



持續與轉變

2008年度企業社會責任報告書



報告方針

國泰航空自一九九七年以來一直就公司的環保活動作出滙報，為了提高透明度及加強對持份者的企業管治責任，自二零零六年更每年滙報公司的企業社會責任活動。我們相信，有關報告有助公眾了解集團的往績表現及未來的發展路向。為確保報告內容準確，我們已聘用ERM核數師以獨立第三者的身份核證這份報告。

報告範圍

國泰航空《二零零八年度企業社會責任報告書》涵蓋國泰航空有限公司(「國泰航空」)及港龍航空有限公司(「港龍航空」)於二零零八年的業務對環境、經濟及社會方面所造成的重大影響。本報告亦滙報其他附屬公司的有關情況，但不會將這些公司納入各環保及社會表現圖表中。這是本報告在內容範疇上的重大變動。

本報告修改了二零零七年度的安全數據，因此有關數據在本報告已予重列。

報告內容及考慮因素

為確保報告能夠反映公司對環境、經濟及社會的重要影響，報告內容由以下多項因素界定：

- 持份者的參與；
- 根據航空業界組織所釐定的重點範疇；
- 以其他航空公司作參考基準；及
- 參考全球報告倡議組織(Global Reporting Initiative (GRI))的報告綱領及AA1000問責標準(AA1000 Accountability Standard)。

我們欣然宣布本報告取得A+ GRI評級。



主席的話

對國泰航空集團以至整個航空業來說，二零零八年是極具挑戰的一年。上半年燃油價格飆升帶來嚴重的打擊，加上下半年出現環球金融危機，對集團業務造成重大影響。

儘管面對種種挑戰，國泰航空仍竭力壯大環保工作團隊，進一步將可持續發展的概念融入業務策略中。我們加強參與社區活動，引入廣泛的安全指標，並進一步鼓勵供應商採納自行制定的企業社會責任模式。

氣候轉變已成為整個航空業界非常關注的議題。航空公司被視為製造溫室氣體的主要源頭，因而對業務構成了重大的危機。國泰航空率先積極參與政策辯論，以及透過公司的活動，證明要建立可持續的航空業並非是不可能的。

我們相信透過致力減排、鼓勵公眾就管理國際航空業排放廢氣訂立的協議進行辯論，並制定可持續的業務策略等工作會帶來重要的機遇，

無論二零零九年及之後的經濟情況如何，全球環保責任仍是我們優先履行的工作。

我們的工作反映公司的承諾，就是確保國泰航空集團恢復盈利的同時，亦銳意解決公司所面對的環境及社會挑戰。公司不少長遠策略都是為應付未來經營環境的轉變而釐定，將來出現的環境挑戰和更嚴厲的環保條例，加上持份者要求我們處理特定的社會問題，均意味著我們的業務運作模式亦需隨之而改變。

本報告展示我們在二零零八年為履行企業社會責任而進行的各種工作，反映集團不僅推行盡責的管治方針，更在業內擔當領導的角色。

過往許多艱難歲月我們均能安然渡過，因此我們對未來前景亦應抱持樂觀的態度。

我們的優勢在於擁有一支盡忠職守的團隊，而且佔盡地利，以香港這國際都會的航空樞紐作為營運基地。國泰航空與姊妹公司港龍航空，及中國國際航空股份有限公司建立的緊密合作關係，使我們的國際網絡更加強大，從而鞏固國泰航空的實力，務求從目前的困境中扭轉劣勢。在繼續發展業務的同時，我們亦會繼續積極履行環保及社會責任。



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Patrick Ho'.

主席
白紀圖

公司業務

國泰航空於一九四六年在香港成立，一直以港為家，並進行龐大投資，致力發展香港成為一個主要的環球航運樞紐。除投資機隊外，公司的投資範圍還包括航空飲食服務、飛機維修設施、地勤服務公司及位於香港國際機場的企業總部。

國泰航空集團為太古集團旗下公司，太古公司為其最大單一股東。我們在香港聯合交易所獨立上市。國泰航空集團的規模、架構及擁有權在二零零八年均無重大改變。

二零零八年綜述

二零零八年是艱苦經營的一年，儘管營業總額錄得百分之十五的升幅，但業績卻出現八十六億港幣虧損，其中七十六億港幣為二零零九年至二零一一年燃油對沖合約的未變現市值計價

虧損。上半年業務表現普遍強勁，下半年雖然油價下跌，但環球金融危機帶來負面影響，導致需求下降，進一步影響我們的財務業績。詳情請瀏覽www.cathaypacific.com登載的《二零零八年報告書》。

雖然困難重重，但國泰航空仍繼續拓展業務，包括接收燃油效益較佳的新飛機、增添新航點、擴大客運服務及繼續在中途和長途航機推出嶄新的三個等級客艙設計。

2008年度主要附屬及聯屬公司

	%
國泰航空飲食服務(香港)有限公司	100
國泰假期有限公司	100
香港機場地勤服務有限公司	100
港龍航空有限公司	100
香港國際機場服務有限公司	100
雅潔洗衣有限公司	100
香港華民航空有限公司	60
香港飛機工程有限公司(「港機工程」)	27
中國國際航空股份有限公司(「國航」)	18

2008年度部分所得獎項

國泰航空：

- 最佳航空公司 — 頭等客艙 (Skytrax世界航空大獎)
- 最佳航空公司 — 商務客艙 (Travel Trade Gazette旅遊大獎)
- 最佳航空公司 — 經濟客艙 (Business Traveller China Travel Awards)
- 最佳飛行常客計劃獎 (Business Traveller Asia Pacific)
- 櫃員服務金獎 (香港優質顧客服務協會)
- 交通及物流業銅獎 (香港環保卓越計劃)

港龍航空：

- 東南亞地區最佳區域航空公司 (Skytrax世界航空大獎)
- 最佳亞洲航空公司 (胡潤百富「至尚優品」選舉)



	2008 港幣百萬元	2007 港幣百萬元	變幅
所增加的經濟價值 截至2008年12月31日止年度			
所產生的直接經濟價值			
營業總額	86,585	75,364	14.9%
財務收入	1,416	1,664	-14.9%
應佔聯屬公司(虧損)/溢利	(730)	1,057	-169.1%
	87,271	78,085	11.8%
所分配的經濟價值			
購買貨物及服務	76,889	50,633	51.9%
僱員薪金及福利	12,428	12,142	2.4%
予提供資金者的款項 (來自)/予政府的款項	2,770 (1,337)	5,948 799	-53.4% -267.3%
包括慈善捐贈等社區投資			
- 直接捐款	21	13	61.5%
- 提供折扣機票	7	6	16.7%
	90,778	69,541	30.5%
所保留的經濟價值			
- 折舊	5,169	4,831	7.0%
- 扣除股息後的(虧損)/溢利	(8,676)	3,713	-333.7%
保留作再投資及未來發展	(3,507)	8,544	-141.0%
註：			
上表概述集團所產生的經濟價值的分配，當中包括國泰航空及其所有附屬公司(包括港龍航空及華民航空)。應佔聯屬公司虧損/溢利包括國泰航空應佔國航及港機工程虧損/溢利。有關國泰航空主要附屬及聯屬公司的詳情，請參閱公司的《二零零八年報告書》。			

國泰航空於2008年12月31日的機隊資料

飛機類型	波音								空中巴士		總計
	747-200F	747-400	747-400F	747-400ER	777-300ER	777-200	777-300	330-300	340-300	340-600	
客機	•	23	•	•	9	5	12	32	15	•	96
貨機	5	•	13	2	•	•	•	•	•	•	20
平均機齡(年)	23.28	16.77	13.49	0.38	0.91	11.66	7.72	8.02	11.60	•	10.92
總計	5	23	13	2	9	5	12	32	15	0	116

港龍航空於2008年12月31日的機隊資料

飛機類型	波音				空中巴士		總計
	747-200	747-300	747-400BCF	330-300	321-200	320-200	
客機	•	•	2	16	6	10	34
貨機	1	•	•	•	•	•	1
平均機齡(年)	19.45	•	17.19	7.06	8.15	8.14	8.49
總計	1	0	2	16	6	10	35

業務前瞻

國泰航空集團二零零八年營業總額上升近百分之十五，乘客數目增加超過百分之七，但國泰航空卻錄得歷來最嚴重的年度虧損，足證公司及業界所面對的危機相當嚴峻。

預期二零零九年將是極具挑戰的一年，我們已實施多項措施，致力於經濟逆轉期間保留現金，包括調低計劃增長的幅度、因應需求削減運力、推行無薪假計劃、停用部分飛機及延遲大型項目（如位於香港國際機場的新貨運站）的資本開支。

儘管市場形勢惡劣，我們仍堅守承諾，繼續履行企業社會責任。實踐社會責任是公司成功的其中一個因素，我們會繼續致力將企業社會責任融入業務策略中。企業社會責任為公司帶來價值，這些責任不僅與我們的核心價值觀同出一轍，亦可使我們在面對經濟起伏時更具競爭

力、提升效益及不斷創新。我們明白不可只看短期的需要，更要著眼於長遠的發展。

我們在二零零八年檢討了國泰航空的整體策略，並集中考慮長遠的取勝之道。我們實行了多項措施，藉此使國泰航空及港龍航空在顧客、員工和所有主要持份者心目中成為更卓越的航空公司。本報告已提及其中部分措施，來年將提供更多有關資料。

展望未來，憑藉我們眾多的優勢——網絡、優秀的團隊、地利、品牌和卓越的商譽，我們對國泰航空集團的長遠前景仍然充滿信心。



國泰航空
行政總裁
湯彥麟



國泰航空
常務總裁
史樂山



港龍航空
行政總裁
鄧國杰

國泰航空集團有關數據

航點116個	乘客2,5000萬人次	全球僱員27,100人
航點35個	貨物1,666,785百萬噸	在港僱員20,300人

企業社會責任

作為社區的一份子，國泰航空擔當著不同的角色 — 僱主、天然資源使用者及聯繫香港與世界各地的橋樑，因此亦應保護環境和回饋社會，履行企業公民責任。

我們的企業社會責任督導委員會，由來自十八個部門(包括港龍航空)的代表所組成，各代表均為部門的高級管理人員，他們定期開會討論公司在企業社會責任方面的表現。本報告將論及與持份者保持聯繫、合規、健康及安全表現、環保行動、僱員及供應商關係等不同議題，以及其對業務策略所起的重要作用。

確保作業模式完全遵守適用的法律及條例之餘，我們亦制定有關個人資料處理及私穩、市

場推廣通訊、公共政策、反貪污及反壟斷等合規的政策及計劃，務求公司符合有關法規的同時，亦能為業界訂立更高的標準。

在上一份報告中，我們承諾參考有關企業社會責任的國際指引及準則，並研究是否適合在國泰航空集團內推行。我們已在二零零九年展開這方面的評估，結果將於二零一零年匯報。

企業管治及風險管理

我們致力維持高水平的企業管治，有關準則概述於《國泰航空企業管治行為守則》。此外，我們在風險管理及維持最佳作業模式方面投放了相當的時間。

以主席為首的董事局是最高管治單位；成員包括行政總裁及其他四名常務董事，還包括十二名非常務董事，其中四名為獨立董事。董事局除處理公司的財務表現外，還監察公司在

環保及社會責任方面的工作。詳情載於公司的《二零零八年報告書》「企業管治」一章(第41至44頁)。

我們明白風險管理是業務賴以成功的重要元素。我們根據澳洲/紐西蘭ASNZS 4360:2004的標準實施自行制定的風險管理制度，定期識別我們所面對的重大風險、每年編製企業風險紀錄冊，並因應這些問題制定對策。

2008年工作進展

制定有關競爭合規的線上培訓單元課程，所有相關員工必須修讀



為特定的活動和地區制定更詳細的反壟斷合規材料

持續進行

2009年工作事項

推出認知計劃，活動包括宣傳短片、海報及贈品等

設計有關競爭合規的線上複修單元課程

競爭合規

國泰航空及港龍航空致力遵從一切適用的反壟斷法及競爭法的條文及精神。

二零零八年六月，國泰航空宣布與美國司法部達成協議，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（相等於四億六千八百萬港幣）的罰款。中期業績已就此款項作出撥備，而罰款已於八月繳付。

公司的政策及意向是在營運業務之時要全面遵守相關的競爭法。競爭合規辦公室的職責是確保公司及其所有僱員均遵從公司的反壟斷政策及所有有關的競爭法。競爭合規督導委員會由國泰航空常務總裁統領，負責管理國泰航空、港龍航空及其他國泰航空轄下附屬及聯屬公司競爭合規計劃在規劃、推行及發展方面的工作。我們已發表清晰的指引，並由二零零七年開始為員工籌辦有關競爭合規的工作坊和培訓課程。

我們通過一項網上培訓核證單元課程，要求在敏感部門工作的員工獲得核證，證明其理解公司的反壟斷政策及指引。

與持份者保持聯繫

一如既往，我們繼續與不同的持份者保持聯繫，以了解他們所關注的問題。我們致力改善這些聯繫程序，確保能夠處理他們提出的問題。

我們在二零零八年邀請了兩個主要持份者組別（環保小組及機艙服務員），就公司在社會及環保方面的表現發表意見。

與環保小組的對話帶來具體、實用的回應：

- 雖然我們被公認為帶領業界推行環保的航空公司之一，但仍需要制定進一步減少排放二氧化碳的措施，
- 小組對「飛向更藍天」計劃給予正面的回應，但要求提高抵銷選擇的透明度，

「我們明白聯繫持份者及處理他們關注的問題的重要性。在繼續發展可持續發展策略的同時，我們會設法將持份者的意願融入我們的策劃及決策過程中。」

企業事務董事莊偉茵

- 可提高環保意識及增加與顧客的溝通，及
- 應討論環保表現與業務表現的關係。

機艙服務員提出意見：

- 普遍讚揚我們的社區回饋活動，並很有興趣了解更多有關資料，
- 國泰航空機上回收計劃等環保措施獲得支持，但機艙服務員強調需要加強顧客對該等措施的參與，及
- 他們對機艙上因行李過重及大型餐車所造成的受傷情況感到關注。

我們在本報告中回應他們所關注的問題，並分別為每個持份者組別送交詳細回覆，概述各行動計劃。

五年策略

我們致力加強與持份者的聯繫，並在二零零九年展開一項以五年為一周期的行動包括定期聯繫持份者，並與每個持份者組別至少每兩年接觸一次。對於部分重要的持份者組別，如我們的飛行常客，會面次數將為每年一次。

除定期讓持份者表達意見外，與他們保持聯繫亦有助了解持份者對公司業務表現的態度轉變，並盡快採取應對行動。

持份者組別	聯繫途徑
顧客	小組討論會及顧客滿意度調查
僱員	諮詢小組及小組討論會
供應商	行為守則問卷及合規清單
業務夥伴	定期與附屬公司及合營夥伴會面
非政府機構	透過行業協會舉行小組討論會及進行對話
投資者及其顧問	小組討論會及股東委員會會議
政府及其立法機關	持續對話及商會



客戶關係

國泰航空深信回應顧客需要是業務非常重要的一環。在許多情況下，例如帶同嬰兒登機的乘客、沒有成人陪同的兒童、行動不便的人士及長者時，我們為顧客提供的服務足以令我們引以為傲。

顧客滿意度

我們持續進行顧客滿意測量問卷調查，以統計顧客的滿意度。在這項調查中，我們每天在各航班的所有機艙中進行抽樣調查，每月為國泰航空及港龍航空收集約三萬份回應。二零零八年度的調查結果顯示，乘客在許多方面的滿意度均大幅提升，反映跨部門的努力有助進一步提升乘客的整體飛行體驗。

我們竭誠為顧客提供獨一無二的個人服務，讓顧客獲得舒適、安全和獨特的體驗。

緊急應變

國泰航空設有周全的緊急應變系統，支援及管理營運服務受阻或重大事故。所有操作人員已接受應變程序的培訓，我們亦組織了一個志願小組並提供培訓，當出現緊急情況時，便會召喚小組成員協助受影響的乘客及其家屬。

2008年工作進展

我們將繼續與持份者進行對話，並於二零零八年聯繫香港以外的持份者



2009年工作事項

制定為期五年的聯繫持份者策略

氣候轉變

我們了解旗下業務以至整個航空業對氣候轉變帶來的影響雖然相對來說相當微小，但卻不斷擴大，因此我們承諾盡一切所能減低業務在地面及天空中的影響。我們致力推行負責任的營運模式，以低碳密度為主要的工作目標。

「國泰航空在氣候轉變問題上已起了帶頭作用，我個人承諾會繼續在這講求效率的行業裏建立可持續發展的業務。」

行政總裁湯彥麟

以香港為發展基地的國泰航空在未來十五至二十年間將會見證航空業的強勁增長，新經濟機遇亦意味我們將肩負某些責任。然而，政府推出的新政策和公眾對航空業帶來環境影響的看法便是公司面對的兩個最大潛在風險。例如，根據國際航空運輸協會估計，「歐盟排放交易計劃」將使航空業付出三十五億歐元的代價。

我們**對氣候轉變的立場**(www.cathaypacific.com/environment)勾畫我們就此議題所作的承諾，亦為同事在這方面的工作提供指引。

我們的參與

我們明白，航空業有需要透過排放交易等經濟措施以減低對氣候所造成的影響。考慮到航空業的性質，相信制定全球航空業解決方案是正確的方向，該方案應：

- 有最新的科學論據支持，
- 避免歪曲市場公平的競爭環境，
- 提倡低碳技術，
- 易於管理，及
- 支持發展中國家減排及適應氣候轉變

我們在二零零八年全年積極參與制定有關的政策議程，並積極爭取於二零零九年十二月舉行的哥本哈根氣候談判達成環球協議。

國泰航空聯同一百三十九家大型企業於二零零八年十二月在波蘭的聯合國氣候變化會議簽訂波茲南聯合公告(www.poznancommunique.org)，公告按商界領袖的意見撰寫而成，擬定國際氣候轉變協議應有的主要元素。

國泰航空於二零零八年成為全球航空協定組織的創辦成員，該組織旨在將環球航空業所產生的排放量納入一項全球氣候轉變協議。全球航空協議組織致力支持國際民用航空組織及國際航空運輸協會的工作。

國泰航空行政總裁亦支持商界參與氣候轉變工作，並在二零零八年出任香港氣候變化商界論壇執行委員會主席。該論壇是商界共同成立的合作組織，透過研究、溝通及分享最佳作業模式，解決氣候轉變的問題。



關於溫室氣體的學問

眾所周知二氧化碳造成大氣層暖化，但科學界對溫室氣體在高層大氣所造成的影響及所謂「非二氧化碳」航空排放物的影響仍然未有定論。這些另類的溫室氣體，如氮氧化物、煤煙、硫酸鹽氣溶膠及水蒸氣等，是由飛機引擎燃燒燃料所形成。中途及長途航班排放出來的這類氣體大部分出現於巡航高度，其影響撮述如下：

非二氧化碳化合物的排放

影響的性質

氮氧化物

- 增加臭氧：暖化效果
- 破壞甲烷：降溫效果

廢氣中的水蒸氣

- 形成凝結尾迹：視乎高度、位置及大氣情況產生不同的暖化效果

硫酸鹽氣溶膠

- 反射太陽輻射：少量降溫效果

煤煙

- 少量暖化效果

資料來源：政府間氣候變化專門委員會(IPCC)

為使科學界對航空業造成的非二氧化碳影響有更深入的了解，我們繼續密切注視大氣科學的研究發展，包括由英國OMEGA航空及環保項目與德國航空宇航中心(DLR)大氣物理研究所進行的研究。在科學界對這些氣體的研究達至更大共識前，我們仍會專注於減少排放二氧化碳的工作上。

減少二氧化碳的排放

二零零八年，國泰航空透過實行機隊現代化計劃、改善營運程序、優化航線及減低飛機重量，成功進一步減少航機的排放量。

要令每年的減排量超越上一年的燃油效益增幅，實在頗具挑戰性。未來要取得重大的減排成果，將有賴科技的發展。因此我們與多個技術供應商合作，透過公司的長遠計畫執行小組，致力達成目標。該小組由多個主要部門的主管組成，這些部門致力支持及參與未來的科技設計和提升環保效益。

我們全力支持國際航空運輸協會的四大主要策略(Four Pillar Strategy)，以投資發展科技和改善作業模式及基礎設施的方式，並透過適當的經濟措施，減少航空業的溫室氣體排放量。

我們的排放量

我們滙報的排放量是根據相對於運載量或每收入噸千米的燃油效益，以及相對於可運載量或每可用噸千米的燃油效益計算。由於燃燒燃油是我們大部分排放量的來源，我們密切注視所有業務領域在這方面的數據。

在二零零八年，我們的二氧化碳排放量為一千四百四十萬噸，自一九九八年以來總效益提升了百分之二十二點五，較二零零五年的效益提升百分之六，有望達成國際航空運輸協會制訂在二零二零年前將燃油效益提升百分之二十五的目標(按二零零五年的水平計算)。

我們的溫室氣體排放清單編製程序符合世界可持續發展工商理事會(World Business Council for Sustainable Development)及世界資源研究所(World Resources Institute)的《溫室氣體議定書》。

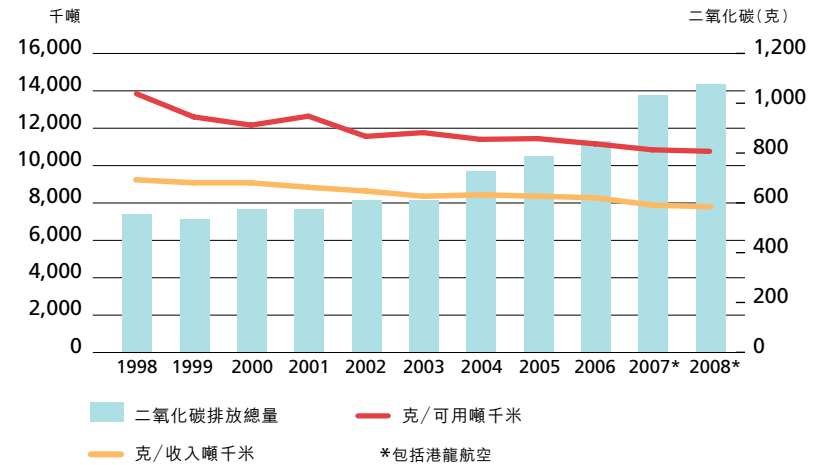
我們闡述不同範疇的溫室氣體排放情況，除列報於本企業社會責任報告外，更向碳披露項目(Carbon Disclosure Project)等外界組織滙報。

波音777-300ER型飛機的實際省油量(噸燃油)實例*

香港至洛杉磯國際機場	39噸
洛杉磯國際機場至香港	40噸
一次來回航程共節省燃油	79噸
共減少二氧化碳	249噸二氧化碳

*按同日及相同運載量計算

全球二氧化碳排放量 — 國泰航空及港龍航空機隊



2008年工作進展

投資決策方面考慮碳定價所帶來的影響。	持續進行
推行連串活動以提高員工對氣候轉變及其對業務潛在影響的意識。	✓

2009年工作事項

制定應對航空業廢氣排放的全球地域劃分架構
研究氣候轉變對業務的影響

機隊現代化

我們繼續實行機隊現代化計劃，再引入四架波音777-300ER延程型飛機及三架空中巴士330-300型飛機。

我們已開始分階段淘汰波音747-200型「經典」貨機，並開始為機隊逐步引入更多燃油效益較佳的超長途波音747-400ERF延程型貨機。由於推行進取的貨機更新計劃，國泰航空現時運作兩架波音747-400ERF型貨機，另外四架將於二零零九年加入機隊。國泰航空及港龍航空機隊的最後一架747-200型「經典」貨機均於二零零九年中退出機隊。我們已訂購十架新一代波音747-8F型貨機，將於二零一零年開始付運。這些更新計劃可減低燃油耗用量和機隊維修成本，從而大幅提高機隊的效益。

航空交通管制

航空交通管理的效率問題，繼續為航空業減排帶來重大機遇。據國際航空運輸協會估計，如可解決該等不足之處，將可減少七千三百萬噸

二氧化碳。我們繼續與業內夥伴和規管機構合作，實現在珠三角區及香港國際機場的機遇。

我們在二零零八年使用兩條縮短航距的新航線，往來香港至歐洲航班所用的MORIT航線縮短了十八海里，而取道俄羅斯遠東的航線最多可縮短十二海里，相等於每班航機減少0.6至0.9噸二氧化碳。

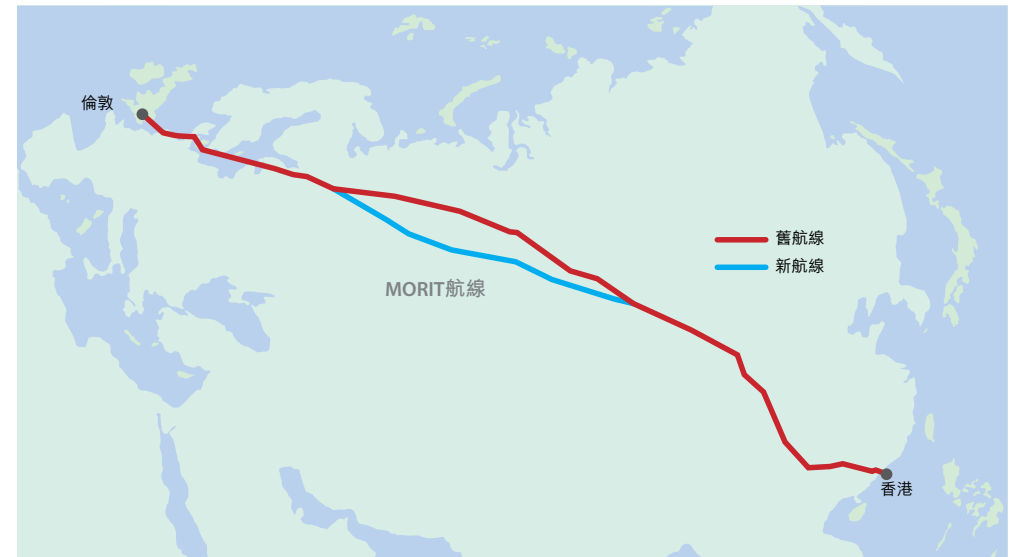
同年，我們使用實時風力數據制定具彈性的航路，以便進行靈活的航班規劃，並在實行航線變動前聯同有關當局對這些航路進行評估。我們在二零零八年十二月開始監察使用該等優化航線後所減省的燃油和時間，結果合共減省二萬四千九百五十六公斤燃油或七十八噸二氧化碳。

飛機維修

我們將繼續提升飛機維修業務的效益，二零零八年公司試用另一種表層底漆，塗於一架A340型飛機上，結果減少二十三公斤油漆用量，耗水量亦有減少。此外，又試用另一種引擎清洗

系統，以提高補油的效益，從而節省燃油和減少排放量。雖然這些系統在特定的飛機測試中均顯示良好的結果，但其廣泛應用仍有待全面評估。我們希望在下一份報告就這方面的進展作出匯報。

每班航班減少0.6至0.9噸二氧化碳



2009年持續實踐的承諾

繼續進行機隊現代化計劃，為客機機隊增添五架777-300ER型飛機及三架新的A330-300型飛機。	✓
開始分階段安排波音747-200型貨機退役及逐步引入更多燃油效益較高的波音747-400ERF型貨機。	持續進行
繼續支持改善珠江三角洲的空域問題及進行游說。	持續進行
繼續支持業界改善橫越北太平洋航線。	✓

可持續的生物燃料

二零零八年，航空業在發展可持續生物燃料方面付出空前的努力。我們的長遠計畫執行小組致力與所有主要航油供應商合作，以了解各供應商對發展新科技的投入程度，並評估使用其他燃料的可行性及持續發展。

我們繼續與有關方面聯手發掘其他燃料以作替代，這些燃料既要符合甚至超越煤油的能源特性，更需大量改善排放表現。然而，其他替代燃料若要找到生存空間，必須使用安全、可與現有燃油混合使用、供應量充足及以可持續的方式生產。開發可持續燃料是減低航空業務對環境影響及排放量的重要機遇。我們希望在二零零九年加入一個國際性生物燃料開發組織，最新進展將於下一份報告滙報。

飛向更藍天

我們透過電子通訊及廣告，向企業客戶推廣碳排放抵銷計劃「飛向更藍天」，該計劃讓乘客選擇以現金或飛行里數支付抵銷量。我們的乘客，包括香港、內地及台灣多家公司在二零零八年共抵銷了三千四百五十七噸二氧化碳。

我們參考國際民用航空組織(ICAO)的抵銷方法計算抵銷量，但為提高準確性，我們採用了公司的營運數據，而非採用航空業的平均數據。

國泰航空及港龍航空於二零零八年亦透過計劃抵銷員工的公務旅遊達一萬一千八百一十四噸二氧化碳排放量，耗用成本約港幣九十萬元。

我們將於二零零九年發展更多元化的抵銷項目組合，經自願減碳標準(Voluntary Carbon Standard)或VER Plus認證的方式從中國內地的項目購買額外抵銷量。我們承諾提供可信的抵



銷量，因此仔細評估上述項目的環境及社會影響，詳情可於「飛向更藍天」網站查閱。我們選定抵銷項目時，以造福當地社區為目標，並傾向選擇設於主要業務營運地的項目。

為鼓勵乘客參與，我們正實行多項措施，提供不同的途徑方便乘客購買抵銷量。

2008年工作進展

進一步推廣碳排放抵銷計劃，並鼓勵合作夥伴及企業客戶作出行動	持續進行
致力在區內物色新的抵銷項目	✓

2009年工作事項

推行措施以提供不同途徑購買抵銷量
制定可持續燃油策略

環保表現

作為肩負環保責任的企業，我們必須探究業務對環境造成甚麼影響，並檢討公司須在哪些方面作出重大改進。

我們的環保政策概述公司的環保工作，包括符合法規、在營運中實行有效的環境管理、教育員工、制定改進目標及聯繫持份者。

我們在二零零八年重組環保辦公室，將其納入環保事務部，由一名總經理管理，並增聘兩名在國際可持續發展事務上具豐富經驗的經理。該部門直接由企業事務董事管轄。環保事務部確保公司實踐其環保承諾，並透過企業社會責任督導委員會、長期行動小組、港龍航空環保委員會及太古集團環保委員會，與其他部門緊密合作。

我們利用太古集團的環境、健康及安全數據庫，並透過ISO14001環境管理系統，定期追蹤環保數據。用於香港總部國泰城的ISO14001環境管理系統於二零零八年再獲認可。

清新空氣

國泰航空研究以綜合方式減少溫室氣體排放量及氮氧化物等空氣污染物，以期減低我們對氣候轉變的影響，同時為改善空氣質素作出貢獻。

根據香港特區政府的空氣污染物排放清單，航空業於本地空氣污染物排放的比重為：氮氧化物佔百分之五點五、一氧化碳佔百分之三、其他空氣污染物則少於百分之一。期望透過持續進行機隊現代化計劃及將機齡較高的飛機撤離機隊，在未來數年間將影響降低。

在地面上，我們開始為車隊進行評估，以制定車隊更換政策，分階段以排放量較低的車輛取代效益較低的車輛。國泰航空集團的車隊雖包括電動車，但大部分車輛均以汽油及柴油推

動。我們的策略是將這些車輛升級至更具效益的水平，或改用電動車輛等污染較低的汽車。我們繼續與本地企業合作，透過香港科技園組織的電動車市場啟動小組，將電動車推出商業市場。

我們因應香港清新空氣約章認證計劃，在二零零八年十一月為旗下業務及設施進行排放審核，我們的全面空氣質素管理計劃獲發清新空氣約章證書。我們亦每年進行室內空氣質素監察，並獲二零零八年「良好」評級。

2009年持續實踐的承諾

參與香港清新空氣約章認證計劃	✓
為整個國泰航空集團正式制定車輛更換策略	持續進行
發掘更多機會與本地企業合作改善空氣質素	持續進行

噪音管理

噪音仍是航空公司面對的重要問題，特別由於噪音影響機場周邊或飛機航道下的社區。雖然在過去三十年間，整個航空業已將噪音降低百分之七十五，但我們仍繼續設法減低旗下飛機所產生的噪音。

當飛機在頭頂飛過時所聽到的聲音，是由引擎與機身等多個聲源集合而成的效果，這些聲源產生的聲浪大小，取決於引擎和機身的設計以及各種操作情況。

在減低噪音上，最有效而直接的改善方法是投資更寧靜的飛機，以及確保我們在飛機升降時恪守減低噪音的運作程序。我們在二零零八年再接收四架波音777-300ER型飛機。以最大起飛重量計算，波音777-300ER型飛機較現行第三章噪音標準低達16.0有效感覺噪音分貝，與新訂的第四章噪音標準比較則低6.0有效感覺噪音分貝。

展望未來，除訂購另外二十一架波音777-300ER型飛機外，我們亦訂購了十架新一代波音747-8型貨機，該機種採用最新的減音技術，包括新的GENx引擎，可使飛機起飛時較波音747-400型飛機寧靜約百分之三十，並且符合嚴格的機場噪音規定。

儘管我們已作出努力，但在二零零八年仍曾五次因違反紐約甘迺迪國際機場的噪音標準而被罰款，罰款總額為一千二百五十美元。年內我們亦曾十九次遭倫敦希斯魯機場罰款，罰款總額為一萬二千英鎊。此外，我們偶爾也會接獲法蘭克福及布魯塞爾機場的噪音通知。

在希斯魯的罰款是由於一些不可避免的操作因素所致，如起飛時飛機爬升剖面過低、因應高乘客負載及不利天氣延長而需注入額外燃油等。即是說，在該等情況下，飛機若於夜間以最大起飛重量由倫敦起飛，便很有可能觸犯該時段的地面噪音規定。

我們繼續與機場營運公司及立法機構合作，尋求可行的方案應付長途航班運作所帶來的挑戰，同時減低飛機在地面造成的噪音。



在減低噪音方面持續作出的努力

與各機場管理局溝通，以便更有效地解決噪音問題	持續進行
與生產商及其他航空公司夥伴合作推行噪音消減措施	持續進行
與香港民航處保持聯絡，以減低飛機在香港運作所造成的噪音影響	持續進行
與業內組織(包括國際航空運輸協會及亞洲太平洋航空公司協會)推廣有關管理噪音的「平衡方法」。	持續進行

管理空中廢物

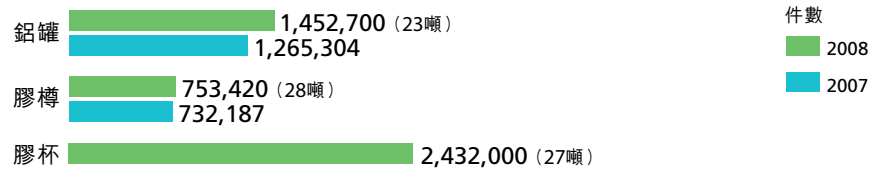
以空間、時間和成本而言，回收及減少空中廢物一直為我們帶來挑戰。縱使存在這些限制，國泰航空與港龍航空仍全力減少廢物，務求為環保作出貢獻。

我們自二零零四年以來不再為超短途航班的經濟客艙提供紙餐牌，並繼續設法使用可持續的物料取代塑膠和紙張，並成功在航機上試用生物降解膠袋。我們正積極研究以其他物料取代機上雜誌及耳筒的塑膠包裝、食物包裝及其他有關物品。

每班航機在結束航程時都會棄掉大量廚餘。我們研究了各種減少廚餘的方法，並已制定方案，把深宵航班裝載的食物減少，並於二零零九年就食物運載量進行進一步的研究。公司在過去數年間引入較輕的餐車及餐盤，因而減低了重量和耗油量，並減輕機艙服務員的日常工作。

多得機艙服務員的支持，公司得以於二零零八年繼續在來港航班實行機上回收計劃。港龍航空將於二零零九年繼續與食物供應商研究實行同類計劃的可行性。

空中廢物回收統計(國泰航空)



國泰航空飲食服務公司為國泰航空的全資附屬公司，是全球

其中一個規模最大的航空飲食設施，為香港及其他地方的航空公司提供服務。

國泰航空飲食服務公司繼續透過各種方法減少對環境造成的影響：

- 回收使用過的物料(見空中廢物圖表)，
- 收集廢棄煮食油用以製造生化石油，
- 再用排汽餘熱為冷水加熱，及
- 運作充氣噴水器，每年可減少四千三百四十立方米用水



2008年工作進展

試用生物降解膠袋	✓
研究港龍航空在航機上回收可循環再用物料的可行性	持續進行

2009年工作事項

繼續減少浪費食物及包裝
加強機艙服務員及乘客對循環再用的意識
研究以其他來源取代不可再造物料

地面上的環保工作

「國泰城」及「港龍大廈」總部大樓(總樓面面積為十九萬三千平方米)位於具有高度生物多樣性價值的大嶼山，我們有責任減少對環境造成的影響，以保護這片土地。

兩座大樓均在特定地點放置回收箱，以回收紙張、鋁罐、膠樽、碳粉盒及電池。我們在若干部門研究減少用紙，包括改用軟件方式存檔，相信可在二零零九年得到顯著的成效。

國泰城設有自動照明及空調控制系統，並在會議室裝設活動感應裝置以減少用電。我們持續投資節能裝置，最近於國泰城裝設餘熱回收系統，又根據二零零八年對再生能源裝置進行的評核，積極在港龍大廈裝設一個太陽熱能系

統，並研究在國泰城安裝太陽能光熱模板的可行性，相信這些措施可有助解決氣候轉變、生物多樣性及本地空氣質素等問題。

公司安排穿梭巴士服務，專門接載員工從新界、九龍及港島各主要住宅區前往國泰城，減少員工的交通時間，並減低對環境造成的影響。星期一至星期五約有一百三十班巴士接載員工上班，周末則提供八十班員工巴士服務。

我們計劃在二零零九年實施更多環保措施，如對國泰城及港龍大廈的資訊科技設備及數據中心進行環保表現審核、將環保報告的範疇擴大至外站，以及研究將ISO 14001標準的應用範圍擴展至國泰航空集團其他物業。



2008年工作進展

在飛行訓練中心安裝餘熱回收系統	✓
研究在國泰城安裝太陽能光熱模板的可行性	✓
開始滙報港龍大廈的回收工作	✓
研究在港龍大廈飯堂安裝太陽熱能裝置的可行性	✓

2009年工作事項

繼續在國泰城及港龍大廈推行環保計劃，包括進一步改善回收紙張及節約能源的措施
對國泰城及港龍大廈所有資訊科技設備(尤其是數據中心)進行環保審核
研究將ISO 14001標準的應用範圍擴展至國泰航空集團其他物業
滙報外站的環保數據

節約用水

國泰航空及港龍航空所用的食水大部分供辦公室使用，二零零八年耗水量共二萬九千一百七十五立方米。廢水在排出前先經機場管理局的處理系統處理。

我們抽取大量海水供國泰城的空調系統使用，並使用水冷空調系統排出的水用來沖廁。廢水和廢棄的冷卻用水均遵照香港《水污染管制條例》的規定進行測試。

在二零零八年間，我們曾三次超出本地的油脂排放限制，但已即時採取糾正措施，並未因此而遭警告或罰款。

漏油及緊急放油

漏油是指在機場範圍內意外漏出燃油，而緊急放油(或排除燃料)則指飛機在空中因急需將重量減至最大著陸重量而排出燃油。緊急放油的情況很少發生，只有少數長途航班因起飛後不久須作緊急著陸，才會出現這種情況。我們在二零零八年發生兩宗漏油事故，已向紐約甘迺迪國際機場及多倫多機場的管理機構報告，事件被視作構成極低風險。國泰航空的緊急放油事故共有二十二宗，排放約一千三百三十三噸燃油。港龍航空並未發生同類事故。



香港機場地勤服務公司是國泰航空的全資附屬公司，於一九九五年成立，是香港國際機場規模最大的地勤服務營運商，為航空公司提供專業地勤、停機坪及貨運服務。

該公司於二零零八年榮獲香港機場管理局主辦的二零零七至二零零八年度機場最佳環保措施比賽「客運大樓租戶(其他)」組別亞軍。

在各項最佳環保措施中，「電動拖頭工作分配系統」可使電動拖頭達至最佳使用率，縮短飛機至機場行李處理系統之間的行程距離和出動次數。這個系統使香港機場地勤服務公司於每次航班升降減少百分之八的出動次數及百分之五的能源耗用量。

該公司於二零零八年更換了百分之五的機動地勤服務車輛，達至更高的排放標準，並繼而在二零零九年開始試用混合拖頭、省油器及快速充電系統，進一步減低車隊對環境造成的影響。

保育與生物多樣性

點滴獻環保

自二零零四年以來，港龍航空一直與大自然保育協會合作進行「點滴獻環保」機上籌款計劃。該計劃自二零零四年至今已籌得七百萬港幣。歷年來，乘客慷慨捐出的善款用作支持中國內地多個保育項目，包括在雲南保護主要滙水區域及為當地居民開發其他可持續的替代燃料。

二零零八年公司更首次安排部分員工及傳媒一起實地考察中國麗江的項目，見證我們的善款對自然保育所作出的貢獻。

「亞洲萬里通」環保活動

第二屆一年一度的亞洲萬里通「環保家庭步行」及相關的「環保歷險」吸引不少員工及家屬參與。這些活動有助提高環保意識，了解生物多樣性及保育的重要性。活動籌得超過港幣

十萬元，分別撥捐香港三個主要環保機構：海洋公園保育基金、香港海豚保育學會及動感亞洲挑戰基金。

國泰航空非洲野外體驗計劃

「國泰航空非洲野外體驗計劃」讓年輕學生有機會前赴非洲，參與獨特的生態體驗，增進對不同文化及當地環境的認識。二零零八年共有三十八位年齡介乎十六至十八歲的學生參加，他們來自九個不同城市，進行了為期七天的旅程。今次的主題是「探索南非水世界」，行程主要宣揚保育的重要性，同時加深學生對自然環境的了解。該計劃自一九九四年推出至今，參加的學生約達五百九十三人。

以可持續的方式採購機上食物

國泰航空著重向可持續來源採購機上食物。去年我們參考海洋管理委員會(Marine

Stewardship Council)可持續海鮮認證等標準，從而就採購海鮮的工作展開評核。我們致力與供應商及有關組織合作，正式制定可持續採購模式。



2008年工作進展

在香港以外發掘更多發展生物多樣性及保育的機會



積極支持海洋管理委員會及考慮如何在飛機餐中使用獲海洋管理委員會認證的產品

持續進行

2009年工作事項

發展生物多樣性計劃，讓員工在香港及外站參與環保活動

繼續向員工及乘客宣傳「點滴獻環保」計劃

正式制定可持續採購模式

環保表現圖表

飛機運作	單位	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年*	2008年*
可用噸千米	百萬位	10,544	10,379	11,121	11,452	12,493	12,976	15,244	16,634	18,173	23,140	24,483
收入噸千米	百萬位	6,974	7,431	8,275	7,947	9,256	9,114	11,182	12,047	13,362	16,713	17,547
收入乘客千米	百萬位	40,594	41,247	47,042	44,466	49,661	44,006	57,167	65,018	71,099	82,206	91,499
所有航班												
燃油消耗量	千噸	2,343	2,263	2,429	2,431	2,583	2,590	3,077	3,325	3,596	4,371	4,569
燃油效益	克/可用噸千米	222	218	218	212	207	200	202	200	198	189	187
	自1998年以來改善情況%	0.0%	1.9%	1.7%	4.5%	7.0%	10.2%	9.2%	10.0%	11.0%	14.9%	15.9%
	克/收入噸千米	336	305	294	306	279	284	275	276	269	262	260
	自1998年以來改善情況%	0.0%	9.4%	12.6%	8.9%	16.9%	15.4%	18.1%	17.8%	19.9%	22.2%	22.5%
全球二氧化碳排放量	千噸二氧化碳排放量 ⁽¹⁾	7,390	7,138	7,661	7,667	8,147	8,169	9,705	10,487	11,342	13,786	14,411
	克/可用噸千米	701	688	689	670	652	630	637	630	624	596	589
	自1998年以來改善情況%	0.0%	1.9%	1.7%	4.4%	7.0%	10.1%	9.1%	10.1%	11.0%	15.0%	16.0%
	克/收入噸千米	1,060	961	926	965	880	896	868	871	849	825	821
	自1998年以來改善情況%	0.0%	9.3%	12.6%	9.0%	17.0%	15.5%	18.1%	17.8%	19.9%	22.2%	22.5%
全球氧化氮排放量	噸	40,294	37,800	38,061	36,402	39,213	38,537	45,271	48,566	52,542	55,951	70,546
	克/可用噸千米	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	自1998年以來改善情況%	0.0%	5.3%	10.5%	15.8%	18.4%	21.1%	21.1%	23.7%	23.7%	31.6%	24.2%
	克/收入噸千米	6	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4
	自1998年以來改善情況%	0.0%	12.1%	20.7%	20.7%	27.6%	27.6%	31.0%	31.0%	32.8%	37.9%	30.7%
全球一氧化碳排放量	噸	13,982	9,827	8,751	8,062	8,268	8,873	10,056	10,190	10,959	13,077	13,436
全球碳氫化合物排放量	噸	5,736	3,401	2,560	2,090	1,885	2,112	2,228	2,171	2,233	2,271	2,107
只計客運航班												
燃油消耗量	千噸	2,007	1,953	2,068	2,050	2,074	1,953	2,404	2,646	2,825	3,217	3,627
	應佔總燃油消耗量%	85.7%	86.3%	85.1%	84.3%	80.3%	75.4%	78.1%	79.6%	78.6%	73.6%	79.4%
燃油效益	克/收入乘客千米	49	47	44	46	42	44	42	41	40	39	40
	自1998年以來改善情況%	0.0%	4.2%	11.1%	6.8%	15.5%	10.2%	14.9%	17.7%	19.6%	20.1%	19.1%

(*) 包括港龍航空

(1) 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噸燃油=3.154噸二氧化碳

指標	單位	2008年	指標	單位	2008年	指標	單位	2008年
電力/燃油			紙張			廢料棄置		
耗電量	兆瓦時	42,267	辦公室耗用紙張	噸	1,616	辦公室廢物棄置量	噸	467
電力的二氧化碳排放量	噸	22,824	紙張回收與紙張耗量對比	%	15%	廚餘棄置量	噸	194
地面車輛耗油量	公升	75,812	打印機墨盒			由於報告範疇有所改變，本年並無將二零零八年的數據與一九九八年至二零零七年的所得結果直接進行比較。請注意數據只包括國泰航空與港龍航空在香港總辦事處的營運數據。		
地面車輛二氧化碳排放量	噸	183	打印機碳粉盒購量	數量	2,654			
煤氣購量	單元	65,473	打印機碳粉盒替換	數量	1,076			
煤氣的二氧化碳排放量	噸	39	打印機碳粉盒回收	個	2,447			
因營運所需而排放的燃料	噸	1,333	含氫氟氯碳化合物的製冷劑	千克	17,653			
燃料排放百分比	%	0.03%	物料回收					
水			鋁罐回收	千克	24,459			
海水耗量	立方米	7,440,400	塑料回收	千克	31,687			
食水耗量	立方米	29,175	金屬廢料回收	千克	234,924			
循環再用廢水耗量	立方米	106,290	廢潤滑油回收	公升	2,203			

安全至上

「安全至上」是公司企業文化的基石，亦是我們業務營運的首要考慮。國泰航空及港龍航空秉承達致零意外和零傷亡的共同目標，採納一脈相承的安全政策。

「國泰航空每一位員工均有責任確保安全第一。本人謹此承諾全力支持大家達到此目標。」

行政總裁湯彥麟

營運安全

公司於二零零八年達到零意外的目標。

我們的安全管理系統已獲香港民航處接納。香港是全球少數強制設置航空公司安全管理系統的地區之一，令香港及國泰航空成為安全管理的先驅。有關系統確保公司完善管理營運安全，讓安全問題成為業務不可或缺的一部分。

我們在二零零八年修訂安全政策時亦訂立綜合安全表現目標、指標，作為我們工作的一部分。我們一直有監測量安全表現和記錄安全度量指標，但這新的發展結合了我們現有的措施，包含保安、職業健康與安全、品質和應變計劃，並每月進行檢討。安全表現度量指標符合國際民用航空組織(ICAO)的安全管理最佳常規。

「航空安全審核委員會」在過去四十年按月召開會議，以指導國泰航空的安全管理工作。「航空安全審核委員會」由「董事局安全審核委員會」直接管治，該委員會每年召開兩次會議，由部門的安全行動組提供支援，而安全行動組則按月召開會議。「航空安全審核委員會」主席在每次會議後向行政總裁匯報。



我們從每班航機收集機上符合性數據，並鼓勵員工滙報所有事故、危險、威脅、失誤及安全相關的問題。透過分析上述所有來源的數據，有助我們迅速採取應變措施之餘，亦能透過主動識別問題有效預防安全事故。

我們的工程部門已採納最新式的安全培訓，提供威脅與失誤管理培訓。威脅與失誤管理的概念應用於機師及機艙服務員已多年，能協助他

們更有效地管理運作上的風險。此外，我們在機艙及駕駛艙持續進行觀察審核計劃，以助識別安全問題。

二零零八年新成立的企業品質部，旨在協助完善國泰航空品質保證的工作，以至生產力及安全表現。該部門與營運部門緊密合作，負責確保國泰航空達致品質與安全目標，並符合法例及業界的要求。



國泰航空的安全表現目標包括：

- 零意外
- 零高風險或嚴重事故
- 每一千班航班當中少於四班須呈交監管報告
- 國際航空運輸協會作業安全查核認證 (IOSA) 符合性達百分百
- 損失工時的工傷率每年減低百分之五
- 至少每四年進行一次航線運作安全審核
- 每年編製一份部門及企業風險紀錄冊
- 各外站每二十四個月進行一次飛機意外模擬練習

乘客安全

國泰航空於二零零八年載運乘客逾二千五百萬人次。期間我們發生一宗嚴重受傷事故，事故涉及一名乘客因在機上遇上突如其來的湍流而受傷。嚴重受傷事故一宗亦嫌多，我們負責安全的員工會繼續檢討應付湍流的安全程序。

二零零八年的乘客死亡事故為零。

每當我們在飛機引進任何機艙產品，均須取得有關當局的認證，以確保符合適當的標準。我們亦根據業界規定進行定期維修，以確保持續適航性。

食物安全

我們不斷努力，務求機餐在食物安全和衛生方面都能達到最高的標準。我們與航空飲食供應商合作烹製均衡的餐膳，盡量減少使用反式脂肪。我們的政策是機餐不使用未精製的谷氨酸鈉(味精)，並確保餐膳製作過程合乎認可食物安全和衛生標準，認可標準包括國際航空膳食協會、國際飛行安全協會世界食物安全指引、

香港食物環境衛生署及其他國家監管機構所定的標準。

航空飲食供應商必須遵守嚴格的食物安全要求；包括確保食物不受三聚氰胺等物質污染，因此我們在二零零八年間並無出現任何有關奶類及乳製品受三聚氰胺污染的問題。

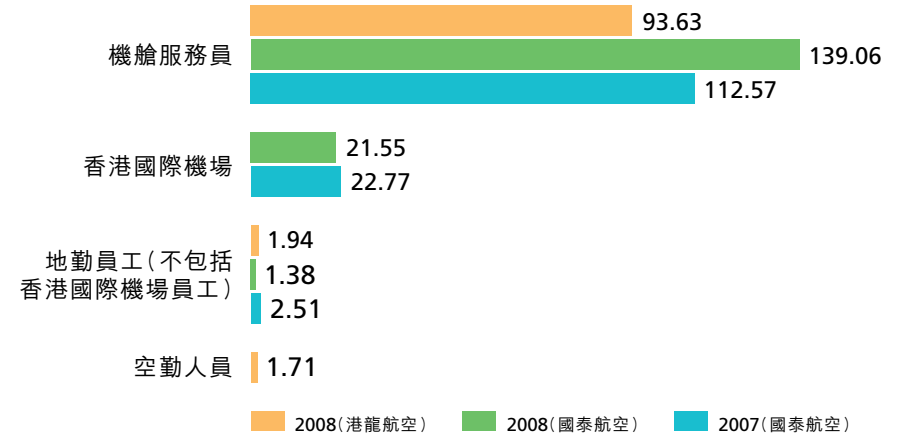
員工安全

二零零八年間並無發生員工因工死亡事故，但很遺憾，兩名員工在航機上遇上突如其來的湍流嚴重受傷(需要住院超過四十八小時)。我們已與香港民航處全面合作調查這次事故，並加強實施安全程序。

我們的行政總裁於二零零八年亦批核經修訂的職業健康及安全政策。該政策強調需要以能保障所有員工、乘客及社會大眾健康及安全的模式營運業務。公司已制定職業健康及安全表現指標並按月進行記錄。

二零零八年，我們減低地勤及香港國際機場員工損失工時的工傷率逾百分之五，比原訂目標

損失工時的工傷率



* 由於之前的報告計算出錯，我們將2007年的數字予以更正。

更為理想。然而，機艙服務員方面卻未能達標，難免令人失望，但我們將於來年繼續朝著這目標努力。二零零九年的重點是所有機艙服務員完成網上職業健康及安全教育與培訓課程，並參加一項為期半天有關行李處理技巧的培訓環節。

在二零零八年間，機艙服務員受傷事故主要是在機艙廚房工作、使用廚房設備或處理行李時發生。因此，我們重點提倡合理的工作模式，以及重新設計機艙廚房的供應、設備和服務規則，務求盡量減少艙務員受傷的情況。

我們聘有一位具人體工學專業資格的醫務顧問，檢討並改善機艙付務員的服務程序，以避免出現肌骨勞損的情況。我們將與一家知名的工傷康復及管理公司合作推行一項新的工傷康復計劃，讓受傷的員工盡早康復。計劃亦可為機員提供有關工傷康復的專業個人協助。

我們在二零零八年為全公司辦公室的顯示屏幕裝置進行評估，以了解因不正確裝置或使用屏幕所帶來的工傷風險。進行風險評估讓我們可藉此機會教育員工正確裝置和使用工作間。

我們將於二零零九年間公布一項公司酒精及其他藥物政策，履行我們致力提供安全、有保障而健康工作環境的承諾。

公共健康

我們採取了多項預防措施以保障乘客及前線員工的健康，免受傳染病感染。包括為前線員工及機艙服務員進行培訓，並就正確的處理方式提供指引，員工亦可致電全球二十四小時醫療諮詢熱線尋求協助。

公司的飛機配備多個急救藥箱、醫療用品及醫生用具箱、個人保護裝置，以及自動外用心臟電擊器。所有機艙服務員均已接受一般急救及心肺復甦法的培訓。

我們遵照多間國際健康機構及飛機製造商的指引，安排飛機每次飛行後均進行徹底清潔及消毒。新鮮空氣與經過濾的空氣混合後，在飛機內部不斷環流，機艙內所有空氣每數分鐘便更換一次。

我們與各機場管理局、香港港口衛生處、衛生防護中心及其他公共衛生機構緊密合作，以監控傳染病、檢討防範大流行病的工作，以及商討改善有關肺結核、瘧疾及登革熱等傳染病個案溝通的方法。

我們已成立一個多部門專責小組負責制定一項全面的新計劃，以協助殘疾的乘客。有關工作將於二零零九年中完成。



傳達公共衛生問題

我們透過公司內部網站、通訊及前線員工刊物，提高僱員對公共衛生的意識。此外亦利用機上雜誌、錄影短片及企業網站，不斷向乘客發布有關健康的資訊，並更新有關深層靜脈栓塞（經濟客艙綜合症）、應付飛行時差的方法、在飛行旅程中保持健康、為乘客提供特殊協助、特別機餐…，以及其他飛行相關健康問題的資訊。

2008年工作進展

繼續定期舉行安全周活動	持續進行
加強工傷管理系統	✓
確保所有機艙服務員完成一項與職業健康及安全有關的網上培訓課程	持續進行
將國泰航空損失工時的工傷率降低百分之五	部分達到

2009年工作事項

機艙服務員完成網上職業健康及安全培訓課程，並參加一項為期半天有關人手處理行李技巧的培訓環節
公布一項公司酒精及其他藥物政策
推出新的工傷復康計劃
制定一套有關協助殘疾乘客的綜合計劃

社區投資

我們致力改善社區的生活質素，也在香港基地及航空網絡覆蓋的地區推行多項活動。我們鼓勵員工積極參與，攜手為社區盡一份力。

「我們以香港為家，致力透過慈善捐獻、青少年計劃及員工義工活動，為各地社區作出實質的貢獻。」

企業事務董事莊偉茵

東涌：毗鄰公司總部的機場社區

我們許多社區服務工作均集中在鄰近的東涌住宅區。我們在二零零八年的服務項目包括：

- 空中暢遊：
我們在三月份為一百多名來自七所中學的學生舉辦空中暢遊活動，當中許多學生均是首次乘搭飛機。我們鼓勵這些學生用英語跟國泰員工、國泰機師和香港中文大學的交換生溝通。
- 慈善義賣：
我們將收集得來的電器和玩具，以低價售予貧困家庭。義賣所得收益則撥捐東涌一家非政府機構鄰舍輔導會。



- 亞洲青年管弦樂團「Family Fun Fest」：
三百五十多名來自東涌的年輕人和家人參加了「Fun Fest」活動，該活動旨在讓貧困的兒童和少年有機會體驗和欣賞管弦樂。

英語啟航

國泰航空的教育計劃強調學習英語的重要性。「英語啟航」計劃旨在讓學生透過參觀國泰城，與不同國籍操英語的機師、機艙服務員和員工練習英語會話。去年約有一百二十名來自東涌三所學校的學生參與這項計劃。

由於計劃反應熱烈，我們的計劃在二零零九年間將活動擴展至不同的形式，為不同年齡組別的學生提供服務。



國泰義工隊自於二零零七年底成立以來，已有四百多名員工登記加入。國泰義工對國泰航空在香港舉辦的「英語啟航」計劃及東涌社區服務項目等社區活動貢獻良多。義工隊亦為天水圍及深水埗等其他社區提供服務：於暑假期間為天水圍的學生舉辦英語航空活動日；於國泰城為深水埗的兒童舉行聖誕聯歡會。

參觀國泰城

二零零八年間共有二百五十多個來自不同學校、大學及社區組織的團體參觀國泰城。



「飛躍理想計劃」

公司有關航空及社區參與的旗艦計劃旨在培育年輕人對航空的熱忱，同時培養一種社區參與的精神。自計劃於二零零三年開辦以來，已有三千名年輕人參與這項計劃。

第三屆「飛躍理想計劃」於二零零八年四月結束，共有一千名參加者接受地面航空培訓、參觀港機工程及政府飛行服務隊等相關航空機構，以及參與自行設計的社會服務計劃。表現最優秀的一百名學生有機會飛往阿德萊德或東京體驗飛行的樂趣及

「『飛躍理想計劃』無疑是香港其中一個最出色的計劃，為青少年帶來生命中全新的體驗。就如之前許多參加者一樣，現在我對航空業有完全不同的理解。我的技能有所提升、交了新朋友，且有強烈的動力加入航空業。」

Electra 組參加學生 Ho Kin Tung

認識國際航空設施。部分「飛躍理想計劃」的校友已加入國泰航空成為機師及機艙服務員，或選擇在航空業界發展事業。

四川地震賑災

去年中國四川發生的大地震令當地哀鴻遍野，不少居民痛失家園。國泰航空及港龍航空合力為受影響的地區籌款，員工慷慨解囊、公司的等額配對捐款，加上常務總裁史樂山義賣其奧運火炬，合共募集逾二千萬港幣善款。

亞洲萬里通捐出共一千一百萬里數予區內多個慈善團體，而該計劃的會員亦另捐出約一千萬里數。港龍航空提供超過二百張免費機票支持救援組織，並免費運載超過五十一噸救援物資到災區。此外，兩家航空公司的機上籌款計劃共籌得超過二百七十萬港幣。

四川地震賑災工作所籌得的大部分捐款均捐予香港紅十字會，用於災區的慈善工作。



聯合國兒童基金會：「零錢布施」

國泰航空在過去十八年以來，透過其「零錢布施」機上籌款計劃捐出超過九千一百萬港幣予聯合國兒童基金會。該計劃收集旅客剩餘的外幣零錢，協助一百五十多個國家的貧苦兒童。我們的乘客在二零零八年持續捐出零錢，結果我們共籌得一千萬港幣。國泰航空一班經挑選的員工應聯合國兒童基金會的邀請，定期到不同地方考察該會的工作，包括幫助受虐兒童，以至在偏遠赤貧地區成功推行健康教育項目。此外並籌得二百一十萬港幣協助聯合國兒童基金會在四川地震災區進行的救援工作。「零錢布施」計劃亦在本地資助「國泰愛心兒童輪椅庫」，為不幸患上肌肉萎縮症的兒童提供協助。



香港以外的社區工作

作為一家國際航空公司，我們的社區投資亦擴展至香港以外的社區。許多外站員工均有參與當地的工作，利用他們的技能和知識改善人民的生活，為全球社區作出貢獻。

斯里蘭卡 兒童康復院

可倫坡辦事處的員工在二零零八年合力於Ragama的兒童康復院進行一項社區項目，為被遺棄的兒童提供收容所。國泰員工捐出大量所需物資予兒童康復院，並為兒童舉行聖誕聯歡會。義工亦投放很多時間改善康復院的設施和進行粉飾。

新加坡 仁人家園

我們駐新加坡的員工為仁人家園提供多方面的協助；仁人家園是一個關注貧窮和住屋問題的非牟利組織。義務工作包括協助

當地一個家庭興建房屋，以及捐出資金購買建築材料。其他活動包括為一個自然保護區進行海岸清潔、協助獨居長者定期清潔家居，以及為仁人家園的員工提供旅費資助，到中國廣州進行一項建屋項目。

新西蘭 傑出企業社區獎

在二零零八年，國泰航空在與新西蘭的 *The Herald on Sunday* 合辦的國泰航空新西蘭傑出企業社區獎 (Cathay Pacific High Flyers New Zealand Community Awards) 中，為六個社區團體提供贊助。獎項旨在透過提供免費國際航班服務，讓有關人員進行研究及出席相關研討會或會議，協助已註冊的慈善機構達到其工作目標。

六個優勝團體包括 Auckland Regional Migrant Services、Mobility Assistance Dogs Trust、致力保育新西蘭自然遺產的

團體 Tivitiri Matangi 的支持者、為貧苦青少年推行項目的組織 Cross Power Ministries Trust、United North Piha Lifeguard Service 及 Diabetes New Zealand Auckland。

德國 學徒計劃

德國方面，秉承支持教育和領袖培訓的承諾，我們為來自不同機構和背景的實習生提供資助。學徒計劃讓學生了解我們的業務，甚至加入我們的機構發展事業。當中一位實習生最後在國泰航空出任經理，負責我們在德國及東歐的貨運業務。

學徒計劃是認識航空業的最好方法。計劃為我提供這行業所需的技能和知識，讓我開拓事業，達至今天的成就。

Michael Spiegel，前實習生，
現為德國貨運經理



「克林頓全球倡議」亞洲會議

國泰航空於二零零八年提供機票，讓區內發展中國家的代表出席首次移師美國以外地區舉行的「克林頓全球倡議」會議。會議於香港舉行，出席者包括國家元首、高級部長、企業及慈善基金首領，以及來自多家非牟利和非政府組織的代表。會議集中討論多項主要事務，包括教育、公共衛生、能源及氣候變化等議題。



照片由 The William J. Clinton Foundation 提供

港龍航空的社區投資

港龍航空飛行證書計劃

這項計劃由港龍航空與香港航空青年團合辦，首屆於二零零五年展開。計劃的目的是透過為十八至二十三歲的年輕飛行學員提供有關現代航空公司運作的第一手資訊，以啟導香港新一代的飛行員。此外，計劃亦希望培育本地航空業有優秀表現的年輕人。二零零八年共有十四名飛行學員完成飛行證書計劃畢業。

飛行學員參與一項為期八個月的學長計劃，與港龍航空機師緊密合作。在香港民航處、港機工程、香港機場地勤服務公司、香港天文台機場氣象所、機場保安公司及政府飛行服務隊的協助下，計劃亦提供了培訓課程、簡介會和考察活動。

慈善行 — 公益金

港龍航空繼續支持公益金慈善行，該活動每年在香港舉行，是港島及九龍區百萬行活動的一部分。八十多名員工參加了這項籌款活動，籌得善款將用以發展殘疾人士服務、為戒毒人士提供支援，以及協助曾犯事的人重建新生和重新融入社會。

特殊奧運認養學校計劃

港龍航空的籌款工作包括為中國西部的奧運認養學校計劃提供贊助。特殊奧運致力鼓勵智障人士加強體能，促進社會融合。

港龍航空在二零零八年捐出十四萬港幣協助學生籌辦活動及購買運動器材。員工亦與學生一起參與體育活動，並到學校進行探訪，表達他們對各項活動計劃的支持。



「港龍航空飛行證書計劃的目的，是為飛行學員提供有關航空業，及現代航空公司運作的第一手資訊。」

行政總裁鄧國杰

2008年工作進展

繼續在香港東涌及其他地方擴展我們的社區工作



2009年工作事項

推行項目評估社區投資計劃的影響和成效

擴大在香港以外地區工作的報告和涵蓋範圍

發展致勝團隊

專業團隊是公司的優勢之一，員工的素質令我們引以為傲。公司致力聘用和保留優秀的人才，力求透過積極的工作氣氛、個人發展及培訓，為員工提供理想的事業發展前景。

國泰航空和港龍航空的人力資源政策旨在提供健康的工作環境，確保僱員於生產力、工作表現及靈活應變方面均有出色的表現。上述政策反映我們對員工的社會責任，員工是我們的業務不可或缺的一部分。我們的政策及《行為守則》涵蓋以下各種元素：

- 尊重人權
- 不接受童工／強迫勞動
- 不歧視
- 結社自由
- 公共政策立場
- 反貪污和賄賂
- 勞資關係
- 培訓和教育
- 工作表現管理
- 多元化和平等機會
- 補償管理
- 投訴和公平處分程序

為確保員工認識該等政策及其好處，我們在僱員合約中提供內聯網的連結，我們並透過迎新會及入職培訓等適當渠道傳達有關訊息。

人力資源事務由國泰航空及港龍航空相關的部門管理。國泰航空的有關部門由人事董事統領，而港龍航空則由人事主管統領。

僱員參與

在二零零八年間，我們透過諮詢小組及工會組織諮詢不同員工。所討論的事項包括僱員政策及福利計劃變革、對改善工作環境的建議，以及管理層決策結果。公司會繼續確保現行機制能充分反映員工意見，同樣亦能有效地就意見作出回應。



聆聽機艙服務員的意見

國泰航空的機艙服務員諮詢小組由機艙服務員傳訊經理領導，成員包括不同階層和國籍的機艙服務員。在二零零八年，諮詢小組就調整退休年齡、缺勤管理、時薪機艙服務員及新機艙產品等事務，協助收集並反映機艙服務員意見。

諮詢小組並就艙服員工作環境的不同範疇及機艙服務部的管理表現進行調查。公司正為需要處理的問題定下優先次序，並承諾會不斷與機艙服務員進行溝通。計劃將於二零零九年或二零一零年初再次進行有關的調查。

港龍航空的機艙服務部則每月與艙務員舉辦研討會，未能出席的艙務員可將意見直接交往機艙服務部辦公室。

彈性福利計劃：明智選擇

國泰航空的彈性福利計劃『明智選擇』提供包括醫療計劃、保險和退休金等不同福利，可配合個別僱員不同需要靈活制定計劃內容。該計劃於一九九七年推出，容許員工選擇所需的福利支援。

自願無薪假計劃

鑒於航空業近期面對經濟挑戰，我們於二零零八年為所有香港區及海外員工推出一項節省成本新措施，讓員工放無薪假。儘管國泰航空一直有停薪留職的機制，但新政策的參與率卻出奇地高。

「…我們要以務實和謹慎的方式管理資源，以保障股東和員工的利益。」

行政總裁湯彥麟

培訓和事業發展

我們期望所有員工利用公司的網上培訓平台 Learner's World 進行網上學習，積極為自己裝備所需技能，以鞏固事業發展。Learner's World 網上培訓平台提供個人發展及工作相關的培訓，讓員工不受時間和地點的限制獨立進行培訓。除網上學習模組外，我們的培訓及發展中心亦有一系列的學習資料供員工使用。國泰航空和港龍航空大部分職位空缺會先在兩家公司接受申請，因此現有員工會獲優先考慮。

此外為跟進員工事業發展，公司經理會為各員工進行表現檢討，並提供指導。我們亦支持員工持續接受職業教育，員工如希望從事公司以外的活動以進一步鞏固事業發展，我們亦支持員工停薪留職。

僱員輔助計劃

我們為員工提供各種資源以平衡工作和生活。例如，僱員輔助計劃為員工和家屬免費提供保密的專業諮詢和輔導服務，包括為工作期間經歷意外的員工提供紓緩壓力輔導、工傷復康及處理工作問題的心理支援，以及為經理提供有關精神健康課題的服務熱線和培訓。外站員工和員工家屬亦可享受上述完善的服務。



當地招聘

過去二十多年以來，我們一直在各地辦事處推行直接聘用當地員工的政策，無論是外站員工或香港的地勤員工大部分均於當地社區招聘。所有職位空缺的招聘程序會先接受公司內部申請，然後公開當地招聘，最後才考慮海外申請。大部分在海外招聘的職位，均不易於當地覓得合適人選，例如富經驗的機師和航空工程師。為此我們特別在香港推出本地飛行員及工程師培訓計劃。

2008年工作進展

透過回應機制及增加對話，加強與僱員的溝通	✓
提高文化意識及語言技巧	持續進行
於二零零八年再度進行員工意見調查，並評估該項調查是否適用於其他員工組別	✓

2009年工作事項

提高對所有僱員相關政策的意識，特別是公司有關企業社會責任的政策

採購與供應鏈

我們與供應商及員工合作，確保採購與供應鏈作業模式合乎專業守則。

航空採購部由採購及飛機貿易總經理統領，負責管理國泰航空及港龍航空大部分供應商採購事宜。我們致力確保所有採購作業模式均符合最高的專業及道德標準。我們的採購道德政策勾畫我們對採購員工的期望，包括遵守防賄規例。在二零零八年，公司並沒收到任何有關賄賂的報告。

供應商行為守則

我們在二零零七年集中實施一套供應鏈行為守則，並展開供應商評核程序。二零零八年則重點分析供應商的回應，並探討需要改善的地方。

我們在二零零七年及二零零八年向供應商發出供應商行為守則問卷，總的來說大部分問題都獲得正面的回覆，顯示供應商高度符合公司制定的社會及環境要求。然而，分析亦顯示有些地方仍有待改善。

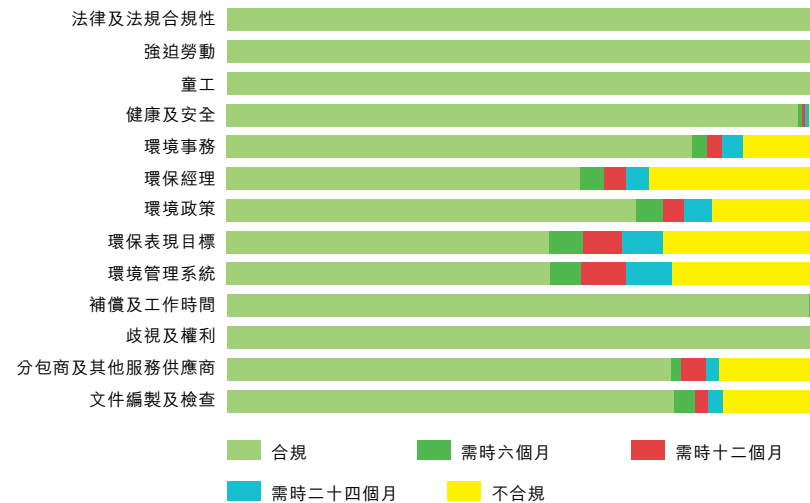
部分供應商顯示未能符合若干準則，但亦承諾會在該等範疇作出跟進，但需時六至二十四個月才能達標。我們鼓勵供應商改善其有關社會及環境的作業常規，展望未來，公司將致力投放更多時間分享及交流有關知識以提升供應商表現。

行為守則合規檢查

配合推行供應商行為守則，我們的採購組製備了一份合規檢查表格，以在與供應商檢討社會和環境事務時涵蓋特定議題。這制度確保所有相關的供應商作業常規均受到監察和追查，如有需要作出改善，我們可以提供建設性的指引。這亦有助我們識別合規表現欠佳的供應商，並與他們緊密聯繫。

公司仔細了解每一個供應商的運作，以評估其不合規的潛在風險以及對國泰航空可能造成的影響。我們將於二零零九年開始與高風險的供應商進行詳細討論。

2007至08年接受調查的公司回應供應商行為守則的比例



我們對供應商在二零零八年的回應進行了分析，顯示供應商在某些情況下對若干問題（特別是有關環境管理的問題）存有誤解，因而或部分供應商誤稱為不合規。我們將從中學學習，並檢討提問的方式以確保日後的問卷內容完全清晰。

對環境的承諾

我們鼓勵供應商正面積極地管理環境事務。在二零零九年，我們將在行為守則問卷及合規檢查表格中進一步闡明公司的環保要求，並圍繞廢物事宜（如廢物管制）提出問題，要求供應商透過採購經驗證的產品，致力推動環保工作。

供應鏈風險的內部參與

在遴選供應商的過程中，新供應商必須完成供應商行為守則問卷。供應商如成功獲選，將簽署合約承諾會合乎我們的社會及環保標準。

為確保我們的供應鏈工作取得成功，內部和外部參與同樣重要。為了讓所有相關員工都有充分的了解，我們將於二零零九年實施一個內部參與程序。

「我們將與供應商緊密合作，鼓勵他們確保減少供應鏈對環境和社會的影響。」

採購及飛機貿易總經理 Michael Scantlebury



供應商行為守則

國泰航空挑選及保留合資格的供應商，供應商須符合國泰航空的供應商行為守則的核心條款：

- 法律及法規合規性
- 環境保護
- 不強迫勞動或僱用童工
- 適當的補償和工時
- 健康及安全政策和標準
- 不歧視
- 分包商分擔社會責任
- 保存紀錄以證明合規

2008年工作進展

對視為高風險的供應商進行實地視察	持續進行
促使供應商加深了解公司的供應商行為守則並予以遵守	✓

2009年工作事項

重溫行為守則和相關問卷以及合規檢查表格，使之更容易理解，並加入更多環保元素
將行為守則問卷再發送予供應商，並要求他們再次確認核對清單
更頻密地使用合規檢查表格評核高風險的供應商
於國泰航空（包括外站）就供應鏈風險實施一項內部參與程序

社會工作表現圖表

指引	單位	2008年
員工總數	人	20,673
按地點		
香港	人	14,542
中國	人	848
外站	人	5,283
按工作類別		
飛行人員	人	2,974
機艙服務員	人	9,343
地勤人員	人	8,356
按性別*		
女	%	60%
男	%	40%
按年齡組別*		
三十歲以下	%	28%
三十至五十歲	%	62%
五十歲以上	%	9%
僱員每年流失率⁽¹⁾		
飛行人員	%	11
機艙服務員	%	1
地勤人員	%	6
損失工時的工傷率⁽²⁾		
國泰航空		
地勤人員(不包括香港國際機場員工)	比率	1.38
香港國際機場員工	比率	21.55
機艙服務員	比率	139.06
港龍航空		
地勤人員(不包括香港國際機場員工)	比率	1.94
飛行人員	比率	1.71
機艙服務員	比率	93.63

指引	單位	2008年
死亡事故數目		
員工	人	0
於國泰航空/港龍航空建築物內工作的承包商	人	0
乘客	人	0
每年平均培訓時數		
飛行人員	小時	79
機艙服務員	小時	25
機場員工	小時	62
工程人員	小時	535
登記網上學習次數	次	125,400
接受工作表現檢討的僱員	%	100
投資或採購作業常規中的人權審查	%	100
有關歧視事件的報告	宗	0
有關產品責任問題的不合規事例⁽³⁾	宗	0
有關適用法律及規例的不合規事例⁽⁴⁾	宗	1

* 只包括國泰城，港龍航空將於明年進行報告

(1) 僱員流失率按每月離職人數除以員工人數，再按年計算出平均數

(2) 損失工時的工傷率按工傷導致損失工時的宗數除以員工總數，再乘以1,000,000計算

(3) 包括機艙產品、推廣及顧客私隱

(4) 包括反競爭

未來願景

在二零零八年，國泰航空為推行可持續發展策略的組別進行重組，以下為組員的未來願景。

這個組別由企業事務董事莊偉茵統領，她表示公司已將環保、社區投資、政府事務及社會責任的職能結合起來。

她指出持份者的要求越來越高，現在他們期望國泰航空在任何情況下均考慮企業社會責任，並對當地社區和全球經濟作出貢獻。「我們銳意擔當領導的角色，透過與政府及業界夥伴合作，從而協助制定對航空業帶來影響的未來政策。」她說：「作為首屈一指的航空公司，我們須於香港以至全球帶領業界積極肩負對環境和社會的責任。」

帶領推行環保工作的環保部總經理唐柏偉表示：「持續與顧客溝通及聆聽他們的意見，對鞏固國泰航空長久以來建立的信譽非常重要。我們日後會就有關社會和環境的事務，與他們

更密切地溝通。我們需要提升國泰的品牌，並展示我們是一家值得信賴的公司。」

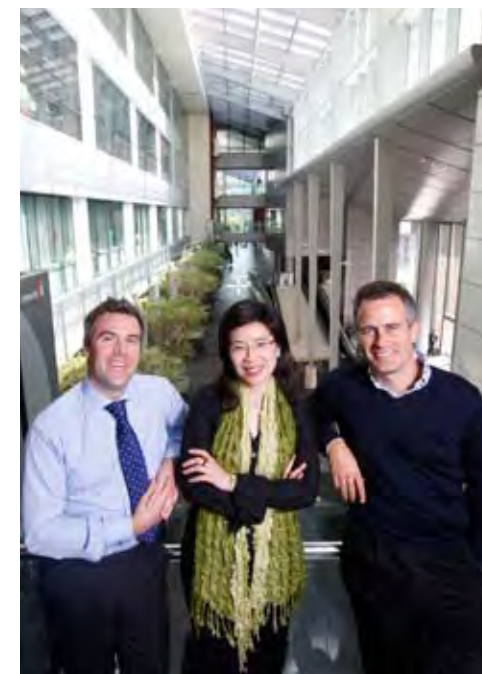
環保事務經理馬歌司說：「國泰航空過去一直履行社會責任，現在是適當時候進一步在可持續發展方面作出貢獻。現時航空業正受到嚴密監察，我們須以公開和坦誠的方式作出回應。」他說：「去年我們在氣候轉變方面的工作，反映我們的小組成功把環境事務融入公司核心業務。」

馬歌司說：「要明白故步自封並不能創出佳績。我們應視氣候轉變等問題為商機，但此亦帶來挑戰，大家必須考慮以不同的方式運作。作為一個國際品牌，我們要對全球各地的持份者負責。」

「未來策略的一個重要部分是與員工溝通，讓他們參與我們的社會及環境策略。」唐柏偉說：「我們擁有一群充滿幹勁而又熱衷工作的員工，在公司為可持續發展而推行改革的路途上，他們將發揮舉足輕重的作用，而鼓勵員工投入參與，從而產生正面的影響將會是我們的另一挑戰。」

「國泰航空抱有長遠的願景，我們將把握面前的契機開拓新紀元。在油價再度飆升之前我們必須未雨綢繆推陳出新，不能因循過往的作業模式。未來將有另一番新氣象，而國泰亦定當從中扮演積極的角色。」

企業事務董事莊偉茵



獨立核實聲明

香港環境資源管理顧問有限公司(ERM)獲國泰航空有限公司(國泰航空)委託，核實其《二零零八年度企業社會責任報告書》(本報告)的內容及查核其應用全球報告倡議組織(Global Reporting Initiative (GRI))第三代(G3)可持續發展報告指引的情況。

核實範圍

我們的核實範圍包括本報告的所有部分，但溫室氣體數據及來自國泰航空母公司太古公司的宣稱(包括業務規模、業務改變、結構所有權及財務表現)則除外。

核實方法

我們透過進行書面查核、對假設作出調查、查核數據產生的程序，以及與數據及發行人會面，以測試本報告中的量化數據及質性宣稱。此測試讓我們可就本報告所載資料的質素得出一些見解。

資料的質素

根據具代表性的樣本及報告中所作的假設，我們論定本報告所載的企業社會責任資料和數據均為完整、正確及具信服力。我們已核實本報告中大部分宣稱的數據，並得到足夠證據支持。所收集的數據乃屬可識別及可追蹤的，而負責的人員亦可令人滿意地說明數據的來源及進行解釋。國泰航空已按查核人員所提出所有錯誤，於落實本報告前解決妥當，令人滿意。因此，我們論定本報告所載的企業社會責任數據和宣稱均有切實地反映國泰航空的企業社會責任表現。

GRI應用級別

在GRI所界定的應用級別中，ERM確認達到GRI A+應用級別。由於並非所有GRI G3標準披露均載於本報告中，因此ERM亦有查閱國泰航空《二零零八年報告書》的參考資料。國泰航空本年在報告原則及標準披露方面的GRI應用均有改進。

建議

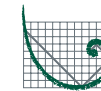
我們在核實過程中發現可在以下方面作出改進：

1. 為適當的部門提供文件編製指引，以作獨立核實的證明，確保一切所需資料和數據均可予以報告。
2. 提高文件編製的透明度，盡量使國泰航空所報告的資料和數據得以核實。
3. 改進內部報告質保/質控制度，以包括查核數據和所作宣稱的準確性。
4. 進行一項實體性評核，並擴大持份者參與的範圍以包括更多不同的組別，確保所報告的課題與其相對的實體性成比例。
5. 按時間序呈列數據，使報告可作比較及表現趨勢分析。



董事總經理

Andrew Jackson 博士



ERM

香港環境資源管理顧問有限公司

二零零九年六月五日



聯絡我們

香港大嶼山
 香港國際機場
 觀景路八號
 國泰城
 環保部
 環境事務經理 Janice Lao
 environment@cathaypacific.com

印刷：二零零九年七月
 版權：國泰航空公司，二零零九年

鳴謝

CSR Asia Limited 及 Sedgwick Richardson 協助策劃及編製本報告，特此致謝。

以下員工提供個人照片於本報告刊登，特此致謝：航務部 Cuthbert Lo；溫哥華站 Eric Cheung；安克雷奇站 Kevin Miller 及機艙服務部 Thomson Ma





內容

1 報告方式	2.1, 2.9, 3.1-3, 3.5-8, 3.11, 4.11
2 主席的話	1.1-2, 4.11, MD-EC
3 公司業務	2.2-8, 2.10, MD-EC, MD-LA, EC1, EC4, EC6, EC8
4 業務前瞻	4.1-10, MD-SO, SO7
5 企業社會責任	1.1-2, MD-EC
6 與持份者保持聯繫	4.14-17, PR5
7 氣候轉變	4.11-13, MD-EN, EC2
8 環保表現	4.11, MD-EN, EN6-7, EN11-13, EN18, EN20-23, EN25, EN28
9 保育與生物多樣性	3.9, MD-EN, EN3-4, EN8, EN16-17, EN20, EN22-23
10 安全至上	MD-LA, MD-PR, LA7-8, LA11, LA13, LA14, PR1
11 社區投資	MD-SO, EC8
12 發展優越團隊	MD-LA, MD-HR, MD-SO, MD-PR, EC3, EC7, HR5-7, SO2-5, PR6
13 採購與供應鏈	MD-HR, HR1-2, HR5-7, SO2-4
14 社會工作表現圖表	3.9, LA1-2, LA7, LA10, LA12, LA13, HR1-2, HR4, SO4, SO7-8, PR7-9
15 未來願景	4.11
16 核實聲明	3.12-13
17 聯絡我們	3.4

GRI 指引

報告應用級別

		C	C+	B	B+	A	A+
Mandatory	Self Declared			Report Externally Assured		Report Externally Assured	
	Third Party Checked			Report Externally Assured		Report Externally Assured	
Optional	GRI Checked			Report Externally Assured		Report Externally Assured	Report Externally Assured

GRI 指引	備註
EC6 政策、作業常規及於主要營業地用於當地供應商的開支比例。	儘管我們大部分業務以香港為基地，但我們的開支大部分用於在當地未能提供的設備和物料，如飛機及煤油。 我們繼續為當地經濟作出貢獻，如在可行情況下聘用當地供應商。
EC8 發展基建投資和主要為大眾利益而提供的服務。	二零零八年並無有關工作。
EN27 所售產品與其按類別回收的包裝物料百分比。	我們大部分業務收益以飛行產品為基礎，而非產品本身。
LA4 受集體談判協議保障的僱員百分比。	我們不能提供受集體談判協議保障僱員的百分比，因這政策在不同營運地各有不同。我們預期在下一份報告中可提供一個可審計的數字。
LA5 有關業務變化的最短通知期。	與 LA4 同。
HR5 確定行使結社及集體談判自由權利或會是一個重大風險的業務，為支持該等權力而採取的行動。	我們於報告中就結社自由作出回應。我們並無在本報告中就集體談判作出報告－請參閱 LA4 的回應。

