24,624)
飛機維修		(7,643)	(6,830)
飛機折舊及營業租賃		(7,211)	(6,369)
其他折舊及營業租賃		(1,060)	(998)
佣金		(851)	(860)
其他		(3,154)	(2,943)
營業開支		(94,039)	(67,619)
扣除非經常性項目前的營業(虧損)/溢利		(7,461)	7,739
就貨運調查與美國司法部達成和解	4	(468)	-
營業(虧損)/溢利	5	(7,929)	7,739
財務支出		(2,428)	(2,451)
財務收入		1,416	1,664
財務支出淨額		(1,012)	(787)
應佔聯屬公司(虧損)/溢利		(730)	1,057
除稅前(虧損)/溢利		(9,671)	8,009
稅項	6	1,337	(799)
本年度(虧損)/溢利		(8,334)	7,210
其他全面收益			
現金流量對沖		(1,035)	(57)
可供出售財務資產帶來的重估(減值)/增值		(430)	162
應佔聯屬公司其他全面收益		(154)	(309)
海外業務換算產生的匯兌差額		524	557
本年度除稅後其他全面收益	7	(1,095)	353
本年度全面收益總額		(9,429)	7,563
應佔(虧損)/溢利			
國泰航空擁有人		(8,558)	7,023
少數股東權益		224	187
		(8,334)	7,210
應佔全面收益總額			
國泰航空擁有人		(9,653)	7,376
少數股東權益		224	187
		(9,429)	7,563
每股(虧損)/溢利		仙	仙
基本	8	(217.5)	178.3
攤薄	8	(217.5)	178.1

綜合財務狀況表
二零零八年十二月三十一日結算

	附註	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
資產及負債			
非流動資產及負債			
固定資產		66,039	62,388
無形資產		7,782	7,782
於聯屬公司的投資		9,773	10,054
其他長期應收款項及投資		3,087	3,519
		86,681	83,743
長期負債		(43,221)	(40,323)
相關已抵押存款		7,196	7,833
長期負債淨額		(36,025)	(32,490)
退休福利責任		(281)	(268)
遞延稅項		(4,977)	(6,771)
		(41,283)	(39,529)
非流動資產淨值		45,398	44,214
流動資產及負債			
存貨		960	882
貿易及其他應收款項	10	12,010	11,376
流動資金		15,088	21,649
		28,058	33,907
長期負債的流動部分		(4,556)	(4,788)
相關已抵押存款		301	910
長期負債的流動部分淨額		(4,255)	(3,878)
貿易及其他應付款項	11	(22,749)	(14,787)
未獲運輸收益		(5,878)	(6,254)
稅項		(2,129)	(2,475)
		(35,011)	(27,394)
流動(負債)/資產淨值		(6,953)	6,513
資產淨值		38,445	50,727
資本及儲備			
股本	12	787	788
儲備		37,538	49,761
國泰航空擁有人應佔資金		38,325	50,549
少數股東權益		120	178
股東權益總額		38,445	50,727

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及附加費。在出售運輸服務時收取的燃油附加費、保險附加費及貨運保安費被視作空運營業總額處理，合共港幣九十九億三千六百萬元金額已於二零零七年的比較數據中重新歸類。

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	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
	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	85,405	73,881	1,173	1,477			86,578	75,358
分部之間的銷售	16	24	1,343	1,209			1,359	1,233
分部收益	85,421	73,905	2,516	2,686			87,937	76,591
分部業績	(8,118)	7,471	189	268			(7,929)	7,739
財務支出淨額	(1,012)	(803)	-	16			(1,012)	(787)
	(9,130)	6,668	189	284			(8,941)	6,952
應佔聯屬公司(虧損)/溢利					(730)	1,057	(730)	1,057
除稅前(虧損)/溢利							(9,671)	8,009
稅項	1,360	(752)	(23)	(47)			1,337	(799)
本年度(虧損)/溢利							(8,334)	7,210
資產及負債								
分部資產	103,663	105,869	1,303	1,727			104,966	107,596
於聯屬公司投資					9,773	10,054	9,773	10,054
資產總值	103,663	105,869	1,303	1,727	9,773	10,054	114,739	117,650
分部負債	76,058	66,513	236	410			76,294	66,923
資產淨值							38,445	50,727
其他分部資料								
折舊及攤銷	5,040	4,681	155	163	-	-	5,195	4,844
購買固定及無形資產	8,509	9,722	719	79	-	-	9,228	9,801

3. 分部資料 (續)

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

	2008 港幣百萬元	2007 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	35,921	32,906
- 日本、韓國及台灣	12,189	11,324
西南太平洋及南非	6,144	5,073
東南亞及中東	9,937	7,722
歐洲	10,670	8,707
北美	11,717	9,626
	86,578	75,358

各地所包含的國家定義載於二零零八年報告書。地理分部業績及分部資產淨值因二零零八年報告書列舉的理由而不予披露。

4. 就貨運調查與美國司法部達成和解

公司正接受不同法域（包括歐盟、加拿大、澳洲、瑞士、韓國及新西蘭）的競爭當局就其貨運業務進行調查及訴訟，並一直對有關當局的調查作出配合，在適用情況下積極作出抗辯。調查重點與貨運價格及業內競爭有關。

二零零八年七月二十二日，美國哥倫比亞區地方法院接納美國與公司達成的辯訴協議，公司根據該協議繳付六千萬美元（港幣四億六千八百萬元）的罰款。國泰航空就一項違反《美國謝爾曼法例》的指控認罪，就此結束美國的調查。此付款以撥備方式納入二零零八年中期業績。

5. 營業(虧損)/溢利

	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
下列各費用/(收益)已包括在營業(虧損)/溢利中：		
固定資產折舊		
- 租賃	1,939	1,811
- 擁有	3,230	3,020
無形資產攤銷	26	13
營業租賃租金		
- 土地及樓宇	613	550
- 飛機及有關設備	2,436	1,941
- 其他	27	32
營業租賃收入		
- 飛機及有關設備	(48)	(276)
已支出的存貨成本	1,836	1,919
匯兌差額	(28)	(490)
核數師酬金	10	10
被界定為持有作買賣用途的財務資產及負債虧損/(盈利)淨額	7,374	(867)
被指定為按公允值計入損益的財務資產及負債虧損淨額	531	257
非上市投資收入	(114)	(213)
上市投資收入	(3)	(3)

6. 稅項

	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
當期稅項開支		
- 香港利得稅	41	61
- 海外稅	330	502
- 歷年準備(超額)/不足	(234)	37
遞延稅項		
- 暫時差異的產生及逆轉	(1,398)	199
- 稅率下降	(76)	-
	(1,337)	799

香港利得稅乃以本年度的估計應課稅溢利按稅率百分之十六點五 (二零零七年：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（見二零零八年報告書賬目附註 30(d)）。

6. 稅項（續）

稅項回撥/(支出)與按適用稅率和除稅前(虧損)/溢利所計算的金額間的差異可分析如下：

	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
除稅前綜合(虧損)/溢利	(9,671)	8,009
按香港利得稅率百分之十六點五（二零零七年：百分之十七點五）計算的稅額	1,595	(1,402)
不可扣稅的支出	(184)	(57)
歷年稅項準備超額/(不足)	234	(37)
海外法域實施不同稅率的影響	(796)	449
已確認稅項虧損	341	59
毋須課稅的收入	71	189
稅率變動對期初遞延稅項結餘的影響	76	-
稅項回撥/(支出)	1,337	(799)

有關遞延稅項的詳細資料載於二零零八年報告書賬目附註 18。

7. 其他全面收益

	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
現金流量對沖		
- 於年內確認	(1,275)	(249)
- 轉撥至損益	132	176
- 已確認遞延稅項	108	16
可供出售財務資產所帶來的重估(減值)/增值	(430)	162
應佔聯屬公司其他全面收益	(154)	(309)
海外業務換算產生的匯兌差額		
- 於年內確認	529	557
- 轉撥至損益	(5)	-
本年度其他全面收益	(1,095)	353

8. 每股虧損/盈利

每股基本虧損及每股攤薄虧損是以國泰航空擁有人應佔虧損港幣八十五億五千八百萬元(二零零七年：溢利港幣七十億二千三百萬元)除以全年已發行每日加權平均股份數目分別為三十九億三千四百萬股(二零零七年：三十九億三千八百萬股)及三十九億三千五百萬股(二零零七年：三十九億四千二百萬股)。後者按股份認購權的影響而作出調整。

	2008 百萬	2007 百萬
用以計算每股基本虧損/盈利的加權平均普通股數目	3,934	3,938
視作已發行而毋須代價的普通股	1	4
用以計算每股攤薄虧損/盈利的加權平均普通股數目	3,935	3,942

9. 股息

	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
於二零零八年十月二日派發的二零零八年中中期股息每股港幣三仙 (二零零七年：每股港幣二十五仙)	118	985
於二零零九年三月十一日建議不派發二零零八年末期股息(二零零 七年：每股港幣五十九仙)	-	2,320
	118	3,305

董事局建議不派發截至二零零八年十二月三十一日止年度末期股息。連同於二零零八年十月二日派發的中期股息每股港幣三仙，本年度每股將共派股息港幣三仙。全年分派的股息總額將達港幣一億一千八百萬元。

10. 貿易及其他應收款項

	集團	
	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
貿易應收賬項	4,640	4,938
衍生財務資產	3,828	2,666
其他應收及預繳款項	3,494	3,709
應收聯屬公司賬項	48	63
	12,010	11,376

於二零零八年十二月三十一日，集團持有作買賣用途計賬的衍生財務資產為港幣三十三億元(二零零七年：港幣十億六千四百萬元)。

	集團	
	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
貿易應收賬項賬齡分析如下：		
當期	4,558	4,841
逾期一至三個月	69	95
逾期三個月以上	13	2
	4,640	4,938

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。

年內納入貿易應收賬項的壞賬撥備變動如下：

	集團	
	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
一月一日的結餘	169	144
撥回款額	(2)	(2)
已確認減值虧損	2	27
十二月三十一日的結餘	169	169

11. 貿易及其他應付賬項

	集團	
	2008	2007
	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應付賬項	5,571	5,546
衍生財務負債	10,467	2,103
其他應付款項	6,496	6,783
應付聯屬公司賬項	170	197
應付其他關連公司賬項	39	146
無抵押銀行透支	6	12
	22,749	14,787

於二零零八年十二月三十一日，集團持有作買賣用途計賬的衍生財務負債為港幣九十二億一千六百萬元(二零零七年：港幣十二億四千六百萬元)。

	集團	
	2008	2007
	港幣百萬元	港幣百萬元
貿易應付賬項賬齡分析如下：		
當期	5,321	5,270
逾期一至三個月	240	266
逾期三個月以上	10	10
	5,571	5,546

貿易應計賬項現按賬齡分析歸入當期賬項下，港幣十三億五千二百萬元的總額已於集團的二零零七年比較數據中重新歸類。

12. 股本

在回顧的年度內，公司於聯交所購回 9,390,000 股股份。公司是在考慮當時有關因素及情況後認為符合公司及股東的利益而購回該等股份的。所有購回的股份均已註銷。於二零零八年十二月三十一日，已發行股份共 3,932,746,072 股（二零零七年十二月三十一日：3,940,025,072 股）。購回股份的詳情按月列述如下：

	購回股份數目	所付每股最高價 港元	所付每股最低價 港元	總成本 港幣百萬元
二零零八年三月	9,390,000	16.66	15.24	149

公司於一九九九年三月十日採納一項股份認購權計劃。年內根據此計劃發行的股份共 2,111,000 股。有關此計劃的詳情，請參閱二零零八年報告書賬目附註 22。

13. 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。

二零零八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，請參閱二零零八年報告書。

14. 年度報告書

二零零八年報告書連同聯交所上市規則要求的所有資料將於二零零九年四月二日登載於聯交所的網站及本公司網站 www.cathaypacific.com，並於二零零九年四月六日前寄交各股東。

營業開支

	集團			國泰航空及港龍航空		
	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	變幅	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	變幅
員工	12,428	12,142	+2.4%	11,305	10,975	+3.0%
機上服務及乘客開支	3,336	2,903	+14.9%	3,336	2,903	+14.9%
著陸、停泊及航線開支	11,039	9,950	+10.9%	10,993	9,876	+11.3%
燃油	47,317	24,624	+92.2%	46,637	24,227	+92.5%
飛機維修	7,643	6,830	+11.9%	7,511	6,718	+11.8%
飛機折舊及營業租賃	7,211	6,369	+13.2%	7,024	6,303	+11.4%
其他折舊及營業租賃	1,060	998	+6.1%	814	756	+7.7%
佣金	851	860	-1.0%	851	860	-1.0%
匯兌收益	(28)	(490)	-94.3%	(11)	(502)	-97.8%
其他	3,182	3,433	-7.3%	3,268	3,444	-5.1%
營業開支	94,039	67,619	+39.1%	91,728	65,560	+39.9%
財務支出淨額	1,012	787	+28.6%	907	645	+40.6%
營業開支總額	95,051	68,406	+39.0%	92,635	66,205	+39.9%

- 集團營業開支增加百分之三十九至港幣九百五十億五千一百萬元。
- 由於燃油價格上漲及燃油衍生工具錄得未變現市值計價虧損，導致國泰航空及港龍航空合併計算的每可用噸千米成本由港幣二點八七元增至港幣三點七九元。

基本(虧損)/溢利

以下提供集團賬目所示與基本(虧損)/溢利的對賬。

	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
國泰航空擁有人應佔(虧損)/溢利	(8,558)	7,023
撇除香港會計準則第 39 號的影響 *		
- 燃油衍生工具	7,883	(118)
- 貨幣及息率衍生工具	(5)	(162)
撇除公司應佔國航於第四季的燃油對沖市值計價虧損	1,000	-
就貨運調查與美國司法部達成和解的罰款	468	-
稅項	(1,327)	30
基本(虧損) / 溢利	(539)	6,773

- * 上述調整撇除了未變現市值計價盈利/(虧損)及其後的已變現盈利/(虧損)，反而將結賬時所收/(所付)的現金款額確認入賬。

基本(虧損)/溢利 (續)

從基本溢利變為基本虧損的分析如下：

	港幣百萬元	
二零零七年基本溢利	6,773	
客運及貨運營業額	11,366	客運 - 因可載客量上升百分之十二點七而增加港幣六十二億七千二百萬元。 - 因運載率下降一個百分點而減少港幣七億一千四百萬元。 - 因收益率上升百分之五點三而增加港幣二十九億六千八百萬元。 貨運 - 因可載貨量上升百分之零點七而增加港幣一億三千六百萬元。 - 因運載率下降零點八個百分點而減少港幣二億六千八百萬元。 - 因收益率上升百分之十二點四而增加港幣二十四億三千萬元。 - 華民航空增加港幣五億四千二百萬元。
航空飲食、收回款項及其他服務員工	(146) (286)	- 因平均員工數目增加而上升，但由於花紅減少而被局部抵銷。
機上服務及乘客開支	(433)	- 因乘客數目增加百分之七點三，導致開支增加。
著陸、停泊及航線開支	(1,089)	- 因上半年航班增加及外幣強勢而上升。
燃油	(14,692)	- 由於飛機燃油價格平均上漲百分之四十四點三至每桶一百三十二美元，加上耗油量增加百分之七至三千八百三十萬桶，導致燃油成本增加。
飛機維修	(813)	- 因擴大機隊規模及就計劃交還的營業租賃飛機的交還狀態撥出準備，導致支出上升。
折舊及營業租賃	(904)	- 因接收新飛機而上升。
財務支出淨額	(364)	- 因額外的飛機租賃責任而增加。
應佔聯屬公司溢利	(787)	- 主要因應佔國航虧損而減少。
稅項	779	- 因本年度出現虧損，稅項支出減少。
其他	57	
二零零八年基本虧損	(539)	

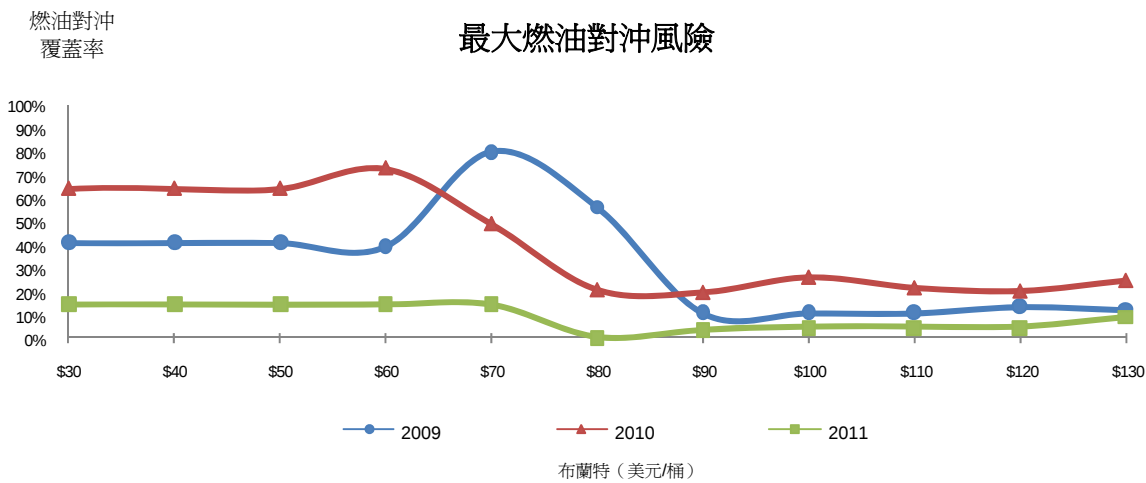
燃油開支及對沖

集團燃油成本的分項數字如下：

	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元
燃油成本總額	39,347	25,557
已變現對沖虧損/(盈利)	309	(719)
未變現市值計價虧損/(盈利)	7,661	(214)
燃油成本淨額	47,317	24,624

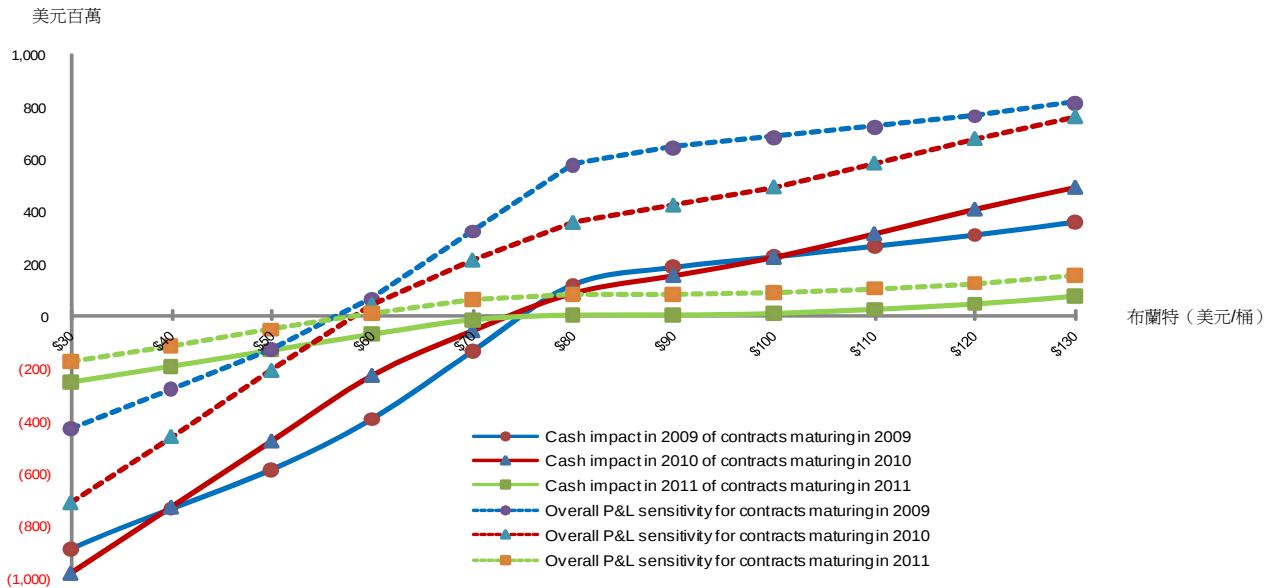
燃油開支及對沖 (續)

於二零零八年十二月三十一日，集團的最大燃油對沖風險以及就油價變動對燃油對沖合約的現金及損益的影響作出敏感度分析如下：



集團的政策是透過對沖某個百分比的預計耗油量，來減低所承受的油價風險。由於集團使用一組燃油衍生工具以達致所想的對沖持倉，對沖預期耗油量的百分比將視乎有關合約的性質和組合，這些合約在油價到達某個範圍時會產生回報。上圖顯示在某些布蘭特結算價位時對沖交易所覆蓋的預期耗油量的預測最大百分比。

油價變動對燃油對沖合約的現金及損益影響的敏感度分析*



二零零九年到期合約對二零零九年的現金影響 (= Cash impact in 2009 of contracts maturing in 2009)

二零一零年到期合約對二零一零年的現金影響 (= Cash impact in 2010 of contracts maturing in 2010)

二零一一年到期合約對二零一一年的現金影響 (= Cash impact in 2011 of contracts maturing in 2011)

二零零九年到期合約對整體損益的敏感度 (= Overall P&L sensitivity for contracts maturing in 2009)

二零一零年到期合約對整體損益的敏感度 (= Overall P&L sensitivity for contracts maturing in 2010)

二零一一年到期合約對整體損益的敏感度 (= Overall P&L sensitivity for contracts maturing in 2011)

於二零零八年十二月三十一日，集團已簽訂的燃油衍生工具合約於二零零九年、二零一零年及二零一一年到期。上述圖表顯示當油價處於某些可能出現的合理平均價位時，於二零零九年、二零一零年及二零一一年為該等合約平倉所產生的現金流入或流出的預期金額，以及根據合約的到期日對集團損益的預期影響。不同合約對損益的實際影響時期各有不同。以現金流量對沖入賬的合約，損益一般於合約期滿時受影響。至於非以現金流量對沖入賬的合約，每年的損益則受當年的市值計價估值變動所影響。

如二零零九年、二零一零年及二零一一年布蘭特油價處於每桶四十五美元的水平，集團將須支付約共十四億美元平倉，該三年的溢利將因而進一步減少。假如布蘭特油價在未來三年每年平均價約為每桶七十五美元，將不會對現金淨額造成進一步的影響，而於二零零八年確認的市值計價虧損將於其後的會計期撥回。

除上述油價變動對燃油對沖合約的預期影響外，所用燃油成本及燃油附加費的水平亦會影響集團的營業溢利。

* 此項資料作為二零零八年報告書賬目附註第 31(c)(iii)項的補充。

資產

- 於二零零八年十二月三十一日的資產總值為港幣一千一百四十七億三千九百萬元。
- 年內固定資產增加港幣九十二億零二百萬元，其中包括飛機及有關設備價值港幣八十三億零六百萬、樓宇價值港幣六億六千一百萬元，以及其他設備價值港幣二億三千五百萬元。

借款及資本

- 借款增加百分之十點八至港幣四百零二億八千萬，而二零零七年則為港幣三百六十三億六千八百萬元。
- 主要借款貨幣包括美元、港幣、新加坡元、日圓及歐羅，並須於二零二三年全數清還，在扣除衍生工具後，其中百分之三十五為定息借款。
- 流動資金減少百分之三十至港幣一百五十億八千八百萬元，其中百分之四十九以美元計算。
- 借款淨額增加百分之七十一點一至港幣二百五十一億九千八百萬元。
- 國泰航空擁有人應佔資金減少百分之二十四點二至港幣三百八十三億二千五百萬元。
- 債務淨額股份比例由零點二九倍上升至零點六六倍。

機隊資料

飛機類型	截至二零零八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				'11 及 之後	'09	'10		'14 及 之後	'09	'10	'11	'12	'13	
	擁有	籌資	營業												
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	9	17	6	32	2	6	8		3					3	
A340-300	5	6	4	15					4						
747-400	17		6	23							3			3	
747-200F 貨機	5			5											
747-400F 貨機	2	4		6											
747-400BCF 貨機	7	1	2	10	1 ^(a)		1				2				
747-400ERF 貨機		2		2	4		4								
747-8F 貨機					4	6	10								
777-200	1	4		5											
777-300	2	10		12											
777-300ER	1	4	4	9	4	5	12	21						4	20 ^(b)
總數	49	48	22	119	9	11	24	44			7	3	2	10	20
由港龍航空營運的飛機：															
A320-200	4	1	5	10	1	1		2 ^(c)	1	1	3				
A321-200	2		4	6						2	2				
A330-300	4	1	11	16					2	1	2	3	3		
747-200F 貨機	1			1											
747-400BCF 貨機	2			2											
總數	13	2	20	35	1	1		2	3	4	7	3	3		
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F 貨機	2	6		8											
總數合計	64	56	42	162	10	12	24	46	3	4	14	6	5	10	20

(a) 營業租賃期為九年的飛機。

(c) 兩架營業租賃期為八年的飛機。

(b) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年前交付。

附屬及聯屬公司回顧

- 儘管上半年油價上升造成不利影響，二零零八年香港華民航空有限公司(「華民航空」)仍錄得溢利上升。華民航空的通宵貨運速遞網絡於二零零八年初進一步伸延至馬尼拉，所服務的亞洲城市因而增至十一個。
- 國泰航空飲食服務(香港)有限公司於二零零八年生產破紀錄的二億一百九十萬份機餐，但受食物成本、租金及燃油成本上漲影響，邊際利潤低於二零零七年。其他位於亞洲及加拿大的航空飲食設施的業績令人失望，溢利低於二零零七年。
- 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，因此二零零八年度業績包括國航截至二零零八年九月三十日止十二個月的業績。由於平均油價上漲、燃油對沖錄得虧損及需求下降，該公司於本報告期蒙受虧損。鑒於國航在二零零八年第四季錄得重大的燃油對沖虧損，集團於二零零八年已將其應佔該公司的有關虧損港幣十億元入賬。

- 香港飛機工程有限公司錄得股東應佔綜合溢利港幣十一億三千八百萬元，較上年度增加百分之六點一。雖然航空業疲弱，二零零八年市場普遍對集團服務的需求繼續殷切。在香港，該公司於香港國際機場的第三個機庫興建工程進展良好，暫定於二零零九年中啓用。廈門太古飛機工程有限公司的新培訓中心於二零零八年十二月啓用，而第六個機庫則預計於二零一零年啓用。

企業責任

- 在五月發生四川大地震慘劇後，國泰航空與港龍航空宣佈進行籌款。兩家公司捐出港幣二百萬元給賑災基金，並因應員工在多項籌款活動捐出的款項作等額捐款，合共向香港紅十字會捐出善款港幣一千四百六十萬元協助賑災。
- 我們在六月發表了《二零零七年企業社會責任報告》，概述去年在環保工作、社區活動、採購與供應鏈要求等方面的工作進度。我們亦概述了本年度計劃進行的工作，以及為每個主要範疇定下目標。二零零七年的報告可於公司網站 www.cathaypacific.com 瀏覽。公司現正籌劃《二零零八年企業社會責任報告》。
- 國泰航空與港龍航空繼續推廣「飛向更藍天」碳排放抵銷計劃，這是亞洲首個同類型的計劃。該計劃所得的碳積分現時用作支持上海附近一個大型風力發電廠。在首年裏，乘客（包括於香港的其他企業）透過「飛向更藍天」計劃抵銷了三千七百五十二噸二氧化碳，其中大部分使用「亞洲萬里通」里數支付抵銷量。我們會於二零零九年致力加強向公眾推廣「飛向更藍天」計劃。
- 截至二零零八年底，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用二萬七千一百名員工。由國泰航空僱用的員工約一萬八千八百人，其中超過一萬二千七百人為在港僱員。國泰航空參照營運地區的法例、行業慣例、市場環境和員工個人與公司的表現，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、邵世昌、史樂山及湯彥麟；

非常務董事：陳南祿、郭鵬、范鴻齡、何禮泰、孔棟、莫偉龍、韋立邦及張蘭；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，二零零九年三月十一日

公司網站：www.cathaypacific.com