



國泰航空主席和行政總裁聯合致辭



白紀圖(主席)

史樂山(行政總裁)

“只有以可持續發展的方式營運，才可在業務上取得長遠成功。”

長期貫徹可持續發展理念

航空業經營環境向來多變無常。2012年，因為油價居高不下、客運收益率受壓和貨運需求疲弱，國泰航空的核心業務大受影響。雖然集團業績總是受無法控制的因素影響，但我們會繼續採取措施確保業務能逆境自強應付短期困境之餘，同時繼續為可持續發展這願景而努力。

國泰航空繼續推進革新機隊項目，以助降低二氧化碳排放、油耗和噪音污染。

我們認同歐盟(EU)於11月份所採取的積極舉措，延遲於國際航空業推行歐盟排放交易體系(ETS)。整個航空業如今必須迅速達成協議，尋求經廣泛協調、公平和公正的減少航空排放的解決方案，讓我們從2020年開始履行實現碳中和增長(CNG)的義務，並支援國際民航組織(ICAO)在這方面的計劃。在與國際航空運輸協會(IATA)和國際航空界持續開展的對話中，國泰航空扮演了重要的角色。

2012年，國泰宣布只運輸可持續發展採購的鯊魚和相關鯊魚產品的決定。作出這個決定非常不容易，因為它與我們的客戶服務信念相悖，也可能影響收益。然而，大量獨立科學研究資料顯示，過度捕獵會對鯊魚物種構成嚴重威脅，因此，管理層決心根據國泰的可持續發展承諾採取切實的行動。

20/20 — 我們的可持續發展承諾

我們在2009/2010年提出了可持續發展策略。該策略基於我們“成為全球最佳航空公司”的願景，鞭策我們在每一件事情上都力求做到最好。該策略明確指出，只有以可持續發展的方式營運，才有希望在業務上取得長遠成功。可持續營運所包含的意義是，貫徹支援員工，為我們所服務的社區作出貢獻，尋求改善我們的環保表現。

為了實現這一願景，也為了便於即時瞭解我們的進展，國泰今年推出了20項在2020年之前要兌現的重要承諾。這些承諾也有助於太古集團兌現旗下公司“環境總計零影響”的總體承諾。

溝通是關鍵

這是我們連續第四年發佈可持續發展報告。今年，我們在編制報告的過程中更重視溝通。我們希望更充分了解持份者最關心的議題，及持份者群體希望如何接收有關議題的資訊。

在最近舉行的持份者會議上，來自不同持份者界別的代表——包括員工、客戶、投資者和非政府組織對有些可持續發展議題表示同樣的興趣。它們包括安全、氣候變化、廢物管理、可持續發展採購、生物多樣性和員工。因此，今年的可持續發展報告內容沒有按業務運作進行編排，而是以對公司和持份者都重要的議題作為標題。比如在“氣候變化”章節，報告探討了提升燃油效益、革新機隊和引入生物燃油對於減少國泰碳排放的作用。在“廢物處理”章節，則向讀者介紹我們如何處理廢紙、塑膠和廚餘。鑒於持份者對供應鏈管理的興趣日益濃厚，今年的報告著重講述了我們如何與全球1,000多位供應商合作，從而確保所有採購決策遵從最高可持續發展標準。



短片《邁向可持續發展的未來》重點講述了國泰為讓航空業更可持續發展所付出的行動。

與此同時，持份者還提倡借助不同媒介，加強宣傳我們為實現可持續發展作出的努力。於是，我們今年採用了互動模式，通過社交、電子和傳統媒介，加強向員工、客戶及其他有興趣人士宣傳我們的計劃。自2012年5月開始，搭乘國泰航空航班的乘客在飛機上可以看到一段新短片，名字是《邁向可持續發展的未來》。該短片重點講述了，為兌現對社會和環境負責這承諾，我們在空中和地面所採取的各項措施。

發揮個人影響力

國泰的可持續發展計劃是由公司的業務部門推動和實施的。有賴管理層和員工支持可持續發展理念，我們才得以創下過去四年的佳績。今年的《可持續發展報告》特別表揚個別員工對向可持續發展所作出的貢獻。希望藉著他們的故事激勵其他員工，在工作領域推動可持續發展。

每位同事的支持和積極進取的精神是成功推行策略的必要條件，因為每位員工都能為可持續發展作貢獻，正如確保運作安全一樣，每位同事均須履行個人責任。所以宣布20/20承諾時，國泰也制訂了詳細指引，鼓勵員工於日常工作推動可持續發展。

確保員工、持份者、廣大社區支持可持續發展，仍然是國泰的長遠業務策略。減少能耗和浪費及減輕環境影響，不僅是我們對持份者的責任，還有助於讓投資者獲得更豐厚的回報。我們認為，要確保企業擁有可持續發展的未來，員工發揮著至關重要的作用。



白紀圖
主席



史樂山
行政總裁



行政總裁**史樂山**

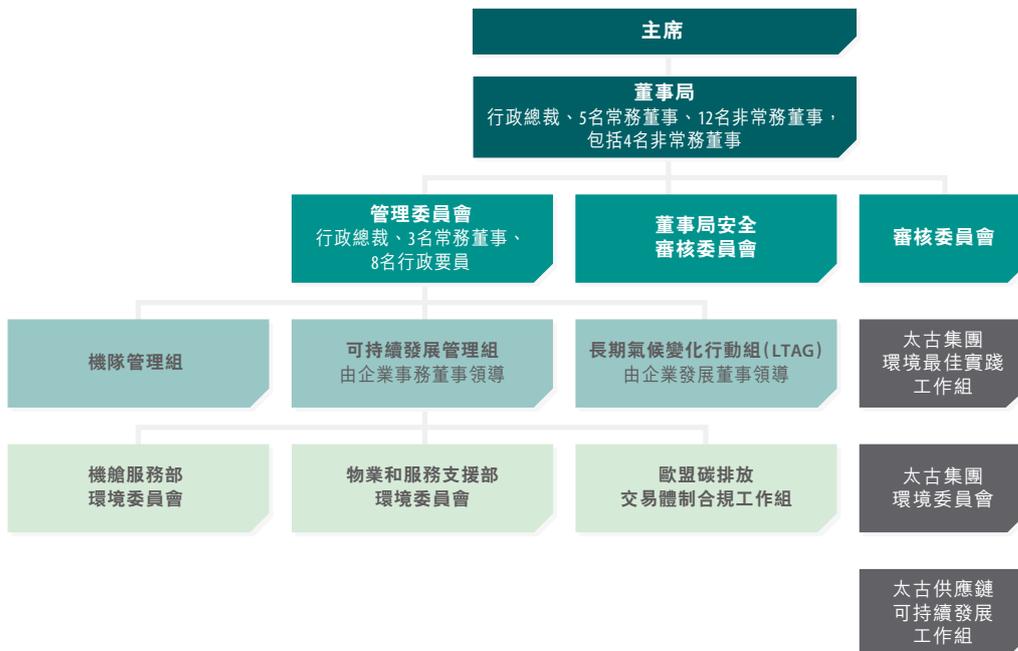
在短片中介紹最新的《可持續發展報告》。



短片《邁向可持續發展的未來》重點講述了國泰推動業界可持續發展所採取的行動。

實現可持續發展的方法

國泰致力維持優質企業管理，並投入大量資源，根據《企業管治準則》¹落實最佳管理措施。國泰航空集團可持續發展管理的組織結構如本圖所示：



“可持續發展管治”專題檔案²及《國泰航空二零一二年報告書》第39-49頁的“企業管治報告”章節，講述了這些委員會和工作小組的職能，以及我們是如何管理風險和確保企業合規的。

可持續發展策略

國泰可持續發展策略旨在將可持續發展理念貫徹到公司的主導思想和我們所做的每件事情上。

2009年制定的《可持續發展策略》為國泰不同部門、業務機構和附屬公司定下實施可持續發展的五大“重點領域”。這五大重點領域代表我們各主要工作範疇，有利於我們制定具體目標，並堅定地向前邁進。



我們的可持續發展目標

雖然這20項承諾涉及不同的業務層面，而且針對的是持份者關心的不同議題，但它們對實現國泰的可持續發展目標都有推動作用，並體現於集團各業務活動，旨在：

- a) 減少排放；
- b) 為客戶提供可持續發展採購的產品和服務；及
- c) 確保社區項目對受助者帶來實質的效用。

以上三個目標對國泰的意義：

a) 減少排放

根據政府間氣候變化專門委員會(IPCC)和國際能源署(IEA)報告，就全球而言，航空業溫室氣體排放量目前佔人類活動產生的溫室氣體排放量的2%。因為航空業務還會隨著需求的增長擴大，所以IPCC預測，航空業到2050年的溫室氣體排放量比重，可能上升至3%。雖然有關2050年航空業排放的預測可以相差甚大，但卻凸顯了航空業在未來40年要面對的一個問題。

我們不能任由航空業碳排放按預測的幅度增加，正因為如此，更要致力減輕我們的環境影響。為了應對這項挑戰，航空業已投入巨額資金引入新技術、改善營運模式和採購可持續發展的生物燃料。

在國泰，飛機的碳排放佔二氧化碳總排放量的99%。所以我們一直致力控制碳排放，為全球減輕航空業對環境和氣候變化的影響。與此同時，我們還積極控制設施、機隊和附屬公司設備對能源和水資源的影響。



“我們承諾到2020年將我們的二氧化碳排放量減少31%。”

馬歌司

環境事務主管講述國泰如何通過減少自身的碳排放應對氣候變化挑戰。

b) 提供可持續發展採購的產品，減少資源消耗

要減輕業務對環境的影響，管控經常使用的物料採購至關重要。我們會繼續檢討供應鏈運作以減少耗用資源，並堅持使用可持續來源的物料(比如經過林業管理委員會和海洋管理委員會認證的產品或用迴圈再造物料)。我們確保採購人員了解《供應鏈永續責任守則》的要求，以確保供應商符合標準。我們還尋找機會改善各個業務領域的回收和廢物管理工作，包括在飛機上和候機室提供的產品和服務、後勤辦公室運作、飛機保養及維修等。



“為乘客提供可持續發展採購的產品是我們的目標。”

Michael Pratt

採購部經理講述我們進行可持續發展採購的方式。

c) 確保社區項目的有效性

我們意識到回饋業務所在地社區的重要性，過去60多年來國泰以港為家，我們一直支持香港發展，進行龐大投資。外站員工也積極參與當地的社區活動。

國泰的承諾

社區投資是我們可持續發展策略的重點領域之一，為鞏固我們在該領域取得的成效，我們作出了兩項承諾。它們分別是：

- 採用倫敦基準集團 (London Benchmarking Group, LBG) 的方法評估重點社區項目的價值和投資回報率。
- 在2015年之前推出國泰航空社區投資指引。

2011年，為了評估“英語啟航”這旗艦項目，我們開始借鑒國際公認的LBG方法。“英語啟航”項目為香港的年輕人提供了學習英語會話的機會。大多數學生來自香港國際機場鄰近的學校。

根據LBG方法，我們設計了一個評估“英語啟航”活動成效的計分卡，考慮老師、學生和志願者的意見，也評估了這個項目的價值。還評價了公司開展這個項目的目的，在多大程度上與受益人的需求和期望保持一致。我們希望逐步將該方法用於評估其他重點社區投資項目。

我們全球社區投資策略的宗旨是，充分利用公司資源，鼓勵員工和乘客關注社區的需求，它們主要集中在三個方面：青年教育、醫療和環保。

我們鼓勵外站員工積極參與他們所在地的社區活動，主動尋找合適的非政府組織合作夥伴，從而找到服務當地廣大社區的機會。為了支援外站員工的工作，在2015年之前，我們會推出一套發展社區責任投資項目的指引，該指引也有助於鞏固國泰對社區的承諾。



“我們對業務所在地的社區負有責任。”

張鳳婷

企業事務董事講述我們如何確保社區項目成效顯著，同時為公司及員工帶來裨益。

如欲瞭解更多有關國泰航空投資社區的資訊，請查閱“[社區投資](#)”[專題檔案](#)。

我們的20/20可持續發展承諾

為支持可持續發展策略，我們特地提出了20項承諾，以助可持續發展融入經營業務方式。這些承諾和相關問題在本年度的《可持續發展報告》內根據持份者關注的特定議題內探討。我們很高興在本年度的報告中作出這些承諾，也希望今後的《可持續發展報告》能夠跟進有關進展。這些承諾中提到的減少或增加百分比，以2009年為基準。

國泰的承諾

| 承諾 | 《報告》中探討該問題的章節 |
|---|------------------|
| 每收入噸千米數的二氧化碳排放量減少31% | 氣候變化 |
| 制定一項有經濟效益的策略將可持續燃料引入我們業務 | 氣候變化 |
| 將適應氣候變化元素引入全面風險管理體系 | 氣候變化 |
| 用電量減少25% | 氣候變化 |
| 地面交通工具使用替代燃料/能源 | 氣候變化 |
| 國泰航空集團擁有的所有建築、辦公室和候機室將採用綠色樓宇標準或原則 | 氣候變化 |
| 將碳抵消作為所有與機票有關的票務和宣傳活動的內容之一 | 氣候變化 |
| 制定和實施一項可持續發展貨運政策 | 生物多樣性 |
| 香港進行的保養、維修和大修項目的環境影響削減50% | 廢物管理 |
| 資源消耗和廢物產生量減少25% | 廢物管理 |
| 回收率提高25% | 廢物管理 |
| 所有國泰航空集團品牌產品都用可持續性材料製造 | 可持續發展採購 |
| 提供給客戶或者作為服務內容一部分的所有紙張、紙品和紡織品都採用可持續性材料製造 | 可持續發展採購 |
| 與機上銷售的產品供應商共同制定可持續發展原則 | 可持續發展採購 |
| 驗證國泰假期(CX Holidays)提供的所有假期套票對可持續發展的影響 | 可持續發展採購 |
| 國泰假期在2015年之前至少再增加5個生態旅遊套票 | 可持續發展採購 |
| 在飛機和地面上提供的所有餐飲將符合可持續發展標準 | 可持續發展採購 生物多樣性 |
| 所有供應商將遵循我們的《供應鏈行為守則》 | 可持續發展採購 |
| 採用倫敦基準集團(LBG)方法評估公司的主要社區項目 | 可持續發展問題 |
| 在2015年之前推出國泰航空社區投資指引 | 可持續發展問題 |

聚焦持份者議題的報告

過往的可持續發展報告，乃根據我們業務結構的五個重點領域而編制。但現今持份者希望報告能集中探討他們所關注的議題，從而加深認識及跟進如何解決有關問題，同時我們亦有需要就對公司影響深遠的議題著墨。

因此，我們的報告從以業務為導向，演變成聚焦持份者所需。為了確定持份者最關注的議題，我們對過去幾年持份者的意見展開詳盡評估。除了廢物管理和生物多樣性等議題在近年越來越受重視外，大多數持份者認為重要的議題一直保持不變。這些重要議題就構成了本年度《可持續發展報告》的框架：

1. 安全
2. 氣候變化
3. 廢物管理
4. 可持續發展採購
5. 生物多樣性
6. 員工



2012年概覽

2012年全年的運營環境都極具挑戰性，國泰航空集團2012年應佔溢利為九億一千六百萬港元，比2011年下降83.3%。油價高企、客運收益率受壓和貨運需求疲弱等挑戰在2012年仍然持續。

我們採取措施以減少對業務的影響，為來年奠定更穩固的基礎。這些措施包括加快高油耗波音747-400客機退役、停用四架波音747-400BCF改裝貨機、調整班次和減少某些長途航班的運作。

我們亦非常重視主要的發展策略：發展航線網路和鞏固香港樞紐的地位；提升服務素質；鞏固與國航的夥伴關係；對財政風險管理保持謹慎的態度。

財務和營運

應佔溢利**9.16億港元**

燃油佔經營成本的**41.1%**

國泰航空和港龍航空客運量**2,900萬**人次

新貨運站投入運作

新推「特選經濟艙」、長途經濟艙座位、地區性商務艙座位

翻新香港國際機場**候機室**“寰宇堂”；在巴黎開設新的國泰航空機場貴賓室

19架新飛機已交付收貨

新訂購：

- 6架空客A350-900飛機
- 10架空客A350-1000飛機 + 訂單轉換後的16架空客A350-1000飛機
- 3架波音747-8F貨機，取消購買8架波音777-200F貨機的協議

經濟增加值表

| 所增加的經濟價值 截至2012年12月31日止的年度 | 2012 百萬港元 | 2011 百萬港元 | % 變幅 |
|-------------------------------|----------------|----------------|---------------|
| 所產生的直接經濟價值 | | | |
| 營業總額 | 99,376 | 98,406 | 1.0% |
| 財務收入 | 745 | 982 | -24.1% |
| 出售投資項目產生的盈餘 | - | - | - |
| 出售聯屬公司產生的盈利 | - | - | - |
| 應佔聯屬公司溢利/(損失)份額 | 641 | 1,717 | -62.7% |
| | 100,762 | 101,105 | -0.3% |
| 所分配的經濟價值 | | | |
| 購買貨物及服務 | 75,634 | 71,948 | 5.1% |
| 僱員薪金及福利 | 16,073 | 14,772 | 8.8% |
| 予資金提供者的款項 | 2,156 | 3,941 | -45.3% |
| 繳稅 | 417 | 803 | -48.1% |
| 慈善捐贈等社區投資 | | | |
| - 直接捐款 | 14 | 17 | -17.6% |
| - 提供優惠機票 | 7 | 6 | 16.7% |
| | 94,301 | 91,487 | 3.1% |
| 所保留的經濟價值 | | | |
| - 折舊 | 6,617 | 6,127 | 8.0% |
| - 扣除股息後的溢利/(損失) | 601 | 3,455 | -82.6% |
| 保留作再投資及未來發展 | 7,218 | 9,582 | -24.7% |

注：

上表總結了集團所創造經濟價值的分配，包括國泰航空及所有它的附屬公司(包括港龍航空和香港華民航空公司)。聯屬公司的損失/收益份額包括中國國際貨運航空有限公司的損失/收益份額。有關主要附屬公司和聯屬公司的詳細資料，請查閱《2012年度報告》。

國泰航空集團的機隊簡介(截至2012年12月31日)

| 國泰航空機隊簡介 | | | | | | | | | | |
|----------|----------|----------|-----------|---------|------------|------------|------------|----------|----------|------|
| 飛機類型 | 波音 | | | | | | | 空中巴士 | | 總計 |
| | 777-200 | 777-300 | 777-300ER | 747-400 | 747-400F | 747-400ERF | 747-8F | A330-300 | A340-300 | |
| 數量 | 5 | 12 | 29 | 18 | 12 | 6 | 8 | 37 | 11 | 138 |
| 平均機齡(年) | 15.57 | 11.62 | 2.91 | 20.45 | 15.70 | 4.02 | 0.77 | 8.92 | 15.52 | 10.1 |
| 客機 | X | X | X | X | | | | X | X | |
| 貨機 | | | | | X | X | X | | | |
| 總計 | 5 | 12 | 29 | 18 | 12 | 6 | 8 | 37 | 11 | 138 |
| 港龍航空機隊簡介 | | | | | 香港華民航空機隊簡介 | | | | | |
| 飛機類型 | 空中巴士 | | | 總計 | 飛機類型 | 空中巴士 | | 波音 | 總計 | |
| | A320-200 | A321-200 | A330-300 | | | A300-600F | 747-400BCF | | | |
| 數量 | 15 | 6 | 17 | 38 | 數量 | 8 | | 3 | 11 | |
| 平均機齡(年) | 8.04 | 12.06 | 11.19 | 10.1 | 平均機齡(年) | 7.72 | | 22.15 | 11.7 | |
| 客機 | X | X | X | | 客機 | | | | | |
| 貨機 | | | | | 貨機 | X | | X | | |
| 總計 | 15 | 6 | 17 | 38 | 總計 | 8 | | 3 | 11 | |

環境

| | |
|--|--|
| 排放 15,738,000噸二氧化碳 | |
| 範圍1 ^ 16,013,724 (99.65%) 飛機燃料、地面燃料和煤氣 | 範圍2 ^ 56,086 (0.35%) 電力和煤氣 |
| 1998年以來ATK(可用噸公里)提高 11.8% | |
| 1998年以來RTK(收入噸公里)提高 18.3% | |
| 如今飛機燃油效率比20世紀60年代提高 75% | |
| 員工和乘客於2012年抵消 1.2萬噸二氧化碳 | |

環境指標圖表

| 飛機運作 | 單位 | 2012 [±] | 2011 [±] | 2010 [±] | 2009 [±] | 2008 [±] | 2007 [±] | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 |
|-------------------------|---------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 可用噸千米 | 百萬 | 26,250 | 26,384 | 24,461 | 22,249 | 24,410 | 23,077 | 19,684 | 17,751 | 15,794 | 13,355 | 12,820 | 11,827 | 11,630 | 10,867 | 10,857 |
| 收入噸千米 | 百萬 | 18,819 | 19,309 | 19,373 | 16,775 | 17,499 | 16,680 | 14,452 | 12,813 | 11,459 | 9,371 | 9,522 | 8,201 | 8,650 | 7,768 | 7,213 |
| 收入客千米 | 百萬 | 103,837 | 101,535 | 96,588 | 89,440 | 90,975 | 81,801 | 72,939 | 65,110 | 57,283 | 42,774 | 49,041 | 44,792 | 47,153 | 41,502 | 40,679 |
| 所有航班 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 燃油消耗量 | 千噸 | 4,996 | 5,032 | 4,818 | 4,397 | 4,569 | 4,371 | 3,596 | 3,325 | 3,077 | 2,590 | 2,583 | 2,431 | 2,429 | 2,263 | 2,343 |
| 燃油效益 | 克/可用噸千米 | 190 [▲] | 191 | 197 | 198 | 187 | 189 | 183 | 187 | 195 | 194 | 201 | 206 | 209 | 208 | 216 |
| | 自1998年以來改善情況% | 11.8% | 11.6% | 8.7% | 8.4% | 13.3% | 12.2% | 15.3% | 13.2% | 9.7% | 10.1% | 6.6% | 4.8% | 3.2% | 3.5% | 0.0% |
| | 克/收入噸千米 | 265.48 [▲] | 260.62 | 248.67 | 262.15 | 261 | 262 | 249 | 260 | 269 | 276 | 271 | 296 | 281 | 291 | 325 |
| | 自1998年以來改善情況% | 18.3% | 19.8% | 23.4% | 19.3% | 19.6% | 19.3% | 23.4% | 20.1% | 17.3% | 14.9% | 16.5% | 8.7% | 13.6% | 10.3% | 0.0% |
| 全球二氧化碳排放量 | 千噸 (二氧化碳當量) | 15,738 [▲] | 15,851 | 15,175 | 13,852 | 14,393 | 13,769 | 11,327 | 10,474 | 9,693 | 8,159 | 8,136 | 7,658 | 7,651 | 7,128 | 7,380 |
| | 克/可用噸千米 | 600 | 601 | 620 | 623 | 590 | 597 | 575 | 590 | 614 | 611 | 635 | 647 | 658 | 656 | 680 |
| | 自1998年以來改善情況% | 11.8% | 11.6% | 8.7% | 8.4% | 13.3% | 12.2% | 15.3% | 13.2% | 9.7% | 10.1% | 6.6% | 4.8% | 3.2% | 3.5% | 0.0% |
| | 克/收入噸千米 | 836 | 821 | 783 | 826 | 823 | 825 | 784 | 817 | 846 | 871 | 854 | 934 | 885 | 918 | 1,023 |
| | 自1998年以來改善情況% | 18.3% | 19.8% | 23.4% | 19.3% | 19.6% | 19.3% | 23.4% | 20.1% | 17.3% | 14.9% | 16.5% | 8.7% | 13.6% | 10.3% | 0.0% |
| 全球氮氧化物排放量 | 噸 | 79,089 | 77,044 | 72,632 | 65,358 | 70,546 | 55,951 | 52,542 | 48,566 | 45,271 | 38,537 | 39,213 | 36,402 | 38,061 | 37,800 | 40,294 |
| | 克/可用噸千米 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 |
| | 自1998年以來改善情況% | 18.8% | 21.3% | 20.0% | 20.8% | 22.1% | 34.7% | 28.1% | 26.3% | 22.8% | 22.2% | 17.6% | 17.1% | 11.8% | 6.3% | 0.0% |
| | 克/收入噸千米 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 6 |
| | 自1998年以來改善情況% | 24.8% | 28.6% | 32.9% | 30.3% | 27.8% | 40.0% | 34.9% | 32.1% | 29.3% | 26.4% | 26.3% | 20.5% | 21.2% | 12.9% | 0.0% |
| 全球一氧化碳排放量 | 噸 | 13,304 | 12,972 | 12,204 | 11,422 | 13,436 | 13,077 | 10,959 | 10,190 | 10,056 | 8,873 | 8,268 | 8,062 | 8,751 | 9,827 | 13,982 |
| 全球碳氫化合物排放量 | 噸 | 1,445 | 1,392 | 1,297 | 1,344 | 2,107 | 2,271 | 2,233 | 2,171 | 2,228 | 2,112 | 1,885 | 2,090 | 2,560 | 3,401 | 5,736 |
| 客機⁽¹⁾ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 燃油消耗量 | 千噸 | 4,113 | 3,968 | 3,650 | 3,476 | 3,627 | 3,217 | 2,825 | 2,646 | 2,404 | 1,953 | 2,074 | 2,050 | 2,068 | 1,953 | 2,007 |
| | 佔燃油總消耗量百分比 | 82.3% | 78.9% | 75.8% | 79.0% | 79.4% | 73.6% | 78.6% | 79.6% | 78.1% | 75.4% | 80.3% | 84.3% | 85.1% | 86.3% | 85.7% |
| 燃油效益 | 克/收入客千米 | 39.612 | 39.083 | 37.793 | 38.863 | 40 | 39 | 39 | 41 | 42 | 46 | 42 | 46 | 44 | 47 | 49 |
| | 自1998年以來改善情況% | 19.7% | 20.8% | 23.4% | 21.2% | 19.2% | 20.3% | 21.5% | 17.6% | 14.9% | 7.5% | 14.3% | 7.2% | 11.1% | 4.6% | 0.0% |

(*) 包含港龍航空

(†) 油耗量包括試飛飛機、培訓用機和濕租飛機

1噸燃油 = 3.15噸二氧化碳

二氧化碳的全球暖化潛能為1；假設所有其他溫室氣體均微不足道，因其影響仍未確知。

(1) 客機燃油消耗量包括運送行李和腹艙貨物消耗的燃油。

| 其他環境指針 | 單位 | 2012 | 2011 |
|-------------------------|-----|------------------|-----------|
| 香港和100%附屬公司 | | | |
| 電力/ 燃料 | | | |
| 耗電量 | 兆瓦時 | 97,502 | 95,442 |
| 地面活動的燃油消耗量 | 升 | | |
| 移動燃燒源 — 柴油 | | 4,080,926 | 3,874,344 |
| 移動燃燒源 — 無鉛汽油 | | 295,707 | 275,962 |
| 固定燃燒源 — 柴油 | | 1,707,199 | 4,272,706 |
| 購買的煤氣 | 單位 | 5,706,804 | 3,545,071 |
| 因營運需要放油 | 噸 | 620 | 832 |
| 放油所佔百分比 | % | 0.12 | 0.02 |
| 水 | | | |
| 海水耗用量 | 立方米 | 7,863,000 | 7,577,000 |
| 飲用水耗用量 | 立方米 | 798,348 | 741,814 |
| 保養耗水量 | 立方米 | 102,357 | 98,583 |
| 紙張和硬卡紙 | | | |
| 辦公室使用的紙張 | 噸 | 2,216 | 1,837 |
| 紙張和硬卡紙回收 ⁽¹⁾ | 噸 | 2,219 | 1,826 |
| 印表機墨水匣 | | | |
| 印表機墨水匣(購買) | 個 | 3,637 | 4,070 |
| 印表機墨水匣(填充) | 個 | 578 | 722 |
| 印表機墨水匣(回收) | 個 | 2,489 | 1,969 |
| 含HFC的製冷劑 ⁽²⁾ | 千克 | 不適用 | 不適用 |
| 材料回收/重利用 | | | |
| 鋁罐回收 | 千克 | 67,925 | 77,678 |
| 塑膠回收 | 千克 | 146,013 | 89,737 |
| 玻璃回收 | 千克 | 514,024 | 164,024 |
| 廢棄潤滑油回收 | 升 | 995 | 4,000 |
| 使用的衣架* | 個 | 2,400,780 | 2,564,304 |
| 重利用衣架所佔百分比* | % | 79.0 | 61.4 |
| 材料處置 | | | |
| 辦公廢品處置 | 噸 | 2,308 | 2,346 |
| 廚餘處置 | 噸 | 687 | 923 |

| 其他環境指針 | 單位 | 2012 | 2011 |
|-----------------------------|-----|---------------|--------|
| 外站 | | | |
| 電力/ 燃料⁽³⁾ | | | |
| 耗電量 | 兆瓦時 | 1,306 | 1,273 |
| 地面活動的燃油消耗量 | | | |
| 移動燃燒源 — 柴油 | 升 | 10,539 | 10,984 |
| 移動燃燒源 — 無鉛汽油 | 升 | 55,315 | 51,073 |
| 固定燃燒源 — 柴油 | 千卡 | 544 | 668 |
| 紙張和硬卡紙⁽⁴⁾ | | | |
| 辦公室使用的紙張 | 噸 | 10 | 9 |
| 印表機墨水匣⁽⁴⁾ | | | |
| 印表機墨水匣(購買) | 個 | 372 | 281 |
| 飲用水耗用量 | 立方米 | 24 | 19 |

* 只包括雅潔洗衣

- (1) 國泰航空飲食服務回收了大量其採購物資獲得的紙箱。
- (2) 我們今年無法提供可審計的資料。我們將在今年中旬報告這項資料。
- (3) 涵蓋在奧克蘭、馬尼拉、三藩市和臺北的辦公室。
- (4) 涵蓋在法蘭克福、卡拉奇、吉隆坡、巴黎和悉尼的辦公室。

想要了解更多？請查閱以下圖表：

- 國泰航空集團2012年溫室氣體排放量(噸二氧化碳當量)
- 國泰航空集團全球機隊二氧化碳排放量
- 安全事件
- 工傷引致損失工時比率(%)
- 機艙服務員的國籍構成(%)

社會

國泰和港龍航空在全球擁有**1,000多**家供應商

集團在全球各地共有員工**28,861**名

香港員工做義工的時間達到**3,300**小時

321名學生參加“英語啟航”項目

1.4萬名遊客參觀國泰城

社會指標圖表

| 事項 | 單位 | 2012 | 2011 |
|--------------------------------|----|-------------------------|-------------------|
| 國泰集團員工總數 | 人次 | 28,861 | 28,158 |
| 按地理位置 | | | |
| 香港 | 人次 | 22,469 | 21,784 |
| 中國 | 人次 | 786 | 825 |
| 外站 | 人次 | 5,606 | 5,549 |
| 按工作類別 | | | |
| 機組人員 | 人次 | 3,349 | 3,133 |
| 機艙服務員 | 人次 | 10,872 | 10,520 |
| 地勤人員 | 人次 | 8,720 | 8,603 |
| 附屬公司人員 | 人次 | 5,920 | 5,902 |
| 按性別 | | | |
| 女 | % | 56 | 57 |
| 男 | % | 44 | 43 |
| 按年齡層 | | | |
| 30歲以下 | % | 28 | 27 |
| 30-50歲 | % | 58 | 59 |
| 50歲以上 | % | 14 | 14 |
| 來自當地社區的高管⁽⁵⁾ | % | 80 | 80 |
| 年均員工流失率⁽⁶⁾ | | | |
| 按地理位置 | | | |
| 香港 | % | 13⁽¹⁾ | 14 ⁽³⁾ |
| 中國 | % | 10⁽¹⁾ | 9 ⁽³⁾ |
| 外站 | % | 7⁽¹⁾ | 6 ⁽³⁾ |
| 按工作類別 | | | |
| 機組人員 | % | 3 | 7 |
| 機艙服務員 | % | 4 | 4 |
| 地勤人員 | % | 8 | 8 |
| 附屬公司人員 | % | 36⁽⁴⁾ | 31 ⁽²⁾ |
| 按性別 | | | |
| 女 | % | 12⁽³⁾ | 11 ⁽³⁾ |
| 男 | % | 12⁽³⁾ | 12 ⁽³⁾ |
| 按年齡層 | | | |
| 30歲以下 | % | 21⁽³⁾ | 19 ⁽³⁾ |
| 30-50歲 | % | 7⁽³⁾ | 8 ⁽³⁾ |
| 50歲以上 | % | 10⁽³⁾ | 11 ⁽³⁾ |

| 事項 | 單位 | 2012 | 2011 |
|---------------------------------|----|---------------------------|---------------------|
| 全職工作的長期僱員 | | | |
| 國泰航空 | % | 98 | 不適用 |
| 港龍航空 | % | 100 | 不適用 |
| 附屬公司人員 | % | 81 | 不適用 |
| 工傷引致損失工時比率⁽⁷⁾ | | | |
| 國泰航空 | 比率 | 26.4⁽⁸⁾ | 26.4 ⁽⁸⁾ |
| 港龍航空 | 比率 | 21.0 | 25.2 |
| 附屬公司人員 | 比率 | 24.7 | 20.6 |
| 因國泰航空集團營運導致的死亡事故 | | | |
| 國泰航空集團員工 | 人次 | 0 | 0 |
| 在國泰航空/港龍航空營業場所內工作的承包商 | 人次 | 0 | 0 |
| 乘客 | 人次 | 0 | 0 |
| 每年平均培訓時數 | | | |
| 機組人員 | 小時 | 47 | 44 |
| 機艙服務員 | 小時 | 44 | 62 |
| 地勤人員 | 小時 | 31 | 32 |
| 工程人員 | 小時 | 130 | 264 |
| 附屬公司人員 | 小時 | 29 | 21 |
| 參加網上學習的登記總數 | 人次 | 237,765 | 268,359 |
| 受集體議價協議保障的僱員百分比 ⁽⁹⁾ | % | 3.2 | 2.0 |
| 接受工作表現考察的僱員 | % | 100 | 100 |
| 投資和採購工作中的人權審查 | % | 100 | 100 |
| 歧視事件報告 | 起 | 0 | 0 |
| 產品責任問題違規案件 ⁽¹⁰⁾ | 起 | 0 | 0 |
| 相關法律法規違規案件 ⁽¹¹⁾ | 起 | 0 | 0 |

包括國泰航空、港龍航空、香港100%附屬公司和香港華民航空

- (1) 包括CX、KA、AHK、CPCS、HAS、VLS
- (2) 包括CPCS、HAS、VLS
- (3) 包括CX、KA、CPCS、HAS、VLS
- (4) 包括AHK、CPCS、HAS、VLS
- (5) 只包括常務董事
- (6) 年均員工流失率的計算方法是，用每月離開公司的人數除以員工總數，然後取平均值。
- (7) LTIFR的計算方法是，(因工傷損失的工時數/總工時數) x 1,000,000。
- (8) 為了更好地報告這項指標，我們今年涵蓋了外站的資料。上一年的LTIFR率已被修訂，便於比較。
- (9) 適用時，按照當地法律報告受集體議價協議保障的僱員百分比。我們只有澳洲、加拿大和英國外站的資料。
- (10) 包括機艙產品、行銷和客戶隱私。
- (11) 包括反競爭和貪污案件。有關反競爭案件的詳情，請參閱《二零一二年報告書》第81-82頁。

注：

CX：國泰航空
 CHL：國泰假期
 HAS：香港機場地勤服務公司
 KA：香港港龍航空
 CPCS：國泰航空飲食服務公司
 VLS：雅潔洗衣
 AHK：香港華民航空

2012年國泰航空和港龍航空榮獲的一些獎項
國泰航空

- 最佳飛行常客計劃
- 最佳頭等艙航空公司
亞太《商旅》雜誌讀者評選大獎
- 全球最佳商務艙
Skytrax世界航空公司獎
- 最佳國際商務艙
- 最佳國際候機貴賓室
《澳洲商旅》雜誌年度評選
- 最佳航空公司 — 客艙食物及飲品
《Frequent Business Traveler》雜誌
GlobeRunner Awards
- 航空市場科技獎
2012年航空市場策劃獎
- 優質服務獎(航空公司類)
2012年度優質服務獎 — 《壹週刊》
- 傑出品牌獎(航空公司類)
2012年度傑出品牌獎 — 《經濟一週》
- 最佳航空公司
National Luxury and Lifestyle Awards(英國)
- 商界展關懷連續10年標誌
香港社會服務聯會

港龍航空

- 最佳地區航空公司
2012年第23屆TTG旅遊獎
- 最佳機上餐飲航空公司
2011年中國上海旅遊獎
- 最喜愛的航空公司
人人最愛 — 2011年網路年度盛典
- Yahoo!情感品牌獎(航空類)
Yahoo! 2011 – 2012年度情感品牌獎



安全

可持續發展是安全管理要實現的目標之一。作為一個業務支援部門，我們的任務就是將營運風險控制在盡可能低且合理可行 (ALARP) 的水準，從而讓公司能夠以可持續的方式從事和維持商業活動。

在國泰，我們一直以安全為首要考慮，努力保持最高安全水準，永遠把安全放在第一位。

由行政總裁簽署的國泰《安全政策》明確體現了這項承諾，相關的表述包括“安全是我們的第一要務”及我們“全心全意致力於為所有乘客和員工提供一個安全的營運和工作環境”。《安全政策》中，國泰行政總裁進一步表示：“我作為行政總裁要承擔最終責任。但公司裡的每個人都要對安全負責”。

我們制定了有前瞻性、完善和根深蒂固的安全體系，確保我們能達成目標。2012年實施的項目可以確保我們遵守這些嚴格的標準。



“如果我們不知道風險在哪裡，我們就無法有效地規避風險。”

Richard Howell
企業安全總經理

2012年最新進展

2012年，我們推出了一個新的安全績效指標(SPI)和風險指數評分(RIS)體系，從而繼續完善和改善我們基於風險的安全管理體系(SMS)。相關內容呈現在[安全關鍵績效指針\(KPI\)表](#)中。我們還會將這些安全指標與其他航空公司、業界績效和最佳實踐進行比較。

為了繼續發展和完善疲勞風險管理體系(FRMS)，國泰採取了調用更多資源、改善文檔、增加培訓、加強利用疲勞風險建模軟件、增進內部和外部溝通等措施。港龍於2012年三月也開始採用FRMS體系。

知名的御用大律師和安全體系專家Charles Haddon-Cave先生在國泰開展全面深入的安全評審後，企業安全主管於2012年1月1日被晉升為企業安全總經理，目的是充分體現安全在國泰內部的重要性。進行安全評審時，Haddon-Cave先生發現國泰在許多領域現有的安全程式是世界一流的，而且我們在很多方面都做得不錯。到目前為止，Haddon-Cave報告所建議的70個項目要點有82%已付諸實施並完成。我們會繼續努力，直到完成所有項目。

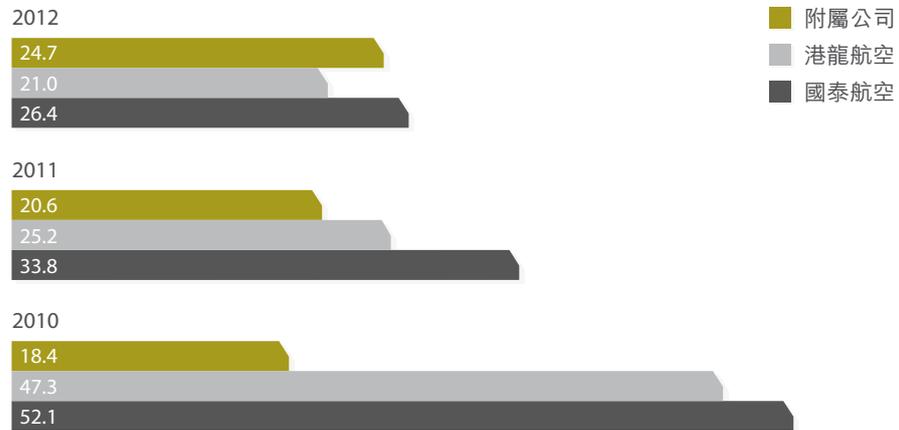
2012年，我們沒有發生被歸類為事故的事件，發生了一件“高風險”安全事件和81件“中等風險”安全事件——許多與貨運和地面活動有關。安全事件數量增加，主要是因為公司鼓勵員工多報告安全事件，從而辨識潛在風險，並積極採取預防措施。

安全事件



2012年並沒有發生因業務導致乘客和員工死亡或嚴重工傷的事故。因我們在2011和2012年開展了大量工作，改善職業健康和 safety，減少機組人員和員工所受傷害，國泰工傷引致損失工時比率(LTIFR)略微下降。港龍的LTIFR從2011到2012年下降了17%。

工傷引致損失工時比率(%)



國泰航空在2012年增加了一個新的事故管理規程，使所有事件可以按統一的體系進行分類，並通過事件管理團隊回應。

對於服務中斷問題，我們通過以下措施提升顧客及商業統籌(CCC)處理能力：

- 在CCC團隊和駕駛室機組人員之間增加一個介面，方便就殘障人士搭載進行更有效的決策；及
- 增加CCC團隊規模，持續提升總部及外站於服務受阻情況下的應變能力。

此外，我們還繼續致力改善恢復服務的能力。

持份者的意見

我們過去幾年收到的一致意見是，員工和乘客都認為國泰安全紀錄良好，並擁有周全應急計劃，重視乘客和員工安全。員工為公司的安全文化感到自豪，他們認為公司能夠有效地就安全議題進行溝通。國泰還是首批採用疲勞風險管理體系的航空公司之一。安全工作任重道遠，我們會在現有的基礎上再接再厲。今年，受訪員工強調他們希望看到公司加強員工職業健康與安全培訓。

我們的安全承諾

國泰的承諾

下表顯示了2012年我們的關鍵安全績效目標和指標達成情況：

| | 目標 | 實際情況 |
|-------------------|----------------|-----------------------|
| 事故 | 零 | 零 |
| 高風險或嚴重事件 | 零 | 1 |
| 中等風險事件 | 1/1000以下 | 0.72/1000 |
| IATA營運安全審計 (IOSA) | 保持100%合規 | 2012年11月再次進行IOSA |
| 監管報告率 | 低於4/1000航班 | 4.0/1000 |
| 航線運行安全審計 (LOSA) | 每隔4年 | 下一次LOSA計畫在2013年5/6月進行 |
| 模擬飛機事故和應急回應 | 每個機場每隔24個月模擬一次 | 是 |



助理企業安全經理 **Regina Cheung**

介紹安全管理體系的模擬飛行軟件。

想要了解更多？請查閱“安全”專題檔案 



氣候變化

使用不可再生的化石燃料不僅讓我們承擔巨額成本，亦對環境帶來最大的影響。我們利用市場和環境措施推行更可持續發展的解決方案，比如提升燃油效率、更新機隊和使用可持續發展的生物燃料。

我們和持份者一樣，認為氣候變化是公司面對的最大環境挑戰。我們在1990年代就意識到這個問題，當時我們發佈了第一份環境報告。2006年，我們重申有關立場，發佈《氣候變化立場聲明》[↗](#)，成為首批公開發佈該聲明的航空公司之一。

從1980年代到現在，國泰航空應對氣候變化的一些重要行動時間表

| | | |
|------|---------|---|
| 1980 | 1980年代初 | 減輕飛機重量工作小組* |
| | 1989 | 支持太古集團環境政策 |
| 1990 | 1996 | 首次發佈涉及二氧化碳排放的環境報告 |
| | 1997 | 通過ISO 14001認證 |
| 2000 | 2005 | 成立長期的氣候變化工作小組 啟動引擎內核清洗項目 |
| | 2006 | 發佈國泰航空的《氣候變化立場聲明》 |
| | 2007 | 啟動碳抵消項目— FLY greener |
| | 2008 | 加入氣候變化商界論壇 (CCBF) 加盟全球航空協議集團 (AGD) |
| 2009 | 2009 | 加盟可持續航空生物燃油用戶組 (SAFUG) 支持國際航空運輸協會 (IATA) 的氣候變化承諾 |
| 2011 | 2011 | 制定可持續發展生物燃料策略 支持IAGOS氣候變化科學監測項目 |
| 2012 | 2012 | 承諾實現國泰航空的二氧化碳減排目標 |

*引入：
燃油監測系統 輕量化設備 航班規劃系統 航線優化系統

業界承諾

我們全力支持IATA的氣候變化承諾：

- 2010** 從2010年開始，年均燃油效率提高1.5%
- 2020** 從2020年起限定航空業二氧化碳排放量(碳中和增長)
- 2050** 從2050年開始，二氧化碳淨排放量相比2005年減少50%

我們實現這個目標的策略符合IATA四大支柱策略：



今年，我們承諾到2020年實現每乘客和貨物二氧化碳排量(也稱“收入噸公里”，或RTK)減少31%的目標，以2009年為基準。

這超出了IATA業界目標，有助於我們大股東太古集團實現環境總計零影響的目標。

2012年最新進展

國泰航空集團2012年溫室氣體排放量(噸二氧化碳當量)

| 範圍1 | 範圍2 |
|---|-------------------------------------|
| ▲ 16,013,724 (99.65%) 飛機燃料、地面燃料和煤氣 | ▲ 56,086 (0.35%) 電力和煤氣 |

排放和燃油效率

燃料燃燒產生的
二氧化碳排放達

1,570
萬噸

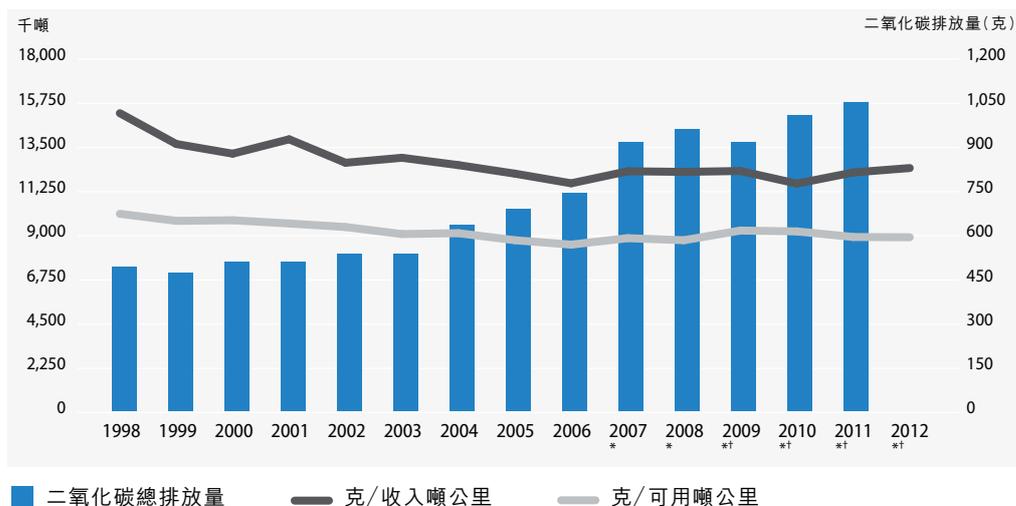
2012年，我們燃油燃燒產生的二氧化碳排放繼續穩定在1,570萬噸。每可用噸公里(ATK—可用噸公里)的二氧化碳排放量有所減少。每收入噸公里(RTK—收入噸公里)的二氧化碳排放量因運載率減少而少量增加。

2012年下半年，我們調整了跨太平洋的航班班次，讓燃油效率高的波音777-300ER飛機取代部分低效益的波音747-400客機，從而加速其退役。整體而言，我們2012年的二氧化碳絕對排放量下降了0.7%，減排11萬噸二氧化碳。

2012年國泰為提升燃油效率付出的行動包括：

- 機隊現代化：接收6架A330-300飛機、5架波音777-300ER飛機、4架波音747-8F飛機和4架空中巴士A320-200飛機；另有3架波音747-400飛機退役。
- 通過用戶偏好航線減排印度洋策略合作(INSPIRE)項目改善航線。我們從香港到約翰內斯堡的69班航班共節省19,557公斤燃油，相當於減排62噸二氧化碳。
- 作為電子化飛機項目的內容之一，我們與NavTech公司簽署了一項協定，目的是通過使用電子圖表開發無紙化駕駛艙，這有利於減少飛機重量、燃油耗用量和二氧化碳排放量。



國泰航空集團全球機隊二氧化碳排放量


* 包括港龍航空
† 包括試飛用機、培訓用機和濕租飛機

生物燃料

隨著可持續發展航空燃料策略的落實，我們預計將從2013年開始實施幾個新的生物燃料項目。當中不僅包括在香港本地開展的計劃，還包括在香港以外地區開展的全球性項目，這些項目可以為未來擁有一致、可持續發展的替代生物燃料來源奠定基礎。

歐盟排放交易體系

很高興歐盟於2012年11月決定延遲一年將國際航空業納入歐盟排放交易體系(ETS)。這為國際民航組織(ICAO)推動一項全球性方案提供了空間。在這方面，國泰將一如既往地積極與IATA氣候變化項目小組(CCTF)合作，在制定航空業到2020年實現碳中和增長(CNG)的承諾工作中發揮主導作用，幫助在ICAO的領導下制定採用公平公正的全球碳排放協議的計劃。

「飛向更藍天」碳抵消項目

乘客繼續通過國泰航空的「飛向更藍天」碳抵消項目抵消他們乘坐飛機導致的排放，2012年總共抵消2,600噸[▲]二氧化碳。國泰和港龍還耗費大約36萬港元，抵消員工出差導致的二氧化碳排放，總計9,400噸[▲]。該項目組合於2012年被更新後，包含以下項目：

藍口26MW水電項目

廣東珠江三角洲
併入中國南方電網

潮南沙隴風電項目

廣東汕頭
併入中國南方電網



藍口水電項目



潮南沙隴風電項目的風電機

氣候適應

為了應對氣候風險和努力適應氣候，2012年，我們協同公司不同部門尋找可能影響我們業務與氣候變化有關的問題和事件。我們正在研究利用情境規劃工具和方法，幫助我們加強瞭解如何能讓企業更好地適應氣候變化。

機場擴建

3月份，我們歡迎香港政府批准香港機場管理局(AAHK)針對香港國際機場擴建項目的三跑道方案進行環境影響評估(EIA)。我們支持機管局開展全面環評的工作，該環評應完全符合香港的法規，能夠回應持份者關心的問題，可提出確切合適的緩解措施，以國際最佳實踐作為指導。國泰航空向AAHK的顧問提供了構成環評研究的相關資訊，亦參與了環評技術研究小組。此外，機管局應確保第三條跑道對環境的影響最小，全面落實所提出的緩解措施。

地面運作

在地面，國泰城和港龍大廈兩座建築總耗電量略有上升(分別是1.2%和0.2%)。主要由於安裝了一台新的模擬駕駛艙、培訓活動增多以及鄰近貨運站工地對設備的需求提高。為了讓建築更節能，我們於2012年開始實施詳細的能源審計項目。

我們的附屬公司——包括香港機場地勤服務(HAS)、雅潔洗衣和國泰航空飲食服務(CPCS)——已經將現有設備更換成更新、更高效的低排放設備。2012年，HAS斥資3,800萬港元更換地面支援設備和車輛，包括採購三輛日產Leaf電動汽車和三台雙電源裝卸設備。雅潔新增了兩輛歐盟V期卡車和兩輛歐盟V期貨車，CPCS繼續將急速冷凍櫃裡的空冷式冷凝器更換成更節能的水冷式冷凝器，並將廚房汽鍋換成煤氣。



國泰城



港龍大廈

持份者的意見

一如所料，氣候變化、燃油和能源效率及碳排放，是持份者最關心的主要環境問題，原因是它們不僅對我們業務有明顯的影響——燃油成本上升、監管加強（比如不同的排放交易體系出爐），對環境也有影響。氣候變化是我們長期以來面對的一個重大問題，持份者知道我們一直將其作為一項工作重點，但他們同時希望我們制定超越業界的目標。

關於我們的氣候變化解決方案，我們計劃進一步提高透明度和加強溝通——尤其是針對員工；我們還要更主動、更公開地應對這個問題。持份者還希望更好地了解監管控制對航空業的影響。

我們的氣候變化承諾

國泰的承諾

2012年，我們按照[可持續發展策略](#)作出氣候變化承諾，包括採取一系列措施減少整體碳排放(空中和地面)，並適應氣候變化帶來的影響：

- 二氧化碳排放量/RTK減少31%
- 制定一項有經濟效益的策略將可持續發展航空燃料引入我們業務
- 將適應氣候變化元素引入全面風險管理體系
- 用電量減少25%
- 地面交通工具使用替代燃料/能源
- 國泰航空集團擁有的所有建築、辦公室和候機室將採用綠色樓宇標準或原則
- 將碳抵消作為所有與機票有關的票務和宣傳行銷和促銷活動的內容之一



二副機長 **Nelson Chang**

介紹新飛機在燃油效率、碳排放和空氣素質方面帶來的改善。

想要了解更多？請查閱 [“氣候變化” 專題檔案](#)



廢物管理

我們意識到在營運過程中使用紙張、塑膠和食品等物質資源的影響，並已開展長期項目減輕這些影響。雖然持份者認為我們在這方面已有改善，但他們希望仍能看到我們迅速採取行動。

而且，員工很關心他們在各自的工作崗位上的角色，比如空勤和地勤人員希望我們針對機上廢物採取更多行動，而地勤人員希望我們在辦公室和機場做更多工作。這是一個積極信號，因為我們看到員工願意幫助減少資源消耗，盡可能加強回收和再運用。這是令人鼓舞的事情，因為我們許多資源和廢物管理行動計劃只有依靠空勤和地勤人員的支持才能完成。

今年，我們在飛機上塑膠的處理獲得了乘客、員工和環保組織的高度關注——不同持份者也給予了同樣的關注。我們的專題檔案庫中有一節詳細地介紹了我們使用塑膠的來龍去脈。

我們的資源利用和廢物管理策略是通過以下流程實施的：



2012年最新進展

過去幾年，我們啟動了一系列資源利用和廢物管理計劃，有關詳情，請參閱“廢物管理”專題檔案⁵。

以下列出了在2012年有所進展的一些行動計劃：

- 用經森林管理委員會(FSC)認證或回收的紙作為辦公室紙巾和衛生紙；
- 用更輕量的紙張印刷飛機上的雜誌，這也有助於減輕飛機重量，從而減少排放；
- 實施電子化，比如在國泰和港龍的20個機場推行手機登機證，發行電子版客戶雜誌、員工簡訊和員工機票；
- 針對更多出港貨運航班實行電子空運提單(e-AWB)；
- 採用“電子圖表”建立無紙化駕駛艙環境；
- 將乘客留下的頭等艙睡衣套裝捐給慈善組織；及
- 回收機組人員舊制服，製作成新紗線。

回收

我們一如既往地 在飛機上和辦公室裡繼續回收活動。2011年，我們開始回收飛機上的玻璃瓶，如今這回收活動已推廣到總部大樓。為研究由香港開出航班的廢物是否被分類回收，我們在外站開展了一項調查。我們將繼續跟進外站國家的監管法規變化，因為它們可能有利於進一步回收飛機上的廢物。港龍也會尋找機會與外站的餐飲服務商合作，收集和回收飛機上用過的塑膠瓶和鋁罐。

從國泰進港航班上回收的廢品(2012)：

- 鋁罐：19,383 千克⁶
- 塑膠瓶：27,569 千克⁶
- 塑膠杯：26,350 千克⁶
- 玻璃瓶：514,024 千克⁶



助理產品經理
Catherine Sin和她的
團隊及供應商，想出
用回收塑膠瓶製造
特選經濟艙旅行
護理套裝（在長途
航班上提供）。

採購

我們意識到塑膠需要很長時間才能降解，而且它是產生大量廢物的罪魁禍首之一，還會釋放有毒物質。通過與供應商合作，我們成功利用回收的塑膠瓶製造出新推特選經濟艙所用的旅行護理套裝。我們還改用可降解塑膠袋包裝機上雜誌。2012年，我們啟動了一項調查，聚焦整個國泰航空集團（包括附屬公司）的塑膠材料使用情況。我們決定首先把焦點放在一次性用品上，明年我們將作更詳細的報告。

廚餘

國泰航空集團旗下的國泰、港龍和國泰航空飲食服務每天要提供約92,077份餐食。我們發現每天會不可避免地產生許多廚餘。於是我們採取了一系列措施盡可能減少廚餘，包括與慈善機構和香港機場管理局合作，重新利用食物殘渣，回收用過的食用油，及改善飛機用餐計劃。

持份者的意見

由於垃圾堆填區空間不足，廢物在香港是個很嚴重的問題。對於我們的客戶和員工來說，廢物處理顯然是業務運作的其中一環，同時這亦是持份者非常重視的問題。國泰在這方面的表現總體上得到了正面的評價，但我們希望進一步減少飛機上的廢物，比如處理使用的塑膠包裝、辦公室裡用的紙張及向乘客、機組人員和清潔代理宣傳再運用和回收策略。有些持份者更認為減少飛機廢物，資源與燃料消耗可有助減少載重量。

我們的廢物管理承諾

國泰的承諾



2012年，我們按照可持續發展策略提出廢物管理承諾。我們承諾採取一系列措施減少資源消耗，改善廢物管理：

- 在香港進行的保養、維修和大修項目的環境影響削減50%
- 資源消耗和廢物產生量減少25%
- 將回收率提高25%



機艙服務員Joyce Lau和Valerio Febrio

展示飛機上的回收工作。

想要了解更多？請查閱“廢物管理”專題檔案



可持續發展採購

國泰航空和港龍航空與全球1,000多家供應商有合作關係。我們與他們一起制定供應鏈可持續發展合規流程，該流程是我們風險管理流程的一部分。

我們許多供應商均有就其可持續發展的表現發表公開報告，與我們一樣非常重視履行企業責任。

我們的航空採購和工程採購部門，負責採購公司需要的一系列商品與服務，包括從飛機和燃油等大型用品，到辦公用品和市場推廣紀念品等小物件。

可持續發展採購

我們希望確保所有採購項目能遵守最高職業道德標準。國泰的大多數採購由我們的航空採購和飛機交易部負責，《採購職業操守政策》概述了我們對採購人員的期望，包括要求他們遵守反賄賂規定。我們高度重視可持續發展採購，鼓勵供應商通過擴充業務和分享最佳運作模式促進可持續發展。

我們採購部門的團隊非常清楚，只要實際可行，必需採用可持續發展採購和負責任的供應鏈管理策略。國泰的供應商必須清楚、準確和恰當地報告他們在《供應鏈永續責任守則》上的進展。

《供應鏈永續責任守則》

自從2007年發佈《供應鏈可持續發展行為準則》以來，國泰的供應商必須清楚、準確和恰當地報告他們在實現該《準則》規定目標方面取得的進展。這些目標包括：

- 遵守法律與規則
- 不僱用未成年工人
- 不僱用強迫勞工
- 工作場所的健康與安全
- 環境保護
- 為僱員安排適當的工作時間、並提供合理報酬
- 尊重僱員權益、不歧視員工
- 與次承包商分享相同標準
- 崇高的道德標準
- 公開及有效地與僱員溝通

制定和修訂該《守則》時，我們考慮了國際勞工組織的核心公約和其他相關公認的勞工標準，以《聯合國全球契約》為參照和基準。

| 與供應鏈協作時間表 | |
|-----------|---|
| 2006 | 認定我們的供應鏈需要更加協調的可持續發展管理模式 |
| 2007 | 制定和推出我們的《供貨商行為守則》。將第一批調查問卷散發給在香港的供應商 |
| 2008 | 向供應商推出網上工具，供他們填寫與遵守我們《供貨商行為守則》有關的調查問卷。新供應商以合同形式承諾遵守我們的《供貨商行為守則》 |
| 2009 | 修訂《供貨商行為守則》，納入商業道德的內容 |
| 2010 | 首次發佈向本地及外站供應商的《供應鏈可持續發展簡報》 首次要求外站供應商完成調查問卷 |
| 2011 | 制定供應鏈合規性檢查框架 |
| 2012 | 修訂《供貨商行為守則》並將其更名為《供應鏈可持續發展行為準則》 |

可持續發展採購

我們正研究制定適用於所有業務的可持續發展採購策略。要制定可持續發展採購策略，首先要了解不同業務部門的資源利用情況。這項工作的內容包括，找出經常採購的物品，評估可以減輕可持續發展影響的領域。報告的“**廢物管理**”章節提供了一些示例。

2012年最新進展

2012年，我們針對公司200家最大型供應商（按2011年的合同總額）完成了一項公開調查。我們想要瞭解的是，有多少供應商真正地公開其可持續發展標準。我們的調查結果非常令人震驚。大多數供應商在官方網站上沒有提及任何可持續發展或企業社會責任，只有兩家供應商發佈的《行為守則》與我們的《守則》完全契合。

根據本次調查的結果及我們現行的風險評估流程，我們將對供應商進行重新評估，找出那些屬於高風險類型的供應商，建議他們開展詳細的合規檢查。

2012年，我們還為所有採購經理編制了兩個詳細的檢查清單，供他們在評估某位供應商或某件物品採購是否有任何可持續發展風險時用作輔助工具。我們將在2013年全面開展這個項目，屆時也將報告相關結果。

提出新的供應鏈可持續發展合規流程



持份者的意見

供應鏈可持續發展在過去幾年日益受到重視，因為企業必須考慮它們的直接營運活動造成的影響和產生的效益。持份者越來越希望我們將綠色採購指南納入環境與可持續發展政策，希望我們在整個商業價值鏈上的環境和可持續發展管理更有全域觀。我們還計劃為員工提供培訓，指導他們使用這些可持續發展採購指南，讓他們更深入地了解供應商管理運作。

我們的供應鏈和採購承諾

國泰的承諾



2012年，我們按照可持續發展策略提出供應鏈和採購承諾，採取一系列措施加強與供應鏈的協作：

- 所有國泰航空集團品牌產品都用可持續性材料製造
- 提供給客戶或者作為服務內容一部分的所有紙張、紙品和紡織品都採用可持續性材料製造
- 與機上銷售產品供應商共同制定可持續發展原則
- 驗證國泰假期(CX Holidays)提供的所有假期套票對可持續發展的影響
- 國泰假期在2015年之前至少再增加5個生態旅遊套票
- 在飛機和地面上提供的所有餐膳將符合可持續發展標準
- 所有供應商將遵循我們的《供應鏈行為守則》



產品部助理經理 Catherine Sin

和她的團隊與供應商合作，想出用回收的塑膠瓶製造特選經濟艙旅行長途航班護理套裝。

想要了解更多？請查閱“可持續發展採購”專題檔案



生物多样性

保護生物棲息地和物種多樣性對國泰至關重要。我們意識到業務對航點所在地產生影響，為此我們繼續在可持續發展策略中納入生物多样性元素。

國泰一直非常關注環保問題。許多年來，我們一直資助亞洲的生物棲息地保護項目，與亞洲地區的非政府組織保持合作。比如，通過資助地球之友，在香港種植了10,000顆樹苗。我們還通過乘客收集了將近800萬港元資金，用於大自然保護協會支援中國大陸的環保項目。又向香港嘉道理農場暨植物園贊助貨位和機票，把609隻瀕臨滅絕的豬鼻龜重新引入印尼。作為回饋社會的一種方式，國泰將繼續直接投資於生物多样性保護項目。

我們的飛機餐也務必要遵循可持續發展採購標準。平均而言，國泰和港龍每天為乘客提供75,000份飛機餐。因此，通過遵守國際可持續發展標準，我們可以為保護許多生態系統的多樣性作出重大的積極貢獻。我們開始推行《可持續發展食品政策》，無論是在飛機上還是由公司付費的餐飲中，都不允許供應任何以不可持續的方式製作的食品（包括魚翅湯）。從2011年開始，針對我們從歐洲起飛的經濟艙乘客，我們只供應來自可持續發展供應源的魚類，比如通過海洋管理委員會認證的魚類。對於從澳洲和北美機場起飛的航班經濟艙乘客，我們供應的魚類也遵循類似政策。

有關國泰航空集團為支持棲息地保護項目和將生物多样性納入日常業務策略的詳情，請查閱我們“生物多样性”專題檔案。

2012年最新進展

國泰的飛機餐飲團隊一直與供應商攜手支持可持續海鮮和魚類採購項目。從2011年初開始，我們只為經濟艙乘客供應來自可持續發展供應源的魚類，這項行動最初只針對從歐洲機場出發的航班，後來從澳洲機場出發的航班也被包括在內。2012年，從北美機場出發的航班也被納入這個項目。

根據我們的《可持續發展政策》，國泰2012年宣佈實施限制運輸政策的決定，自此，我們只運輸以可持續方式採購的鯊魚和鯊魚相關產品。除大量獨立科學研究支持我們的決定之外，這也是一家投身可持續發展公司應有的本份。

持份者的意見

如今，企業越來越希望了解業務對生物多樣性的影響，並制定措施在業務營運過程中保護和提高生物多樣性。這意味著，除了支援由外界協力開展的生物棲息地保護項目外，我們還希望採取措施減輕業務日常營運對生物多樣性的影響。

我們的生物多样性承諾

國泰的承諾



鑒於持份者的意見，加上我們決心減輕業務日常運作對生物多样性的影響，我們承諾採取以下行動：

- 制定和實施可持續貨運政策
- 在飛機和地面上提供的所有餐飲將符合可持續發展標準



餐膳經理 **Brendan Duffy**

為讓飛機餐菜單擁有可持續發展採購的海鮮，餐膳經理Brendan功不可沒。在本短片中，他解釋措施對國泰航空的重要性。

想要了解更多？請查閱“生物多样性”專題檔案 [↗](#)



員工

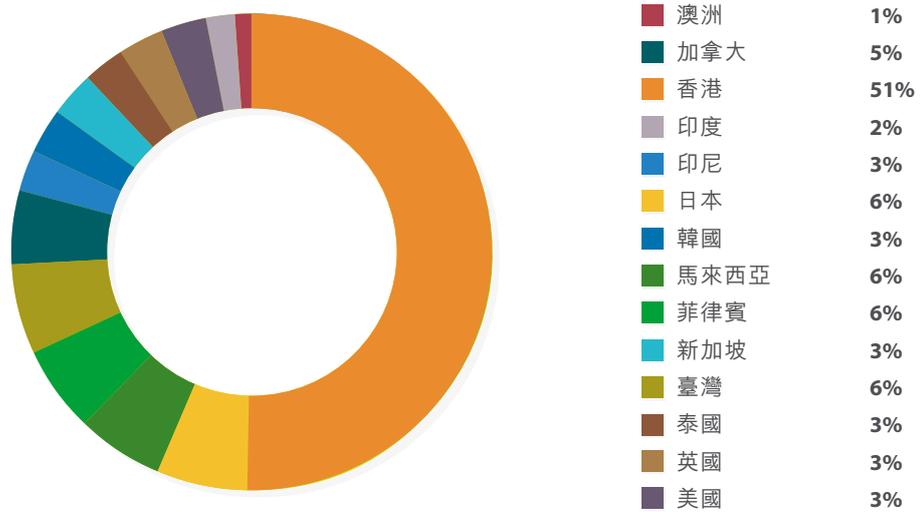
我們的團隊充滿活力、專業、親切和有敏銳洞察力，是我們最大的優勢和資產之一。我們為員工優質的服務感到自豪，承諾為他們創造盡可能最好的工作的環境和發展空間，從而培育最優秀的人才。

以人為本與建立成功團隊的持久動力

我們目標是確保員工生產力、能力和靈活性，讓員工在一個健康的環境裡工作。我們希望為員工的職業和個人發展投資，從而為他們創造有價值的職業發展機會，同時亦積極表揚同事的專業精神和努力。

我們希望讓每人擁有平等的機會，不論性別、種族、國籍或民族、宗教信仰、文化背景、社會團體、殘疾、婚姻狀況、家庭狀況、性取向、年齡或政治觀點。我們以多元化的方式管理員工，也提供正規的途徑，讓員工就任何形式的歧視或騷擾進行反映。

機艙服務員的國籍構成 (%)



來自下列國家的員工少於10個，這些國家未顯示在上圖中：

| | | | |
|-----|-----|-----|------|
| 澳洲 | 法國 | 義大利 | 西班牙 |
| 比利時 | 德國 | 荷蘭 | 斯里蘭卡 |
| 中國 | 希臘 | 新西蘭 | 瑞典 |
| 丹麥 | 愛爾蘭 | 葡萄牙 | 瑞士 |

我們團隊的獨特之處在於，團隊成員廣泛分佈在世界各地，包含多元的文化、背景和語言。我們與不同外站的商業協會合作，瞭解不同國家特定的工會法規，因為我們支持員工結社自由。勞資關係仍然甚具挑戰，但我們正積極與各團體繼續加強溝通和協商，確保能聽取員工心聲並採取相應行動。

作為香港主要的僱主之一，我們一直支持當地就業，進行全球招聘之前會優先考慮本地勞動力市場，空缺職位首先會對公司內部開放，然後向本地社區，最後才向海外。部分工種比如飛機工程和機組人員供應於本地勞動力市場較短缺，須於海外進行招聘——正因為如此，我們要在本地提供廣泛的工程和機組人員培訓，幫助香港發展這方面的技能。

如欲了解有關員工關係、招聘、培訓和職業發展等不同方面資訊，請查閱“員工”[專題檔案](#)。

2012年最新進展

參與和溝通

國泰在2012年開展了許多不同的員工活動。以下是2012年一些重點活動：

所有員工

我們推行了別出心裁的“*We Suggest*”活動，在這一年一度的活動上，員工組成小組，就公司該怎麼做才能變得更創新、更成功提出有創見。2012年的主題是可持續發展，我們讓員工建議可以讓公司更可持續發展的方法，並收到世界各地團隊提交的100多項建議。我們從中篩選出5項建議，小組將在2013年參與團隊建構活動，並向董事介紹有關建議。

機組人員

我們與機師之間建立了許多溝通渠道，包括論壇和員工大會等，提供技術和個人支援，發放資訊。

港龍聘用了一名職業健康專家，為機組人員提供醫療上的支援。

國泰和港龍還成功推出了“*Human Intervention and Motivation System (HIMS)*”項目，在保密的情況下，幫助有藥物（酒精和其他藥物）依賴問題的機師。

機艙服務員

作為我們前線團隊的一部分，機艙服務員可就我們的服務（尤其是機艙服務）提供寶貴意見。他們的意見對於我們極其重要，諮詢和意見反映不可少。除了加強舉辦機艙服務員講座、諮詢會議、推選頭等及商務艙服務大使、經濟艙服務大使，及組成機艙服務專家小組外，我們也充分利用新的渠道，比如設立新的機艙服務員網站和手機應用程式。2012年更實施不同項目，包括國泰的*Work-Life Enhancement Leave (WEL)*計劃、港龍的“機艙服務員服務支援中心”（*Cabin Crew Helpdesk*）及“機艙服務員支援團隊”（*Cabin Crew Support Team*），希望滿足機艙服務員的要求，更適切地迎合他們的需要。

招聘

為了配合業務擴張的需要，我們在國泰和港龍總共均聘用了1,159名機組人員、機艙服務員和地勤人員。

培訓和發展

我們提倡不斷學習的文化。員工要對他們自己的職業發展負責。為了支持員工的職業發展，公司大力投資於各種培訓、網上學習、交流會和論壇。公司還強調個人發展的重要性。“國泰航空機艙事務長工作坊”於2012年隆重推出，主要目的是希望培養員工的重要生活技能，在生活中擔當新的角色，探索讓工作和生活取得平衡的方式。港龍率先推出「機艙服務員輔導計劃」(Cabin Crew Mentorship Programme)，培養機艙服務員輔導員，提升機艙服務員的專業精神和服務素質。

持份者的意見

員工強調有必要就特定議題，積極進行持續溝通，利用不同員工的培訓平台，納入有關可持續發展的內容。員工還希望與管理層建立更密切的聯繫，提供雙向交流的機會。



國泰不僅關心員工，還關心他們的家人。短片《機艙服務員的孩子們 (Jetset TV Kids)》講述機艙服務員的孩子們在了解父母親上班究竟要幹些什麼。



工程師實習生 **Martin Ng**

講述國泰如何重視人才培訓和培養及提倡工作場所多元化。



機艙服務員 **Grace Hui**

帶我們一起乘坐從香港飛往悉尼的航班，與團隊成員一起努力為乘客提供世界一流的服務。



督導員 **Sammy Yeung**

講述她和她的同事如何讓乘客的旅行更順利、更輕鬆。

想要了解更多？請查閱 [“員工” 專題檔案](#)

關於本報告

概述

國泰第四份《可持續發展報告》著重講述我們2012年的可持續發展表現，包括已取得的成績和面臨的挑戰。今年我們按廣大持份者不同程度的參與需求編排本報告。本報告包含每個章節的簡要概述，深度專題檔案和方便查看相關投資者關係資料的連結。針對每個議題，我們還包含了一些互動元素——視頻簡報。

與網上報告一同發佈的還有中英文版的摘要手冊。它們都能從網站中下載。

我們為什麼發佈《可持續發展報告》？

我們的報告從1996年開始一直在不斷演變，當時我們第一次發佈了《環境報告》。儘管如此，我們對透明度和責任的承諾依然如故。

我們一年發佈一份《可持續發展報告》，目的是：

- 透明、負責任和明確地披露可持續發展績效；
- 收集持份者對可持續發展的意見，從而讓我們可以有效、恰當地解決這些問題；及
- 在推行可持續發展的過程中，探討如何克服所面對的挑戰和困難，以及如何在我們的企業管治、環境和社區政策中應對這些問題。

持份者評審小組

對報告的看法

從2010年開始，我們邀請了多方持份者組成的小組審核和評估我們《可持續發展報告》的均衡性、完整性和回應性。今年，該委員會的成員包括：



Robin Bishop女士
社區業務
企業責任總監



Adele Chiu女士
守望地球組織
企業參與主管¹



James Goodman先生
未來論壇
系統創新副總監²



Ivana Gazibara女士
未來論壇
東南亞主管³



吳芷茵博士
中電集團
集團環境事務總監

持份者評審小組在報告過程的不同階段召開了兩次面議或電話會議，一次是審核本報告的詳細框架，另一次是審核全部報告內容的草案。

關於詳細的報告框架，評審小組審議的內容包括：

- 涵蓋議題的範圍和國泰及其持份者對這些問題的重要性；
- 報告對於解決持份者關心議題的回應情況；及
- 國泰航空在今後報告中可以改善之處。

隨後，評審小組就2012年度報告的草案提出了意見。評審小組審核了報告的內容和格式，就報告每個章節裡的優點、不足和遺漏之處提出了意見。

我們對評審小組付出的寶貴時間及提出的寶貴意見表示衷心感謝！

¹ 守望地球(香港)組織企業參與主管Adele Chiu出席了第一次持份者評審小組會議。

² 出席第一次持份者評審小組會議。

³ 出席第二次持份者評審小組會議。

聲明

我們對國泰編制可持續發展報告過程中提倡的協商和參與精神表示讚賞。成立持份者評審小組是證明一個成熟的可持續發展報告流程的事實之一，國泰開創這一流程值得稱讚。

國泰對評審小組提出的意見和問題反應積極，從第一次評審到第二次評審，我們在報告中看到了改善之處。我們希望國泰今後繼續改善這一流程，確保能夠充分利用評審小組提出的意見，提高報告流程的素質。

該報告表現出開放相容的精神，體現了國泰與持份者攜手合作的意願。總體而言，我們對於針對不同觀眾和充分利用視頻等新型溝通工具的全新報告方法持讚賞態度。對持份者參與過程的重要性和細節的重視，也有助於報告積極回應持份者關心的問題。我們不要求公司一一解答持份者關注的問題，但希望它們能夠客觀和積極地對待這些問題，明確闡述目標和策略，在報告中保持一致性。而在我們看來，國泰已經達到了這些要求。

國泰致力長遠推行可持續發展理念，並根據其可持續發展策略制定了20項在2020年之前兌現的重要承諾，我們對此非常讚賞。除了持份者關心的問題外，未來還需就公司的核心業務策略更有效地融合可持續發展理念。明確表述可持續發展的業務案例有助改善報告素質，尤其要闡述可持續發展的意義與業績之間的聯繫。

評審小組還希望能在以後的報告中看到有關下列問題的更多資訊：

- 在2020年之前實現每名乘客和貨件二氧化碳排放量減少31%的方法，及可持續發展生物燃料策略的更多詳情。
- 供應商管理，特別是關於國泰如何審查其供應鏈的細節，以及它給公司和供應商帶來的成效和益處是什麼。
- 公司的社區投資願景，衡量社區項目效果和持續改善項目的方法。
- 生物多樣性，特別是國泰對生物多樣性的影響評估。
- 讓員工和消費者了解和實踐可持續發展理念。
- 繼發佈GRI的G4指引，進一步闡明可持續發展的重要性，加強全球統一報告的趨勢。

總體而言，評審小組認為，國泰航空在編制本報告期間鼓勵持份者參與的做法值得稱讚。

此處所表達的看法純屬個人意見，不一定代表小組成員所在機構的觀點。

獨立擔保報告

我們聘請普華永道會計師事務所有限公司對本報告進行了獨立有限的審計保證。審計範圍和聲明如下文所示。所選的被審計的項目在報告中標有引號(“”)。


羅兵咸永道

獨立鑒證報告

我們的發現

根據我們已執行的工作(如下文所述),我們沒有注意到任何事項使我們相信截至二零一二年十二月三十一日止年度的選取事項在所有重大方面未有根據「報告標準」編製。

致國泰航空有限公司董事會

我們的工作

我們接受國泰航空有限公司(「貴公司」)委聘,對貴公司截至二零一二年十二月三十一日止年度的二零一二年可持續發展報告(「可持續發展報告」)所載的選取事項,執行了有限度鑒證業務。

選取事項

以下為所選取的事項,並在可持續發展報告中注有·作為識別:

- 範圍一及範圍二的二氧化碳排放量。
- 國泰航空及港龍航空飛機燃料二氧化碳排放量。
- 燃油效益(克/可用噸千米及克/收入噸千米)。
- “飛向更藍天”碳抵消計畫中員工旅程及乘客旅程的碳抵消量。
- 國泰航空往香港航班,國泰城及港龍大廈的回收量。
- 在題為「社區投資」專題檔案 - 青少年教育」及「可持續發展採購」專題檔案 - 實施供應商行為守則」章節中注有·的兩個定性語句。

報告標準

根據貴公司於 <http://www.cathaypacific.com/sdreport> 二零一二年網上版可持續發展報告內題為「關於本報告 - 報告方法」章節中呈列的定義和方針,對上列的選取事項進行評定(「報告標準」)。

責任

羅兵咸永道會計師事務所

我們的責任是按照我們已執行的工作,達成結論。

國泰航空有限公司

國泰航空有限公司管理層有責任根據報告標準,編製和列報選取事項。這責任包括設計、實施及維護與編製和列報選取事項有關的內部控制和應用適當的編製基礎,以及根據情況作出合理估計。

我們參與的工作

我們根據國際鑒證業務準則第 3000 號(經修訂)「歷史財務信息審計或審閱以外的鑒證業務」的規定執行工作。該準則要求我們遵守獨立性和道德規定,並計劃和實施鑒證工作以就選取事項是否在所有重大方面未有根據「報告標準」編製,獲取有限度保證。

主要執行程序

所選用的程序取決於獨立核數師的判斷。在我們的工作範圍內,我們已執行的程序其中包括:

- 向國泰航空有限公司及其附屬公司相關管理層進行適當的查詢。
- 評估用於管理和報告選取事項的關鍵過程及控制的設計。
- 對選取事項進行分析程序。
- 以抽樣方式審閱與支持選取事項作出的聲明相關的管理資訊及文檔。

羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師
香港

二零一三年八月二十二日

內在局限性

由於所查閱的資料只作抽樣測試檢查,內在局限性存在於所有的鑒證服務中。因此,不可避免地存在未能發現欺詐、錯誤或不合規問題的風險。此外,鑒於非財務資料的性質和用於確定、計算和估計這類數據的方法,可能比財務資料存在更多的內在限制。

使用限制

本報告乃為國泰航空有限公司董事會而編製並供董事會使用,除此之外本報告別無其他目的。我們不會就本報告的內容向任何人士負責或承擔任何責任。

有限度保證

此服務旨在就我們的結論獲得有限度保證。由於有限度鑒業務主要限於查詢和分析程序,而工作的詳細程度遠低於合理鑒證業務的詳細程度,因此保證的水平低於合理鑒證業務中應取得的保證水平。

中文版本僅供參考。如中、英文版本有任何歧義,概以英文版本為準。

全球報告倡議組織

聲明

報告中所提供資訊的內容和品質，是以全球報告倡議組織 (GRI) 的 G3.1 報告指南作為指導原則。報告應用等級是 A+。



GRI 應用等級審核聲明

GRI 聲明 國泰航空公司 已將其報告 “2012年度可持續發展報告” 提交給 GRI 報告服務工作小組，經過審核，工作小組確認此報告已達到應用等級 A+ 的全部要求。

GRI 應用等級說明了所提交的永續發展報告符合 G3.1 指南的程度。GRI 應用等級審核是一個確認報告是否涵蓋該應用等級所要求揭露的一系列指標及其他重要訊息的過程；而 GRI 內容索引表則反映報告揭露的指標和訊息之具體情況。有關審核方法，詳見：

<https://www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf>

應用等級不代表該機構報告中訊息的質量，也不代表該機構的永續發展表現。

阿姆斯特丹, 2013年8月8日

Nelmara Arbex
副總執行官
全球報告倡議組織 (GRI)



此應用等級含有 “+” 號，因為 國泰航空公司 已經將此 (或部分) 報告進行外部審核。GRI 接受報告機構對外部審核提供者和查核範圍的判斷和選擇。

全球報告倡議組織 (GRI) 是一個非營利國際組織，它透過全球多利害關係人的參與和達成共識的工作流程，率先開發出目前全球最為廣泛使用的永續報告框架。這個永續發展報告框架的基礎是 G3 指南，有超過 25 種語言的版本供免費使用。GRI 將不遺餘力繼續推廣該框架的改進和在全球的普遍使用。G3 指南提供一系列原則和指標，各類型的機構都可以使用這些原則和指標來報告他們的經濟、環境和社會績效。

www.globalreporting.org

免責聲明：對於該報告所包含的外部連結，包括對影像或音檔材料的連結，此聲明僅考慮到在審核日期 date 前所提交的材料，GRI 強烈反對將此聲明用於任何其它在審核日期後變更的材料。

GRI指標表

請[點擊此處](#)，下載說明本可持續發展報告中相關資訊或資料所在位置的GRI指標表。考慮到改善報告和資訊披露的需要以及對未來要求的預期，以下相關的關鍵績效指針(KPI)也被包括在內，方便參考：

- GRI G4指引規定的核心指針；及
- 香港證券交易所環境、社會和管理(ESG)指引推薦的指針。

報告方法

本報告涵蓋2012年。

我們如何報告

本報告的內容是通過以下程式確定的：

- 由外部獨立服務機構領導內部和外部的持份者參與會議；
- 找出航空工業協會提出的優先領域，利用重要性矩陣；
- 參考全球報告倡議組織(GRI)的3.1版和4.0草稿版報告框架和AA1000責任標準；及
- 與其他航空公司和跨國企業對比。

衡量我們的績效

今年的《可持續發展報告》首次探討了我們根據《可持續發展策略》提出的20項承諾。我們希望在以後的報告中可以報告履行這些承諾的進展。

報告工具

為了防止出現歧義，我們向整個國泰航空集團發佈了每個參數的定義，從而確保報告的素質和一致性。有關我們在香港的業務——包括國泰航空、港龍航空、位於香港的全資附屬公司和60%股權附屬公司——資料是通過太古集團的環境、健康和安全(EHS)資料庫收集。國泰假期有限公司和香港以外地區公司通過調查問卷另行報告。

GHG排放核算與報告政策

我們的溫室氣體(“GHG”)排放量是根據世界資源研究所和世界可持續發展工商理事會的溫室氣體排放盤查協議(2004，修訂版)報告的。

組織範圍

國泰航空集團根據他們的持股比例報告以下每家附屬公司的溫室氣體排放量。溫室氣體排放量報告的組織範圍包括國泰航空及以下位於香港的全資附屬公司和60%股權附屬公司(統稱為“附屬公司”)：

- 香港港龍航空有限公司(KA)
- 國泰假期有限公司(CHL)
- 國泰航空飲食服務(香港)有限公司(CPCS)
- 香港機場地勤服務有限公司(HAS)
- 雅潔洗衣有限公司(VLS)
- 香港華民航空有限公司(AHK)(60%股權)

未來，報告會考慮涵蓋本報告未涉及到的其他主要附屬公司——如《國泰航空集團2012年年報》第92-93頁所述。

運營範圍

溫室氣體排放量報告的運營範圍如下：

- 範圍1—直接GHG排放，包括全球航班、地面車輛和煤氣燃燒產生的二氧化碳排放
- 範圍2—電力和煤氣(生產)導致的間接GHG排放

GHG資料的報告週期是12個月，從2011年1月1日至12月31日。與2011年的《可持續發展報告》相同的是，2012年的《可持續發展報告》也是以1998年為基準比較航班一段時期的GHG排放情況。請留意，多年來組織和運營範圍發生的變化會影響可比性。

範圍1排放

範圍1排放包括位於香港的國泰航空及其附屬公司的地勤服務消耗的燃料和中華煤氣導致的GHG排放。在香港，所用的二氧化碳排放因數是根據香港特別行政區(HK SAR)政府環保署(EPD)在2010ⁱ年2月發佈的準則確定的。對於香港以外地區的資料，所用的二氧化碳排放因數是參照國際環保署的準則確定的(2010)ⁱⁱ。

對於飛機燃料消耗導致的GHG排放，我們的報告範圍包括所有飛行活動，包括試飛、飛行訓練、乾租和濕租。由於燃油密度會因許多因素的影響而有差異，我們就用聯檢集團ⁱⁱⁱ推薦的比重0.80 kg/L計算燃油重量。我們利用IPCC的排放因數3.15^{iv}確定飛機燃油燃燒導致的二氧化碳排放。

範圍2排放

我們的報告範圍涵蓋因位於香港的國泰航空及其附屬公司業務消耗電能和製造中華煤氣導致的GHG排放。所用的二氧化碳排放因數是根據香港特別行政區政府環境保護署在2010年2月發佈的準則和國際環保署(2010)的指引確定的。

除二氧化碳之外，GHG所涵蓋的CH₄、N₂O、PFC和SF等其他氣體不適用，或對總體GHG報告的影響不大。

國泰航空的職員餐廳也在使用煤氣。由於餐廳是由承辦商運營的，和上年一樣，餐廳耗用的煤氣被排除在外。

用於計算或衡量排放的方法

請參閱“章節附註參考文獻”。

其他指標

環境指標

今年，資源消耗指標的報告範圍包括香港的國泰、全資附屬公司和60%股權附屬公司的業務、四個外站(奧克蘭、臺北、馬尼拉和三藩市)的能耗量和溫室氣體排放量資料及五個能提供可審計資料的外站(法蘭克福、巴黎、卡拉奇、吉隆坡和悉尼)的非GHG數據。我們將繼續努力擴大報告範圍，從而在以後的報告中納入所有主要外站。

社會指標

“社會指標”表格涵蓋位於香港的國泰和全資附屬公司的業務。

GRI內容指數

GRI內容指數是通過參照適用的報告要求擬定的，滿足GRI G3準則V.3.1 A+應用等級。GRI內容指數既不是反映國泰可持續發展行動計劃的實際實施情況，也不能體現本報告及其內容的價值或素質。

我們還參照了最近推出的版本G4。

其他問題

「飛向更藍天」碳抵消項目

「飛向更藍天」碳抵消量是根據所有乘客(包括員工)以現金或飛行里程為支付方式購買的二氧化碳噸數計算的。從2012年1月到7月，一噸二氧化碳的價格是54.04港元；而從2012年8月到12月，一噸二氧化碳的付現價格是24.71港元。2012年一截止到2012年12月31日，平均飛行里程價格是1,685.1英里/噸二氧化碳。二氧化碳總噸數根據2012年已付款的數量計算。2012年收取的現金與2011至2012年乘坐的航班有關。

燃油效率

燃油效率是根據燃油用量/可用噸千米(ATK)計算的。ATK在國泰航空有限公司的《2012年年報》中被定義為可運載量，計算方法是每航線的航程乘該航線可運載乘客、超額行李、貨物及郵件的整體運載量(以噸計)。

RTK被定義為運輸量，計算方法是每航線的航程乘該航線的運輸量(以運載乘客、超額行李、貨物及郵件的收入噸數計算)。

環境指標表格中顯示的燃料耗用量資料只涵蓋了國泰和港龍，可以與上一年的報告比較。

本計算所用的ATK資料(262.5億)和RTK資料(188.19億)是從國泰航空有限公司的《二零一二年報告書》中獲取的。

回收的材料

2012年，從到達香港的航班上回收的材料包括塑膠杯、塑膠瓶、鋁罐和玻璃瓶。國泰航空和全資附屬公司回收的材料包括從國泰城回收的紙張和紙板、塑膠、鋁罐、廢潤滑油、玻璃瓶和印表機墨水匣，以及從港龍大廈回收的紙張和紙板、鋁罐、塑膠和印表機墨水匣。回收材料數量乃根據回收商發票及內部記錄而定。

英語啟航

英語啟航是個教育項目，讓國泰來自不同國籍和背景的志願員工鼓勵本地學生說英語，邀請學生到國泰城與志願員工面對面以英語聊天，進行英語會話訓練。

倫敦基準集團

倫敦基準集團 (London Benchmarking Group) 模式被企業用於評估企業社區投資的價值和成效。以矩陣的形式歸納和量化社區活動的成效。先分解社區活動的元素，列出各項投資，所得成果，最後確定活動帶來的效益。

在2011/2012學年，我們參照倫敦基準集團的模式，評估了“英語啟航”活動的成效，編制涵蓋以下範疇的調查問卷，就參與學生和老師開展調查，從而制定有關範疇的計分卡。

- 充分利用公司資源
- 英語學習機會
- 提高自信
- 校園合作
- 瞭解航空業和國泰航空

重要性矩陣

重要性矩陣從兩方面探討企業社會責任議題：社會責任對持份者的重要性，以及社會責任對國泰的影響。為了構建這個矩陣，我們與一家外部獨立顧問機構合作，為由國泰和顧問選定的持份者群體，舉行小組座談會和調查。被選出的持份者群體針對以下所列的六個領域提出自己的意見，並說明這些意見對於他們而言的重要程度。

- 航空業未來面臨的潛在問題
- 對國泰和港龍當前的企業社會責任(CSR)成效的看法，包括7個方面：環境、航空安全、客戶滿意度、供應鏈管理、員工福利、社區發展和企業管治。
- 國泰的預期反應
- 報告重點
- 國泰採用的持份者參與方式
- 對國泰可持續發展策略5個領域的看法

根據持份者提供的意見和意見重要程度，我們將持份者關心的問題歸納成幾大實質性問題。針對每個實質性問題，評估了對國泰的影響，構建了一個重要性矩陣，該矩陣有助於組織2012年(截止到2012年12月31日)的《可持續發展報告》。

ⁱ 環境事務部(2010年2月)，《香港建築溫室氣體排放量和減排量核算及報告指南》。通過 http://www.epd.gov.hk/epd/english/climate_change/ca_guidelines.html 獲得。

ⁱⁱ 國際環保署(2010)，《燃料燃燒導致的二氧化碳排放—重點；總表：每千瓦時電能和熱能對應的二氧化碳排放量》，IEA。

ⁱⁱⁱ 由國際石油公司組成的聯合檢查組，對他們的機場設施開展定期檢查，確保它們按照機場和上游航空燃料設施的航空燃料處理常式運營。

^{iv} IPCC(1999)，《航空業與全球大氣》，劍橋大學出版社。

縮寫和術語

本報告常用縮寫和術語列表。

| 本報告中的一些常用縮寫 | |
|-----------------|-------------------|
| AAHK | 香港機場管理局 |
| AAIB | 航空事故調查處 |
| AFRA | 飛機回收再利用國際協會 |
| AFTLS | 批准的飛行時間限制計劃 |
| AHK | 香港華民航空 |
| ALARP | 盡可能低且合理可行 |
| ANSP | 航空導航服務提供者 |
| AOA | 香港航空機組人員協會 |
| ASRC | 航空安全審核委員會 |
| ASR-F | 航空安全報告—疲勞 |
| ATDC | 機場培訓發展中心 |
| ATK | 可用噸千米 |
| BAQ | 提高素質空氣素質 |
| BSRC | 董事局安全審核委員會 |
| CAD | 民航處 |
| CCBF | 氣候變化商界論壇 |
| CCC | 顧客及商業統籌 |
| CCF | 國泰慈善基金 |
| CCNL | 機艙服務員員工刊物 |
| CCST | 機艙服務員支援團隊 |
| CCTF | 氣候變化工作小組 |
| CE | 行政總裁 |
| CEPIC | 國泰應急乘客資訊中心 |
| CLG | 查理斯王子氣候變化問題企業領導小組 |
| CNG | 碳中和增長 |
| CO ₂ | 二氧化碳 |
| COO | 常務總裁 |
| CPCS | 國泰航空飲食服務 |
| CPSL | 國泰航空服務有限公司 |
| CSAG | 機艙安全行動小組 |
| CSD | 企業安全部 |
| CSR | 機艙安全報告 |
| CSR | 企業社會責任 |
| CX | 國泰航空 |
| CX City | 國泰城 |
| DCGO | 貨運董事 |
| DFO | 航務董事 |
| DLR | 德國航空航太中心 |
| DPA | 港龍航空飛行員協會 |
| DSD | 航空服務董事 |

本報告中的一些常用縮寫

| | |
|---------|-----------------|
| EAP | 員工幫助計劃 |
| e-AWB | 電子貨運提單 |
| EIA | 環境影響評估 |
| EMS | 環境管理體系 |
| ENG | 工程部 |
| EPFL | 瑞士聯邦理工學院洛桑分校 |
| EU ETS | 歐盟排放權交易制 |
| EU | 歐盟 |
| FAU | 國泰航空空中服務員工會 |
| FDAP | 飛行資料分析程式 |
| FOP | 航班營運 |
| FRMS | 疲勞風險管理體系 |
| FSC | 森林管理委員會 |
| FTE | 全時制折合數 |
| GHG | 溫室氣體 |
| GISS | 戈達德太空研究所 |
| GMCS | 企業安全總經理 |
| GRI | 全球報告倡議組織 |
| GSE | 地勤設備 |
| GSR | 地面安全報告 |
| HAS | 香港機場地勤服務有限公司 |
| HIMS | 人工幹預和激勵機制 |
| HKIA | 香港國際機場 |
| IAGOS | 機上全球觀測系統 |
| IATA | 國際航空運輸協會 |
| ICAO | 國際民航組織 |
| IEA | 國際能源署 |
| IMT | 資訊管理技術 |
| INED | 獨立非常務董事 |
| INSPIRE | 印度洋減排戰略合作項目 |
| IOC | 綜合運作中心 |
| IPCC | 政府間氣候變化專門委員會 |
| IRF | 工傷報告表 |
| ISD | 機艙服務部 |
| ISM | 機艙服務經理 |
| KA | 港龍航空 |
| KPI | 關鍵績效指標 |
| LBG | 倫敦基準集團 |
| LEED | 領先能源與環境設計 |
| LOSA | 航線運行安全審計 |
| LTIFR | 損失工時事故率 |
| MANCOM | 管理委員會 |
| MRO | 保養、維修和大修 |
| MSC | 海洋管理委員會 |
| MSQDR | 保養、安全、素質和缺陷工程報告 |

本報告中的一些常用縮寫

| | |
|--------|---------------|
| NASA | 美國國家航空航天局 |
| NED | 非常務董事 |
| NGO | 非政府機構 |
| NOx | 氮氧化物 |
| OHS | 職場健康與安全 |
| OIWA | 香港離島婦女聯會 |
| ORSAG | 停機坪運營安全行動小組 |
| RIS | 風險指數評分 |
| RSB | 可持續發展生物燃料圓桌會議 |
| RTK | 收入噸千米 |
| RVSM | 縮小最小垂直間隔 |
| SAFUG | 可持續航空生物燃油用戶組 |
| SAG | 安全行動小組 |
| SD | 可持續發展 |
| SMS | 安全管理體系 |
| SPI | 安全績效指標 |
| UNICEF | 聯合國兒童基金會 |
| VCS | 願碳減排標準 |
| VLS | 雅潔洗衣有限公司 |
| WBCSD | 世界企業永續發展委員會 |
| WEL | 工作/生活改善休假 |
| WWF | 世界自然基金會 |

| 術語 | |
|------------------|--|
| 可用噸千米 | 可運載量，計算方法是每航線的航程乘該航線可運載乘客、超額行李、貨物及郵件的整體運載量(以噸計)。 |
| 碳中和增長 | 從2020年起限定航空業二氧化碳排放量。 |
| 碳抵消 | 購買溫室氣體減排項目產生的碳排放權，用於抵消別處(比如乘飛機)產生的排放。 |
| LTIFR | 計算方法是，(因工傷損失的工時數/總工時數)x 1,000,000。 |
| 重要性矩陣 | 各種可持續發展問題對公司長遠商務和營運可行性的影響程度。每個可持續發展問題是根據它對持份者的相對重要性和對公司業務的影響評估的。用於界定報告涵蓋的內容範圍和深度。 |
| 重要性 | 確定一個問題對公司和持份者的意義及重要性。如果某個問題屬於重大問題，它就會影響公司或持份者的決策、行動和表現。 ¹ |
| 外站 | 香港以外的海外航點/辦事處。 |
| 監管報告率 | 作為CAD382【強制性事故報告制度】指引評定的強制性事故報告被報告給香港民航處的安全報告(空中、地面等)數量。 |
| 回應性 | 公司對於持份者問題的回應，回應性對公司的可持續發展績效有影響，回應是通過決策、行動和表現、以及與持份者溝通實現的。 ² |
| 收入客千米 | 以每航線的航程乘該航線的載客數目。 |
| 收入噸千米 | 以每航線的航程乘該航線的運輸量(以運載乘客、超額行李、貨物及郵件的收入噸數計算)。 |
| 持份者參與 | 利用由獨立主持者開展的一系列焦點小組和訪談活動，幫助我們了解持份者對(不限於)環境和社會問題的合理預期和興趣。這樣做不僅可以為報告決策工作提供有用資訊，還能推動公司內部變革和改善問責制度。 |
| 持份者評審小組 | 從各個持份者群體挑選出來的重要持份者召集會議，針對我們報告的重點、均衡性和回應性提出意見。 |
| 可持續 | 長遠成功地維持和發展公司業務的能力。 |
| 可持續發展生物燃料 | 通過可再生的生物資源製造的第二代生物燃料，這些生物資源包括不與水資源/食品供應相衝突的作物，可以保護高保護價值區域，為種植作物的當地社區創造社會經濟效益。 |
| 可持續發展 | 我們承諾維持經濟增長，但不損害地球或過度消耗地球資源，同時改善當前和未來人類的生活素質。 |
| 可持續發展採購 | 我們承諾與供應鏈協作，確保所採購的產品或商品對採購地的社區和環境沒有或只有有限的負面影響。 |
| 透明度 | 披露反映公司表現和影響所需的主題和指標資訊，便於持份者作決策。 ³ |

注：

1. 當責；AA1000當責性原則標準；2008，第12頁。
2. 當責；AA1000當責性原則標準；2008，第14頁。
3. 當責；AA1000當責性原則標準；2008，第6頁。

鳴謝

衷心感謝Edelman、Kreab Gavin Anderson和Sedgwick Richardson在編制本報告時給予的大力支持。

還要感謝Robin Bishop女士、Adele Chiu女士、Jeanne Ng博士和James Goodman先生參加持份者評審小組。

在香港的主要附屬公司



富時集團 (FTSE Group) 證實國泰航空有限公司已根據FTSE4Good標準完成獨立評估，滿足成為FTSE4Good指數系列成員的要求。由全球指數公司富時集團創立的FTSE4Good是一個股票指數系列，旨在促進投資者投資滿足全球公認企業責任標準的企業。入選FTSE4Good指數系列的公司滿足嚴格的社會和環境標準，能夠充分把握負責任的商業活動具有的優勢。

附隨本報告的小冊子是用大豆油墨和FSC紙印刷的。

聯繫我們

如果您對本報告或其內容有任何意見或回饋，請通過以下聯繫方式聯繫我們團隊：

environment@cathaypacific.com

環境事務部
香港大嶼山香港國際機場
觀景路8號國泰城

環境事務部



馬歌司
環境事務部主管

劉金花
環境經理

陳詠琪
環境項目經理

陳伯翰
助理環境經理

張日華
環境協調員



2013年發佈

國泰航空有限公司版權所有，2013年

媒體一角

影像圖庫

可持續發展

國泰鼓勵員工於日常工作推動可持續發展。



行政總裁**史樂山**：我們知道，要想在業務上取得長遠成功，我們必需以可持續發展的方式營運。史樂山闡述可持續發展融入公司日常業務的重要性，及每位員工該如何發揮自己的影響力。



短片《**邁向可持續發展的未來**》重點講述了國泰為讓航空業更可持續發展所付出的行動。

行政的觀點

三位行政人員解釋國泰的三項可持續發展目標：

目標：減少總排放



環境事務部主管**馬歌司**：排放是航空業面臨的最大環境問題之一。馬歌司談論了國泰為減少排放所採取的“空中”和“地面”雙管齊下的方案，包括我們在2020年之前兌現的承諾。

目標：為客戶提供可持續發展採購的產品和服務



採購部經理**Michael Pratt**：國泰與全球1,000多家供應商有合作關係。Michael解釋這個目標的重要性，及如何通過減輕國泰在其所在的整個價值鏈上的影響，實現這個目標。

目標：確保我們的社區項目對受益人切實有效



企業事務董事**張鳳婷**：國泰航空的業務與香港及世界各地的社區都有聯繫。張鳳婷講述我們的社區投資策略及如何實現這個目標，強調了運用倫敦基準集團的方法和社區投資指引作為標準的重要性。

員工的故事

國泰員工講述為實現可持續發展所採取的行動。

安全



企業安全助理經理**Regina Cheung**：Regina講述她管理的飛行資料和軟體如何應用於事故調查、工程故障調查以及國泰航空的安全項目。

氣候變化



二副機長**Nelson Chang**：Nelson介紹新飛機在燃油效率、碳排放和空氣素質方面帶來的改善。

廢物管理



機艙服務員**Joyce Lau**和**Valentio Febrio**：機艙服務員對於飛機回收工作取得成功至關重要。Joyce和Valentio展示回收工作程序。

可持續發展採購



產品助理經理 **Catherine Sin**：Catherine和她的團隊與供應商合作，想出用回收塑膠瓶製造特選經濟艙所用的長途航班旅行護理套裝。

有關我們特選經濟客艙產品的詳情，請[點擊此處](#)。

生物多樣性



餐膳經理 **Brendan Duffy**：為讓飛機餐菜單擁有可持續發展採購的海鮮，餐膳經理Brendan功不可沒。他在短片中解釋該措施對國泰的重要性。

員工



機艙服務員的孩子們：國泰航空不僅關心員工，還關心他們的家人。短片中機艙服務員的孩子們正在了解父母親上班的情形。



工程師實習生 **Martin Ng**：工程師實習生Martin講述國泰如何重視人才培訓和培養及提倡工作場所多元化。



機艙服務員 **Grace Hui**：每一趟航班的運作都有賴優秀團隊的辛勤付出。機艙服務員Grace帶我們一起乘坐從香港飛往悉尼的航班，與團隊成員一起努力為乘客提供世界一流的服務。



督導員 **Sammy Yeung**：地勤人員Sammy講述如何讓乘客的旅行更順利、更輕鬆。

PDF下載

《可持續發展報告》不同章節的PDF版可以在此下載。

《2012年可持續發展報告》

中英文版 [《可持續發展報告》手冊\(僅正文\)](#)。

[GRI指標表](#)

專題檔案

[可持續發展管治](#)

[持份者參與和議題重要性](#)

[社區投資](#)

[安全](#)

[氣候變化](#)

[廢物管理](#)

[可持續發展採購](#)

[生物多樣性](#)

[員工](#)

報告+ 專題檔案

點擊此處，下載包含《可持續發展報告》正文和專題檔案的資料。

投資者關係資料

本節提供了《報告》中投資者可能特別感興趣的資料連結。

業績圖表

- 2012年範圍1和範圍2溫室氣體排放量(噸二氧化碳當量)表
- 2012年國泰航空集團全球機隊二氧化碳排放量
- 環境指標圖表
- 社會指標圖表
- 經濟增加值表
- 集團的機隊簡介

管理和國泰航空集團

- 可持續發展專題檔案管理
- 國泰2012年年報

GRI報告和表格

- GRI報告
- GRI指標表