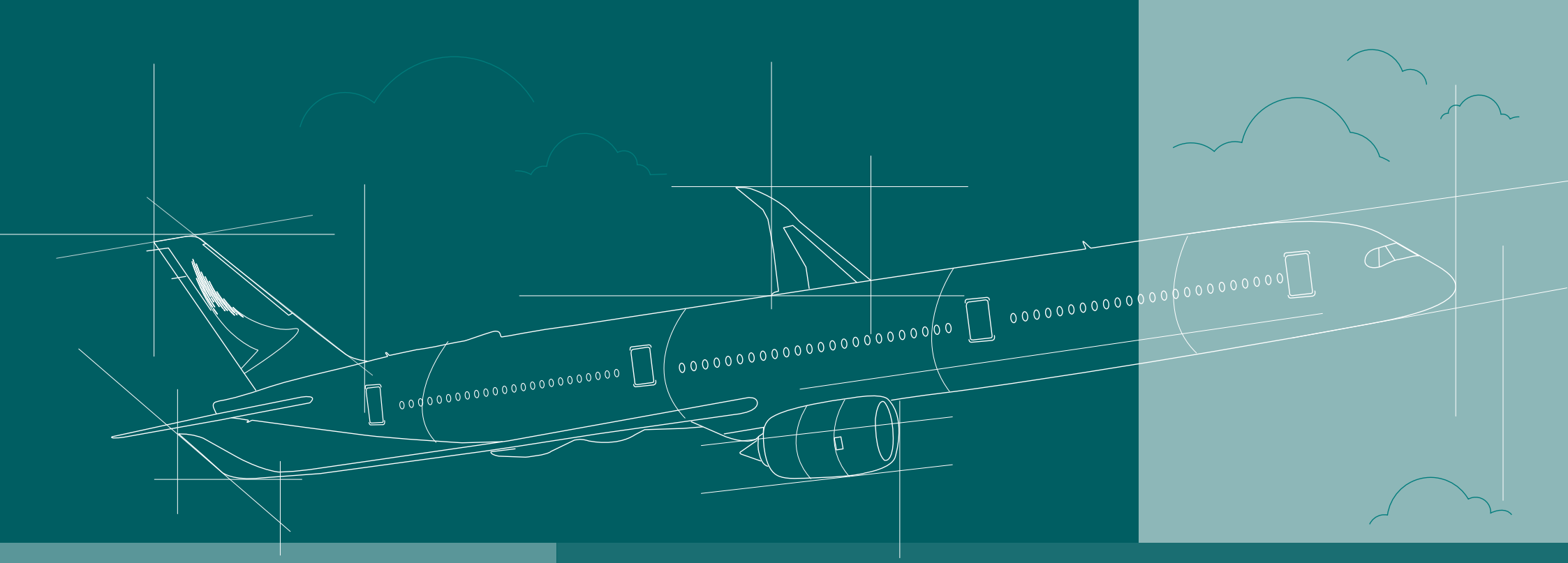


穩步前行邁向可持續未來

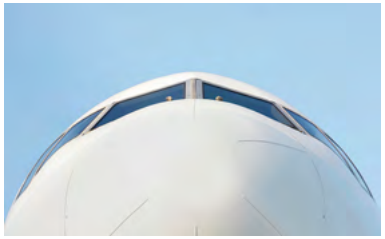
可持續發展報告2024

國泰

國泰航空有限公司

目錄

概覽
4 關於國泰
5 行政總裁致函
7 關於本報告
9 2024 年績效亮點
11 可持續發展策略
11 持份者參與
13 重要議題
14 聯合國可持續發展目標
16 於可持續發展指數和評級的表現
17 獎項及嘉許



管治
20 我們的管治文化
21 行為守則
22 風險管理
24 企業合規
30 可持續採購

氣候變化
33 我們為何重視氣候變化
34 規劃淨零碳排放藍圖
37 氣候風險和機遇
40 氣候績效
43 可持續航空燃油
47 航機
48 營運
51 碳抵銷
52 新科技
52 地面營運

循環經濟
55 我們為何重視循環經濟
56 我們的方針
57 即棄塑膠
61 機艙廢物
66 資源管理

生物多樣性
71 我們為何重視生物多樣性
72 貨物運輸方針
75 合作及夥伴關係
76 禁運
76 國際宣言
77 支持更負責任的食物價值鏈

安全
79 我們為何重視安全
80 我們的方針
80 安全政策
80 營運安全
85 職業健康及安全
87 顧客健康及安全

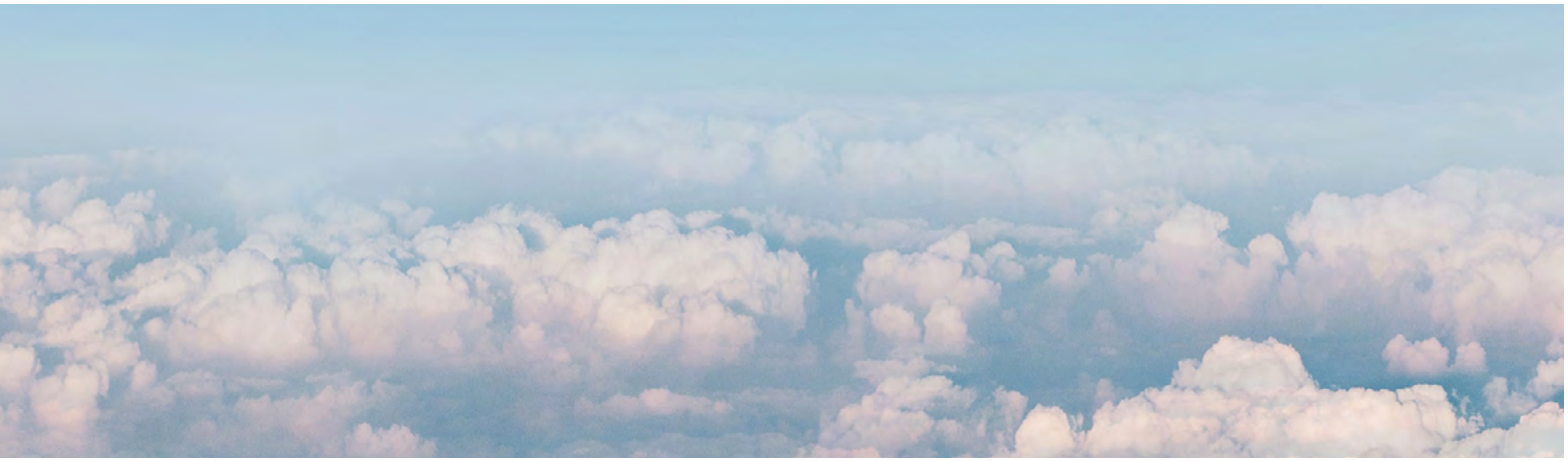
社區
89 我們為何重視社區
90 我們的方針
91 國泰義工隊
92 社區項目
95 籌款及慈善捐贈
96 噪音管理

我們的同事
98 我們為何重視成為好僱主
99 我們的方針
99 人力資本管理
101 2024年的主要舉措
102 同事關係及參與
106 吸引及培養人才
111 同事福利及安康
113 多元共融

附屬公司
118 香港快運
120 華民航空
121 國泰貨運站
124 國泰餐飲
126 香港機場地勤服務
128 雅潔洗衣

我們的績效
131 2024年關鍵績效指標
150 法律及合規遵循
160 外部審查
162 《國際財務報告準則》第2號《氣候相關披露》內容索引
171 全球報告倡議組織及香港交易所的《環境、社會及管治報告指引》披露內容索引

概覽



概覽

關於國泰

國泰航空有限公司 (「公司」) 於一九四六年在香港成立。公司連同其附屬公司 (「國泰」，「國泰集團」或「集團」) 在四大業務範疇提供產品及服務，包括尊尚旅遊、貨運、低成本客運及生活品味業務。

集團包括提供全面服務的尊尚航空公司國泰航空、貨運業務國泰貨運、低成本航空公司香港快運航空有限公司 (「香港快運」) 及提供速遞服務的全貨運航空公司香港華民航空有限公司 (「華民航空」)。集團的其他業務還包括飲食服務、洗衣、地勤服務及貨運站公司，以及位於香港國際機場的企業總部。

公司及其大股東太古股份有限公司 (「太古公司」) 及國航的股份均於香港聯合交易所有限公司上市。如欲了解更多，請瀏覽*www.cathaypacific.com*.

行政總裁致函

集團於2024年順利完成歷時兩年的重建之旅。過去一年，我們繼續增強與各地的聯繫，航班數量亦於2025年1月起達至疫情前100%水平。隨著香港國際機場三跑道系統的啟用，我對集團和香港國際航空樞紐的未來發展深感振奮。

成為可持續發展領導者是我們的願景，亦是邁步前行的基石。我們深知，要以可持續且負責任的方式帶動每個人在人生旅途上飛躍前行，需要各方共同努力。通過倡導『共創可持續未來』的理念，我們與企業、顧客、監管機構及各同事攜手合作，推動國泰攀上另一高峰，為下一代創造更美好的未來。

推動可持續航空燃油生態系統發展

可持續航空燃油是航空業達致淨零碳排放最重要的方案。我們歡迎香港特別行政區政府的計劃，為香港國際航空樞紐訂立可持續航空燃油用量目標，以進一步推展其應用。作為可持續航空燃油的先行者，我們將以自身及國際間的最佳實踐經驗，為制定目標作出貢獻。

2024年，我們在推動本地可持續航空燃油生態系統和於2030年或之前使用10%可持續航空燃油方面取得重大進展。我們擔任香港可持續航空燃油聯盟的聯合發起人，該平台匯聚不同持份者，旨在協作加快推動區內可持續航空燃油的應用。秉承過去的成果，我們的「企業可持續航空燃油計劃」於2024年取得顯著增長，成為全球最大型的同類項目之一。可持續航空燃油的承諾使用量更創新高，來自不同界別的計劃成員合共承諾使用約6，270噸可持續航空燃油，較三年前推出時增加22倍。我們為計劃的穩健增長感到興奮，因為不僅擴大可持續航空燃油的使用，也讓合作夥伴藉此實現本身的減碳目標，體現「共創可持續未來」。我們亦與滙豐香港及怡斯萊推出一項重要的三方合作項目，使用約3，400噸可持續航空燃油於由香港國際機場起飛的國泰航空航班。

林紹波
國泰行政總裁

除了可持續航空燃油外，我們的千億投資計劃包括訂購100多架下一代飛機，預計於未來數年連續加入集團機隊。這些更具燃油效益的航機將協助集團機隊現代化，為實現2050年淨零碳排放目標發揮重要作用。

促進塑膠循環使用

我們致力減低即棄塑膠在整個生命週期的影響，邁向更可持續的資源利用和循環方案，以減少航空和服務業在未來對自然資源的依賴。

為實現此願景，我們的首要目標是在2025年或之前將面向乘客的即棄塑膠製品由2019年的平均7.7件 (按每位乘客計算) 減少至1.5件。本年，我們引入可持續的替代品和探索創新的包裝試驗，以進一步減少該等塑膠用量，喜獲顧客及同事的正面反饋。

與此同時，我們考慮到從營運及顧客體驗等方面，部分塑膠製品於現階段仍難以取代。為盡減低相關的環境影響，我們已制定兩個新目標：確保其餘50%面向乘客的即棄塑膠製品將由再生塑膠製成，並提高航班上的水樽回收率至33%。攜手協作乃推動這些舉措的關鍵。

透過一整年跨部門的舉措和試行計劃，我們於機上推出一項新的回收計劃，並在香港國際機場設立首個回收分類流程。經收集後的水樽會製成新的膠樽，從而實現塑膠循環使用。這項創先的計劃得以實現，有賴香港機場管理局及業務夥伴的合作，以及前線同事的鼎力支持。

為同事及社區建立更強大的國泰

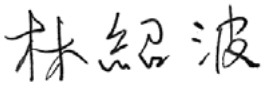
吸引、發展和挽留優秀人才對我們的未來發展至關重要。我們持續擴大全球團隊的規模，計劃於2024年底將集團同事人數由2023年的23，000人進一步增至逾30，000人。與此同時，我們修訂旅行政策，讓所有合資格同事不論其婚姻狀況均可指定一位「Plus One」旅伴，以提供更共融及彈性的安排，致力成為僱員首選的僱主。

國泰植根香港，致力加深對本地社會的貢獻，並與國泰義工隊攜手推動青少年發展、體育運動及藝術與文化。國泰的旗艦項目「飛躍理想計劃」相隔五年後再次復辦。經過長達六個月的學習和互動，約300名學員踏上畢業典禮的舞台，飛躍前行勇敢追夢。為慶祝計劃成立20周年，我們首次將計劃擴展至粵港澳大灣區，讓學員了解中國內地航空業的發展。

我們繼續全力推展社區工作，參與多個以青少年為主的計劃，例如香港特別行政區政府的「共創明『Teen』計劃」、國泰Hackathon，以及與香港、中國內地及其他地區的不同教育機構合辦的見習生和畢業培訓生項目。這不單為年青人才提供探索航空事業的機會，更有助培育未來航空業界領袖。

展望未來

我們對國泰以至香港的長遠發展一如既往充滿信心。在邁向新紀元之際，我期待與大家一同展開這段精彩旅程。在此，我謹向所有同事衷心致謝。感激大家追求卓越的熱忱，以積極進取的態度和堅毅不屈的決心，共同應對挑戰和把握機遇，充分體現了國泰的核心理念：設想周到、積極求進、盡心盡力。



林紹波

行政總裁

關於本報告

報告目標

我們的可持續發展報告闡述了我們良好的管治策略和最重要的可持續發展議題。自1996年以來，我們每年發布報告，以：

- 透明、負責和一致的方法披露我們在可持續發展方面的績效。
- 向我們的內部及外部持份者就對業務具重要性的可持續發展議題作出溝通，從而讓我們有效和適當地解決問題。
- 討論我們在可持續發展上作為一家公司所面臨的挑戰和所取得的進展。

可持續發展報告應與我們2024年的報告書一併閱讀，該報告書另闡述我們的財政及業務營運表現和企業管治。

中文譯本僅供參考，若中文譯本與英文版本有任何抵觸，一切內容概以英文版本為準。

報告期間

本報告描集團於2024年1月1日至12月31日的方針及績效。集團過往的可持續發展報告可於以下網址取覽：*https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/sustainability/sustainability-reports.html*.

報告指引

本報告參考全球報告倡議組織準則，並遵守由香港交易所發佈的《環境、社會及管治報告指引》的條款。我們亦就與氣候變化相關披露參考氣候相關財務訊息披露工作組的建議及《國際財務報告準則》第2號。

報告內容以通過評估及內部和外部溝通後認定為重要的議題作骨幹。該等議題和實際績效的資料由數據提供者核實，再經管理層及公司的董事局審批。量化相關披露有助捕捉顯著變化，而把年度績效數字與近年的表現並列可便於作出比較。關鍵數據已通過外部核實。

報告範圍

國泰採用營運控制合併法釐定匯報範圍。除另作說明外，本報告所載的環境、社會和管治數據涵蓋公司及重大附屬公司，與2024年報告書一致。

本報告的經濟數據是根據2024年報告書的綜合財務報表編寫，當中包括公司及其附屬公司的財務報表，連同集團於合資企業及聯營公司的利益。

重大附屬公司	*重大附屬公司*
香港華民航空有限公司	Cathay Pacific Finance III Limited
Airline Property Limited	Cathay Pacific MTN Financing (HK) Limited
Airline Stores Property Limited	國泰航空服務有限公司 – (「國泰貨運站」)
Airline Training Property Limited	Connaught Network Services Private Limited
亞洲萬里通有限公司	廣州國泰信息處理有限公司
國泰假期有限公司	香港機場地勤服務有限公司 – (「香港機場地勤服務」)
Cathay Pacific Aircraft Leasing (H.K.) Limited	Hong Kong Aviation and Airport Services Limited
Cathay Pacific Aircraft Services Limited	香港快運航空有限公司
國泰航空飲食服務 (香港) 有限公司 – (「國泰餐飲」)	雅潔洗衣有限公司
Cathay Pacific Finance Limited	

聯絡我們

如對本報告或其內容有任何意見或反饋，請聯絡我們：*sustainability@cathaypacific.com*.

地址：

可持續發展組

集團可持續發展部

香港大嶼山香港國際機場觀景路8號國泰城

2024年績效亮點

我們致力以可持續方式營運並將可持續發展的原則及實務融入所有業務當中。我們的工作進展亦按六大策略範疇劃分，確保其引領着我們的旅程和優先事項。

下表闡述了我們的優先事項和工作進展。請點擊頁面頂部的連結以深入了解我們在六大範疇的方針及於2024年的進展。

	策略重點		
	氣候變化 我們致力領導行業減少航空業對氣候變化的影響，並為應付氣候變化作準備。	***循環經濟*** 我們致力在各個方面減低所造成的負面影響，包括源頭減廢、使用再造物料或替代物料、改善廢物分流。	***生物多樣性*** 我們致力從供應和運輸兩方面保護生物多樣性，並與價值鏈伙伴通力合作。
2024 年進展	• 共同發起「香港可持續航空燃油聯盟」，推動可持續航空燃油的發展、供應及使用。 • 開展具里程碑意義的三方合作，以促進香港的可持續航空燃油生態圈及技術發展。 • 「企業可持續航空燃油計劃」取得顯著增長，合作夥伴共承諾使用約6，270噸可持續航空燃油。 • 在歐洲為商業航班完成首批自願性可持續航空燃油加注。 • 訂立新的減碳目標，即在2030年或之前碳強度較2019年的水平低12%。 • 接收12架下一代航機。	• 訂立兩個新的減塑目標，以實現上游和下游塑膠使用的循環經濟。 • 在香港國際機場實施新的水樽及鋁罐回收分類流程。 • 透過可行性試驗研究以再造紙代替毛氈及耳機的塑膠包裝，並暫計劃於2025年推行。 • 離港航班供應的樽裝水現均以100%再生塑膠製造。 • 以非塑膠製品取代多項機上餐飲用品。 • 推出首部可兌換里數的入樽機。	• 透過國泰–動物運送方案成功運送兩隻大熊貓來港。 • 我們旗下的餐飲公司國泰餐飲自2024年底起全面轉用非籠養帶殼雞蛋。 • 供應351噸經認證的可持續海產，佔海產採購總量約70%。
2025 年優先事項	• 落實改善碳強度的短期及中期工作計劃，以實現2030減碳目標。 • 檢視中至長期的機隊和航線規劃，以達致2050年或之前實現淨零碳排放的目標。 • 確保額外的可持續航空燃油供應足以應付2030的用量目標並配合「企業可持續航空燃油計劃」的擴展。 • 繼續與政策制定者及業界夥伴合作，於香港和亞洲地區加速研發和採用可持續航空燃油。 • 探索新的接觸面，以提供嶄新的可持續航空燃油服務。	• 於產品設計和服務中引入循環經濟理念，即在上游使用更多可持續及再造物料，下游將使用過的物品送回供應鏈。 • 參與減塑及減廢類創新項目及試驗。 • 探索數碼解決方案，加強廢物數據追蹤。	• 繼續與民間保育組織合作，杜絕野生生物的非法交易。 • 繼續嚴格遵守關於動物、野生生物及相關產品的禁運規定。 • 國泰餐飲將於2025年底前轉用非籠養液態雞蛋。

策略重點

安全

安全對我們的業務成功與未來發展至關重要。我們為同事、顧客和其他持份者提供安全和健康的環境，以達致「零意外」及「零高風險事故」為目標。

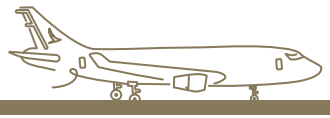
社區

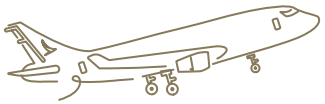
全力支持所服務的社區。我們關懷並支持全球倡議，並特別關注青年發展、大眾福祉，以及串連社區藝術與文化。

我們的同事

為同事提供發揮潛能的環境，讓我們成為同事心目中的理想僱主。

	安全	社區	我們的同事
2024年進展	• 完成首次以風險為本的國際航空運輸協會營運安全審計認證。 • 透過詳盡的分析及專門研究改善疲勞風險管理系統。 • 開展173次審核活動，確保達致安全、保安及質素要求。	• 參與約6，000小時的義務工作。 • 重啟我們的旗艦項目「飛躍理想計劃」，約有300名學員畢業。 • 開展航空體驗日，支持香港特區政府的「共創明『Teen』計劃」，接待共600名學生及導師。 • 直接捐款達港幣510萬元，另以機票折扣方式捐款港幣310萬元。	• 在全球僱用逾30，000位同事，於本年共招募及培訓約7，000位新同事。 • 修訂旅行政策，允許所有合資格同事不論其婚姻狀況均可指定一位「Plus One」旅伴。 • 完善我們的Wellbeing@Cathay策略。 • 根據法例、行業慣例及市況，檢視並更新人力資源及薪酬政策。
2025年優先事項	• 繼續專注於質素、合規及卓越營運，以確保為顧客及同事提供最高安全水平。 • 繼續專注於公司內各種職業健康及安全議題。 • 定期通過國際航空運輸協會營運安全審計認證。	• 社區工作繼續專注於青少年、體育、藝術及文化。 • 探索與慈善機構夥伴的新合作機會，促進香港及其他地區的青年發展。	• 計劃於2025年增加至34，000名集團同事。 • 繼續鞏固國泰文化，並將設想周到、積極求進及盡心盡力等品牌理念融入其中。 • 通過優化數碼網絡，提供並促進更多創新的協同工作模式。 • 持續檢視並更新政策以顧及同事的需要。





可持續發展策略

國泰深明肩負可持續發展的責任，積極管理我們影響最大且持份者對我們有所期望的範疇，包括氣候行動及資源的可持續使用。

*《可持續發展政策》*旨在概述我們在環境可持續性的方針及承諾，涵蓋排放及資源 (如能源和其他原材料) 的有效使用等議題。其他相關政策，包括*《氣候變化政策》*等，已刊載於我們的*網站*。

該政策適用於國泰營運的各個層面，包括客運及貨運、生活體驗策劃、地勤服務及其他附屬活動。我們亦透過主動與客戶、供應商及其他主要業務夥伴接觸及合作，將此願景延伸至整個價值鏈。我們的宗旨是要達到業務所在地所有法規要求之上的水平，成為一個尊重同事的僱主，為社會創造價值，以及成為一家超出客戶期望的公司。

持份者參與

與主要的持份保持持續和坦誠的溝通，對建立協作關係及創造長遠價值至關重要。其關心的議題、期望及觀感均有助我們識別風險及機遇，並管理重要的環境、社會及管治事項和作出知情的決定。

自2006年起，我們定期與持份者溝通，以了解他們關注的主要事項。我們就環境、社會及管治議題管理制定了一份內部持份者參與指引，以期有序地引領我們的方針。該指引參考了香港交易所的《環境、社會及管治報告守則》、AA1000持份者參與標準及全球報告倡議組織準則，為集團就環境、社會及管治議題進行持份者參與設定了預期的時間表、持份者組別、進行程序和方法。指引亦列明有關的持份者參與調查應不少於每三年進行一次

我們的持份者

國泰的持份者涵蓋公司內部和外界的利益相關群體，他們對我們的業務有重大影響，又或我們的業務對他們有重大影響。我們定期通過不同的溝通途徑與持份者溝通聯繫，當中包括問卷調查、焦點小組、訪談、出版刊物、網站、社交媒體和面對面會議。除了向關鍵同事作季度意見調查外，我們還會向所有同事進行年度問卷調查以了解其想法。

2024年，我們在第三方顧問的協助下，針對環境、社會及管治議題展開專門的持份者參與及重要性評估工作。國泰同事及外部持份者皆廣泛參與，包括顧客、獨立非執行董事、股東、業務夥伴、供應商、非政府組織、學術界代表、媒體、環境、社會及管治評級機構及其他可持續發展工作者。持份者會針對環境、社會及管治議題清單，評比他們認為的重要性以及我們的表現。透過這項工作，我們確定國泰必須優先處理的重要議題，並評估我們在管理每項議題上的表現。我們共收到約4，500份調查回覆，並從10次訪談及焦點小組獲得定性分析。詳情請參閱下文有關*重要性*的部分。

案例研究

可持續發展週

我們於今年7月再次舉辦可持續發展週，讓集團各團隊同事展示在推動可持續發展領導地位方面的進展。

以「共創可持續未來展覽」為首，國泰城開展了多項精彩活動，展示可持續航空實務及技術。集團可持續發展部亦舉辦了一場分享會，闡述我們在加快使用可持續航空燃油及減少即棄塑膠兩大重點項目的策略。

此外，我們與志同道合的本地機構合辦了連串有趣活動，當中包括由本地品牌LoCoFARMS設立的快閃店，為同事帶來本地耕種的產品，以及由本地賣家售賣二手精品的市集。

持份者	同事	顧客	供應商與業務夥伴	股東、投資者與監管機構	非政府組織合作夥伴
鼓勵參與原因	• 培養公司整體的坦誠溝通 • 加強了解同事的個別需要 • 建立正面、給予鼓勵的工作環境，時刻顧及同事的需要。	• 密切留意顧客對我們的要求和期望 • 確保顧客能參與國泰的氣候行動 • 展示我們對環境、社會及管治議題的承諾和落實決心	• 於航空業內建立管理環境、社會及管治議題方面穩健的同業關係 • 確保整體價值鏈符合相關法律及條例 • 降低源於供應鏈的環境、社會及管治風險	• 加強了解他們對國泰的要求和期望，確保能夠配合 • 制訂與過渡至低碳經濟的承諾一致的行動計劃	• 就改善環境、社會及管治事宜的管理方針收集專業機構的專家意見 • 創造本地協同效應，為社會帶來更大的正面作用 • 緊貼會對國泰的業務帶來影響的新興趨勢
參與方式	• 問卷調查 • 會議或焦點小組 • 內部傳訊平台 • 同事大會 • 僱同事會會議 • 提高僱員參與度的活動 • 流動應用程式	• 問卷調查 • 焦點小組 • 國泰網頁及社交媒體 • 電話熱線和網上查詢 • 流動應用程式	• 問卷調查 • 與關鍵供應商及業務夥伴的定期會議 • 供應商篩選及評估 • 合作計劃 • 業界組織會議 • 咨詢委員會	• 年度股東大會 • 周年及中期報告 • 公布及通告 • 投資者會議 • 新聞稿 • 電話熱線和網上查詢 • 政府機構會議	• 社區活動 • 合作計劃 • 多方持份者會議
關注議題	• 飛行安全及保安 • 同事福利 • 網絡安全、私隱及資料保護	• 飛行安全及保安 • 氣候減緩及適應 • 空氣質素管理	• 飛行安全及保安 • 氣候減緩及適應 • 負責任的供應鏈管理	• 氣候減緩及適應 • 網絡安全、私隱及資料保護 • 披露和透明度	• 社區參與 • 商業道德與反貪污 • 公共衛生

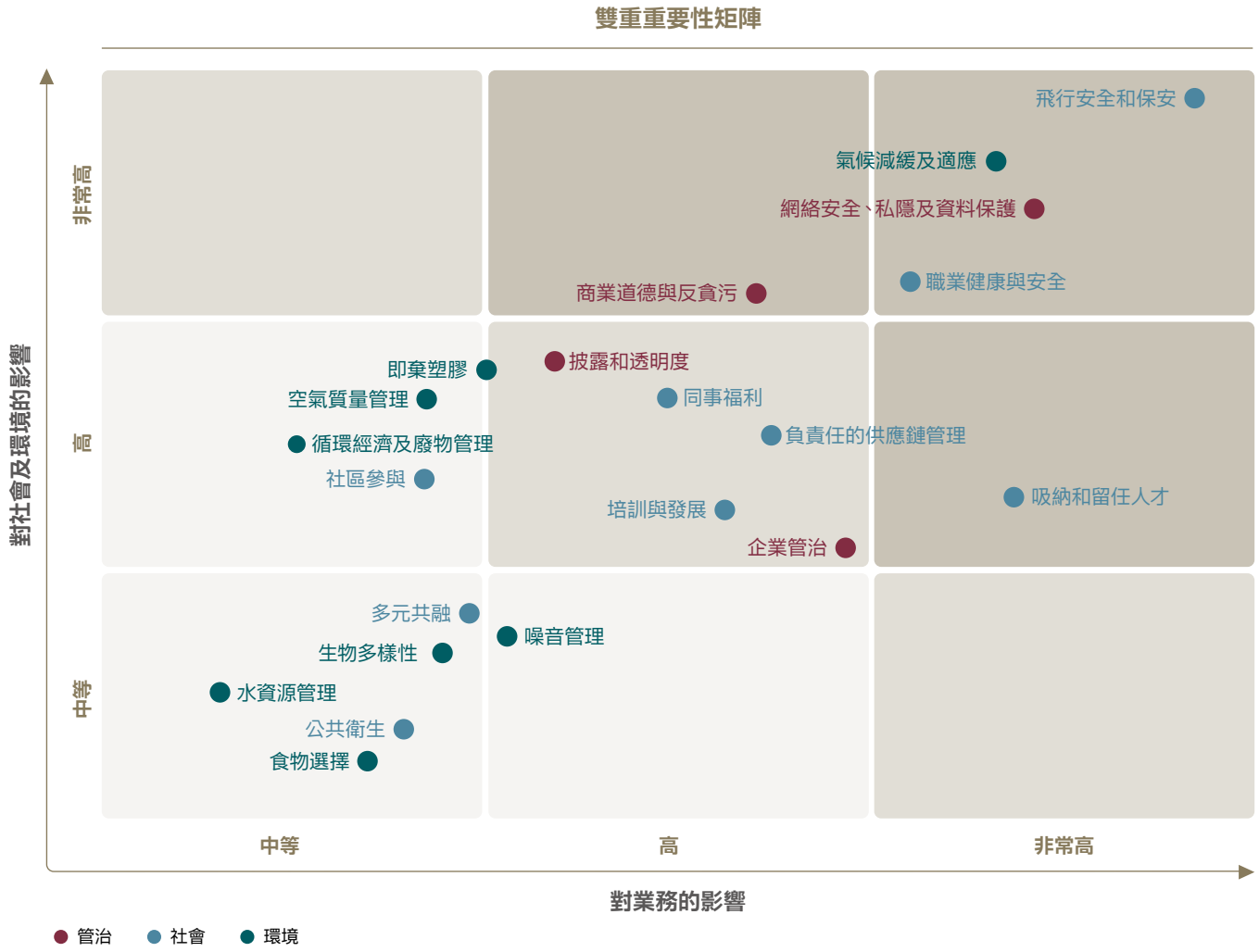
重要議題

2024年，我們根據持份者參與章節所述的持份者參與活動結果，更新了重要性矩陣。在此過程中，我們遵循雙重重要性原則，計及對業務的內部影響 (對內影響) 以及對社會及環境的外部影響 (對外影響) 。

經管理層確認後，重要性評估結果將納入我們的企業風險管理流程，並至少每三年審閱一次。評估結果亦將用於制定2026年至2030年的國泰可持續發展策略。以下矩陣概述我們最重要的議題。

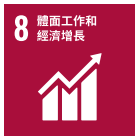
最重要的議題與之前大致相同，並與我們的策略重點保持一致。其中，飛行安全及保安和氣候減緩及適應為最重要的兩大議題。我們亦注意到供應鏈和人才相關議題的重要性有上升趨勢。儘管循環經濟及即棄塑膠在矩陣中的優先相對較低，但預計其在未來五至十年將愈加重要。

我們亦識別出重要議題之間的主要聯繫，以強調有需要同步處理該等議題。例如，負責任的供應鏈管理涉及多個重要環境問題 (尤其是氣候減緩及適應)。此外，由於任何系統性的業務變動均需行政團隊的認可，企業管治亦能正面推動若干環境及社會議題。



聯合國可持續發展目標

要提升公司的長遠前景，我們必須宏觀全球以考慮公司的影響。我們在訂立重要議題的管理方向時參考了《聯合國可持續發展議程》。

聯合國可持續發展目標	我們的策略	報告章節
可持續發展目標 5 **性別平等** 實現性別平等，增強所有婦女和女童的權能。	• 我們定下目標，即於 2025 年或之前管理層由不多於 65% 同一性別的人員擔任和於 2027 年或之前董事會由不多於 70% 同一性別的人員擔任。 • 我們的同事資源組別「性別平等網絡」提倡消除我們業務中的障礙和偏見，以致所有性別的人士均能擁有平等的機會充分發揮其潛力。	我們的同事
 **可持續發展目標 8** **體面工作和經濟增長** 促進持久、包容和持續經濟增長，促進充分的生產性就業和人人獲得體面工作。	• 我們聘請本地人才，我們的同事超過八成來自香港。 • 我們的聘用至退休策略確保我們支持和投資於同事，並通過福利和晉升獎勵績效。 • 我們的人才發展策略旨在扶植可造之才並確保他們沿着領袖階梯逐步晉升。	我們的同事
	• 我們在營運的各個方面都高度重視安全，確保我們的同事受到保護並能夠專注於提供卓越的客戶服務。	安全
可持續發展目標12 **負責任消費和生產** 採用可持續的消費和生產模式。	• 我們已設定目標在 2025 年或之前將面向乘客的即棄塑膠製品由 2019 年平均的 7.7 件 (按每位乘客計算) 減少至 1.5 件。 • 我們努力確保其餘 50% 面向乘客的即棄塑膠製品將由再生塑膠製成，並提高航班上的水樽回收率至 33%，實現上下游塑膠循環使用 。 • 我們亦以 2019 年為基准，致力於 2030 年或之前將每位乘客的機艙廢物減至 0.63 公斤。 • 我們在可行情況下盡力減少對堆填處置的依賴，並發掘已使用物料的重用價值。	循環經濟
	• 我們根據最新的基準研究及最佳做法修訂《供應商行為守則》，以確保供應商的行為與我們的整體可持續發展目標一致。	管治

聯合國可持續發展目標	我們的策略	報告章節
可持續發展目標13 **氣候行動** 採取緊急行動應對氣候變化及其影響	• 透過一套涵蓋五大支柱的淨零碳排放策略，我們承諾致力於 2050 年或之前實現淨零碳排放，並訂立短期目標，即於 2030 年或之前碳強度較 2019 年的水平降低 12%。 • 我們設定進取目標，於 2030 年前將國泰航班可持續航空燃油使用量的比例增至 10%。 • 我們透過「企業可持續航空燃油計劃」及自願性的碳抵銷計劃，與顧客共同創造氣候行動協同效應。 • 我們深明需要與各方共同努力開發嶄新科技，方可為航空業界減碳。	氣候變化
可持續發展目標14 **水下生物** 保護和可持續利用海洋和海洋資源以促進可持續發展	• 我們制定了*《可持續食物政策》*，拒絕購買特定的非可持續食品並了解有關食品內容的信息。 • 我們的*《支持可持續發展貨運政策》*讓各持份者全面了解我們的貨運方針。	生物多樣性
可持續發展目標15 **陸地生物** 保護、恢復和促進可持續利用陸地生態系統，可持續管理森林，防止荒漠化，制止和扭轉土地退化，遏制生物多樣性的喪失。	• 我們支持使用廢物作為可持續航空燃油的原材料，以避免使用會增加生態系統負荷的天然資源。	氣候變化
	• 國泰貨運及國泰貨運站皆獲國際航空運輸協會頒發活體動物物流認證，充分肯定我們能確保動物在運送過程中的安全、健康及舒適。 • 我們已經禁止運載象牙製品和狩獵戰利品，目標是拒絕運載任何瀕危物種或其產品。	生物多樣性

於可持續發展指數和評級的表現

2024年，我們在可持續發展方面的表現繼續獲得外部認可。我們已成為多項主要國際及本地可持續發展指數及基準的成份股。

標普全球 ESG 評分

國泰入選《可持續發展年鑒 (中國版) 2024》「行業最佳進步企業」類別。於 1，700 家參評企業中，我們是唯一獲此認可的航空公司。

S&P Global

碳信息披露計劃

國泰在 2024 年氣候變化評估中再次獲評 B 級別，該評分標準從 A 到 D- 級。

CDP

富時社會責任指數系列

自 2009 年以來，國泰一直是這項指數的成份股。2024 年，我們獲認可為航空業排名前 8% 的公司之一。

FTSE4Good

轉型路徑倡議

根據轉型路徑倡議對我們的最新評估 (在氣候行動及向低碳經濟轉型準備層面) 結果，國泰仍處於最高級別 4 級。

Transition Pathway Initiative

恒生可持續發展企業指數

企業指數的成份股公司。 在 AAA 至 D 的評級中，我們獲得 AA 評級。

Hang Seng Corporate Sustainability Index Series Member 2024-2025

大灣區企業可持續發展指數

於第五屆大灣區企業可持續發展指數中，國泰名列第 13 名。指數涵蓋在大灣區營運且符合滬港通南向交易的香港上市公司。

GBABSI Greater Bay Area Business Sustainability Index 粵港澳大灣區企業可持續發展指數

前驅者 Pace-setter

獎項及嘉許

2024渣打企業成就大獎

國泰榮膺首屆「馬拉松拼勁大獎 - 領袖獎」，該新設獎項旨在表彰企業在困難時期所展現的抗逆力及適應力。

2024香港可持續發展獎及最佳年報獎

在香港管理專業協會舉辦的 2024 香港可持續發展獎中，國泰憑藉在經濟、社會及環境可持續發展方面的努力，榮獲傑出獎。在 2024 最佳年報獎中，我們的《可持續發展報告 2023》榮獲環境、社會及管治卓越證書。

2023 香港環境卓越大獎

在 2023 香港環境卓越大獎中，國泰榮獲多個獎項。其中國泰貨運站及雅潔洗衣獲頒最高榮譽 – 金獎，而香港快運亦獲頒優異獎。

獎項及嘉許

2024 金蜜蜂企業社會責任·中國榜

國泰成為 62 家榮登中國榜的上市公司之一。該獎項是中國內地歷史最悠久、最具權威的企業社會責任獎之一。

2024 年度 Freightweek 可持續發展大獎

國泰貨運連續兩年榮獲 Freightweek「年度亞洲最佳可持續發展貨運航空公司」大獎。此獎項肯定了我們在貨運業務上持續實踐環保的努力。

TVB 環境、社會及管治大獎 2024

國泰 Hackathon 將創新元素融入環境、社會及管治承諾及營運，榮獲「ESG 社會創新科技大獎」。

Air Cargo News Awards 2024

國泰貨運站獲頒「航空貨運環保大獎」，以表揚其創新性的環保舉措。

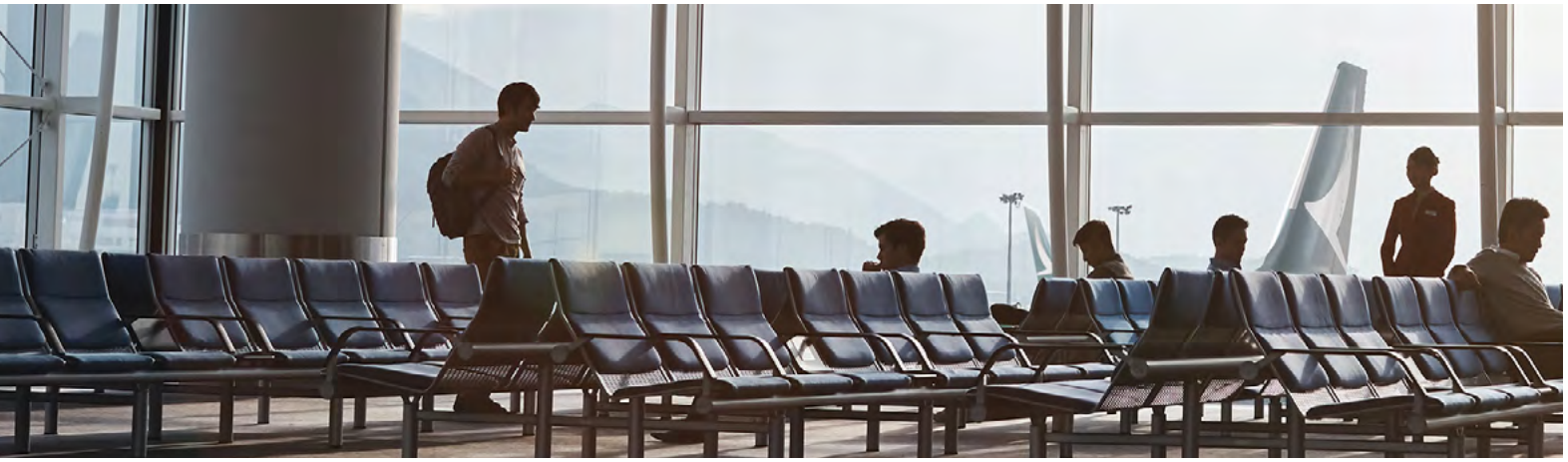
國際航空運輸協會環境評估認證

2024 年，國泰貨運站成為亞洲首批獲得國際航空運輸協會環境評估認證的貨運公司之一。此里程碑凸顯我們對可持續發展的堅定承諾，並彰顯我們在業界的領導地位。

香港 Business National Business Awards 2024

香港機場地勤服務榮獲航空業卓越獎，反映整個地勤服務團隊為成為亞洲最佳地勤服務公司所作的努力。

管治



我們的政策與指引

《行為守則》
《董事局多元化政策》
《業務夥伴的反賄賂和貪污政策》
《舉報政策》
《人權政策》
《現代奴隸制和人口販賣政策聲明》
《供應商行為守則》

全球報告倡議組織：2-6、2-9、2-12、2-13、2-14、2-16、2-22、2-23、2-24、2-25、2-26、2-29、205-2、206-1、207-1、207-2、207-3、408-1、409-1

香港交易所關鍵績效指標：強制披露規定：管治架構，強制披露規定：匯報原則，層面B4：一般披露，層面B5：一般披露，層面B6：一般披露，層面B7：一般揭露，關鍵績效指標B4.1，關鍵績效指標B4.2，關鍵績效指標B5.2，關鍵績效指標B5.3，關鍵績效指標B5.4，關鍵績效指標B6.2，關鍵績效指標B6.3，關鍵績效指標B6.5，關鍵績效指標B7.1，關鍵績效指標B7.2，關鍵績效指標B7.3

我們的管治文化

國泰致力確保處理事務時恪守其文化、價值觀及高尚的職業操守。這反映我們深信要實現長遠的業務目標，必須以誠實、透明和負責任的態度行事。因此，我們除了努力為股東提升長遠價值外，亦希望能令我們的同事、業務夥伴及所服務的社區受惠。

董事局對可持續發展的聲明

我們的董事局就國泰的可持續發展策略及表現承擔最終的責任。董事局負責監察集團的可持續發展議題、確保與可持續發展相關的資源、員工資歷和經驗、培訓及預算充足，以及核准可持續發展報告。

在董事局主席率領下，相關職務由可持續發展領導小組執行，是為一個專責引導本集團重要可持續發展事務方針的行政層級管治機構。該小組定期向董事局匯報，以便有效評估環境、社會及管治方面的重要議題並決定其優次。就這些議題而定立的目標、其進展情況，以及已實施的策略均會在年內的董事局會議上向董事局報告。

此外，董事局風險管理委員會負責監察包括環境、社會及管治風險及氣候相關風險在內的一切風險評估事宜，並執行有關決議。董事局安全審核委員會專責監察同事的健康和安全，而審核委員會則負責監察反貪污、欺詐和舉報個案。

圖表一:可持續發展管治架構

可持續發展領導小組

可持續發展領導小組由行政總裁擔任主席，核心成員包括董事局主席及四名執行董事。該小組由董事局設立並授命，負責評估和批准於集團層面與可持續發展相關的策略、政策、目標設定、投資以及重要舉措所需資源。

該小組每年至少召開四次會議，主要職責包括就可持續發展的整體策略方向、重要環境、社會及管治議題的管理以及在實現有關目標方面取得的進展，向董事局作出匯報。該小組亦負責確認集團的重要可持續發展議題，並協助董事局履行適用規則及法規所列明的環境、社會及管治披露要求。透過將可持續發展融入業務策劃、財政預算及風險管理中，使其成為集團業務策略中不可或缺的一環。

氣候變化及循環經濟是兩個常設的議程，與其他環境、社會及管治重要議題並列。正如我們的*《氣候變化政策》*所述，可持續發展領導小組負責定期向董事局報告氣候變化策略與議題、風險與機遇，以及目標的進度。就氣候相關的討論，小組將邀請行政團隊的其他成員參與。此安排可確保氣候考量能納入策略決策中。

有關我們管治方法的詳情，請參閱*2024年報告書*內「企業管治報告」部分。

行為守則

集團一直按照最高標準的企業管治常規執行我們的*《行為守則》*(下稱「守則」)。守則闡明了我們在爭取商業成就的過程中必須遵從的責任原則。守則適用於國泰及其附屬公司的所有同事，內容涵蓋與商業道德、利益衝突、採購、遊說工作、賄賂、知識產權、環境、健康與安全，以及在工作場所互相尊重等相關事宜。上述事宜皆有機會與同事績效、評核和薪酬掛鈎。我們每年審視守則，並因應經營環境的變化或持份者的期望作出任何必要的更新。

所有同事均可通過設於Learning Hub內的培訓課程研習守則，亦可在公司內聯網查閱。如發生違規行為，我們將採取適當的紀律措施。因應違規行為的嚴重程度及具體情況，違規者可能會被解僱。我們認真監察及審查所有紀律個案，包括與違反守則有關的個案，以確保同事遵守我們的守則。有關如何在業務中落實守則所列標準的詳情，可參閱本報告中我們的*同事*章節。

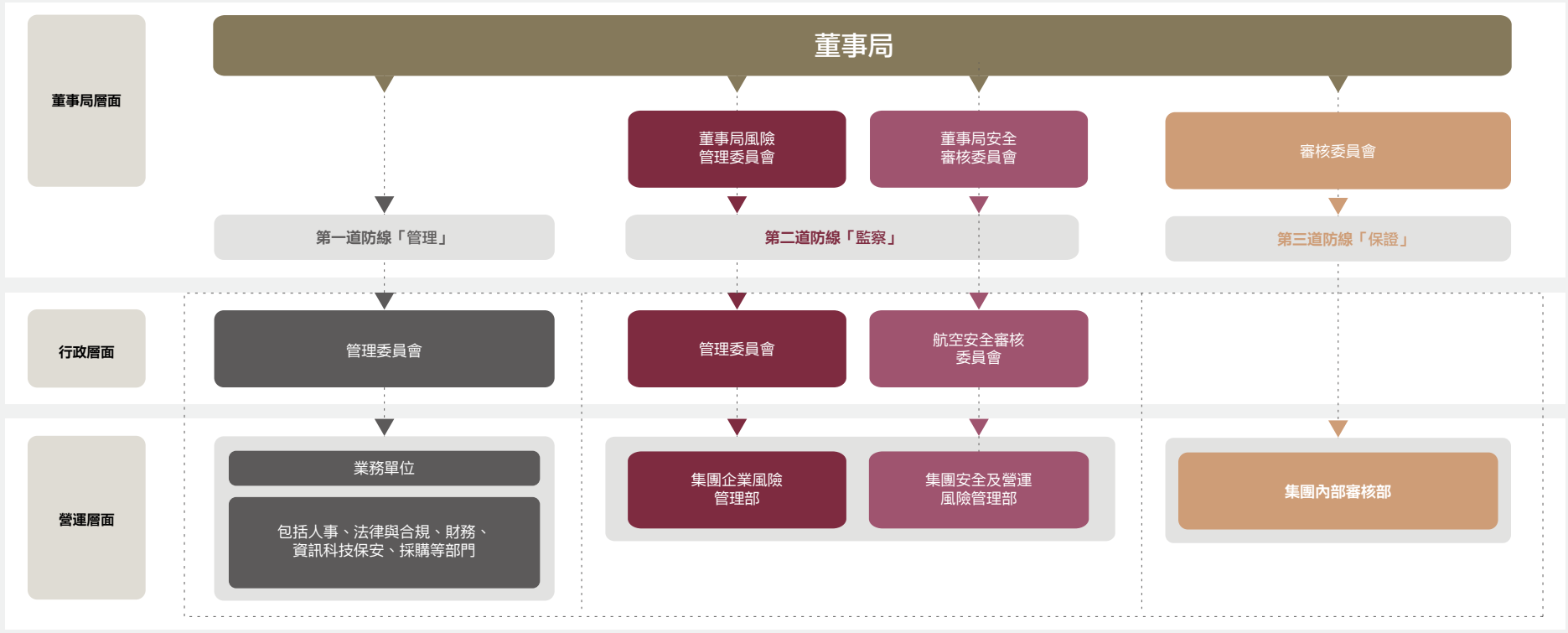
2024年違反《行為守則》的次數	
貪污或賄賂	0
歧視或騷擾	6
私隱	2
利益衝突	0
洗黑錢或內幕交易	0
其他	11

風險管理

識別和應對足以影響業務的重大風險及機遇是董事局關注的重點。從航班安全和供應鏈管理等廣泛的環境、社會及管治風險到特定的氣候相關風險，我們已成立有效的管治架構、妥善的流程及適當的人選，為穩步邁向目標準備就緒。風險管治架構由兩個平衡的部分組成，分別聚焦於營運安全與保安風險和包括環境、社會及管治風險以及法律和監管合規風險在內的廣泛業務風險。

集團以集中的風險管理架構，通過系統化和貫徹的程序，落實集團風險管治。有關管治架構如圖表二所顯示。集團的風險管理框架是根據「三道防線」原則，並參考ISO 31000及COSO企業風險管理框架而設立。管理委員會每月就主要風險的狀況及緩解進行討論和檢示。

集團按照為管理環境、社會及管治風險而特設的風險分類方法，每年就該等風險及其相關影響進行至少一次識別。我們已把氣候變化納入集團層面的企業風險管理流程，涵蓋營運及價值鏈的實體及轉型風險。



圖表二：風險管理管治架構
附註：法律與合規處於第一及第二道防線之間，實際上納入第一道防線。

在集團企業風險部的定期協助下，我們為中高階管理人員舉辦一系列跨職能工作坊，以識別在各項業務和附屬公司中逐漸浮現的風險。當中包括涉及環境、社會及管治三個重要支柱，並被視為對推行核心業務策略與目標有重大影響的風險。

國泰轄下的各重要部門、外站及附屬公司均管有一部由集團企業風險部每年更新並作獨立審查的風險紀錄冊。每部紀錄冊內列出的環境、社會及管治風險均會於集團層面獲確認及歸類。為確保評估的完整性，我們會對環境、社會及管治風險分類方法九個類別中的各類風險進行評估，同時會在適當時候制訂緩解方案。評估涵蓋整個集團，包括附屬公司在內。

附註：就超出預先定立財務門檻的新項目，其必須進行項目風險評估

我們每年會在財務、業務受阻、策略部署、公司聲譽、法律條例和人員等六個層面對經識別的風險進行至少一次評估，並根據已預先定立的一套準則界定有關影響的重要程度。相關準則用以識別重要風險，並能凸顯對公司帶來最大實質影響的風險，供董事局審視。主要環境、社會及管治風險(包括氣候變化)已納入主要企業風險紀錄冊，並由董事局風險委員會每季進行審查。2024年，我們已將人工智能管治及供應鏈受阻確定為對業務有重大影響的長期新興環境、社會及管治相關風險。

2024年，我們根據國際專業實務架構進行內部審核，以審查針對特定主要企業風險實施的管治、行動及控制。審核結果已提交審核委員會。

有關我們的風險管理策略、內部監控制度以及於2024年的重點工作，請參閱*2024年報告書*第64-70頁。

新興風險	說明	緩解措施
不適當的人工智能管治	對人工智能使用的管治不足，導致無法達成商業目標、道德標準或法規規定的義務。	管理層在確定國泰部署人工智能及先進技術的願景及策略時進行監督。此外，我們亦已公佈負責任使用人工智能的指引，並制定進行人工智能影響及風險評估的流程。
供應鏈受阻	供應鏈受阻導致營運受阻或服務惡化。	對供應鏈合作夥伴進行審慎選擇及盡職審查，配合持續監察及緊密合作，以確保及早識別潛在的供應鏈風險。

企業合規

對本集團有重大影響的相關法律法規概述，詳見本報告內*法律及合規遵循*部分。

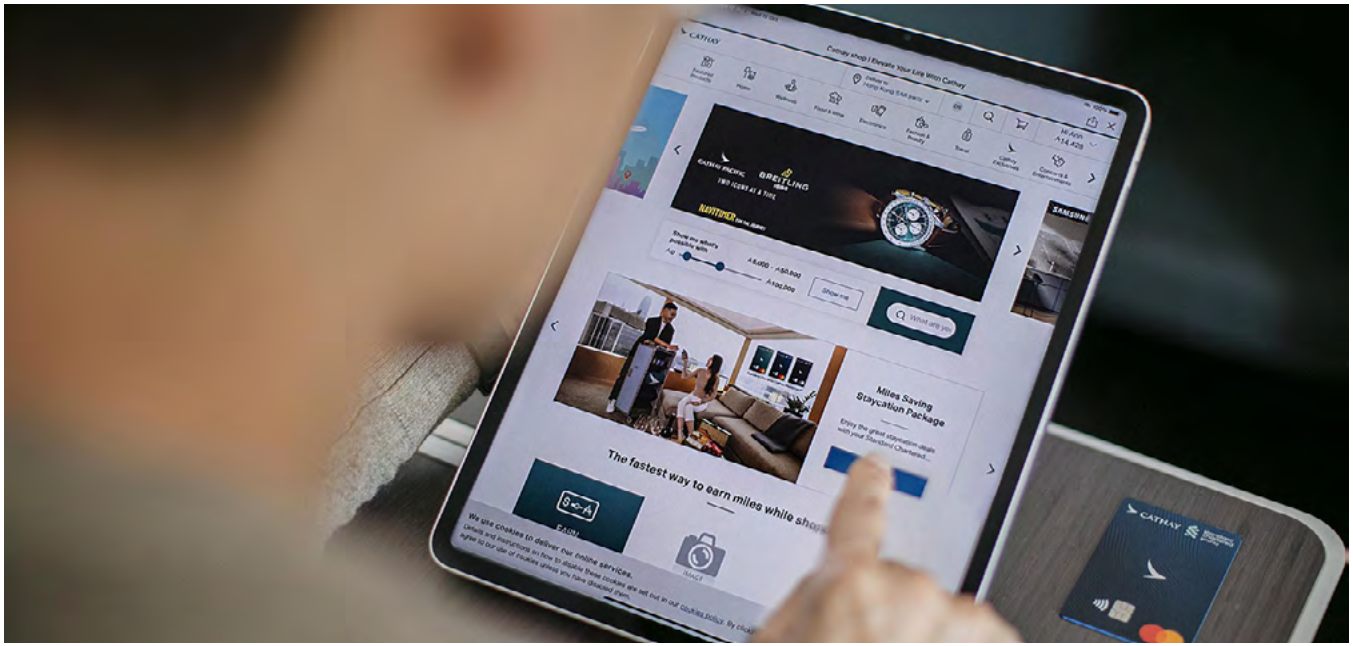
私隱及資料保護

集團致力維護所有人士 (包括顧客和同事) 的私隱，同時保障他們個人資料的安全。

集團已推行一套涵蓋政策、程序和監控措施的私隱及資料保護項目，以配合適用於集團各項業務且不斷演變的私隱及資料保護法例。相關法例包括但不限於香港《個人資料(私隱)條例》、中國《個人信息保護法》及歐盟/英國《一般資料保護規則》。所有業務單位都必須執行該計劃所定義的監控措施，並由集團的資料保護專員及私隱專業團隊負責監督及監控。於2024年，集團沒有因違反私隱及個人資料保護相關條例而受重大裁罰的事件。

集團在處理個人資料時採用下列國際認可原則：

- ***處理的合法性及公平性***
  集團僅在適當的法律基礎下處理個人資料。集團在任何情況下都會盡力公平處理個人資料。
- ***處理的透明度***
  集團應確保個人被了解哪些個人資料會被處理，以及個人資料將用於何種目的。
- ***目的限制***
  除非適用法律要求或取得個人同意，否則集團僅可基於收集個人資料時所述之目的處理個人資料。
- ***準確性***
  集團採取合理措施，確保所處理的個人資料準確無誤，並保持更新。
- ***第三方管理***
  當個人資料由第三方處理時，集團會確保訂明適當的合約條款，以確保個人資料的保護符合適用法律。
- ***儲存限制***
  集團保存個人資料的時間不得超過達成收集個人資料之目的所需的時間。
- ***資料最小化***
  集團處理的個人資料應充分、相關且僅限於與最初收集目的相關的必要範圍內。
- ***個人權利***
  集團確保個人可根據適用法律行使其個人資料相關的合法權利。
- ***保安***
  集團考慮資料性質及對個人的潛在危害，確保採取適當的技術及組織措施保護個人資料，防止未經授權或意外的存取、刪除、遺失或使用。
- ***問責***
  集團所有同事均有責任確保遵守上述原則。



資訊科技保安

國泰的營運倚賴精密的資訊科技系統。我們透過投資於人才、系統及技術，持續提升我們的保安穩健及資料保護，從而加強我們偵測及應對網絡罪犯、第三方及黑客威脅的能力。

我們已制定《資訊安全政策》，以維持穩健的網路勢態並減少資訊安全風險。該政策在內聯網供所有同事查閱，並會因應新興威脅及法規變更進行定期檢討。行政團隊負責在內部推廣網路安全意識文化，並確保不同角色及職責均支持資訊安全管理計劃。

此總體計劃支援企業安全架構、弱點與滲透測試、持續監察、第三方管理以及員工培訓與意識的有效實施，以確保遵守我們嚴格的資訊保安標準。

- ***事故應對***

  我們已制定資訊保安事故的偵測、應對及復原流程。我們的保安團隊接受過處理各種保安事故的培訓，並與專家合作管理事故。我們亦維持內部與外部持份者的溝通渠道，以報告此類事故。

- ***業務連續性與事故復原***

  為確保業務的連續性，我們已制定全面的業務連續性與事故復原計劃。這些計劃會定期測試及更新，以應對新的風險，並確保我們能夠從資訊系統的任何中斷中快速恢復。

- ***意識培訓***

  我們定期進行保安培訓及增強意識，幫助同事了解保安最佳實踐、網絡釣魚及社會工程等主題。為確保整個組織的保安文化，同事必須每年完成強制性資訊安全培訓。

- ***審核與合規***

  我們致力遵守相關資訊保安法律、條例及標準。我們定期執行內部及外部審核，確保我們的作法符合最高資訊保安及合規標準。

- ***第三方管理***

  我們透過評估及審核，確保第三方遵守我們的資訊安全標準。合約亦訂明資訊保安措施的義務，確保其符合國際標準及資料處理規約。

廣告及標籤

我們致力確保公司的廣告及標籤符合相關的法律法規，例如香港法例第362章《商品說明條例》。該條例禁止商戶對消費者作出某些不良營商手法，包括就服務作出虛假商品說明、誤導性遺漏、具有威嚇性的營商行為、餌誘式廣告宣傳、先誘後轉銷售行為，以及不當地接受付款等。除遵守法規外，我們還致力提供有關我們產品及服務的準確及客觀資訊，同時不向客戶提供有關競爭對手的虛假資訊，並保護市場上的弱勢階層。

為進一步提升我們可持續發展資訊的披露及傳訊能力，國泰制定了一份內部的《氣候及可持續發展傳訊指引》。該指引旨在確保我們能以真實和科學為基礎的準則下，適時地讓內部及外部持分者獲悉我們的可持續發展策略、承諾和進展。我們亦承諾拒絕任何誇大我們的產品及服務對社會及環境影響的說法。

於2024年，集團沒有因違反廣告及標籤相關法例而受重大裁罰的事件。

反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策

集團對賄賂、貪污、洗黑錢、罪犯或恐怖分子資金籌集、勒索和欺詐採取零容忍方針，致力以專業、公平和具誠信的方式經營業務和建立關係，並遵守適用於全球各業務所在地的相關法律法規。所有同事均須遵守適用的反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集法律。

我們已制定集團層面的《反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》，該政策由董事局負責監管，是集團全面穩健的反賄賂及反貪污合規項目重要的一環。《反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》為提供和接受禮物，以及提供慈善及政治獻金提供指引。我們已制定相關程序，以處理可能違反《反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》的情況。違反政策可能導致紀律處分，包括解僱。我們將於2025年檢討及更新《反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》及相關指引 (如適用)，並為國泰及附屬公司同事提供改進的培訓。

為確保合規措施的成效，國泰已向各業務單位推出連串持續監察及評核機制，包括反賄賂及反貪污相關機制。例如作為合規查核的一部分，公司根據其《禮物、款待及其他利益指引》每季進行一次禮物及款待登記審查。我們將實施一項涵蓋主要合規控制的合規健康檢查計劃，以加強我們持續的合規監察工作。各業務單位必須每年評估其合規程度。

為確保同事了解反賄賂規則並具備有關意識，我們為同事提供兩類網上培訓課程：需要通過評核的證書課程及旨在提高認知的簡易課程。因應不同同事組別面對的風險及培訓效益，我們會要求同事接受指定的網上培訓。

反賄賂網上培訓課程是國泰企業合規學習項目的一部分，該項目由國泰學院負責推行。新加入及崗位或職務有變的同事均須參加適當類別的網上培訓。培訓程式內置跟進機制，未有完成指定培訓的個案將會自動上報管理層。附屬公司的人事部門亦會安排新入職的同事接受反賄賂培訓。

我們亦通過需評核的單元課程向同事提供複習培訓，詳盡探討包括反賄賂等多個重要項目。該等課程已被納入到企業合規學習項目之中，相關同事每年自動參加該項目。各附屬公司亦提供類似的複習培訓項目。除上述培訓課程外，我們亦定期提醒同事遵守規定的重要性。

2024年，我們繼續為新同事提供反賄賂培訓，並為現職同事提供複習培訓。於2024年，國泰及旗下附屬公司合共超過26，000名同事曾接受反賄賂培訓，完成率超過98%。

作為我們加強合規工作的一部分，反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集合規現已納入我們為相關同事提供的企業合規學習項目中，以提高他們對反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集法律的認知。我們亦為附屬公司的同事提供該培訓。

於2024年，集團沒有因違反賄賂、剝削、詐騙或洗黑錢相關法例而受重大裁罰的事件。

認識你的夥伴政策

我們制定了《認識你的夥伴政策》，此為集團層面的盡職審查政策，對象是新加入和現有的第三方，包括顧客、業務夥伴、中介人、供應商及企業投資交易對手。與不當的第三方作任何聯繫，皆可能會令集團面臨法律、財務或聲譽風險。為確保僅與已證實且具誠信的第三方合作，我們會在建立任何新的業務關係前進行適當的盡職審查，並於有關業務關係的周期內持續進行監察。

舉報政策

我們所制訂的*《舉報政策》*有助降低在法律、財務、營運及聲譽上的風險。政策亦鼓勵同事及第三方勇於舉報可疑的不當行為，並向舉報人提供所需的指引和保證。我們將調查和跟進所有根據《舉報政策》作出的投訴，確保能適時糾正。在此政策之下，同事能通過多個保密渠道作匿名舉報。

我們已引入名為「*勇於發聲*」的渠道，方便所有同事及包括供應商和顧客在內的外部人士通過專屬網頁及電話熱線作出舉報。「勇於發聲」是一個24小時全天候開放的多語言平台，由一家獨立的服務供應商負責管理。經「勇於發聲」舉報的個案會交由集團法律與合規部檢示。

集團法律與合規部負責監管一切舉報個案的調查，並保存所有舉報事宜的紀錄。所有舉報個案的摘要均呈報審核委員會。

競爭法合規政策

致力恪守誠信並全面遵守監管其環球業務的所有法律法規，是集團的一貫政策。

為就全球各地適用的競爭法合規事宜提供指引，集團早有一套全面而穩健的競爭法合規方案，包括制定《競爭法合規政策》、就關鍵項目提供進一步指示，例如編制相關指引及快速指南、以及提供線上及面授培訓和工作坊等。

今年，我們繼續為新入職的同事提供競爭法培訓，並為現有同事提供複習培訓。複習培訓利用需要通過評核的單元課程，涵蓋包括競爭法等多個重要項目。該等課程已納入企業合規學習項目之中，項目的內置功能將會自動按年為相關同事作培訓登記。我們亦為附屬公司的相關同事提供類似的複習培訓。

2024年，國泰在不同司法管轄區皆面對反壟斷訴訟。訴訟焦點在於定價和競爭相關的問題。詳情請參閱*2024年報告書*第116頁。

現代奴隸制及人權

我們的商業常規以尊重國際人權為依歸，致力使我們的全球業務不涉及任何形式的侵犯人權行為。我們尊重人權的承諾適用於全球業務的各個新或現有的領域，並貫穿於公司的所有政策和流程。透過持續評估及監察，我們管理業務活動對人權的影響，以加強對這些複雜問題的監督。

集團的*《人權政策》*與香港法律保持一致，並適用於我們的全球業務。它概述了我們在多元化、平等機會和工作場所安全等問題上對同事的承諾，同時亦闡明了我們在供應鏈中保護人權的立場。該《人權政策》亦與國際勞工組織之《工作基本原則和權利宣言》保持一致，該等原則主要圍繞結社自由、集體談判權利、童工及強迫勞動、反歧視和提供安全及健康的工作環境等範疇。

我們的採購和機貿部門負責管理航空公司的供應鏈，進行供應商盡職審查，並要求供應商遵守國泰的*《供應商行為守則》*，包括禁止聘用童工或強迫勞動。我們的《供應商行為守則》亦確保本集團不會在供應鏈及自身的營運中聘用童工或強迫勞動。

*《現代奴隸制和人口販賣政策聲明》*闡明了集團打擊人口販賣的承諾；而隨附的另一份內部文件則概述了相關的處理程序及慣例，當中包括同事培訓、與第三方合作以及對供應商進行盡職審查。我們已針對機艙服務員和機場地勤人員提供正規培訓。

機艙服務員和機場團隊的培訓旨在教導同事識別和應對潛在的人口販賣案件。學習內容包括如何識別可疑跡象和行為、發問作進一步評估以及安全地向當局報告可疑事件。培訓亦重申所有前線團隊攜手協力並與有關當局緊密合作極其重要。我們亦已更新供機組人員、機艙服務員和機場地勤人員使用的運作手冊內關於處理及報告人口販賣相關事宜的部分。

早前，國泰進行了一次以包括全球奴隸制指數等外部風險資訊為基礎的供應鏈現代奴隸制風險識別行動。2024年，我們推出集團層面的盡職審查計劃，其中包括基於使用專有資料庫及第三方問卷回覆進行的外部篩選的新入職和監察流程，加強我們對供應鏈中現代奴隸制風險的了解及緩解。詳情請參閱本報告的*可持續採購*部分。今年，國泰在太古信託的支持下，與本港非政府組織香港守護尊嚴中心合作，為不同職位的國泰員工舉辦簡介會，加深他們對現代奴隸制的認識。

稅務透明度

集團致力使納稅與獲利活動保持一致，並確保其嚴格遵守各項國際性企業稅務法律法規，當中包括香港法例第112章《稅務條例》以及其他業務所在地的適用稅務法例。在我們的《稅務政策》下，集團的稅務管理事務交由稅務服務團隊負責監督，而海外航點必需按照「海外航點會計及內部監控手冊」，適當地處理稅務並履行相關職責。

世界各國的稅務管理局均正推行各項措施，以促使大型企業納稅及提升稅務策略的透明度。我們擬備全球檔案和各國報告，詳列集團的企業架構、業務運作、獲利活動、財務資料及課稅款額，並送交香港稅務局存檔。為確保最佳實踐，我們定期評估稅務風險並於必要時審視潛在危機。

2024年，我們聘請稅務顧問提供技術諮詢及設計一套技術解決方案，以滿足稅基侵蝕及利潤轉移(「BEPS」)支柱二的財務及稅務報告合規要求。財政司司長在2023-2024年度財政預算案中宣布，香港將於2025年起實施BEPS支柱二方案。集團的稅務團隊正密切跟進立法程序的最新發展，並與國際航空運輸協會緊密合作，為航空業倡導經濟合作暨發展組織的指引。

董事局透過審核委員會監督集團的稅務事宜和繳稅狀況，確保重大稅務事宜得到妥善管理。

顧客支援及投訴處理

我們以為顧客提供非凡體驗為傲。細意聆聽乘客的心聲，是集團不斷精益求益的關鍵。顧客可以隨時利用國泰網頁*www.cathay.com*上的電子表格，就表達意見、讚許或就任何不足之處向我們作出反饋，意見收集後能迅速送交有關部門加以檢討。

集團致力提供以人為本的服務。我們會為每份網上表格編排號碼，然後交由顧客支援團隊成員根據適用的監管要求或法例規定加以處理。我們的目標是於七個日曆天內向顧客發出回覆，而國泰鑽石卡會員則為四個日曆天。我們亦繼續主動通過航程後的意見調查及其他渠道收集顧客回饋以提升績效。於收集顧客回饋後，國泰會進行每月一次的數據分析，以識別影響最大的事項，然後開展後續行動及向相關團隊跟進，以期優化我們的各項程序、產品和服務。同時，新的客戶社交媒體團隊現在將提供全天候服務。他們專注在客戶提出詢問後60分鐘內，主動與社交媒體上的客戶聯絡，並監察趨勢主題。透過將客戶服務能力和覆蓋範圍擴展至社交媒體，我們確保客戶與我們接觸時，我們能隨時保持聯絡並作出回應。

為進一步提升我們顧客的滿意度，國泰推行了計分制度，根據顧客滿意度及生產力等其他因素，每月就同事的表現評分。此舉能為集團提供全面及公開透明的準則，以便識別和嘉許表現傑出的同事，並對仍有改進空間者加以跟進。我們將會繼續監察計分制度，確保其符合相關的標準與預期。

作為我們主動服務恢復工作的一部分，我們成立了新的顧客恢復及支援團隊。他們的目標是在顧客認為有必要提出投訴之前，即時與受阻顧客聯絡，提供解釋、道歉和服務恢復。2024年，我們與超過200班受阻航班的54，629位受影響的乘客聯絡。為了簡化整個航班運作業務中需要大量人手的流程，我們已成功為國泰會員開發了主動服務恢復道歉信和履行流程的自動化流程。我們正在將此流程擴展到非會員，並希望建立一個可以自動觸發主動服務恢復流程的中斷偵測系統。年內，我們合共處理了來自214，400位顧客的回饋，當中包括88，959宗投訴和6，779宗嘉許，約佔全年乘客總數的0.94%。

可持續採購

2024年，我們與全球約6，800家供應商合作，在不同航點處理各種類的採購。與供應商緊密合作使我們能夠以可持續的方式向顧客提供產品和服務。根據支出數據，我們目前有約78間最主要的戰略性供應集團，約佔我們第三方開支的64%。

我們要求所有商品的採購程序完全符合適用於該等交易的相關法例、稅收制度和規則。我們確保嚴格遵守反賄賂、反壟斷和資料保護等政策。我們的流程包含全面審查供應商，以及根據計分制度持續評估供應商表現。該套平衡計分制度，簡稱CISQAS，主要用作衡量供應商在以下六方面的表現：價格、創新、滿意度、品質、供應保證、安全和可持續性。

我們透過適當的第三方盡職審查管理與供應鏈相關的風險。今年，國泰已開始實施集團層面的盡職審查計劃，以外部數據庫篩選及第三方對盡職審查問卷的回應為基礎，制定新的入職及監察程序，以加強我們對新的及現有第三方的風險管理能力。該計劃亦考慮到國家及行業的特定因素，可在盡職審查過程中有效評估主要風險領域(見下表)。

如果在第三方加入過程中發現重大風險，業務單位會與風險領域負責人合作，其由來自不同部門的主題專家組成。風險領域負責人在就風險承受能力及緩解策略提供建議及指導。第三方若無法達到上述主要風險領域的最低要求，將不獲簽約。棘手的個案將上報至「上訴機構」作最終決定。這確保管理層對重大第三方風險的監督。就現有第三方的持續監察，盡職審查將至少每三年更新一次。所有國泰同事均可在我們的內聯網上獲得相關培訓材料。

我們於採購過程的採購策略部署階段加入風險分析。我們的*《供應商行為守則》*列明我們的商業道德標準，可供公眾查閱，而獲邀參加我們徵求建議書的供應商在與國泰簽訂合約前，必須聲明遵守《供應商行為守則》。我們亦不斷檢討對供應商的採購措施，以確保符合《供應商行為守則》及相關環境、社會及管治要求。我們的採購管理團隊已為被評為高風險的供應商制定了一套改進項目，假如供應商未能符合我們的要求，我們將會根據個別情況重新審視個案並採取適當的修正措施。

在採用CISQAS評估並選擇供應商的過程之中，我們亦以產品和服務是否經可持續認證和環境友善為考慮因素，例如增加使用可持續物料，利用再生廢物材料及採購再造塑膠產品。

《供應商行為守則》

《供應商行為守則》闡述了我們對供應商的最低要求，其中包括：

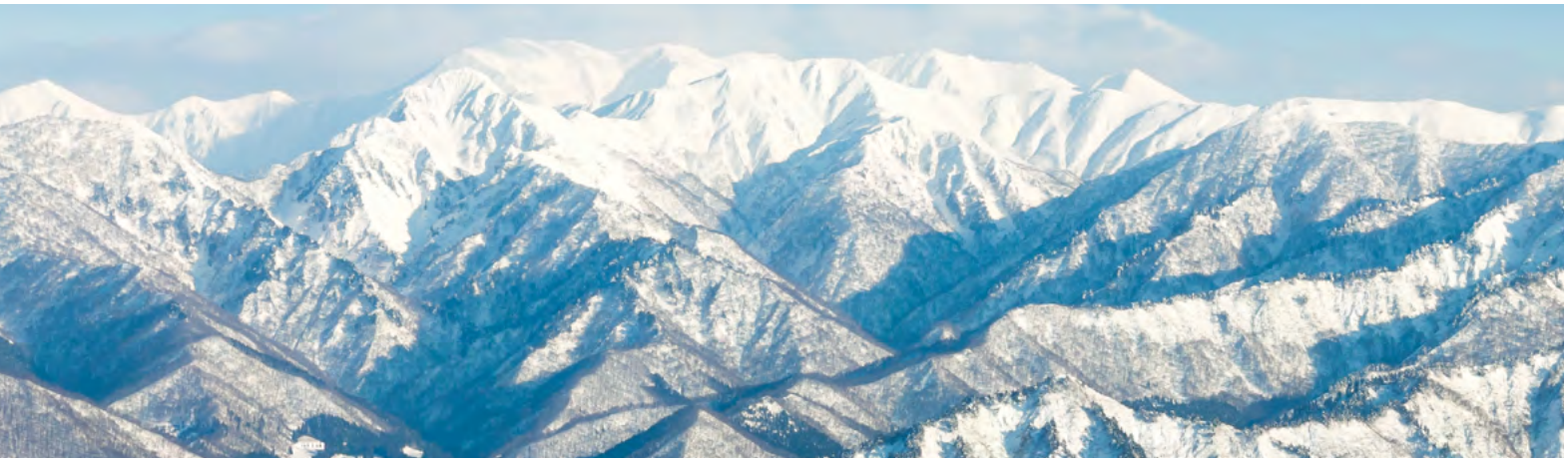
- 遵從法例及監管規定
- 保護環境及抗衡氣候變化
- 確保工作場所的健康和安全
- 不僱用童工
- 不僱用強迫勞動
- 為同事提供合理的補償和適當的工作時間
- 尊重多元文化和不歧視
- 尊重結社自由和集體談判權利
- 向分包商提供本守則
- 堅持商業誠信

與供應商合作

我們的採購團隊與戰略供應商保持密切溝通。我們已通過供應商關係管理流程，與目標供應商展開討論，以期與彼等通力協作，響應新倡議，以支持我們的可持續發展議程。

環境範疇:

氣候變化



我們的政策與指引

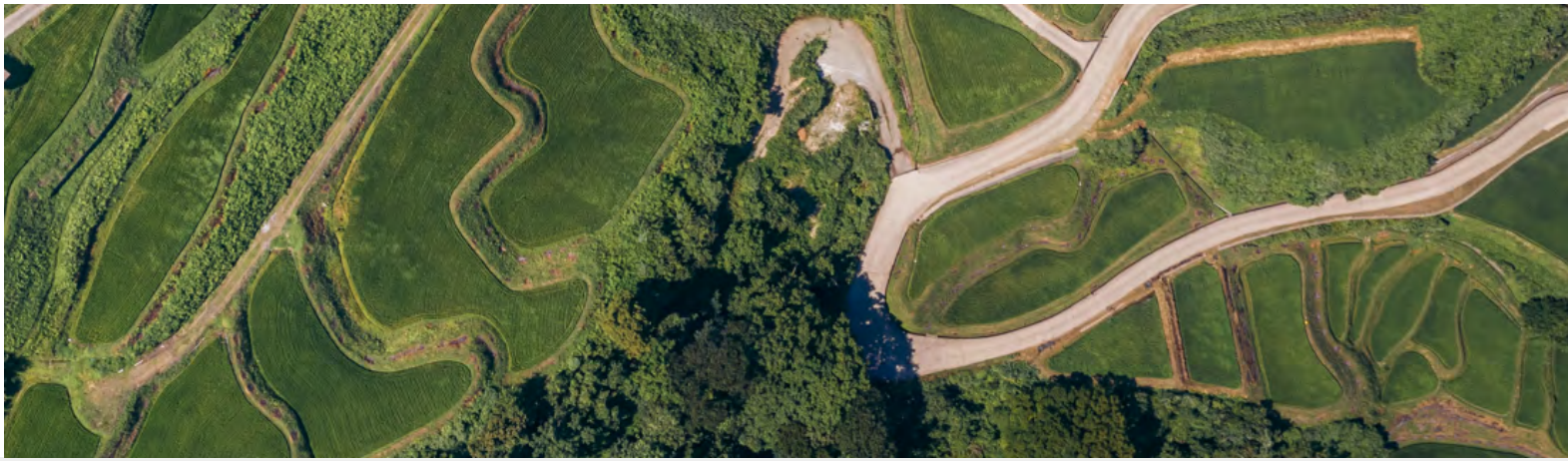
《可持續發展政策》

《氣候變化政策》

《供應商行為守則》

全球報告倡議組織：201-2、302-4、302-5、305-1、305-2、305-3、305-4、305-5

香港交易所關鍵績效指標：層面A1：一般披露、層面A2：一般披露、層面A4：一般披露、關鍵績效指標A1.2、關鍵績效指標A1.5、關鍵績效指標A2.1、關鍵績效指標A2.3、關鍵績效指標A4.1



氣候變化

我們為何重視氣候變化

我們認同航空業必須減碳，以紓緩氣候變化帶來的嚴重後果。氣候變化可令集團的經營環境變得更具挑戰性，持份者期望我們能採取果斷的行動。為確保我們在向低碳未來轉型時的業務持續性，我們必須積極管理氣候變化帶來的風險以及向低碳未來轉型的未來機遇。

2024年績效亮點

與滙豐香港及怡斯萊**建立夥伴關係**，共同推動香港的**可持續航空燃油生態系統**

確定訂購**30**架A330-900航機

共同發起**香港可持續航空燃油聯盟**，合作加快制定可持續航空燃油政策，以支持其發展、供應及使用。

在歐洲為商業航班完成**首批自願性**的可持續航空燃油海外加注。

接收**12**架下一代航機。

「企業可持續航空燃油計劃」取得顯著增長，共有**16家計劃**合作夥伴加入，承諾使用約6，270噸可持續航空燃油

規劃淨零碳排放藍圖

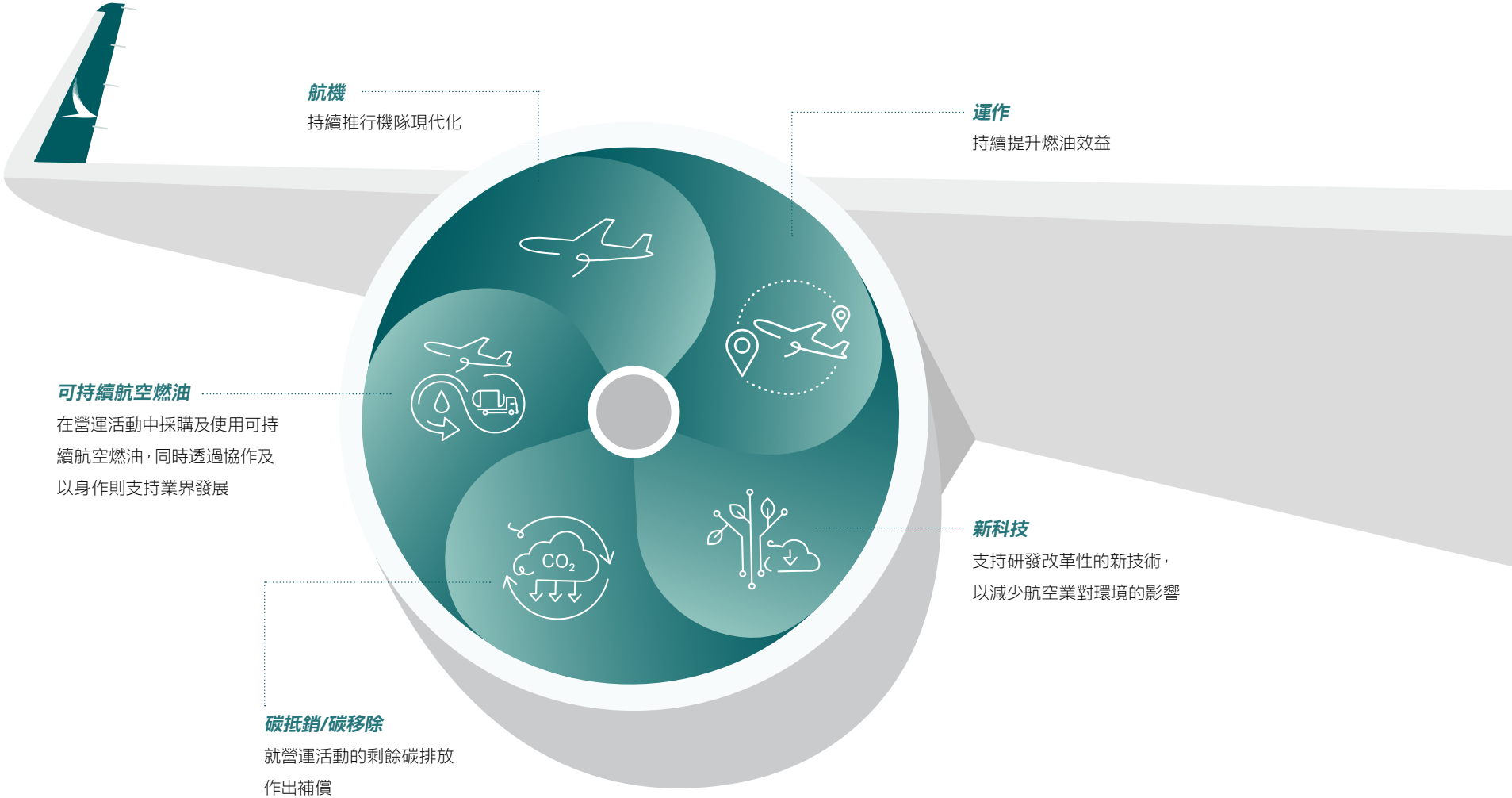
國泰的*《氣候變化政策》*引領我們如何根據業界最佳實務，制定減緩及適應氣候變化的策略，並透過創新、協作及不斷改善，構建適應力向低碳能源過渡。

我們的淨零碳策略

國泰致力於2050年或之前實現業務淨零碳排放。為實現該長遠目標，我們已制訂一套全面的淨零碳排放策略。

這策略涵蓋五大支柱，旨在加強我們對氣候的適應力，即在適應及管理氣候相關風險，以及在向低碳經濟轉型的過程中把握機遇的能力。

儘管存在不確定性，但了解這些風險和機遇可加強我們的策略及營運適應力，令我們能夠應對過渡風險，例如監管轉變及市場變化，以及相關的實體風險。這亦有助我們充分把握低碳經濟轉型可能帶來的新機遇。



航機
持續推行機隊現代化

運作
持續提升燃油效益

可持續航空燃油
在營運活動中採購及使用可持續航空燃油，同時透過協作及以身作則支持業界發展

新科技
支持研發改革性的新技術，以減少航空業對環境的影響

碳抵銷/碳移除
就營運活動的剩餘碳排放作出補償

制定氣候目標

應對氣候挑戰需要各方積極進取及迅速地協力解決。我們作為亞洲首批承諾實現碳淨零碳排放的航空公司之一，凸顯了我們推動航空業系統性變化的雄心，並與《巴黎協定》和國際民用航空組織的長期願景目標保持一致。為落實我們的長期承諾及保持減碳勢頭，我們已制定可量度的目標：

- 國泰航空營運航班的可持續航空燃油使用比例，於2030年前將佔整體燃油消耗的10%。
- 在2030年或之前碳強度*較2019年的水平降低12%，即從761克二氧化碳 / 收入噸公里減至670克二氧化碳 / 收入噸公里。
- 以可持續航空燃油抵銷10%因員工商務旅行而產生的航班碳排放量。
- 以2018年作基准，於2030年前減少地面排放32%，2035年前減少55%

** 此強度目標涵蓋集團內部因使用航空燃油而產生的碳排放量。*

本章將介紹每個支柱的詳細措施，以及我們如何與不同價值鏈夥伴合作。

碳定價

國泰已實施內部碳定價機制，以評定投資、策略決策及項目對碳排放的影響，以推動減碳措施作持續改進。目前，影子價格為每噸100美元，其參考歐盟碳排放交易系統及英國碳排放交易系統等國際碳監管標準。影子價格適用於所有與航空燃油相關的業務活動，該等活動約佔我們範疇一及範疇二碳排放量的99%。碳定價水平將每年檢討一次。

氣候相關的參與

航空業的可持續發展需要各界群策群力，方可達成目標。國泰始終致力以合作方式於2050年或之前實現淨零碳排放，並符合《巴黎協定》的目標。倘各協會的氣候相關立場被認為與我們在氣候變化方面的立場有重大分歧或不一致，我們的代表將與提出查詢的各方溝通，以闡明我們的立場並積極與各方達成一致。主要行業協會的行動概述如下。

會籍	*組織的覆蓋範圍*	*國泰的貢獻與參與*
國際航空運輸協會	全球	國泰是國際航空運輸協會可持續發展及環境諮詢委員會的成員並現擔任副主席。該委員會就航空業的可持續發展及其與環境的關係，向國際航空運輸協會理事會及總幹事提供建議。
國際民用航空組織	全球	國泰是國際民航組織航空業環境保護委員會燃料工作組的成員。該工作組專注於可持續航空燃油及低碳航空燃油所需的工作，包括評估可持續航空燃油及低碳航空燃油的新生產技術、評估可用性，以及就部署可持續航空燃油的潛在政策制定指引。
寰宇一家	全球	自2023年起，國泰將擔任寰宇一家環境及可持續發展委員會工作組的主席。我們承諾聯同「寰宇一家」的同業共同向Aemetis購入3.5億加侖混合可持續航空燃油。
可持續生物燃料圓桌會議	全球	國泰為「可持續生物燃料圓桌會議」的成員。該國際圓桌會議為可持續生物燃料認證提供可靠而具公信力的工具和解決方案，以減輕商業風險、推動生物經濟並為聯合國可持續發展目標作出貢獻。
亞太航空協會	亞太區	國泰為「亞太航空協會環境工作組」的成員。該工作組成立以在處理環境議題時反映亞太航空業的利益。
香港可持續航空燃油聯盟	香港	國泰共同發起香港可持續發展航空燃油聯盟。我們與聯盟成員於價值鏈上合作，加快可持續航空燃油的政策發展，並推動其在香港的發展及使用。

情境分析

情境分析是一項用於探索及準備未來多種可能的策略工具。2024年，我們舉辦了第二次氣候情境研討會，透過結構化的定性四步流程，檢視企業在不同時期內對氣候風險和機遇的適應力，範圍涵蓋航空公司及地面營運公司，以及上下游價值鏈：

鑒於實體風險及轉型風險的性質不同，我們使用四種不同情境，以全球、本地及特定行業驅動因素及趨勢的重要見解及證據為基礎。在每種情境中，我們均確定主要變化驅動因素，包括氣候對航班運作的影響、政治意願以及變革性技術的出現。

鑒於國泰業務的長期性質，例如資產租賃，以及將新技術推向市場所需的較長準備時間，我們選擇2035年至2040年作為時間範圍。這樣的期限足夠進行創新，但亦足夠為2050年之前的進一步行動留出空間。

此情境研討會的見解，將為我們如何策略性應對氣候變化提供參考，並令我們能夠更好地將氣候風險和機遇融入企業風險管理以及業務、策略和財務規劃流程中。為解決未來政策、技術及市場趨勢的重大不確定性，我們將至少每三年進行一次情境分析。

	實體風險	*過渡風險*
情境1 – 極端氣候	RCP 6.0 RCP 8.0	不適用
情境2 – 持份者的果斷行動	RCP 4.5	一系列可信的資料來源，重點介紹全球、地方及行業層面的趨勢及議題，例如世界經濟論壇的《2024年全球風險報告》、國際民航組織、國際運輸論壇等業界機構的見解，以及其他相關報告、資料及媒體。
情境3 – 全球市場變化		
情境4 – 變革性技術		

附註：RCP是指政府間氣候變化專門委員所採納的代表性濃度路徑 (Representative Concentration Pathways)。

氣候相關風險及機遇

氣候變化風險在企業風險管理程序中，被認定為集團面臨的主要風險之一。我們必須評估氣候變化風險對業務的潛在影響， 探討管理相關風險的可行辦法，並確保國泰面對氣候變化的不確定因素仍繼續蓬勃發展。

實體風險方面，由於我們幾乎所有航班均在香港國際機場起降，因此我們一直與主要夥伴香港機場管理局緊密合作，評估我們總部樞紐的氣候適應力。

	短期	*中期*	*長期*
過渡風險及機遇	0-3年	3-10年	10-30年
實體風險	2030	2050	2100

過渡風險

風險類型	氣候相關風險定義	影響的時間範圍	潛在財務影響	緩解策略 / 實現機遇
政策及法律	現有及新興氣候相關法規增加了營運成本及複雜性	短至長期	隨著各國政府加強緩解氣候變化的行動，預計排放限制將會收緊。 國際航空碳抵銷和減排計劃 (「CORSIA」) 仍將是國際航空的主要氣候法規。但區域監管框架 (如歐盟碳排放交易系統及英國碳排放交易系統持續發展，將增加運作的複雜性及成本。 我們亦看到某些地區要求航班必須使用可持續航空燃油，這將直接增加我們的燃油成本，並對成本回收造成額外壓力。	我們持續關注所服務主要市場的氣候法規。 我們繼續積極推行可持續航空燃油採購策略，充分利用我們的全球網絡，支持全面的政策發展，並促進與整個業界主要持份者的合作關係。 其他策略包括持續參與業界會議，以掌握新興法規並提供意見，以及在預算預測中評估與氣候相關的資本支出及營運支出。

過渡風險

風險類型	氣候相關風險定義	影響的時間範圍	潛在財務影響	緩解策略 / 實現機遇
政策、技術及市場	確保低成本可持續航空燃油供應的挑戰	短至中期	可持續航空燃油仍是國泰的主要減碳工具。 然而，可持續航空燃油的平均價格仍較化石航空燃油高出兩至五倍。由於目前可持續航空燃油的原料價格預期會上漲，短期內成本預計仍會居高不下。預計到2030年會出現供應短缺，進一步推高市場價格。 國泰可能面臨巨大的額外財務負擔，以確保受有關地區規定的可持續航空燃油量，以實現其2030年及以後的可持續航空燃油使用目標。	在可持續航空燃油採購方面，我們的全球網絡帶來重要的策略優勢，令我們能夠從具有生產獎勵措施的地區及生產成本較低的地區採購及加注可持續航空燃油。 我們支持在國泰服務的主要地區制定全面政策，確保可持續航空燃油供應充足及在可負擔價格水平，並探索可持續航空燃油生產的投資機會，以幫助加速發展及確保有競爭力的供應。 成本回收方面，我們的「企業可持續航空燃油計劃」令企業客戶可使用可持續航空燃油，作商務旅行及空運之用。客戶透過該計劃購買的可持續航空燃油，直接支持我們實現可持續航空燃油使用目標。我們亦在開發新的解決方案，為客戶提供在不同接觸點購買可持續航空燃油的選擇。
市場	持份者情緒與市場需求變化	中至長期	人們對氣候變化的意識不斷提高，可能會導致客戶及持份者對航空旅行的看法發生轉變。歐洲針對航空公司的環保主張的法律訴訟有增加趨勢，可能會減少業界就可持續發展相關的溝通空間。這可能導致商務旅行減少，以及航空旅行的整體需求轉向其他交通方式。 鑑於航空業的重要性，以及許多主要市場缺少其他替代選擇，短期內對國泰的風險可能較低，對需求的影響亦極微。 然而，長遠而言，我們在減碳方面的進展取決於我們無法即時控制的生態系統因素，包括支持性需求及供應面政策、技術進步及擴大可持續航空燃油和可持續航空技術的大量投資。這些因素的緩慢發展及航空業的減碳進展可能限制航空業及國泰的社會營運許可。長遠而言，這會進一步對收入構成壓力。	我們繼續推行五大支柱淨零碳排放策略，確保在減排方面取得可衡量的進展。 為滿足人們對我們氣候責任日益提高的期望，我們將開發新的產品及服務，為客戶提供更多可持續發展旅行選擇，包括為客戶提供可持續航空燃油購買選擇。 為回應不斷變化的監管要求及對可持續發展聲明的期望，我們將以誠實、有據及透明的方式傳達我們與氣候相關的努力、策略及進展。該方針符合我們內部《可持續發展溝通指引》中概述的原則及審核流程，以及國際最佳實務。這些措施，加上我們全面的氣候和環境、社會及管治披露，有助確保我們的聲明及溝通準確告知客戶及持份者，並避免任何被認為是漂綠的風險。我們將持續檢討方針，以跟上不斷變化的期望及市場情緒。

過渡風險				
風險類型	**氣候相關風險定義**	**影響的時間範圍**	**潛在財務影響**	**緩解策略 / 實現機遇**
急性	極端天氣事件造成營運中斷及效率降低	短至中期	極端天氣事件將導致營運中斷，例如改道和取消，增加相關成本，例如資產停機和收入損失，以及中斷處理和賠償。 這些事件亦會影響營運效率。例如，氣流增加可能需要更改飛行路線，導致航程延長和燃油消耗增加。兩者結合可能導致營運成本增加及 / 或收入減少。	我們為極端天氣事件制定了手冊及程序，涵蓋業務連續性和颱風預防及準備等主題。 我們與香港機場管理局緊密合作。總部樞紐設有航班改期控制系統，可管理對航機升降的影響。此外，其亦採取措施減低水浸風險，包括海堤及排水系統、防洪板及可即時發出暴雨洪峰警報的物聯網感應器。
急性	同事在日益惡劣的經營環境中的安全及福利	短至中期	極端高溫等極端天氣事件可能影響同事的健康，尤其是停機坪操作員等地勤人員，他們特別容易受到外界環境的影響，這因員工暴露於高溫環境下，會導致相關醫療成本增加。	我們繼續與香港機場管理局緊密合作。在總部樞紐，我們為同事提供庇護所，避開高溫和雷電風險，同時提供預防高溫相關疾病的指導。 極端高溫和濕度事件的頻密程度和強度亦被監測，以評估其對同事工作表現的影響和福利。此外，我們亦提供在極端溫度下使用個人防護裝備的新指南。

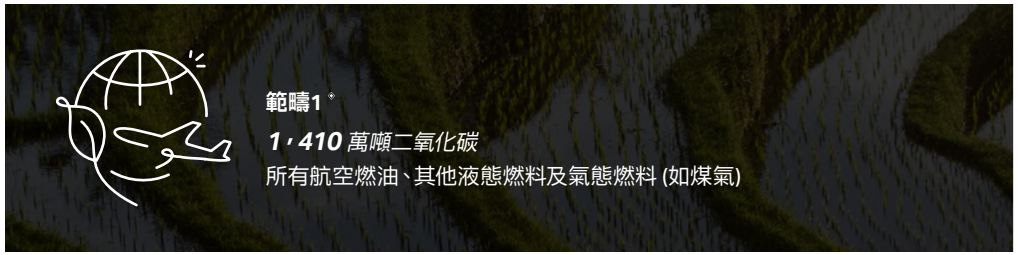
氣候績效

直接運營的範疇一和範疇二排放

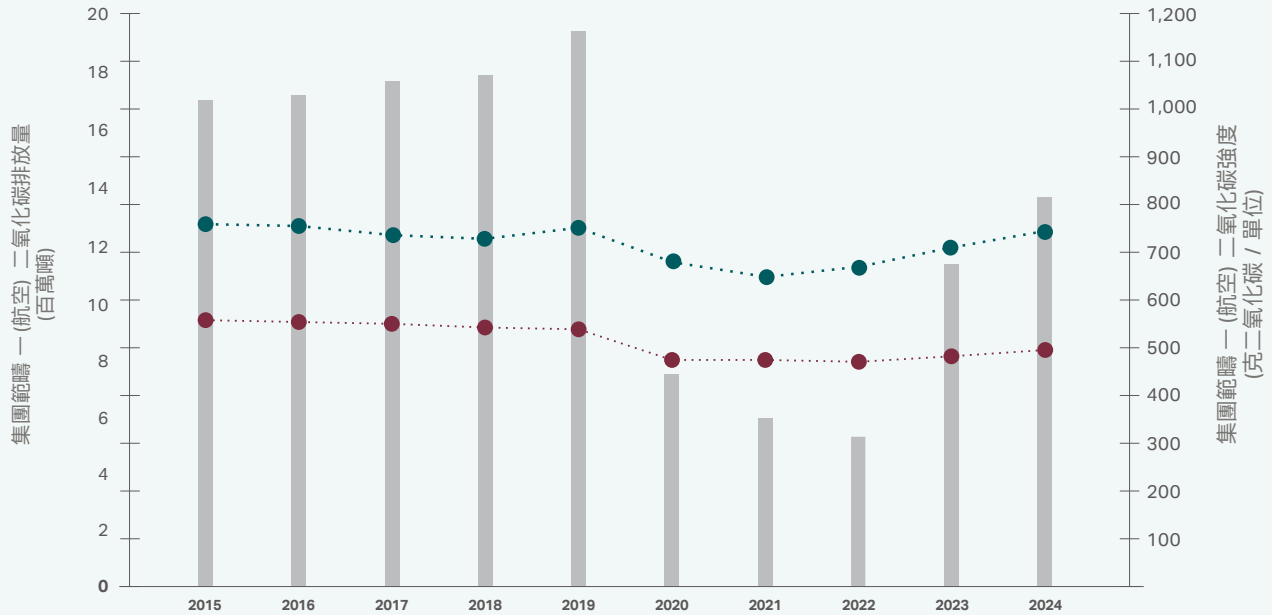
於2024年，由於集團逐步重建其業務及航線，其排放的二氧化碳量約為1,410萬噸，較2023年增加22%，但仍較2019年 (新冠疫情爆發前一年，處於正常營運狀態) 的水平低23%。

2024年，飛機運作的碳排放按收入噸公里計算，碳強度按年上升約5%，這與比預低的運載率有關。隨著機隊不斷現代化及往2030年間增加使用可持續航空燃油，碳強度有望降低。

有關進一步細分數據及相關方法，請參閱我們的績效。



* *數據由德勤會計師事務所核實*



圖表三: 集團航空業務的碳排放和強度*

** 排放數據為報告期間集團旗下所有航空公司的排放總和。有關詳細的排放數字，請參閱本報告第132頁「2024年關鍵績效指標」章節。*

 # 二氧化碳的全球暖化潛能為1，假設所有其他溫室氣體都微不足道，因其影響仍未確知。由於凝結尾跡的影響尚待進一步研究，因此未將其計入。

碳排放#
碳強度 (克二氧化碳 / 收入噸公里)
碳強度 (克二氧化碳 / 可用噸公里)

指標	詳情	備註
按收入噸公里計算的碳強度	碳強度計量單位，按克每收入噸公里及每可用噸公里計算使用燃料產生的二氧化碳排放量。 收入噸公里用以衡量可創造收入的飛行里數。其計算公式為收入運載噸數乘以航行距離。 可用噸公里用以衡量總運輸能力。其計算公式為運輸噸數乘以航行距離。	我們最早便於 1990 年代開始追蹤碳排放量。多年來，碳強度(按每收入噸公里二氧化碳排放量計算) 已升 27%，而碳強度 (按每可用噸公里二氧化碳排放量計算) 已升 24%。 我們計劃在 2030 年或之前碳強度較 2019 年的水平降低 12%，即從 761 克二氧化碳 / 收入噸公里減至 670 克二氧化碳 / 收入噸公里。 因我們繼續推行各項節省燃油措施，用更節油的下一代航機淘汰舊航機，故碳強度有望持續穩步上升。
按可用噸公里計算的碳強度		
範疇一排放	直接溫室氣體排放量以二氧化碳當量為單位。該等溫室氣體的直接排放源頭為國泰所擁有或控制，例如飛機燃燒航空燃油、固定源燃燒其他液態燃料及氣態燃料 (如煤氣) 產生的排放。	隨著航空公司繼續重建我們的業務及網絡，總排放量較 2023 年上升 22%，主要是由於航班容量的增加。 然而，總排放量仍然低於 2019 年疫情前的水平。
範疇二排放	範疇二是指間接源頭排放的溫室氣體，亦以二氧化碳當量為單位。該等溫室氣體來自國泰購入及所耗用電力及氣態燃料 (如煤氣) 的生產或處理過程。範疇二的實際排放地點通常是生產點 (例如發電站) 。	

來自價值鏈的範疇三碳排放

範疇三碳排放清單涵蓋航空公司及地面營運公司，該清單按照以下全球認可的碳報告標準編製，包括溫室氣體約章企業價值鏈 (範疇三) 標準及航天工業溫室氣體報告指引。我們評估了全部 15 個排放類別，並確定了 9 個相關類別。

價值鏈產生的二氧化碳排放量佔我們碳足跡總量的約 40%。當中，排放量最高的前三者為投資、燃油及能源相關活動和資本商品。展望未來，我們將繼續提升數據準確性及確保範疇三排放量覆蓋面的完整性。

我們持續檢討排放清單，以提高數據的準確性，並確保涵蓋範疇三排放的完整性。這為我們奠定了基礎，令我們能夠更有效地專注於參與工作。

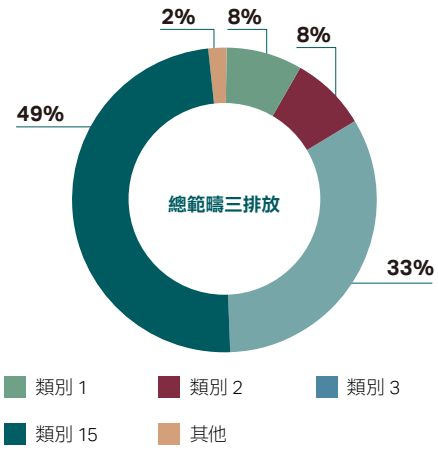
可持續發展現已成為我們每年與主要供應商舉行會議時的一個既定議程。藉由進一步了解商業夥伴排放減量的策略，我們對減排進度有更清晰的預期，從而相應地調整我們的部署。在可行的情況下，我們會與供應商合力推動航空業界期待已久的科技突破，以達致減碳的目標。

鑒於類別 3 和類別 15 是最重要的類別，佔我們範疇三排放的 82% 以上，我們已優先針對這些價值鏈夥伴開展參與活動。2024 年，我們透過調查與四家主要航空燃油供應商進行了溝通。基於對供應商價值鏈及生產活動排放的了解，我們可以獲得更具體的排放數據，從而準確追蹤範疇三排放。此外，我們檢討了供應商的減碳策略，並鼓勵其制定減排目標，加快生產活動的減碳。今年，我們亦就範疇三主題加強與聯營公司國航及國貨航的討論。除討論其減碳計劃外，我們亦分享最佳減排實務，並共同尋找更多減排機會。

範疇三	適用性	方法	噸二氧化碳當量
類別1：外購商品和服務	是	基於支出的數據	705，410
類別2：資本商品	是	基於支出的數據	775，436
類別3：燃油及能源相關活動 *	是	基於燃油及供應商特定數據	3，092，249
類別4：上游運輸和配送	是	基於支出的數據	177，472
類別5：營運產生的廢棄物	是	廢物類型特定數據	8，176
類別6：商務旅行	是	基於燃油和距離的數據	1，015
類別7：同事通勤	是	平均數據	21，555
類別12：售出產品生命週期終止的處理	是	廢物類型特定數據	7
類別15：投資	是	投資特定及平均數據	4，680，717
總範疇三排放			**9，462，035**

** 備註：由於類別 8、9、10、11、13 和 14 佔範圍三總排放甚少，因此不納入計算。此外，在沒有原始數據可用的情況下，估算基於假設和轉換因子進行。*

◆ 數據由德勤會計師事務所核實



可持續航空燃油

甚麼是可持續航空燃油？

可持續航空燃油被廣泛認為是在2050年或之前實現航空業淨零碳排放目標的最關鍵方法。可持續航空燃油可直接用於現有航機引擎及機場基礎設施，使其成為航空業減碳的即時方案。可持續航空燃油由廢油、農業剩餘物或可再生能源等可再生資源製成，與傳統航空燃油相比，最多可減少生命週期碳排放量80%。作為大型商用航機及長途航線唯一可行的可持續航空技術，可持續航空燃油對國泰等航空公司尤為重要，因為長途航線是我們業務的重要部分。

我們已訂立進取目標，於 2030 年或之前，在國泰航空營運的航班上，可持續航空燃油的使用率將達到 10%。為實現該目標，我們採取策略採購方針，充分利用我們的全球網絡，支持制定全面的政策，並與業界主要持份者建立夥伴關係。展望未來，國泰將繼續積極倡導有利於可持續航空燃油行業發展的政策環境，並支持公共及私營機構對替代燃油技術作出更多投資。這有助建立可持續發展的可持續航空燃油生態系統，幫助我們實現目標，並令整個航空業邁向低碳未來。

作為使用可持續航空燃油的先行者，國泰以實際行動促進可持續航空燃油本地生態系統的發展，實現我們於2030年或之前將其使用量提升至總燃油消耗10%的目標。要達到該目標需各方支持，以及來自公私營機構的投資。我們對香港特別行政區政府計劃在本地樞紐設立可持續航空燃油用量目標及有越來越多企業參與有關計劃，感到十分鼓舞。我們深信這是提升香港作為國際航空樞紐競爭力，以及過渡至低碳能源重要的一步。

林紹波
國泰行政總裁

可持續航空燃油的應用

2024 年，我們在香港樞紐及主要國際機場增加使用可持續航空燃油方面均取得重大進展。本年國泰航班使用的可持續航空燃油總量為 6，884 噸，超過過去三年總和。我們亦首次在歐洲阿姆斯特丹史基浦機場及倫敦希斯羅機場為商業航班完成首次自願性的可持續航空燃油海外加注。在亞洲和北美之前加注的基礎上，這些措施在與不同可持續航空燃油供應商合作、管理物流及處理認證計劃方面提供了寶貴經驗。該基礎令我們能夠在整個網絡中的多個機場建立定期的可持續航空燃油加注，同時努力在更多機場擴大可持續航空燃油的使用。儘管可持續航空燃油仍僅佔我們整體航空燃油消耗的一小部分，但我們正積極與供應商及合作夥伴溝通，確保長期供應安排符合我們的 2030 年目標。

國泰與空中巴士同創先河，成為該公司首家客戶選擇採用可持續航空燃油進行航機付運。截至目前為止，我們共消耗了 73，343 美制加侖可持續航空燃油，減少排放約 562 噸二氧化碳當量。

透過合作拓展可持續航空燃油價值鏈

國泰是最早採用可持續航空燃油的先行者之一，早於 2014 年已首次直接投資於可持續航空燃油生產。我們亦利用全球網絡，與世界各地的可持續航空燃油生產商合作，尋求潛在的供應，以滿足我們的即時需要，以及由現在至 2030 年的中期需求。該長期承諾對發出可持續航空燃油的新產能信號非常重要。

案例研究

促進香港可持續航空燃油生態系統和技術

國泰航空、滙豐香港及怡斯萊建立具有里程碑意義的合作夥伴關係，滙豐香港與怡斯萊達成一次性採購協議，購買由怡斯萊生產的約 3，400 噸可持續航空燃油，用於從香港國際機場出發的國泰航空航班。

香港最大的銀行、香港領先的可持續航空燃油生產商和香港本土航空公司攜手合作，旨在支持航空旅行長期減碳的重要創新措施，更重要的是為香港培育本地可持續航空燃油生態系統。

怡斯萊的可持續航空燃油 100% 以廢棄生物質為原料，與傳統航空燃油相比，估計最高可減少 90% 的溫室氣體排放。這批可持續航空燃油以完全可追蹤的廢食油為原料製成。與使用同等體積的傳統航空燃油相比，其生命週期碳排放量估計可減少 11，800 噸。

香港特區政府對這項及時的三方合作表示歡迎，因為這符合政府在 2025 年為可持續航空燃油設定用量目標的計劃，該計劃旨在大幅減少航空業碳排放。

共同發起香港可持續航空燃油聯盟

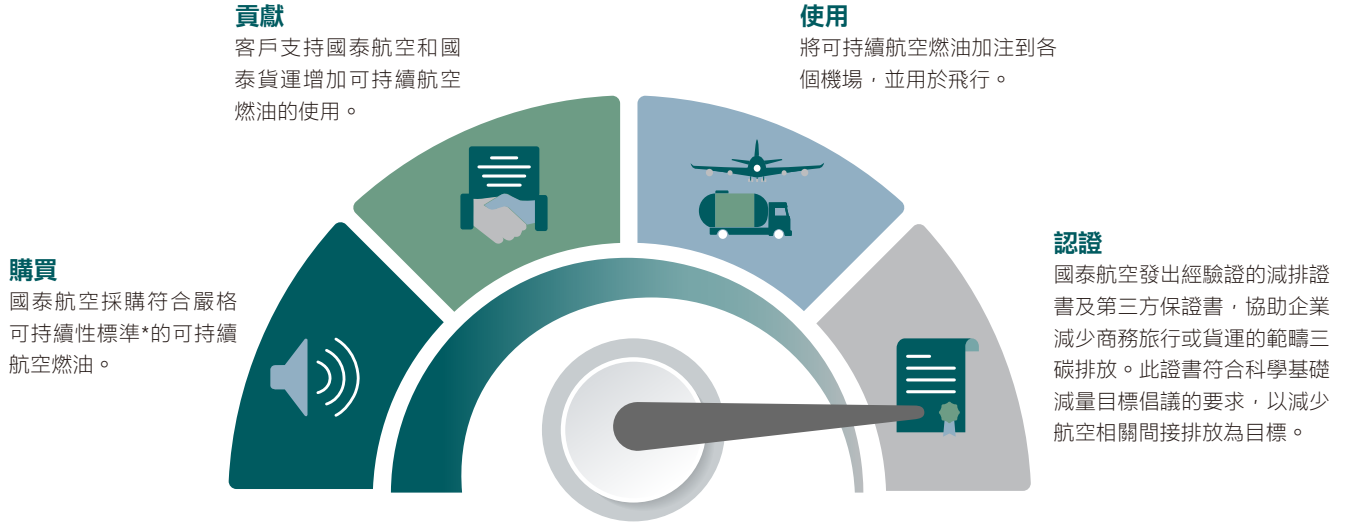
今年，我們共同發起香港可持續航空燃油聯盟，該多方持份者平台匯集航空業、可持續航空燃油生產商、燃油供應商、基礎設施發展商、企業用戶及政策制定者，共同推動可持續航空燃油的發展、供應及使用。

香港可持續航空燃油聯盟廣泛代表跨行業利益持份者，旨在支持香港特區政府採納全面的可持續航空燃油政策，以促進可持續航空燃油在香港的廣泛應用及生態系統發展，如行政長官近期發表的施政報告所述。

同年，該聯盟發表政策白皮書，深入探討有關擴大可持續航空燃油應用的挑戰和機遇，以及香港發展成為可持續航空燃油區域及全球中心的可行藍圖。白皮書結合業界研究及主要持份者的見解，闡述了政府主導的跨行業合作、金融機制及基礎設施發展對實現藍圖的必要性，以及政策制定者在推動這些工作中所扮演的重要角色。

我們於 2022 年推出國泰「企業可持續航空燃油計劃」，於 2024 年進入計劃的第三年，取得顯著增長。這是亞洲首個可持續航空燃油項目，旨在協助全球加速轉型至可持續航空燃油，並為客戶提供減少範疇三溫室氣體排放的憑證。通過該項目，企業客戶可資助購買經由國際認可的可持續標準 (例如歐盟可再生能源指令、可持續生物材料圓桌會議及國際可持續及減碳認證系統) 所認證的可持續航空燃油，以供國泰航空的客運或貨運航班使用。國泰航空將向客戶發出驗證的碳排放量減少證書及第三方驗證報告，讓他們抵銷源自商務旅行或貨運的範疇三碳排放。該計劃建立了整合最終使用者的可持續航空燃油需求的重要平台，從而發出需求訊號，並確保對可持續航空燃油供應鏈作出極需的投資。

今年，該計劃實現大幅增長，鞏固了其作為全球同類計劃中規模最大的計劃之一的地位。該里程碑標誌的成績，包括建立新的全球合作夥伴關係以及對可持續航空燃油使用取得創紀錄的承諾。2024 年，該計劃的合作夥伴共同承諾使用約 6，270 噸可持續航空燃油，相當於減少 20，659 噸碳排放，約為 2022 年該計劃首次推出時減排量的 22 倍。



國泰「企業可持續航空燃油計劃」如何運作

** 例如歐盟可再生能源指令、可持續生物材料圓桌會議及國際可持續及減碳認證系統。*

航機

在航機採購過程中，燃油效率是最重要的評估標準之一。因此我們在航隊中加入現代化、燃油效率更高的航機。下一代航機 * 採用了先進的空氣動力學及設計技術。多項先進技術的結合，令航機的燃油效益與前一代相比，高出多達 25%。

我們已確定訂購**30架A330-900**航機，以將上一代A330-300機隊更替為配置**最新一代**勞斯萊斯Trent 7000引擎的節油航機。

於 2024 年，本集團接收 12 架下一代航機，並已計劃自 2025 年起再接收 93 架。

機型	*2024年*	*2025 年及以後*
A320neo	12	36
A321neo		
A330-900	0	30
A350F	0	6
B777X	0	21
合計	**12**	**93**

** 下一代航機包括但不限於 A320neo、A321neo、A330neo、A350、B777X 及以上各型號的不同版本，包括貨機版本。*

作為千億投資計劃的一部分，國泰從2024年起接收超過一百架下一代航機。這些航機更具燃油效益，為減低碳排放和支持我們實現2050年淨零碳排放的目標發揮重要作用。

沈碧嘉
國泰財務總裁

營運

改善燃油效益是降低溫室氣體排放的主要方法。燃油效益越高，同等單位客運或貨運的二氧化碳排放量就越低。縱然我們能否使用最高效的航線及以最高效的方式運作取決於各國政府和監管機構，我們仍力求在能力所及的範圍內進一步改善營運效率，並減少二氧化碳排放。

航班規劃系統

為協助我們計劃航班路線，國泰航空一直採用電子飛行規劃系統。該系統運用最先進的技術和包括機械人在內的自動化技術，根據當天的環境和空中交通情況優化路線。當這個系統與我們自主開發的業界領先的電子飛行資料夾整合時，更能實現顯著的效益，包括制定出最短飛行時間路線、並可在起飛前一小時進行修訂，以及貨量優化。這兩項功能均可減少燃料消耗和排放。國泰航空和華民航空自 2021 年底以來已經開始使用這些整合系統。香港快運亦於 2022 年中開始啟用。

我們最主要的排放來自航空燃油消耗。除可持續航空燃油及機隊現代化外，我們亦透過改善飛行規劃、航機運用及預測性的維修工作，致力提升營運效率。年內，我們成功在香港國際機場試行「減少起飛前滑行過程中的引擎操作」。我們將繼續以人工智慧支援營運數位化，為2025年及之後節省更多的燃油鋪路。

麥皓雲
國泰營運及航空服務總裁

優化運作及提升航機性能

在空中，我們的三間航空公司藉重新評估並修訂滑行時引擎的啟動，以期節省燃油。同時，華民航空與物流夥伴 DHL 緊密合作，採用該公司的航班優化管理系統，促進物流航空網絡的效率並減少碳排放。

在地面，國泰航空則繼續通過「減少降落後滑行過程中的引擎操作」的程序（「RETI」），降低航機的燃油消耗和溫室氣體排放。我們現已在可行的情況下於所有機場實行 RETI，並積極提升其於所有機隊中的實踐比率和延長採用該程序的時間。鑒於成效顯著，華民航空及香港快運亦已採用 RETI，令燃油消耗獲大幅削減。香港快運亦在香港國際機場實行「減少起飛前滑行過程中的引擎操作」。國泰航空將借鑒該經驗，並與香港民航處及香港機場管理局合作，於 2025 年在其窄體機隊上進行試驗。一旦成功推行該程序，預計將節省大量燃油。

旗下各航空公司亦經常清洗引擎，確保航機達致更佳燃油效益。此外，國泰及華民航空亦加緊監察機身的阻力，避免影響燃油效益。我們亦正著手審查各燃油效益項目，包括先進的塗層、空氣動力學裝置及減阻改動。

*作為我們績效改善方案的一部分，我們已為六架航機**進行機身改裝**。年內，這項措施**成功減少約1，123噸**的碳排放。*

航機器材 – 推行電子化並減輕重量

我們推出了 eEnabled 航機電子化項目，方便旗下各航空公司的機隊可於全球進行數據分享，連接無間。我們在國泰航空所有的航機上使用電子飛行文件，並為機上器材選用較輕的物料。減輕重量可降低燃油消耗從而減少碳排放。實行電子化所減輕的重量可減少逾 4，000 噸的二氧化碳排放量，按 2019 年的營運量計算，相等於每年從香港飛往倫敦 5，000 次的排放量。

空域及航線效率

我們與通用電氣航空合作，選用該公司的測量系統進行燃油監測。該系統可助我們處理及分析包括天氣、導航、行程規劃及安排等飛行數據和資料，進一步加強我們利用數據為本的解決方案，提升飛行效率的能力。

案例研究

需求驅動的注水系統

我們明白，並非所有航班 (尤其是短途航班) 都需要注滿一缸食水，因此我們實行一個新項目，根據載客量、飛行時間及歷史數據等因素，動態計算出服務所需的用水量。為確保航班不會缺水，我們亦把突發情況的用水需求納入考量。這些工作減少了不必要的重量，從而在2024年減少約1，494噸碳排放。

碳抵銷

氣候變化情況緊急，需要全球在未來十年內盡快減少碳排放量，同時關鍵的減碳技術仍要繼續發展及擴大規模。為彌補這一差距，我們使用高品質的碳抵銷。我們選擇經過可持續發展標準驗證的抵銷項目，並依據嚴格的可持續發展標準。透過自願性碳抵銷計劃，我們亦與商業夥伴及客戶合作，讓每位乘坐我們航班的乘客都可選擇抵銷其碳足跡。

我們的自願性質碳抵銷計劃

「飛向更藍天」為乘客及企業客戶提供抵銷航空旅程碳足跡的機會，讓他們通過購買碳抵銷量來補償商務旅行及航空貨運的碳排放。所有從項目得來的捐款將直接用於支持經領先標準 (包括 *Gold Standard* 認證) 驗證的碳抵銷項目。

作為嚴格認證程序的一部分，項目發展商必須與當地持份者協商，確保項目不僅有助保護氣候，亦能造福當地社區。現有項目包括孟加拉及中國內地的潔淨爐灶，以及柬埔寨的有機廚餘生物分解。有關抵銷項目詳情，請瀏覽我們的*網站*。

我們已在乘客網站預訂及貨運預訂平台推出「飛向更藍天」計劃。該等預訂界面會自動顯示國泰航班的碳足跡。顧客可輕鬆地在預訂流程中選擇碳抵銷。

香港快運亦繼續透過「顧客碳抵銷項目」，為顧客提供可直接通過預訂流程抵銷碳足跡的選項。2024 年，我們通過該項目抵銷碳排放量合共 54，492 噸，當中包括個別顧客抵銷的 16，874 噸及企業客戶抵銷的 20，721 噸。今年繼續舉辦「世界地球日」活動，合共五個市場參與該活動。到目前為止，出於抵銷目的，我們已購買逾 425，000 噸二氧化碳排放量。

備註：在商務旅行及貨物運輸方面，碳抵銷量為搭乘相關航班後的當月報告；在企業客戶方面，碳抵銷量按捐款當月報告；在推廣活動方面，由於處理相關數據需時，碳抵銷量在相關費用結算期間報告。

◈ *數據由德勤會計師事務所核實*

CORSIA 及其他強制性碳排放貿易體系

CORSIA 是一項全球計劃，由國際民用航空組織發起，旨在控制國際航空界別的二氧化碳淨排放水平在航空業持續增長的同時維持不變。該計劃是全球首個以市場為本且旨在解決碳排放問題的方案，並適用於整個航空業界。2022 年，國際民用航空組織第 41 屆大會通過採用 2019 年二氧化碳排放量的 85% 作為 2024 年及其後的 CORSIA 基準。此外，國泰航空亦受歐盟碳排放交易系統及英國碳排放交易系統所規限。我們長期遵守該等計劃的匯報及抵銷規定。

新科技

航空業是一個難以減排的行業，要在短期內大幅降低碳排放是個極大的挑戰，業界必需尋求科技突破，方可實現淨零目標。國泰深明此道理，並一直對具備潛力可應用於航空業的新興減碳科技發展深表支持。

全球可持續交通創新聯盟

國泰為成為全球可持續交通創新聯盟的創始成員感到自豪。我們聯同其他 41 家全球知名企業及機構，致力於將該聯盟打造並發展成一個重要平台，在創新融合、知識分享、政策對話、凝聚共識及傳播理念等方面發揮作用，推動全球可持續交通創新發展。2024 年，我們參加了全球可持續交通創新聯盟的年會，並為其組織中心的可持續航空燃油相關研究做出貢獻。

與中國民航大學合作

在已簽署備忘錄的基礎上，我們繼續與中國民航大學緊密合作，開展研究並為其學生制定實習計劃。該夥伴關係令我們能夠與中國民航大學攜手合作，透過項目研究、案例研究比賽及定期的技術和人員交流，共同探索可持續航空燃油的新技術及將新的原材料商業化的可行性。

地面營運

地面排放來自我們所有非飛機上的營運活動。雖然地面排放量的影響遠低於飛機排放量，但我們積極通過減少電力消耗、提高設備效益及減低車輛排放量，削減該等營運產生的碳足跡。

我們的目標是，以 2018 年的為基准，於 2030 年減少地面排放 32%，至 2035 年減少 55%。2035 年的目標，亦是我們在 2021 年與香港國際機場立下約章時所作的承諾之一。該約章重申我們於 2050 年前實現自身營運淨零碳排放的承諾。此承諾亦與把全球暖化幅度限制在較工業革命前水平不高於攝氏 1.5 度這個以科學為基礎的目標一致。

為深入探討能有效地節省能源的機遇，我們在整個集團內進行了多項能源審核，為推行減排行動及開展重新較驗的程序作好準備。是次行動成功找出超過 100 個節能機遇，審核所得的結果有助我們確保各項減碳行動步伐一致，並朝著正確的軌道全速前進。

由於集團的地面排放絕大部分來自我們的附屬公司，如欲了解更多，可參閱本報告*附屬公司*章節。

我們的建築物

我們的總部鄰近香港國際機場，佔地 134，000 平方米，包括國泰城、國泰坊、倉庫大樓、一所酒店及飛行訓練中心。該等處所均已獲得 ISO 14001:2015 環境管理體系標準認證。截至 2024 年末，集團在香港擁有的建築物中有 80% 已通過 ISO 14001:2015 認證，包括國泰城、國泰坊、國泰餐飲大樓及雅潔洗衣在元朗的廠房。

為減少環境足跡，我們持續投資於升級建築物內的設施系統及提升效益。重點措施包括：

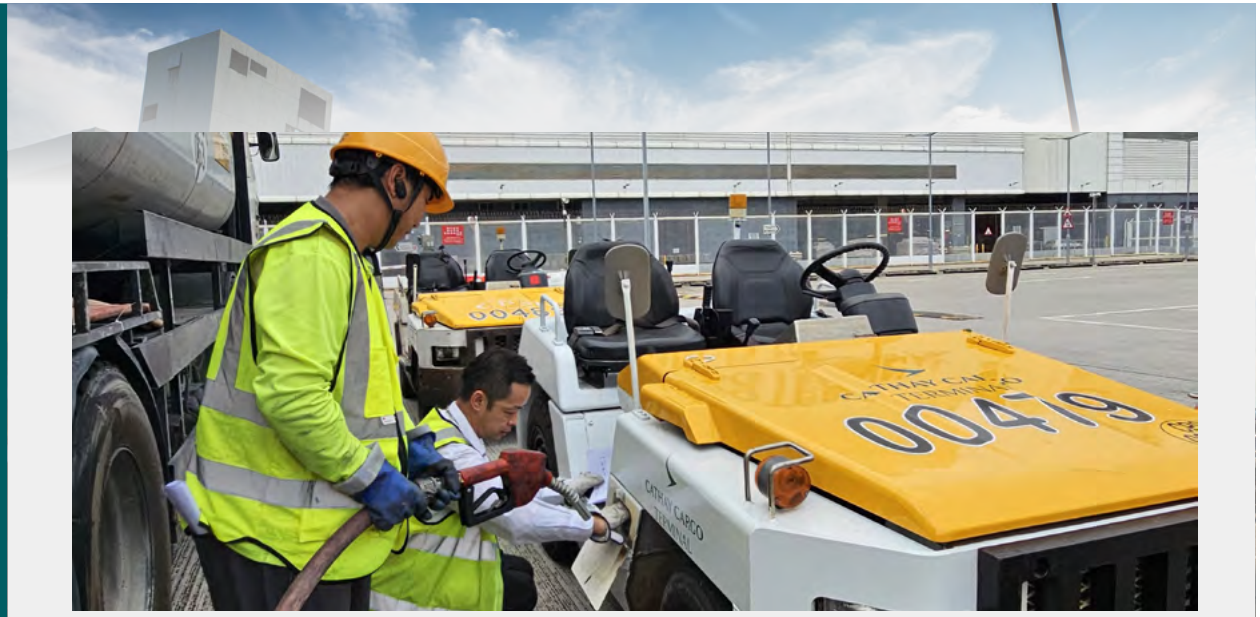
- 持續將傳統 T8 螢光燈管更換為 LED 燈
- 更換製冷裝置的可變速驅動器，預計可減少 10% 的用電
- 在倉庫大樓安裝第二個太陽能發電系統，發電容量為 100kW，預計每年可減少 8% 的用電
- 在空氣處理機組升級時更換電子整流風扇，估計每個空氣處理機組可減少約 5% 的用電
- 參與中華電力的「高峰用電管理」計劃

我們的車隊

我們的全方位地勤服務附屬公司 – 香港機場地勤服務於香港國際機場為 29 家航空公司提供專業的旅客服務及停機坪和貨運服務。香港機場地勤服務的車輛過往一直使用柴油，然而我們在致力減少業務其他領域排放量的同時，亦不忘為減少香港機場地勤服務的排放量進行投資。我們的「地勤服務設備及車輛置換計劃」優先專注推行車隊現代化及逐步過渡至電動車。我們在停機坪邊營運的私家車已全部更換為電動車。同時，我們將繼續探索替代燃料及創新解決方案，以實現車隊減碳。

雖然我們正陸續為公司車隊更換電動車，部份柴油汽車仍然礙於某此技術上或運作上的限制而需要保留。為減輕化石燃料驅動車輛對環境的破壞，我們與蜆殼石油合作，所有使用蜆殼石油供應的燃油所產生的碳排放，將經由該公司的碳抵銷項目抵銷。此項目亦惠及國泰的同事，讓他們在全港任何蜆殼油站為個人車輛加油時享有特別折扣優惠。

案例研究



試用可再生柴油過渡至更環保的車隊

過渡至更環保的車隊可實現營運減碳。為此，國泰貨運站及香港機場地勤服務開展了一項試驗計劃，為地勤服務設備試用可再生柴油。與傳統石化柴油相比，可再生柴油可減少80%以上的溫室氣體排放。

該計劃旨在探索以可再生柴油廣泛取代傳統柴油的可行性，在重型地勤服務設備的潔淨燃料方案商業化前，這將作為有效的臨時解決方案。此外，該試驗計劃代表我們對探索符合環保目標的創新技術的承諾。我們相信，這些努力不僅能提升我們的營運優勢，亦會幫助我們實現減少對環境的影響及促進行業更加可持續發展的首要使命。

環境範疇:

循環經濟

我們的政策與指引

《可持續發展政策》

《供應商行為守則》

全球報告倡議組織: 306-1、306-2

香港交易所關鍵績效指標: 層面A1:一般披露、層面A2:一般披露、關鍵績效指標A1.4、關鍵績效指標A1.6

12 負責任的消費和生產

循環經濟

我們為何重視循環經濟

作為一家全球領先的航空公司，我們僱用數萬名同事及每年接載過千萬乘客，因此必須妥善管理自身業務對環境的影響。因應環境挑戰及污染，全球各地正漸推行循環經濟模式。這種模式強調在閉環系統中持續使用資源，推廣回收、再利用及可持續採購等做法。有別於「獲取、生產、丟棄」的傳統線性經濟模式，循環經濟旨在創造一個對環境及經濟均更有利的再生系統。

在國泰，我們心懷同一目標，致力將循環模式融入兩大關鍵領域：減少使用即棄塑膠製品及減少機艙廢物。這對於管理我們的環境足跡、提高營運效率及提升整體適應力至關重要。該轉變不僅有助符合法規要求，更能滿足日益重視環保責任實踐的消費者期望。

2024年績效亮點

訂立兩個新的**即棄塑膠目標**，以實現上游和下游塑膠使用的循環經濟

在香港國際機場實施**新的水樽及鋁罐回收分類流程**

透過可行性試驗研究**以再造紙**代替毛氈及耳機的塑膠包裝，並暫**計劃於2025年推行**

離港航班**供應的樽裝水**現均以**100%**再生塑膠製造

推出首部可**兌換里數的入樽機**

我們的方針

國泰旨在通過從源頭減少廢物，盡量降低自身業務對環境的負面影響。從設計中採用可回收或替代物料至改善回收及廢物轉化，我們在可行情況下盡力減少對堆填處置的依賴，並發掘已使用物料的重用價值。

為此，我們着力識別減廢的關鍵範疇、訂立具體目標及指引、收集相關數據、促進通力合作並制定創新解決方案，以及密切監察我們在實現可持續發展目標方面的進度。

我們的資源及廢物管理方針涵蓋以下四大元素：

1 識別關鍵範疇

識別不同運作點的資源使用及廢物產生情況。

2 訂立目標及指引

制定有關資源使用的指引和政策，並開創簡單的比較工具，以協助部門為選擇物料作出決定。

3 收集數據、通力合作並制定解決方案

與各部門通力合作，了解所採購物品產生的影響，並聯同供應商一同制定解決方案，以減少浪費。

4 監察進度

利用持續性管理系統監察廢物產生情況和減廢進度。

在現今社會，締造卓越旅行體驗不僅在於豪華享受，更要體現顧客所重視的價值。我們致力在更多接觸點融入可持續發展的考量及創新元素，並轉型至更循環的資源使用，務求令旅行體驗更具責任感。

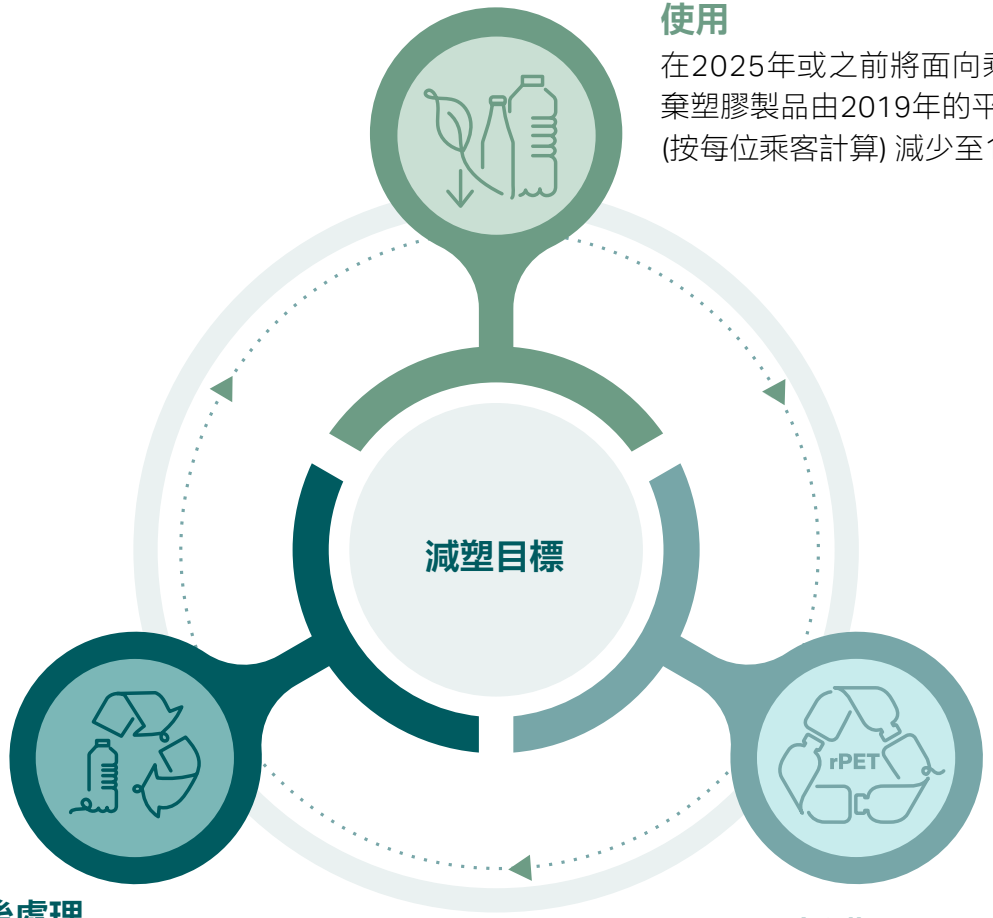
劉凱詩
國泰顧客及商務總裁

即棄塑膠

由於塑膠具備高硬度、輕巧及衛生的特質，其在航空界一直被廣泛使用。然而，塑膠因難以分解而長期停留在環境中，將會危及野生動物、自然生態以及生態系統對氣候變化的適應能力。因此，我們必須大幅削減其使用量。與此同時，我們近期的持份者調查結果再次顯示此議題急待解決。在著手減少使用即棄塑膠製品前，我們必須衡量多項因素，以確保我們在引入新的可持續替代品時，不會引起其他有礙可持續發展的問題。

自 2001 年以來，我們一直致力於減少使用即棄塑膠製品。近年來，我們順利淘汰許多高用量的即棄塑膠製品(例如經濟艙中使用的飲品杯、餐具和沙律碗蓋)。我們亦已為 2025 年設定了進取的目標，更全面處理剩餘的面向乘客即棄塑膠製品所帶來的影響，不僅考慮到其使用階段，亦考慮其採購及用後處理，以減輕上下游影響。

** 僅限國泰航空的航班。這些物品包括面向乘客的即棄塑膠水樽、器具、個人護理物品及包裝，但不包括作醫療和衛生之用和水樽以外的已包裝食品和飲品。*



使用

在2025年或之前將面向乘客的即棄塑膠製品由2019年的平均7.7件(按每位乘客計算) 減少至1.5件*

用後處理

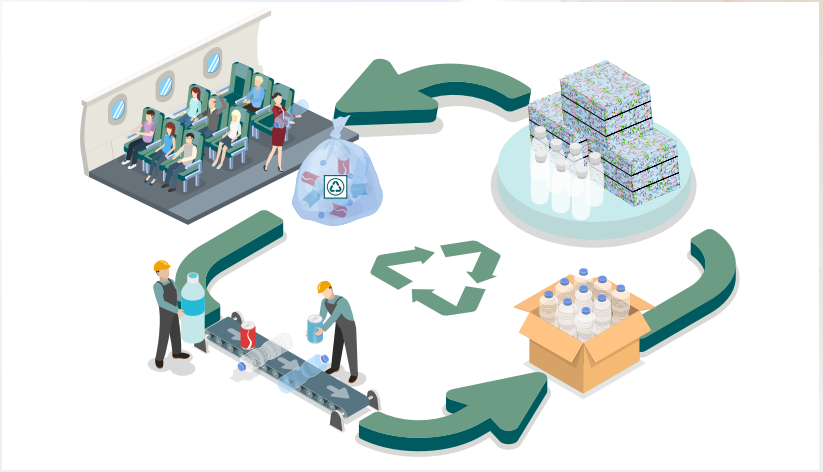
提高航班上的水樽回收率至33%

採購

確保其餘50%面向乘客的即棄塑膠製品將由再生塑膠製成

為實現這些目標，我們已制定了藍圖，並開展各種試驗、措施和研究，以識別非塑膠或可重複使用的替代品。我們亦在可持續包裝及替代解決方案上設特定資源。此外，我們致力於減輕即棄塑膠製品對上游和下游的影響，以促進塑膠的循環並減少我們對原生塑膠的依賴。

案例研究



機上回收新篇章

2024年5月，國泰與香港機場管理局、香港飛機工程有限公司(「港機工程」)、中國飛機服務有限公司(「中飛服務」)及塑新生有限公司(「塑新生」)合作，推出機上水樽回收試驗計劃。我們向機艙服務員及清潔員介紹新的回收工作流程，把收集到的膠樽先在空側廢物站進行分類，再送往塑新生進行下游加工轉化成製造新水樽的物料。我們全年回收了超過6，850公斤的膠樽。

建基於是次試驗的成功，我們亦於其他目的地與當地機場合作，收集離港航班上使用過的水樽。

減塑先鋒

為在國泰內部帶頭減少使用即棄塑膠製品，我們推出一項新計劃，在各業務單位委任指定的「減塑先鋒」。他們負責在所屬範疇內推動有關措施，並追蹤全年進度。該計劃鼓勵同事在企業及個人層面主動實踐可持續發展措施，共同為集團減少即棄塑膠製品的工作出一分力。

減塑先鋒在培養我們的可持續發展文化方面起著至關重要的作用。我旨在促進減少即棄塑膠製品的共同承諾，從而引導同事實踐更周到和可持續的措施。

- Maria Ng
環球市場推廣副經理

減塑先鋒能將我們的有關目標轉化為可行的舉措。這鼓勵同事承擔可持續實踐的責任、培養責任感和環保意識。

- Ankita Hedge
地區支援協調專員

在減塑的過程中，我們通過合作建立必要的協同效應。2020 年，我們聯同香港城市大學針對特定的即棄塑膠製品開展產品週期分析研究，追蹤該等製品的環境足跡、制定機上物品的選料指引，並評估潛在的替代品。

國泰亦致力牽頭成為業內減塑的倡導者。我們於 2023 年成為由艾倫•麥克阿瑟基金會與世界自然基金會聯合發起的《全球塑膠公約》商業聯盟的首個航空公司成員。該聯盟為商界提供了一個平台，積極推動聯合國制定《全球塑膠公約》。我們聯合逾 80 個參與組織宣導減少塑膠的生產及使用、採用循環經濟原則並減少在營運中使用難以分解的塑膠。

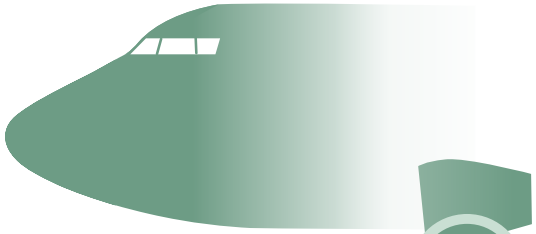
我們在所經營業務的各個司法管轄區密切留意有關即棄塑膠製品進口及使用的最新法例及規定，並通過國際航空運輸協會即棄塑膠工作小組積極參與業界就相關議案進行的討論。我們的目標是確保全面的考慮並在營運上作出適當的改動，以配合現有及即將出台的法規。多個司法管轄區，包括歐盟、印度及中國內地，已立法減少即棄塑膠製品，影響航空公司的營運。香港亦已於 2024 年 4 月起推出首階段即棄塑膠製品規管，涵蓋我們的機艙餐飲服務。

案例研究

試驗毛氈及耳機包裝的替代物料

為尋求其餘面向乘客即棄塑膠包裝的可持續替代品，我們在特定香港出境航線進行了為期數月的試驗計劃，以再造紙包裝機上毛氈。同年，我們亦在往返倫敦及仁川的航班上進行另一項試驗，評估耳機新包裝的解決方案。兩項措施均旨在解決每年消耗數百萬件即棄塑膠包裝的問題，這些包裝物料由於成分複雜，往往難以回收再用。我們的顧客及同事均對試驗給予正面的回應。

減塑之旅的績效亮點



2024
制定兩項新的即棄塑膠目標，以實現上下游循環使用。

在香港國際機場實施新的水樽及鋁罐回收分類流程。

開展可行性試驗，以再造紙包裝機上毛氈及耳機。

離港航班供應的樽裝水現均以100%再生塑膠製造，並在所有航班上改用木製雪糕匙

2023
制定新目標，在2025年或之前將面向乘客的即棄塑膠製品減少至1.5件(按每位乘客計算)。

與我們的清潔夥伴一同進行機上廢物分類試驗，以回收入境的即棄塑膠廢物。

改善機艙服務員在機上的回收收集流程。

國泰成為《全球塑膠公約》商業聯盟的首個航空公司成員。

2022
超標所訂目標，減少56%即棄塑膠，被取締的高用量即棄塑膠製品計有膠杯、餐具、沙律碗蓋及小水杯等

2021
減少使用毛氈袋以及配菜和麵杯上的塑膠蓋。

完成對由各種物料製成的杯子的產品週期分析。

2020
展開產品週期分析，以制定機上用品選料指引。

2019
訂立減少即棄塑膠製品的目標：於2022年底前減少50%或3.87億件塑膠製品。

頭等和商務客艙的被袋和毛氈改用棉質包裝袋。

國泰航空所有航班、貴賓室和設於全球各地的辦事處均不再使用塑膠飲管及攪拌棒，每年可減少超過3,200萬件塑膠廢物。

機艙廢物

機艙廢物是國際航空運輸協會認為對航空業可持續發展至關重要的另一議題，且此主題受到我們持份者的高度關注。與許多提供全服務的航空公司一樣，我們最大的廢物來自機艙運作，包括於機艙內的清潔、餐飲或廚房廢物，以及乘客帶入機艙的廢棄物。

作為我們廢物管理承諾的一部分，我們旨在於 2030 年或之前，將每位乘客的機艙廢物減至 0.63 公斤，較 2019 年基準減少 30%。為實現此目標，我們在營運及資源使用的各方面均以創新的方式，致力為客戶提供個人化的體驗，以減少浪費及創造更美好的旅程。

案例研究

支持制定行業標準追蹤機艙廢物

我們了解取得標準化及可比的機艙廢物數據，將可支援整個行業的解決方案規劃，並有助政策制定者協調法規。今年，我們參與了國際航空運輸協會的「機艙廢物成分審核計劃」，在新加坡樟宜機場進行了一次廢物審核。我們成功識別出不同的廢物流及其相應數量和重量。審核數據將為航空業及政策制定者提供指引，透過找出可再用及回收的機會，致力減少產生的廢物量及改善再生成效。

今年，我們採取多管齊下的方式，以更好地追蹤及處理機艙廢物，努力實現 2030 年的目標。這包括：

指示性廢物追蹤
不定期收集資料，以估算每位乘客的廢物總量

廢物分析
分析特定廢物，以識別規律並從源頭減廢

全面廢物審核
進行詳細審核，以評估廢物在不同類別中的分佈情況

食物

國泰及我們的餐飲供應商國泰餐飲留意到，我們可在改善規劃及物流上減少機艙剩餘食物的機會。雖然我們處理機艙剩餘食物的方法須遵守國家廢物管理的管控規定，這可能會令國際航班上的航空膳食及機艙產品無法再用及回收，但考慮到循環經濟理念，我們致力落實多項措施減少浪費，例如盡可能待接近起飛時間配送膳食，將優質及未經使用的食物和材料捐贈予慈善團體，以及將剩餘的食物和食油加工轉化作其他用途。

為每班航班上載準確數量的膳食以減少浪費

由於乘客有可能在最後一刻才訂位或取消行程甚至錯過航班，實際的乘客數目時有更改。如果缺乏妥善的流程，準備過量膳食所浪費的不僅是食材，還有烹調時耗用的能源和食水。減少浪費的方法之一，是盡可能在接近起飛時間配送膳食，讓我們可以更精準地估計機上所需的膳食數量，從而減少浪費。

盡量減少飲料及乾貨物品在重新上架時的損耗

機艙服務員在盡量減少機艙廢物方面發揮著至關重要的作用。我們將未使用及未開封的飲料 (包括利樂包裝的樽裝水及果汁) 以及茶包及調味品等乾貨物品重新放回原處儲存或指定的推車上。通過對該等物品的重新上架和再次使用，我們可以根據實際使用情況補充庫存，減少不必要的損耗。

善用數碼科技減少食物浪費

「自選美膳」電子服務於 2020 年 7 月向商務客艙的乘客推出，隨著頭等客艙服務的恢復，我們得以在 2023 年 11 月將該服務擴展至長途航班的頭等客艙乘客。2024 年 7 月，我們在從香港出發的部分長途航班上推出「國泰精選菜式」服務，乘客可預訂菜單以外的菜式。截至年底，該項服務已擴展至從香港出發的大部分長途航班。頭等及商務客艙的乘客可以透過網上查閱，於登機前 10 日選定餐單，並可於起飛前 24 小時內更改訂單，既易用又具彈性。經改進的用戶界面及服務有助收集乘客的飲食習慣和對食物的喜好，調節隨後航班的餐膳種類和數量，從而減少浪費。

捐贈予食物銀行

國泰集團與兩個本地慈善機構 – 樂餉社和惜食堂合作多年。樂餉社協助轉送從我們的入境航班上收集所得的未開封包裝食物。2024 年，我們共向機構捐出約 334 噸小食和飲品。惜食堂專門收集新鮮食材和配料，為香港長者準備膳食。自 2022 年起，我們一直向該機構捐贈多出的烘焙產品。我們於 2024 年向上述兩家慈善夥伴合共捐出約 336 噸食物，分發予極需食物援助的市民。

除捐贈食物外，我們的同事亦為行善付出不少寶貴時間。國泰義工隊全力支持樂餉社，協助將食物分類，包裝成應急食品包，並分發給弱勢社群。

回收機上食物轉化為能源

基於食品安全理由，部分廚餘可能不適合食用，例如剩餘熟食及容易變壞的食物。這些較低價值的廢物將送往 O•PARK1 – 香港首家有機資源回收中心。2024 年，國泰餐飲回收了 816 噸廚餘，送往位於小蠔灣的 O•PARK1 廠房，供轉化為能源。

國泰餐飲因應付煮食需要，每日亦產生廢食油。自 2004 年以來，我們已與一家生物柴油公司合作，將廢食油再加工成汽車生物柴油，做法遠超於法例要求。在 2024 年，共收集了 13，833 公升廢食油，並將其再加工成生物柴油。

其他機艙廢物

除了食物和飲料外，其他機艙廢物包括飛機內部結構的各種材料，例如用於座椅的金屬和用於座椅套的紡織品等。由 2006 年起，國泰為機艙廢物進行分類及回收。由於不少航點均禁止回收國際航班的廢物，現時機上廢物回收只限在入境香港的航班上進行。部分國家例如加拿大和澳洲，對來自國外的廢物有非常嚴格的健康和安全規管，國際航班上的廢物必須深埋於堆填區或進行焚化。

雖然我們仍持續改善機艙回收常規，我們愈加專注於重復使用機艙物品以減少浪費。今年，我們積極探索將機上材料應用於循環經濟的具體方案。同時，我們與機艙服務員密切合作，攜手推動廢棄物減量工作。

多年來，我們一直與供應商和非牟利團體緊密合作，提供採購自可持續來源的產品，在保持整體產品質素的同時，將對環境的影響減至最低。為乘客提供優質及以可持續概念設計的機艙物品，可減少我們的運作對環境的影響，並有助滿足乘客對我們在廢物處理和資源使用方面的期望。

機艙內的可持續考量

1

飲品杯

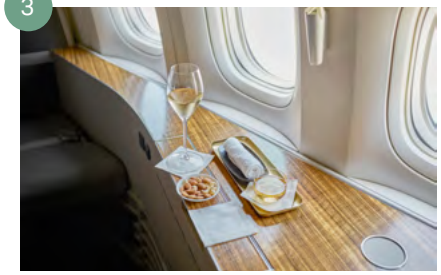
即棄飲品杯是我們其中一款使用率最高的塑膠製品，亦是於世界各地的海灘最常發現的塑膠廢物之一。為此，我們正逐步停用即棄塑膠杯，並轉用符合歐盟即棄塑膠製品法規的經認證無塑料的Flustix紙杯。

2

水樽

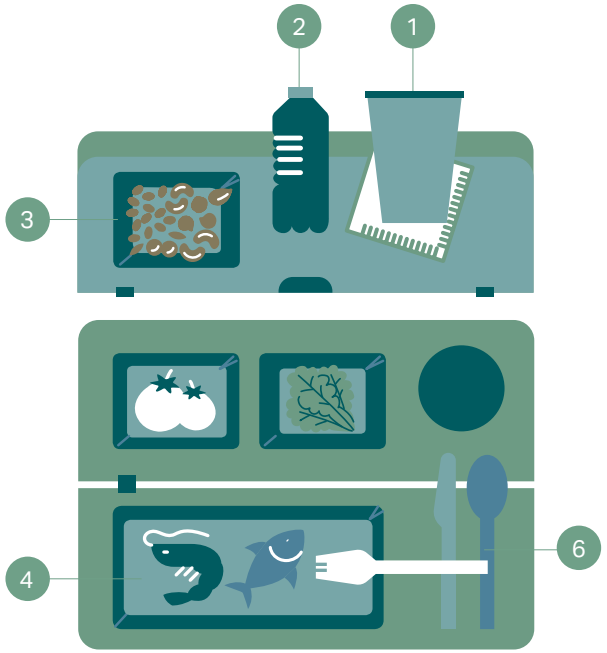
離港航班供應的樽裝水現均以100%再生塑膠製造。

3



餐前小食

機上的餐前小食(如烤花生)使用經認證的可持續棕櫚油製作，減少因伐木而對環境造成的影響。



4

海產膳食

為了支持保護海洋生態系統，我們採購經認證的可持續海產作為機上膳食及貴賓室菜單。

5

餐巾、攪拌棒和飲管

自2016年起，餐巾由70%甘蔗和30%木漿製造而成。我們亦引入了樺木攪拌棒和紙製飲管取代即棄塑膠，並列入我們不斷豐富的更可持續航機及貴賓室產品清單。

6

餐具

為進一步降低塑膠用量，我們已用更可持續的替代品取代可重複使用的塑膠餐具。自2023年起，所有航班均使用全新的輕質金屬餐具。

7

零食袋

全新設計的紙製零食袋，比以前更易於回收。

8

毛氈

我們每年為經濟客艙的乘客提供超過45萬張由回收膠樽製造而成的毛氈，而未開封的毛氈則會留待隨後的航班繼續使用。

9

寢具

頭等及商務客艙的枕袋和被套，全使用採購自可持續來源的純棉製造，並以可重用包裝袋儲存。

10

可重用包裝袋

我們改用可重用包裝袋儲存頭等及商務客艙的被套和毛氈，每年減少使用達570萬個塑膠包裝袋。

11

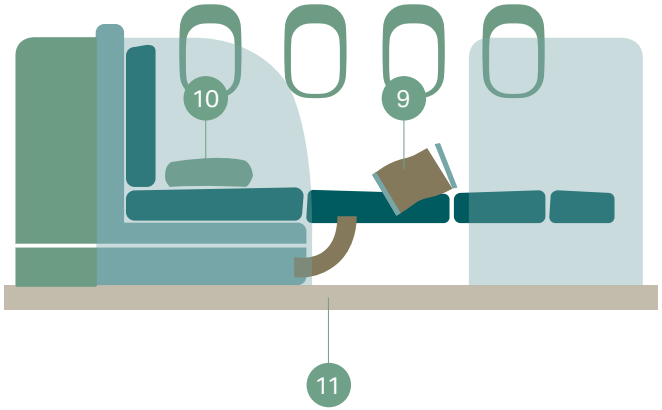
地氈

部分航機商務及經濟艙內的地氈採用再生尼龍廢料製成，例如廢棄魚網、布料和地氈等。

12

雪糕匙

2024年，我們用可持續的木製雪糕匙取代了塑膠雪糕匙。



資源管理

除了即棄塑膠和機艙廢物外，我們亦盡量減少源自其他資源的廢物，並在航班和地面運作中針對不同項目實施減廢和回收措施。為衡量各項減廢措施的成效，我們定期追蹤及監察一般廢物的產生情況和分流表現。

貴賓室

我們著力為設於全球各地的機場貴賓室減少廢物，並引入和嘗試不同的措施。例如在倫敦機場貴賓室的淋浴間，我們以環保製品作即棄塑膠替代，並除去所有塑膠包裝。我們亦在世界各地的機場貴賓室以樺木攪伴捧和紙製飲管代替有關即棄塑膠製品。繼上海貴賓室的成功例子後，我們於 2019 年起於機場貴賓室改用濾水器，以減少使用塑膠樽裝水。今年，我們與 Amber Foundation 合作，把已停用的塑膠製品及其他產品作捐贈用途。

提高香港機場貴賓室的資源效率

我們於香港機場貴賓室實施多項改變，以優先考慮資源效率和可持續性：

分類和回收

在我們的貴賓室廚房，進行現場分類和回收，設有指定的收集箱，用於收集剩餘食物、廢食用油以及玻璃、罐頭和塑膠瓶等其他一般可回收物品。

節能

設有指示牌等措施，提醒大家在不使用時關閉電源。

善用舊傢俱

某些舊沙發和傢俱會被送往國泰城或其他設施重用。

節約用水

安裝可自動關閉的水龍頭。

更環保的替代品

為客人提供紙製飲管、木製攪拌器和經FSC認證的餐巾。

可持續採購

於可行的情況下，食品原料就地、季節性地採購

減塑

使用可循環使用的而非即棄器具 (例如盤子、杯子、餐具、碗和醬料容器) 以及可再填充的消耗品 (例如果醬和調味品) 。提供過濾飲水機作為塑膠樽裝水的替代品。

減少食物浪費

我們就食品和飲料消耗進行客戶洞察分析，並按需採購。

設施管理

妥善管理我們的物業是可持續發展策略中重要的一環。我們鼓勵並落實綠色建築措施，以管理我們由設計、發展到物業管理等各階段所產生的影響。相同規定亦適用於在本集團建築物內經營業務的租戶 (例如咖啡店) 的裝修工程。此外，我們亦將奉行環境友善措施的準則擴展至供應商，要求他們就廢物管理提供可持續發展行動計劃，以確保所有跟國泰城及國泰坊有聯繫的供應商均對我們的可持續發展策略作出貢獻。

2024 年，我們推行多項措施，進一步減少我們的環境足跡，並提高資源利用效益：

- 安裝環保乾手機，減少紙巾的使用。
- 改善國泰城及國泰坊的飲水機及水龍頭使用。
- 推行中央垃圾及回收箱系統，同時提升同事的回收意識及參與度。

以下文件是我們與承辦商的施工及翻新工程合約的組成部分：

- 太古集團 —《太古集團可持續建築設計政策》
- 國泰航空 —《可持續發展政策》
- 國泰航空 —《供應商行為守則》
- 太古合約表格 — 附表 14 — 環境廢物管理計劃
- 由香港建築師學會、香港測量師學會、香港工程師學會等專業學會公佈的作業備考及指引，以及適用於不同司法管轄區的應用守則、指引及法規。

我們旗下的物業，包括國泰城及國泰坊已通過 ISO14001:2015 環境管理體系認證。除遵守相關法律之外，我們亦遵循環境管理制度，確保能緩解最重要的環境問題，以減少負面影響，並貫徹實行良好的環保措施。

從 2021 年起，我們按照太古集團的《廢物分類指引》，調整物業內的回收廢物分類方法和設施。我們辦公大樓內的每一樓層均設有紙張、金屬、膠樽及一般塑膠的回收設施，並每月追蹤和監控相關數據。用餐地點則備有收集廚餘和玻璃樽的設施，亦同時於國泰城放置飲品紙盒回收箱，專門收集利樂包裝作回收用途。每當進行物業翻新或其他工程，我們均要求承辦商於可行的情況下考慮採用循環再生物料，並提供可回收及不可回收廢物的清晰記錄。

國泰城內的各種回收措施

透明回收箱：
透明的展示箱陳列了各種不應棄置在內的非回收物，以減少垃圾混合和回收物污染。

附註：特別鳴謝設計師 Tommy Cheong

一般回收設施：
我們辦公大樓內的每一樓層均設有紙張、金屬及塑膠回收設施。

智能磅：
提供實時的廢物測量數據，並協助我們比較各種回收設施的成效。

里數入樽機：
該首創的入樽機讓同事可以將使用完的塑膠飲料容器兌換里數，使回收變得更有趣。

利樂包裝和咖啡膠囊回收：
在國泰城飯堂置設收集飲料紙盒和鋁製咖啡膠囊的回收站。

The Loops:
我們與 The Loops Hong Kong 合作，回收或再利用一系列的特別回收物(例如電池、美容產品和氣泡包裝等)。

退役航機

為保持競爭力，我們為機隊添置新航機，從而提升燃油效益同時引入更先進的科技，以滿足顧客日益增加的期望。我們與多家飛機供應商、獲機隊回收協會(「AFRA」)認證的公司及一些專門從事飛機退役解決方案的公司合作，妥善保留機身零件，並回收或重複使用該等零件和物料。大部分部件均可重新取得認證，並被重複使用或出售予其他用家。在飛機回收過程中，危險廢料(主要是潤滑油) 將交由專業廢物處理商妥為棄置。於 2022 年，國泰航空正式成為 AFRA 會員，此舉除可讓我們有機會觀摩更多最佳實踐外，亦有助發掘新的方法進一步改善退役航機的回收安排。此外，我們與香港紡織及成衣研發中心合作，從停用的座椅套回收可再用紗線，作其他機上用途。初步研發成果令人鼓舞，我們正進一步探索這個循環理念。

紙張和木材製品

採購政策確保紙張來自可持續來源，並受森林管理委員會認可。所有在香港使用的市場推廣宣傳品和辦公室用紙，均來自可持續和經認證的來源。我們正研究於全球所有辦事處實施此政策。

- 機上的 eEnabled 電子化系統，讓機組人員可通過平板電腦取用飛行準備資料，代替紙張版本。
- 以電子化機上手冊「飛行資料夾」取代駕駛艙內重達 70 公斤的實體手冊和紙張文件，每年可節省約 13，400 噸紙張。按 2019 年的水平計算，飛行資料夾項目的推出每年可為我們的航班節省約 13，400 噸紙張
- 貨運業務採用的集裝箱管理系統，亦以數碼方案取代多部紙本手冊，並簡化以往需要耗用大量紙張的各項程序。

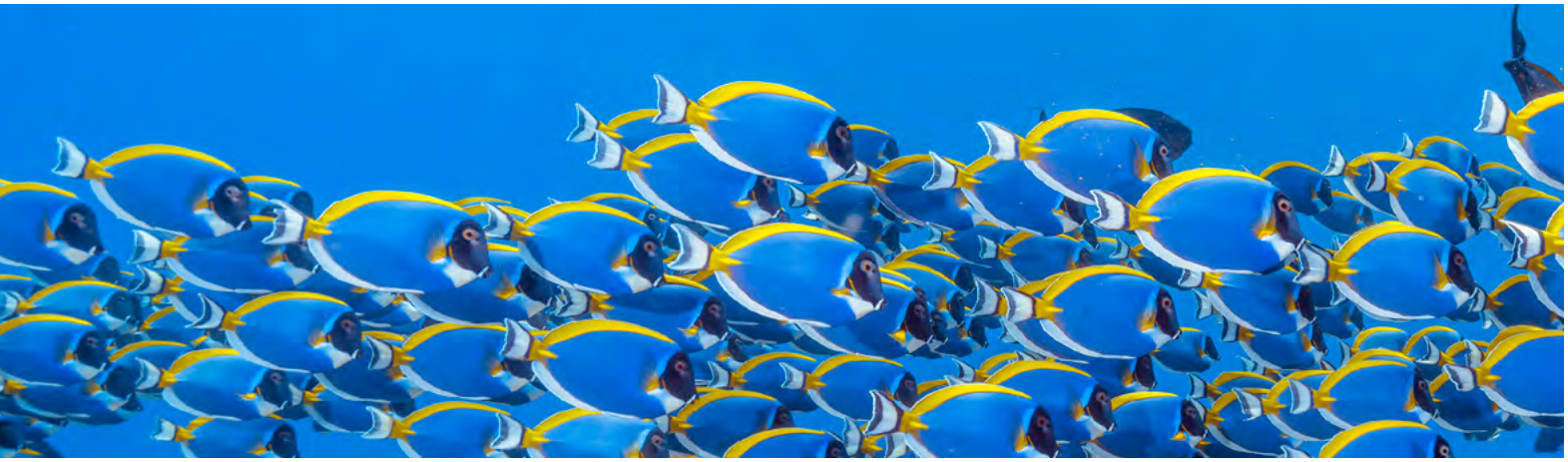
案例研究

里「賞」回收:首創里數回贈入樽機

今年，我們成功在國泰城推出首部入樽機，同事可參與水樽回收活動賺取「亞洲萬里通」里數回贈。該計劃由太古集團的可持續發展基金及國泰不同團隊共同支持，旨在透過創新方案培養同事的回收習慣，並展現國泰可持續發展的領導地位。自11月推出以來，我們已避免超過12，000個膠樽送往堆填區。該計劃展現「共創可持續未來」的真諦，我們以創新方式推動同事參與循環經濟。

環境範疇:

生物多樣性



我們的政策與指引

《可持續發展政策》
《支持可持續發展貨運政策》
《供應商行為守則》

全球報告倡議組織 : 304-2

香港交易所關鍵績效指標 :
層面 A3 : 一般披露 , 關鍵績效指標A3.1

生物多樣性

2024年績效亮點

我們為何重視生物多樣性

自然環境正以空前的速度惡化。根據聯合國的資料，地球正面對自恐龍滅絕後最嚴重的物種消失危機。多達百萬種動植物將面臨滅絕，其中多個物種的滅絕將在未來數十年內發生。要遏止這驚人降幅及減低生物多樣性的喪失對人類和地球健康的威脅，改變社會的消耗模式極其重要。生物多樣性不僅在社會中不可或缺，各色各樣蔚為奇觀的物種帶來的獨特體驗，亦能吸引我們的顧客到訪新的地點。

聯合國生物多樣性大會在加拿大蒙特利爾閉幕，188個政府達成一項具有里程碑意義的協議，正式通過「昆明-蒙特利爾全球生物多樣性框架」，為全球各國如何應對大自然提供指引。該框架制定了一項遠大的計劃，旨在應對生物多樣性喪失、恢復生態系統、保護土著人民權利，載列了四個總體目標及到2030年要實現的23個具體目標。具體措施包含阻止及扭轉自然環境的惡化，其中包括到2030年保護30%的陸地、海洋和內陸水域及恢復30%的退化生態系統。

國泰相信通過實踐負責任的貨運管理和轉型至可持續採購，我們可在保護全球瀕危物種及生態方面擔當著重要的角色，減低公司及乘客對環境的影響。

貨物運輸方針

我們一直與業界、保育組織、學術界，以及各持份者和專家緊密合作，制訂運輸實務政策及指引。這讓我們不會在知情的情況下促進任何可能威脅動植物種可持續性的貿易，或運載其產品。

此外，國泰旗下的貨運公司國泰貨運全面遵守國家及國際有關動物運輸的標準，確保妥善的動物處理及其在運輸途中的安全。其亦獲得國際航空運輸協會的活生動物運輸認證。本著維護動物福祉的堅持，加上在保護瀕危物種方面擔當阻截供應鏈的把關角色，我們積極偵測和防止野生動物的非法貿易。

作為一間領先的空運公司，我們始終保持警惕，打擊進出香港樞紐的非法野生動物貿易活動。我們亦繼續以動物乘客的福祉及安全為先，確保我們的培訓、評估及驗證要求均符合國際航空運輸協會的活生動物運輸認證。最近抵港的兩隻大熊貓充分證明「We Know How」，以最高標準處理每一次貨運。

歐永棠
國泰貨運貨運董事

支持可持續發展貨運政策

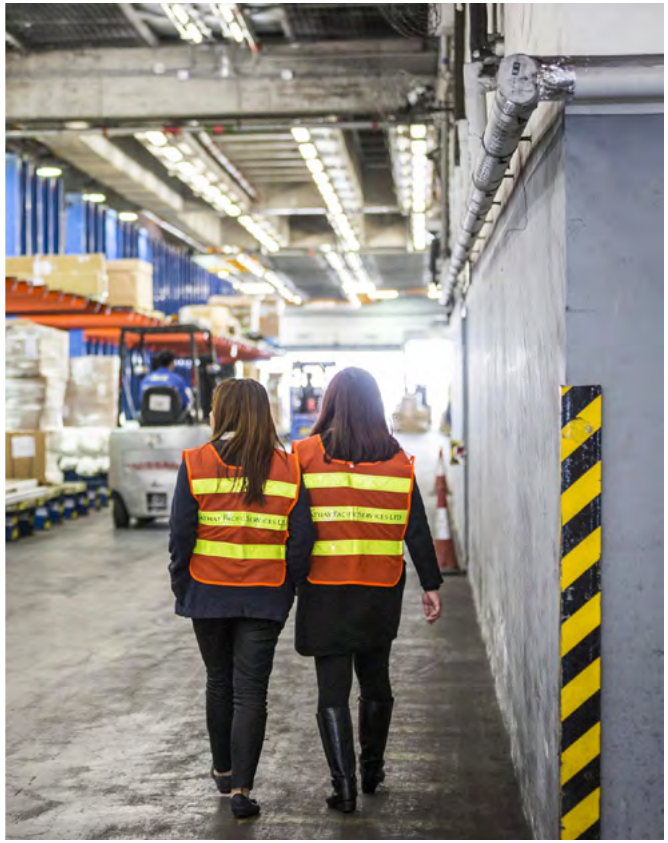
集團的*《支持可持續發展貨運政策》*讓各持份者了解我們在貨運方面保護環境的方針。為訂立該政策，我們徵詢專家的意見，並參考了多項國際規則。

香港愛護動物協會與我們一起制訂《格雷伊獵犬載運政策》。野生動物貿易監察網絡則協助我們制訂《鯊魚和鯊魚相關載運政策》。所參照的國際規則和措施包括：

- 瀕危野生動植物種國際貿易公約
- 國際航空運輸協會的活體動物運輸規則
- 國際航空運輸協會的鮮活易腐貨運規則
- 國際航空運輸協會的野生動物特別工作小組措施
- 野生動物保護聯盟運輸專責小組措施

我們參照《瀕危野生動植物種國際貿易公約》的條文制訂了現行的《支持可持續發展貨運政策》，並將我們的政策與其他同業的做法和行業基準相比對，確保其足以反映野生動物非法貿易活動的變化。與此同時，我們亦會與顧客和代理商多加聯繫，確保該政策得以理解，持續更新並得以落實。

日後，我們將會進一步檢討並按需要修訂該政策，以確保其能對重大的環境變化作出適切可行的應對。



案例研究

歡迎兩隻大熊貓抵港

2024年10月，國泰貨運迎來兩位非常重要的貴賓 – 一對來自四川的五歲大熊貓「安安」和「可可」，是為中央政府送給香港的珍貴禮物。這次特別行動由香港特別行政區政府、香港海洋公園及中國大熊貓保護研究中心等多方精心策劃及協調。

兩名熊貓貴賓被安置在專門設計的特製運輸箱，其符合國際航空運輸協會的活體動物標準，確保牠們在旅程中保持舒適和健康。其中主要特點包括精確的溫度控制、以竹子為主度身設計的素食菜單，以及使用先進數據記錄器進行的即時環境監控。在整個飛行過程中，大熊貓還由獸醫和飼養員組成的專業團隊全程陪同，監測牠們的健康狀況。

是次接載國寶大熊貓來港再次鞏固我們對動物福利的決心，並實現「We Know How」的品牌承諾。大眾對大熊貓的熱情，無疑加強了香港的保育及環境教育工作，而我們很榮幸能夠為此做出貢獻。

作為我們盡職審查及監察機制的一部分，以確保政策合規及在業務網絡內提升相關意識，我們今年就防止野生動物非法貿易實施一項專門的培訓項目。該項目涵蓋《瀕危野生動植物種國際貿易公約》的重要內容，並詳述多項政府政策，包括《保護瀕危動植物物種條例》(香港法例第586章)、《國際航空運輸協會活體動物運輸規則》及《國際航空運輸協會空運貨物運價規則》。

該項目深入探討《瀕危野生動植物種國際貿易公約》的目標，並提供締約方的進一步資訊。為提高學員參與，我們還提供對《瀕危野生動植物種國際貿易公約》附錄的總體介紹，例如：

- 附錄一：瀕臨絕種的物種
- 附錄二：若不控制貿易可能瀕臨絕種的物種
- 附錄三：未必瀕臨絕種但在管轄範圍內受到管理的物種

合作及夥伴關係

世界自然基金會的資料顯示，香港所處理的鯊魚翅貿易佔全球逾40%，無疑是貿易的重要運輸及物流樞紐。因此，我們與多個專業夥伴合作，對貨物進行盡職審查，以堵塞進行野生動物非法交易的渠道，令剝削野生動物生存權利而從中得益的人失去市場。

每當接獲鯊魚和相關產品的託運請求，我們的貨運服務部會諮詢國際專家小組的意見，包括關注全球野生動植物貿易事宜的非牟利組織野生動物貿易監察網絡的代表。小組會按照嚴謹的指引，就每個託運請求進行評估，而我們亦僅會接納獲國際專家小組首肯的託運請求。更多有關野生動物貿易監察網絡的資訊，可瀏覽：www.traffic.org。

上述程序有助進一步提升貨運業務的信譽，確保能更有效地識別違反禁運政策的非法販賣活動，並防止有可能危及瀕危物種的貨物或產品付運。

此外，我們的企業政策亦禁止在航班上、公司範圍內或任何由本公司主辦或資助的企業活動或餐宴中供應鯊魚翅。

TRAFFIC
the wildlife trade monitoring network

案例研究

了解「Rhino Man」如何抗衡野生動物走私及偷獵

為提高同事對野生動物的非法貿易及相關挑戰的認識，我們與位於香港的反偷獵和保育慈善機構大象基金會合作，舉辦了《Rhino Man》電影欣賞會。這部獲獎的紀錄片講述護林員冒著生命危險保護南非犀牛免受偷獵集團侵害的故事。為了讓參與者深入了解這些無名英雄如何在極端環境下保護瀕危物種，我們更邀請了一位來自非洲的護林員親臨國泰城，分享他的真實經歷。

禁運

近年我們對更多動物、野生動植物及其產品實施禁運，以限制運輸的方法來支持遏止動物受虐和生物多樣性喪失的相關議案。我們根據《瀕危野生動植物種國際貿易公約》的條文，不時重新審視*禁運清單*並作出修訂。我們的禁運清單涵蓋狩獵戰利品、鯊魚翅、犀牛角、虎皮、動物骸骨和象牙製品，還有用於賽狗比賽的格雷伊獵犬和進行實驗研究、娛樂或表演用途的動物等。任何人士或組織必須簽署託運申請書，證明所運送的動物符合國泰貨運的要求，方可使用我們的動物運送服務。違反有關規定，可招致法律刑責。

我們嚴格遵守《瀕危野生動植物種國際貿易公約》、國際航空運輸協會和各國政府的要求及相關的國際性條約。我們亦是野生動物保護聯盟運輸專責小組《白金漢宮宣言》的簽署人。國泰貨運將會繼續保持警覺以助打擊野生動物的非法貿易活動，並善用最新的資訊進一步強化相關保護措施。

國際宣言

野生動物保護聯盟宣言

由於捕獵野生動物及相關罪行對氣候變化、保持生物多樣性、安全及公共衛生的負面影響昭然若揭，世界各國均視打擊野生動植物非法貿易為重要的政治議程。

作為野生動物保護聯盟運輸專責小組《白金漢宮宣言》的簽署人，我們承諾不會促進或容許任何違反《瀕危野生動植物種國際貿易公約》的野生動植物產品的貨物運輸。

我們的其他承諾還包括資訊分享、同事培訓、技術改良及與各國企業和組織的資源共享，以打擊該等剝削行為。

支持更負責任的食物價值鏈

可持續食物選擇

國泰秉持我們的《可持續食物政策》，支持負責任地使用自然資源。我們定期檢討該政策，避免採用以不可持續方式生產的食物，並不斷尋找替代品，為顧客和同事提供更可持續的選擇。

根據世界自然基金會香港分會的資料，全球約90%的漁業資源已遭完全甚至過度開發。儘管這些年來，選擇使用可持續海產的意識已日漸提升，但仍有大量魚群面臨威脅，某些魚類甚至瀕臨滅絕。同樣，在現今農業綜合企業的某些領域中，動物福利可能沒有得到充分的重視。我們在過去十年均盡可能從可持續來源採購海產，積極應對這個挑戰。

這包括在我們的營運中優先採購經認證的可持續海產。2024年，國泰餐飲共採購約351噸經認證並能追溯來源的可持續海產。自2024年底起，國泰餐飲全面採用非籠養帶殼雞蛋，並將於2025年底前過渡至非籠養液態雞蛋。透過這些轉變，我們期望為顧客提供更負責任的餐飲選擇，並支持向更負責任的全球食物價值鏈轉型。

更多素食餐膳選擇

素食選項是一種鼓勵人們在飲食中更注重素食的方法。其重點不在於排除或限制若干食物種類，而是在餐盤中加入更多素食，如蔬菜、水果、全麥、豆類、堅果和籽類。這與我們的承諾相一致，即通過減少膳食中對動物性蛋白質的依賴以幫助降低碳排放，從而促進可持續發展。

此外，自2022年起，我們於頭等及商務客艙供應燕麥奶，讓乘客享用咖啡或茶時可以其代替奶類。2023年，我們亦將這項服務推廣至香港的貴賓室，為乘客提供多種選擇，以迎合他們的喜好。

社會範疇:

安全

我們的政策與指引

《安全政策》

《職業健康及安全政策》

《品質政策》

全球報告倡議組織: 403-1、403-2、403-3、403-4、403-5、403-6、403-7、403-8、403-9

香港交易所關鍵績效指標: 層面B2:一般披露、層面B6:一般披露、關鍵績效指標B2.1、關鍵績效指標B2.2、關鍵績效指標B2.3、關鍵績效指標B6.4

安全

我們為何重視安全

我們持續成功的關鍵在於能將乘客和貨物安全運抵目的地。因此，為所有同事提供安全的營運和工作環境對我們的成功極為重要。我們以安全為首要重任，與企業管治同樣是我們可持續發展策略的基本原則。

2024年績效亮點

成功完成首次**基於風險的國際航空運輸協會營運安全審計認證**

透過廣泛的分析和度身設計的研究，強化我們的**疲勞風險管理系統**

未涉及**航空安全法規**的政府執法行動

安全一直是國泰一切工作的重中之重。作為我們整體策略的一部分，我們希望在卓越安全和卓越營運方面達至世界領先的水平。

在企業文化中，每個業務決定及行動均會考慮到安全和福祉。這是我們共同的責任，以確保安全、健康和可靠的環境也是我們對同事及業務夥伴的最高期望。

林紹波
國泰行政總裁

我們的方針

國泰的安全管理方針以最低合理可行守則為基礎，竭力向「零意外」和「零高風險事故」目標邁進。為了實現目標，我們建立了企業安全文化，運用風險主導的方法來識別相關風險，並且盡可能將危險情況對營運的影響降至最低。此外，國泰亦會根據業內標準評估績效，以確保我們的安全措施與最佳規範一致，並保持處於航空業的前沿。

安全政策

我們的*《安全政策》*表明，集團承諾在業務營運中優先處理和管理安全風險。行政總裁是安全的最終問責者，但安全亦是集團全體每一位同事的責任。根據國際民用航空組織安全管理系統框架，我們將謹慎責任要求延伸至所有業務夥伴 (包括集團監督下的承辦商或個人)，塑造企業的安全文化，包括：

- 「每個業務決定及行動均以安全和福祉為首要考慮」的企業文化
- 鼓勵「非懲罰性報告」的公正文化
- 鼓勵所有同事提出安全問題，以便及時採取適當行動和實施控制的報告文化
- 將成功、錯誤及疏忽視為學習機會，從中汲取教訓的學習與分享文化
- 應用適當的品質和風險管理體制和流程來作出明智決定的文化

營運安全

我們通過全方位的安全風險管理系統，致力維持最高的安全水平，保障同事和顧客安全。我們按照國際航空業界的最佳安全規範，確保我們的安全管理方針符合國際標準。我們良好的安全紀錄，正是我們高水準的安全管理和預防高風險事故的成果。

在安全管理系統所識別的主要風險中，值得關注的包括鋰電池著火風險和影響航空業的潛在供應鏈風險。

國際航空運輸協會營運安全審計認證

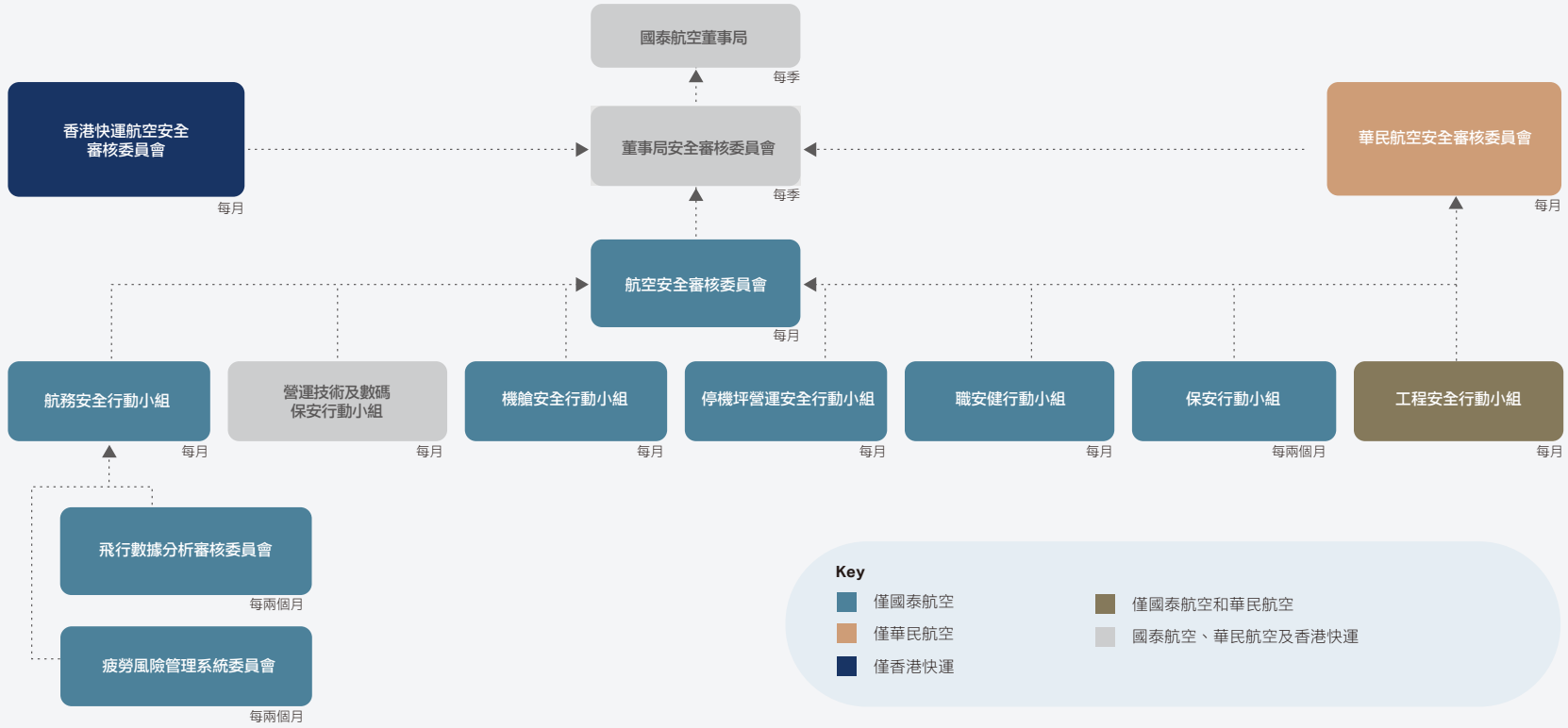
國際航空運輸協會的營運安全審計認證是國際評估航空公司運營管理和監控系統的全球安全標準。身為已獲認證的國際航空運輸協會會員，我們必須定期通過審核，方可保有會員資格。

2024年，我們接受並成功完成首次基於風險的國際航空運輸協會營運安全審計認證，超越業界標準。此舉旨在加強安全風險管理，包括評估航空公司的安全成熟度。雖然審計結果非常正面，但在安全方面，國泰仍會繼續訂立內部高標準，以持續改善卓越安全及營運。

安全管治

國泰安全管理系統確保我們能積極管理安全風險及制定相關程序，以便在事故發生時作出適當回應。安全行動小組及航空安全審查委員會(由我們的行政總裁擔任主席)每月例行監察安全績效指標，並對所有事故和意外進行徹底調查。我們於今年加強了安全管理系統，並於2024年10月就推行安全管理系統接受香港民航處的評估和審核，確認國泰航空符合民航處CAD712的安全管理系統標準需求。

所有安全會議皆由相關專家出席。當航空公司的營運有所改動時，例如發展新航線、引入新客艙服務或組織架構變更等，便必需進行跨部門風險評估，以有系統的方式管理各項風險。集團委任獨立安全專家擔任董事局安全審核委員會主席，並直接向董事局匯報安全事宜。這職位現時由Tim Jenkins機長擔任，他是前皇家海軍及商業航空公司的機師，並曾在兩家大型國際航空公司擔任高級安全管理職務。



圖表一：安全管理系統管治架構

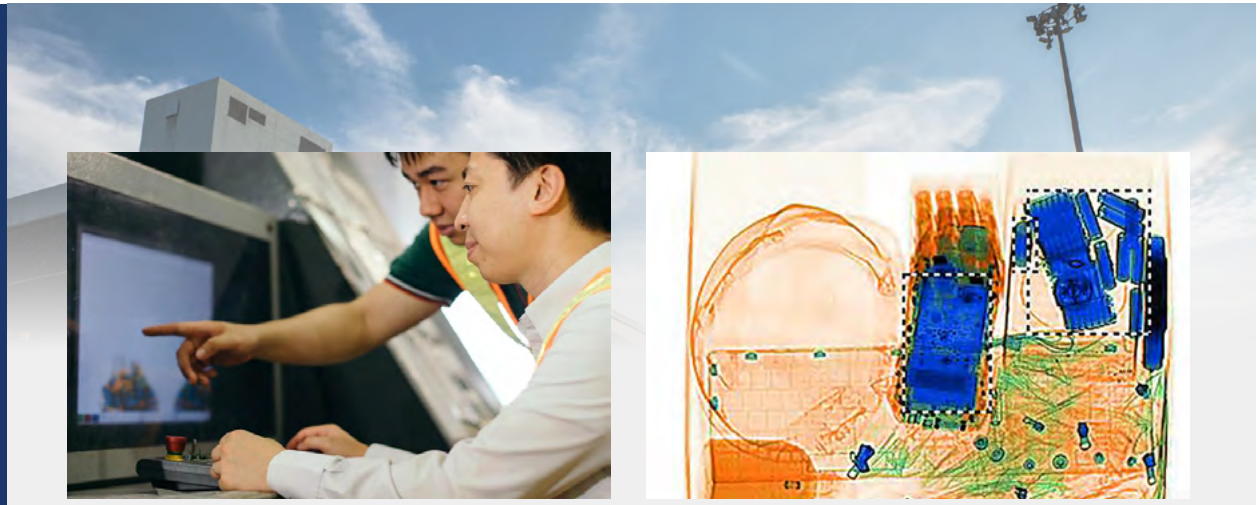
國際航空運輸協會的鋰電池運輸認證

國泰貨運及國泰貨運站均擁有由國際航空運輸協會頒發鋰電池運輸認證，以解決航空貨運業的重要問題。含有鋰電池的貨物若處理不當或標示錯誤，會造成嚴重的火災危險，危及人身及財產安全。隨著電子商務的持續發展，未申報或錯誤申報貨物已普遍存在，這已成為航空貨運業日益關注的問題。

通過有效的安全風險管理持續完善

為實踐持續完善安全管理系統的承諾，我們將國泰各營運部門相關的所有主要風險登記，並按既有、逐漸浮現、上升、下降或維持平穩等特徵歸類。評估後的風險將根據集團的管治架構分配給專門的安全行動小組或運作部門，以便從宏觀的角度檢視集團的風險及監控風險緩解措施。儘管我們會定期審查每項風險，但風險登記冊將按季更新並於董事局安全審核委員會會議上提交。

案例研究



強化鋰電池篩查

強化鋰電池篩查旨在識別錯誤申報的高能鋰電池貨物。安檢員須在特定情況下進行實物開箱檢查，例如X光影像顯示純深色、檢測到鋰電池陣列或文件缺少完全管制鋰電池的聲明。

強化鋰電池篩查於2023年中在香港國泰貨運站實施。自2024年初起，國泰一直與有關當局、貨運代理協會及客戶通力合作，將協議擴展至香港指定代理的管制空運貨物安檢設施。我們與香港貨運物流業協會緊密合作，於今年較早時舉辦了一系列研討會，鼓勵業界參與，最終成功推行該協議。

為加強合作及知識分享，此計劃超出篩查要求，鼓勵安檢員與貨運聯絡小組及香港貨運物流業協會分享可疑的X光影像及見解，為業內建立共同學習及分享最佳作業模式的文化。為配合此計劃，國泰貨運站將繼續投資技術，協助X光篩查時識別鋰電池，進一步加強航空貨運的安全措施。

疲勞風險管理

我們經營複雜交錯的客運和貨運航線網路。因此，管理機師和機組人員的疲勞風險是安全管理系統的一個重要部分。

於2010年確立的疲勞風險管理系統，要求遠超於香港民航處現行關於管理機師疲勞的規定，並同時配合認可限值飛行時數計劃。疲勞風險管理系統是一個以實證為基礎並以數據資料驅動的系統，用於持續監察和管理與疲勞相關的安全風險，達至最低合理可行守則的水準。

我們於2024年藉各項措施不斷拓展和優化疲勞管理系統，包括睡眠和疲勞研究，改進協助機組人員控制休息的工具，並檢討針對不同員工群體的現有培訓方案。

年內推出的主要措施包括藉過度疲勞報告 (航空安全報告-疲勞及受控休息項目) 識別與疲勞相關的安全風險，同時使用軟件作廣泛分析。為了減少這些風險，我們採取了相應的措施並改動編更常規。我們使用度身設計的研究來檢視這些風險，並確定緩解措施的有效性。集團安全經理 - 疲勞風險管理系統，繼續以此領域的專家身份，為國際航空運輸協會的人為因素特別行動組及國際疲勞風險管理系統論壇管理委員會提供服務。

持續提供安全培訓

加強教育讓同事認識公司的安全管理系統，了解航空業的各種風險及自身在安全方面擔當的角色，是整個集團維持高度安全水平的關鍵。為此，我們的數碼學習平台不斷提供經改良的安全培訓課程。所有運作業務單位的同事均需定期完成相關課程。該等課程專注就安全管理系統及風險管理提供持續培訓，同時向每個目標群組提供相關的運作實例。同事們可以自助形式選擇在線或離線上課，無論身處任何時區，均可因應個人需要安排合適的時間學習。

我們通過修訂版特定崗位安全培訓課程為所有新入職的運作業務單位總經理及安全行動小組主席，就安全管理系統、安全相關事宜、領導才能、管治、調查及風險評估等範疇提供所需的簡要介紹，讓他們對集團安全管理系統的運作有基本的認識及了解各自在集團安全績效上擔當的重要角色。

為新入職同事而設的Brushwingers面對面簡介會

儘管網上學習既方便又靈活，但我們明白只有課堂培訓才能體現參與的重要性。因此，我們繼續為國泰的所有新同事提供由集團營運安全團隊主講的面對面「安全及質量入門培訓」，以示集團極其重視安全，並宣揚注重安全人人有責的訊息。該項互動培訓特別為新入職同事而設，亦歡迎其他同事參與。

外部服務供應商的安全培訓

我們面臨的風險與互賴互動的業務夥伴的數量相應，這些供應商幾乎參與我們業務的各個部份，從地面營運、危險品到倉儲、餐飲供應和工程。作為擁有完善安全系統的組織，我們認為將安全系統培訓的範圍擴展到這些服務供應商屬明智之舉。這包括：

- 特別為沒有任何安全意識培訓的第三方合作商提供培訓
- 根據國泰內部標準，提供初步的安全意識培訓，同時滿足國際航空運輸協會建議的標準和操作規程的要求
- 引入安全管理系統、危害意識、風險管理和報告系統

我們於2020年推出的「集團安全及質量入門培訓」網上課程，現已可供第三方供應商使用。該課程集中探討多個關鍵議題，包括遵守法規及公司標準的重要性、集團的安全政策及程序，以及危機處理等。

案例研究

安全及品質活動週

為了在公司各階層強化安全至上的觀念，這項為期一週的活動透過一系列以安全為導向的互動遊戲和活動，吸引了超過1，000名國泰同事參與，主題涵蓋安全文化、政策和工作場所危險等。每完成一項活動，參與者均可獲得獎品，營造了熱鬧的氣氛，並透過親身學習，強化了主要的安全訊息。活動亦延伸至業務夥伴的營運場所，強調營運安全及品質是共同的責任。

質素保障項目

國泰一直在實施風險為本的質素保障項目，與內部部門和整個網絡的供應商一同評估管理體系和營運情況。質素保障項目確保強有力的安全管治，並識別任何潛在情況和安全隱患，提高營運安全性。2024年，國泰開展了173項審計活動，以確保本公司達到安全、安保及質素要求。

業務適應力

國泰危機應變中心是一個有足夠能力於任何危機影響集團期間，為集團管理全球應變措施的專用設施。我們經定期測試的危機框架包括中央指揮協調、本地專責應變團隊、電話查詢及支援中心，以及訓練有素的特別援助義工隊。所有服務可通過一個全年無休的自動通知系統啟動。

由超過400名航空公司和附屬公司同事組成的特別援助義工隊，負責協助受緊急事故影響的乘客、同事及其家屬。集團準備於未來數年進行一輪全面招募，以增加同事人數，除聚焦於壯大團隊外，亦注重參與特別援助義工隊培訓項目的同事的個人發展。如遇重大事故，透過家庭援助基金會會員資格，該會數千名經特別訓練的義工亦會與特別援助義工隊一同提供相關協助。

國泰業務連續性管理項目，專注於四類事件：失聯、供應損失、系統損失和同事短缺。此外，我們亦將其他特殊情況納入考量，例如突發公共衛生事件。既定事故管理守則讓事故按嚴重程度被快速分類，並由相應的事故管理團隊跟進。2024年，集團業務網絡下所有營運點完成緊急應變複習演練，以確保流程和程序得到審查，同事熟悉應變功能和系統。

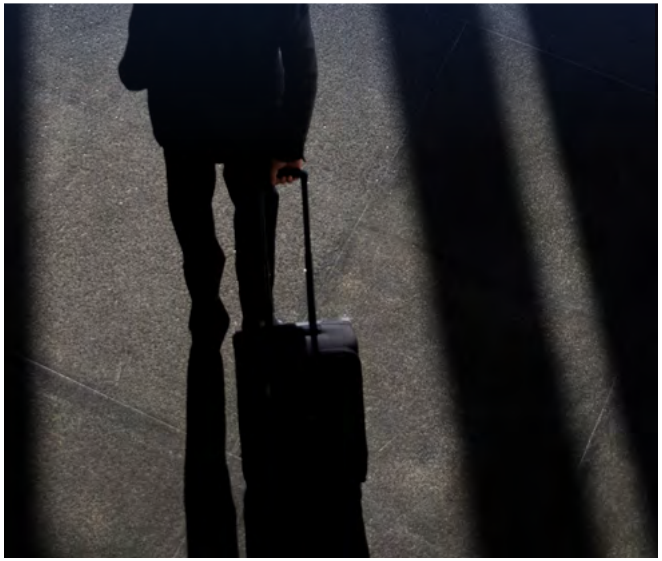
職業健康及安全

我們旨在通過減少工作場所危害，防止所有同事、顧客和承辦商在與公司的整個合作過程中發生事故、受傷和罹患職業病，從而實現零傷害的目標。考慮到同事的安全和福祉，我們繼續專注於公司內各種職業健康和安全議題，重點領域包括：

- 加強香港和外站地面運輸的安全績效；
- 識別高空作業等高風險活動，確保設置嚴格的障礙和控制措施；
- 通過培訓和風險評估，確保辦公室同事在工作場所的健康與安全；及
- 通過主動監測並及時調整，改善室內空氣品質、濕度和溫度。

這些議題透過我們的*《職業健康和安全政策》*來解決，該政策適用於整個公司的業務營運以及集團監督下的承辦商或個人，確保遵守所有相關的職業健康和安全法律、標準及實務守則。我們承諾持續改善職業健康和安全管理系統的績效，設定優先順序和行動計劃，以解決已識別的工作場所危害，並建立改善職業健康和安全績效指標的量化目標。

我們通過每月的職安健行動小組以及專注於地面運輸、食品安全和福祉等關鍵領域的各類工作組，監控該等目標的進展情況。

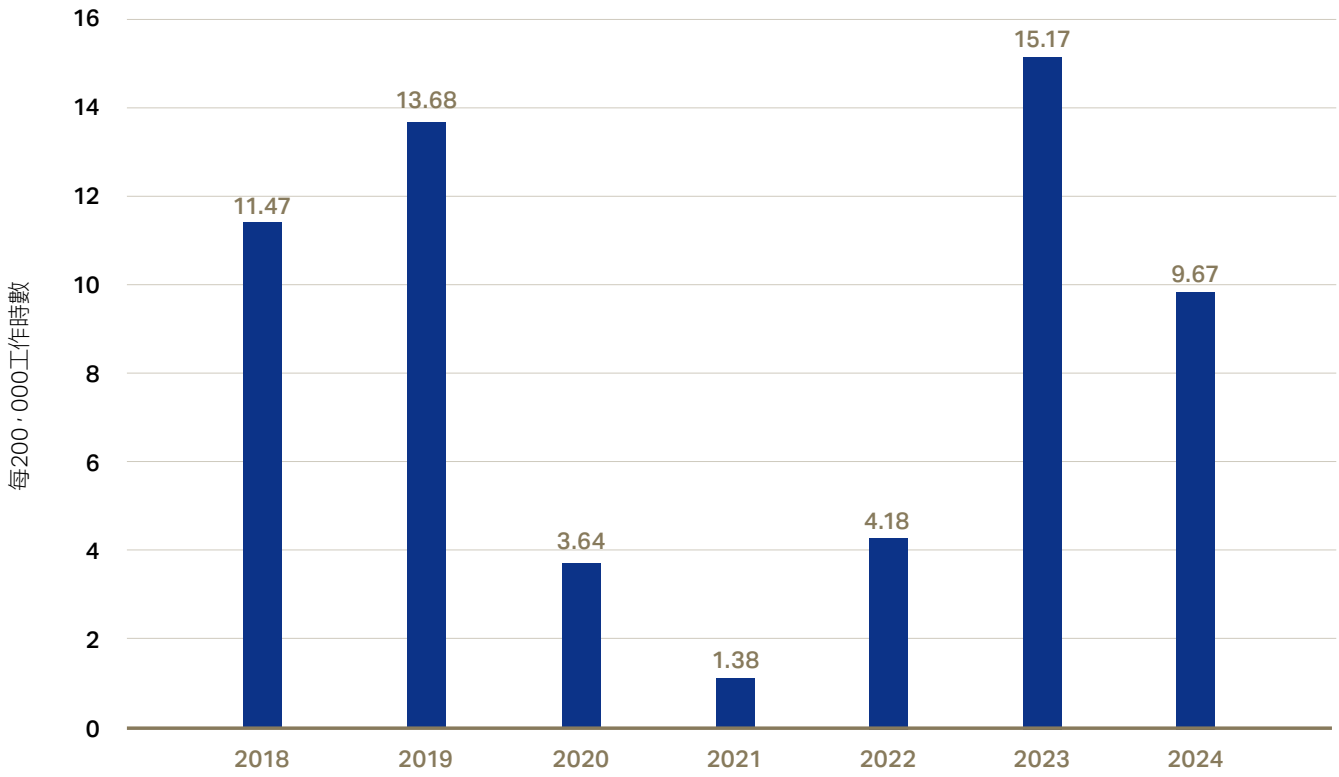


儘管與2023年相比，總可記錄工傷頻率呈下降趨勢，但預防工傷仍是國泰管理層持續關注的重點。我們將繼續實施並檢討安全相關措施，確保將已識別風險降至合理可行的最低水平。

遺憾的是，2023年9月發生了一宗送貨工人從貨車尾部升降台墜下的死亡個案。雅潔洗衣於2024年7月被裁定違反《職業安全及健康條例》(香港法例第509章)。我們已採取緩解及預防措施。詳情請參閱*法律及合規遵循*一節。

 # 2018至2019年數據包括國泰航空、國泰港龍航空及華民航空。由2020年起擴展至包括香港快運。由於國泰港龍航空已於2020年10月停止運作，故自2020年後其數據並不適用。

總可記錄工傷頻率



緩解傳染病風險

傳染病導致公共衛生緊急狀態的風險仍然存在，國泰繼續保持警覺，保護我們的同事和乘客免受傳染病的侵害。我們備有相關政策，確保能恰當地執行各種預防手段及安全措施。以下為針對傳染病傳播風險的部分規範：

- 強烈建議所有同事及時進行常規免疫接種，其中包括接受肺結核疫苗接種和完成冠狀病毒疫苗注射的初始療程。在香港，肺結核疫苗接種是兒童疫苗接種計劃的一部分。
- 任何同事若確診患上傳染病必須休假直至不具傳染性為止，並須獲集團的醫務部門提供證明確認無恙，方可返回工作崗位。
- 如航班上有乘客或工作地點內有同事證實確診傳染病，我們會全力配合衛生當局追蹤接觸者的要求。
- 所有航班均配備了高效率空氣微粒子過濾網，以確保最高的機艙空氣質素，並且我們在每次飛行之間對經常接觸的表面 (從屏幕到頭頂行李架) 進行徹底消毒。我們亦每30天進行一次客艙深度清潔。
- 所有航班均會定期利用殘效性殺蟲劑加以處理，以防止輸入蟲媒疾病媒介 (例如攜帶瘧疾和登革熱的蚊子)。
- 教育機組人員如何預防如瘧疾等蟲媒疾病。
- 如有任何航線要求採取瘧疾預防措施，公司定當樂意提供。現時沒有任何地區有此規定。
- 集團的醫務部門持續監控新的或新興疾病和疫情資訊，確保及早識別風險並採取應對措施。

顧客健康及安全

「國泰護航」是我們保護顧客在旅途上身心安泰的承諾。我們致力通過提供清晰資訊、作出靈活安排及確保旅途安全，令乘客後顧無憂。

儘管2024年載客量有所增加，本集團於報告期內並無發生任何因運作事故或意外導致死亡的事件。我們亦沒有因產品或服務涉及違反健康及安全相關法律和法規被定罪而大受影響。

社會範疇:

社區

我們的政策與指引

《可持續發展政策》

全球報告倡議組織：413-1

香港交易所關鍵績效指標：層面B8：一般披露，關鍵績效指標B8.1，關鍵績效指標B8.2

社區

我們為何重視社區

強大的社區對促進整體社會的繁榮及健全發展極其重要。環顧全球，各地社區均面對各色各樣的艱巨挑戰，極待多方協作加以應對。過去數年令我們深深體會，像國泰航空般規模龐大的企業在推動正面改變以及支援弱勢社群方面肩負重任。因此，我們時刻不忘貢獻社會，同時把握機會將造福社群的精神不斷昇華並發揚光大。

2024年績效亮點

國泰義工隊參與不同社區義工活動合共超過***6，000小時***

重啟我們的旗艦項目「飛躍理想計劃」，約***300名參與者順利畢業***

首次安排***大灣區***交流團作為「飛躍理想計劃」的一部分

*支持香港特區政府的「共創明『TEEN』計劃」，舉辦航空體驗日，****接待600名學生和義務友師***

直接捐款510 萬港元***慈善捐款***，並以機票折扣方式捐款***310 萬港元***

*我們的****第7屆國泰Hackathon*** *匯聚了約* ***300 名年輕科技熱忱者***

我們的方針

作為一家以香港為家的航空公司，我們擅於將不同的人物、文化和地點聯繫起來。本著多方協調合作的方針與不同行業的夥伴合作，我們得以發揮所長，將業務與非政府組織夥伴聯繫起來，為社會帶來更長久的正面影響。通過不同的社區活動與義工服務，我們在關注全球的重要議題的同時，繼續專注於香港社區的需要。

為了在社區關係拓展方面發揮更大的影響力，經與同事和社群持份者溝通後，我們就社區策略定出核心範疇。

青少年

國泰致力推動我們所服務社區的未來發展，這與集團的長期發展目標相輔相成。我們通過投資於兒童和青少年的發展，履行這一承諾。

體育運動

國泰積極推廣體育運動，並通過參與不同的體育項目，連繫社區。我們的首要目標為實現身心安康，更好地服務我們萬分珍視的顧客、恪盡職守的同事和引以為傲的社區。

藝術與文化

國泰支援社區活動，促進全球文化交流和相互了解。通過將藝術與文化融入社區，我們協助實現極具活力的文化面貌並使其產生深遠影響，促進團結一心，彼此接納。

國泰植根香港，致力於豐富社區生活，並以青少年發展為核心重點。在「飛躍理想計劃」二十週年紀念之際，我們很高興再次推出這項旗艦項目。在國泰義工隊的大力支持下，我們透過以青少年為本的不同計劃，為香港航空業培育未來領袖，為社會作出貢獻。

劉凱詩
國泰顧客及商務總裁

國泰義工隊

我們是一個積極融入所服務當地社區的全球品牌，不僅為客戶帶來價值，亦為其周邊社區做出貢獻。多年來，我們的社區關係拓展亦影響了公司總部香港以外的多個地區。

2024年，國泰義工隊積極支持公司的旗艦社區項目和義工服務，包括香港特區政府「共創明『TEEN』計劃」、「飛躍理想計劃」及國泰「空中之旅」。義工隊同事亦義務協助樂餉社包裝食品並分發予弱勢社群。相關義工服務正好配合我們長期與兩家社福機構合作的目的，就是捐出食物以減少浪費同時幫助有需要的人士，相得益彰。

國泰義工隊參與各種義工服務以回饋社區。2024年，我們的義工共參與接近

6，000

小時的義工服務。

社區項目

隨著國泰的重建之路，我們支援本地社區的承諾愈發堅定。我們根據核心範疇舉辦能應對當前迫切議題的社區項目，其成效經由活動後的調查所評估。

飛躍理想計劃

我們的旗艦項目「飛躍理想計劃」於2003年一月在香港啟動，旨在招募對航空充滿熱誠，並致力服務社區的學生。該項目啟動以來，共有數千名學生順利畢業。不少「飛躍理想計劃」的參加者後來也選擇加入香港航空業。

經過五年的停頓，期待已久的「飛躍理想計劃」今年再度回歸。在為期六個月的活動中，國泰機師及同事義工帶領約300名參加者參與一系列航空和社會服務活動，包括參觀國泰的航空設施及部門，以及更廣闊的機場社區。學員參與一系列航空活動及培訓，包括數碼科技及國泰貨運的新課程，從不同角度深入認識航空業的日常運作。

該計劃亦讓學生探討不同的社會議題，並透過設計自己的社會服務項目，為社會帶來正面影響。今年，學員們針對青少年發展、減少廢物及碳中和三個重點範疇分別為國泰、國泰航空貨運站及國泰餐飲專門設計新理念，展現他們的創新精神。

在暑假期間，30名表現出色的學員獲邀前往澳洲阿德萊德飛行訓練學校 (國泰航空機師學員學習飛行的其中一所飛行訓練學校) 參加航空體驗之旅。他們親身體驗了見習機師的生活，並獲得了千載難逢的機會，在教練的指導下駕駛小型飛機。

所有學員均於2024年8月順利畢業，準備開啟未來的航空職業生涯。

案例研究

學員交流之旅 - 探索大灣區

為慶祝「飛躍理想計劃」20週年，我們首次將計劃拓展至更廣闊的大灣區。2024年4月，約300名學員前往珠海愛飛客航空科普教育基地進行交流，在了解中國內地航空業發展及成就的同時，亦對大灣區的整體發展有了更深入的認識。

「共創明『TEEN』計劃」

國泰對培育社區內青少年發展滿懷熱忱，這體現在積極參與香港特區政府組織的「共創明『TEEN』計劃」。

2024年，我們專注支援初中生，幫助他們建立自信，引導他們訂立個人目標。作為該持續項目的一部分，我們邀請了600名來自弱勢社群家庭的參與者，於國泰航空體驗開放日參觀國泰的設施。在該特別活動期間，國泰義工利用工餘時間為項目擔任義務友師和導賞員，運用自身專業知識向學員介紹各類設施，為項目的成功作出了貢獻，並對參與活動的青少年產生了積極的影響。透過這些努力，我們繼續增強下一代的權能，激勵他們探索航空業的機會。

國泰「空中之旅」

國泰持續履行支持香港青少年發展的長期承諾。「空中之旅」於2007年首次推出，已有超過1，600名參與者，當中包括一些從未乘搭飛機或對航空業有興趣的人士。

在最新一期的活動中，我們為180名參與者和義務友師安排了一次難忘的體驗，他們乘坐最新改裝的B777-300ER航機，遨遊香港天際90分鐘，將國泰連續第二年為支持「共創明『TEEN』計劃」而舉辦的系列活動推向高潮。此外，香港特區政府政務司司長亦親臨現場，擔任特別主禮嘉賓。國泰各部門義工全力支持，使活動得以順利進行，彰顯我們為培育下一代而作出的共同努力。

參觀國泰城

國泰與香港的關係一直密不可分，既為市民提供就業機會，亦為旅客安排空中旅程。招待訪客參觀國泰城，目的在於讓大家對國泰航空加深了解。由我們的同事帶領的導賞團，會安排訪客參觀各項培訓和運作設備，讓大家從同事的角度了解公司背後的運作。導賞團會安排訪客參觀各項培訓及運作設備。於2024年，國泰城接待超過410名訪客，包括香港特區政府「共創明『TEEN』計劃」參與者、社區組織及有特殊需要的學生。

捐贈里數傳遞愛心

國泰會員可使用亞洲萬里通里數兌換慈善物資以支援需要幫助的群體。兌換慈善物資最少只需360里數，會員能輕易地以里數傳遞愛心，為社會及環境出一份力。除了兌換物資之外，會員還可以通過捐贈里數支持慈善機構的社區項目。

架起藝術橋樑

國泰與西九文化區管理局達成為期三年的的合作協議，作為西九的指定旅遊夥伴，負責運送珍貴的藝術品，接載本地及國際藝術家搭乘飛機往返香港。這一合作旨在鞏固香港作為東西文化中心交流的地位，並大力促進香港的文化旅遊業。

2024年，我們支持了於藝術公園、自由空間及戲曲中心所舉行「西九家Fun藝術節」。表演及展覽的陣容鼎盛，如悉尼設計工作室Atelier Sisu的得獎大型藝術裝置《抱泡瞬間》。

2024年亞洲萬里通「愛心回贈」數據：

捐贈里數總額	**價值622萬港元**
慈善合作夥伴數目	**27**
慈善物資項目數量	**68**
最受歡迎慈善物資項目	1. **人人流浪狗澳門義工團 –** 支援人人康寧善終犬舍 2. **聯合國兒童基金會 –** 為營養不良的兒童提供10包營養治療奶 3. **小彬紀念基金會 –** 為兒童提供社交情緒小組支援

國泰Hackathon

國泰Hackathon是我們以航空為主題的旗艦活動，旨在培養年輕人才。活動匯聚對航空及科技有濃厚興趣的創新人才，各隊伍展開合作，向業界領袖展示創意想法。

第七屆Hackathon是活動自推出以來首次拓展至大灣區，共有超過1，500份來自香港、中國內地及海外大學生的報名申請，最終選出74隊共約300名學生參賽。在國泰Hackathon活動期間，參賽者們探索機器學習和人工智能等新興科技，了解加速推進其想法的機會，並一窺國泰空中和地面運作的幕後情況。

今年的獲勝隊伍GingTrip，由來自香港多所大學的學生組成。他們的獲獎創意是在香港快運航空航班上安裝組合式手推車，以自動進行回收及廢物分類。收集的廢物數據會自動處理，並載入儀表板，有助提供資訊和加強數據驅動的決策。

作為獨有的航空業技術解決方案競技賽，國泰Hackathon展現了國泰為航空業培育人才及推動創新的承諾。連同其他青少年發展項目一起，國泰繼續支持青年人才，促進香港及其他地區航空業、時尚旅遊、科技和創新的發展。

案例研究

大灣區民航青年交流項目

該項目由中國民用航空中南地區管理局及香港民航處聯合舉辦，旨在為青年航空從業人員提供一個深入了解中港兩地航空業的平台，促進大灣區民航協同發展。

2024年5月，約60名年輕航空從業人員參觀了國泰的航空設施，了解先進科技在本地航空領域的最新發展和應用。除提供了解航空業日常運作的寶貴機會外，該項目亦是促進未來合作及人才梯隊發展的平台。

籌款及慈善捐贈

我們通過多項行之有年的慈善捐贈項目，結合同事、顧客及業務夥伴的力量，為香港以至全球注入正能量。

聯合國兒童基金會

「零錢布施」是一項由國泰航空和聯合國兒童基金香港委員會於1991年起合辦的機艙籌款活動，鼓勵國泰航空的乘客向聯合國兒童基金會捐贈任何貨幣的零錢，將其零錢捐款轉換為物資和服務，以改善全球弱勢兒童的生活。

時至今日「零錢布施」已籌集捐款支持聯合國兒童基金會的救生計劃，幫助全球190個國家和地區的貧困兒童和婦女。2024年，該計劃轉變為接受電子支付。

慈善捐贈

2024年，國泰航空及各附屬公司合共直接捐款達港幣510萬元，另以機票折扣方式捐款港幣310萬元。此外，我們也捐贈了近23，000件物品，包括國泰迷你玩具。

其他籌款活動

國泰航空亦通過捐贈里數及機票等支持香港大型籌款活動超過十年之久，其中包括旨在扶貧及支援亞洲和非洲的緊急救援項目的「100公里樂施毅行者」。此外，「色彩躍你跑」旨在提高公眾對兒童和青少年情緒健康和福祉的關注，而聯合國兒童基金會慈善跑則是香港最大型的街跑慈善活動之一，為有需要的兒童作出貢獻。

噪音管理

來自機場運作的噪音可能會影響周邊的社區，這些噪音的兩大主要來源為航班運作及地面運作。過去數十年，航空業一直努力減少噪音污染。時至今日，我們仍為此實施多項有效措施。

國泰航空遵守地方政府公佈的噪音減降程序，並確保完全符合噪音規定。在本地，我們遵守香港國際機場的QC2和QC4晚間噪音規定，且針對特定的航機型號按機身重量及攀升高度調節啟航程序，盡量減低噪音對寧靜的馬灣區的影響。

在香港空域以外，我們遵守國際條約，例如國際民用航空組織建議的「航機噪音管理平衡策略」。我們的機師亦會考慮當地情況並遵從各地機場的特定噪音減降程序。此外，我們亦會作出周詳的事前籌劃，盡量配合航道及當地時間調動最適合的機型。

目前，我們使用OEW程式計算理論噪音水平，並根據要求向當局報告，以證明我們遵守噪音法規。

國泰航空繼續致力投資於較新的機種、開發更有效率的營運程序，並採用先進的科技，力求進一步減少噪音滋擾。例如，專門為減少噪音而設計的A350-900空中巴士配備自動噪音減降啟航程序，通過優化飛行流程緩解噪音對人煙稠密地區的影響；A321neo機隊排放的噪音亦比國際民用航空組織附件16第14章的噪音標準低10 EPNdB以上。對於我們購買的所有新機，其噪音水平將低於國際民用航空組織的標準。

社會範疇:

我們的同事

我們的政策與指引

《行為守則》
《多元共融政策》
《人權政策》
《招聘政策》

全球報告倡議組織: 201-3、404-1、404-2、408-1、409-1

香港交易所關鍵績效指標: 層面B1:一般披露、層面B3:一般披露、關鍵績效指標B1.1、關鍵績效指標B3.2

我們的同事

國泰78年來的業務成就建基於同事敬業樂業，並致力為顧客、持份者和香港社會提供優質服務。

我們為何重視成為好僱主

我們致力晉身全球最傑出服務品牌之列，為此我們必須身為全球最佳僱主之一，培養積極的工作文化，重視多元共融，投資於同事的發展和培訓，並以具有競爭力的方式嘉許和獎勵同事的貢獻，從而使同事感到被信任、賦權和引以為傲。國泰航空力求建立設想周到、積極求進的企業文化，同時秉承盡心盡力的精神。

2024年績效亮點

在全球僱用逾**30，000位同事**，於本年共招募及培訓約**7，000位新同事**

香港本地僱用佔**84%**

*修訂旅行政策，允許所有合資格同事不論其**婚姻狀況**均可指定一位**「Plus One」**旅伴*

推出**「國泰文化之旅」**，將我們的文化理念－設想周到、積極求進及盡心盡力融入日常

*完善我們的**Wellbeing@Cathay**策略*

*平均為每位同事提供**166小時**培訓，培訓開支總額達**港幣6.98億元***

我們的方針

2024年，國泰延續重建之路的勢頭，招聘及培訓約7，000位新同事。集團同事人數現已逾30，000，展現我們致力吸引、培訓及挽留優秀人才的決心。

提升同事投入度仍是我們的首要任務。我們透過不同渠道聆聽同事心聲。我們亦致力改善員工體驗，落實多項改善措施，例如修訂員工旅行相關的政策及福利，以及其他多項彈性福利。

我們深明正面與健康的工作環境至關重要，因此完善了Wellbeing@Cathay策略，專注於提供全方位、全年度的資源和支援，以照顧同事在生理、心理、職業、環境及財務各方面的身心健康。

人力資本管理

我們的人力資源管理方針與*《行為守則》*一致，清楚表明我們公平、公正地對待所有同事的立場，並承諾成為平等機會僱主。我們確保所有人力資源政策貫徹整個組織，並不斷改進相關政策和做法，保持我們作為香港領先僱主的地位。相關部門緊跟本集團及持份者的期望，定期審查行為守則。

我們的《行為守則》就作為本集團員工應如何規範自己作出合乎道德的行為，為同事提供指引。該指引亦表明了我們的立場，對於可能影響同事、顧客、業務夥伴、社區鄰舍及公眾的事件，我們致力於作出合乎道德的決定。我們的守則提倡下列原則：

- 採納所有適用的法律和職業健康及安全標準
- 禁止違反任何僱傭條例、僱用童工或強迫勞動
- 向部門管理層或業務單位主管報告不可接受的行為
- 零容忍欺凌和騷擾
- 遵守關於收集、保存、處理、披露和使用個人資料的任何適用法律規則
- 尊重知識產權，包括版權

2024年，我們取得多項成就和佳績，這一切都有賴每一位同事，全因他們的辛勤付出和專注投入，使我們能夠突破界限。我在此衷心感謝他們持續的貢獻。

繼推行全新的「Plus One」旅行政策，我們期望進一步提升同事的體驗，創造一個更美好的國泰，讓所有同事引以為傲。

黃瑋彤
國泰人事董事

我們的《人權政策》表明國泰航空致力締造一個任何時候均注重保護人權的工作環境。該政策旨在維護同事的個人尊嚴，並確保他們備受尊重同時身心安康。我們定明並告知同事有關標準工時的規定，所有加班安排均經過審慎評估及監控，以防止工作時間過長。2024年，我們檢討並更新了該政策，以確保其繼續反映最佳實踐標準。

我們亦制定了一項內部《空缺政策》，就處理內部空缺及晉升提供指引框架。

我們的年度人才評核週期核涵蓋目標管理，同事亦可尋求多維回饋和敏捷對話。

在2024年，本集團沒有因違反涉及薪酬、解僱、招聘、晉升、工作時間、休息時間、平等機會、多元化、反歧視或其他福利的相關法律和條例而受重大裁罰的事件。

2024年的主要舉措

未來的工作模式必須仰賴數位連結、方便存取的資訊，以及靈活並可滿足同事個別需要的工作空間。我們在重建國泰的過程中仍在努力改善員工體驗。

國泰文化之旅

我們的三大文化理念：設想周到、積極求進和盡心盡力，促使我們成為一家與眾不同的公司，並使我們的團隊更加團結一致。「國泰文化之旅」由領袖們倡導，旨在幫助同事了解及認同我們的理念及指導原則。該計劃包括影片、案例研究、小貼士及資源共享，以說明每項理念及指導原則背後的意義。國泰領導及文化主題演講系列是該計劃的一大亮點，來自不同行業、具影響力的領導者分享各自的故事和見解，講述這些文化理念如何塑造及影響其職業及個人經歷。

完善我們的員工旅行福利

對於國泰的許多同事來說，我們的員工旅行福利是最令人興奮的特殊待遇之一。於2024年，　　我們修訂旅行政策，允許所有符合資格的同事，不論其婚姻狀況–已婚、單身或同居伴侶，均可指定一位「Plus One」旅伴。我們對這舉感到興奮，其能為所有同事帶來更包容、一致及靈活的旅行福利。

Work Your Way

我們的彈性工作項目Work your Way繼續於本地和海外的非前線同事間大獲好評。該項目讓同事每週可遙距工作達兩天，或按個別需要彈性編排工作日，從而享有更大彈性。2024年，我們根據從彈性工作調查中收集到的意見，檢視並更新了該計劃。我們將繼續支持混合工作模式，讓同事能更有效地實現工作與生活的平衡。

提供彈性福利

我們的僱員彈性福利Flexible Benefits項目仍是員工體驗重要的一部分。推出該項目的主要目的，是讓僱員可按自己及其家庭成員的需要，靈活選擇合適的福利項目。可供選擇的項目計有醫療、牙科保障、預防性體檢、輔助治療、保險、退休及專為地勤同事而設的額外年假項目等。

聆聽員工需求，並作出改進

國泰一直為同事提供清晰及公開的溝通渠道。直接收集同事的反饋，是了解個別需要最有效的方法。於2024年，我們推行了多項政策，以滿足同事的需求。其中，為了與其他面向客戶的同事保持一致，我們將香港機艙服務員的退休年齡延長至60歲。

同事關係及參與

同事意見調查

同事意見調查有助我們的領袖了解同事的工作滿意度、目標感、快樂及壓力指數，並從他們的工作體驗之中探求可以改進的地方。

在重建過程中，了解同事的觀點比以往更見重要。我們在2024年共作出了三項調查，分別是3月及7月的簡短意向調查，以及11月份較詳盡的年度同事投入度調查。

於年底進行的年度同事投入度意見調查共有超過13，200名同事參與，回覆率為64%，2023年則為60%。整體而言，我們的同事投入度指數在2024年的調查中達到81%，較2023年的64%增長17%。

各組別的員工投入度指數均一致上升，當中以機艙服務員及機組人員的提升最為顯著，反映同事對公司及業界前景越趨樂觀，同時亦展現我們過去一年因應同時意見而採取的措施成效。

我們的團隊淨推薦值也顯著改善，2024年的得分為41.6，相比2023年的-15.1，增長高達56.7。這轉變反映了各員工組別對國泰的信心和自豪感。

更新電子化系統以提升工作體驗

2024年，我們透過推出一個結合績效管理、人才發展及學習的多功能綜合平台，革新了年度人才評核流程。同事現可在該一站式平台完成人才評核、管理職業發展路向及追蹤學習進度。整合這些主要功能後，我們建立了一個精簡高效的系統，不僅能支援及追蹤同事的發展及成長進度，更讓同事及其經理能在崗位上盡展所長。

嘉許及獎勵

嘉許項目「Work Well Done」，確保同事感到備受重視，同時良好的工作表現亦獲得讚賞。我們為公司管理層提供嘉許小禮物，其中包括感謝卡、機場貴賓室通行證和升級憑證，用以表揚表現傑出或樹立良好榜樣的同事。

我們一年一度的Niki and Betsy獎項，乃紀念1940年代國泰最先啟航的兩部航機。設立獎項的真諦在於肯定能彰顯國泰文化及理念的工作。今年，我們更新了獎項，使之與我們的理念保持一致，即設想周到、積極求進及盡心盡力，讓每個獲獎故事都能代表國泰最優秀的一面，真正體現我們文化的重要價值。我們在「Work Well Done」嘉許平台上收到超過2，000個令人振奮的提名，從中就「設想周到」、「積極求進」及「盡心盡力」這三個文化價值，各選出六個得獎故事，合共頒發18個獎項。

長期服務獎

長期服務獎是國泰航空的一項悠久傳統，旨在答謝同事對公司作出的貢獻，用年資作里程碑，以第10年為起點，其後每五年再予嘉許。2024年，我們很榮幸向服務年資較長的同事頒發1，500多個長期服務獎，以感謝他們堅定不移的奉獻和忠誠。我們亦為達到第30及35年年資里程碑的同事舉辦了六場慶典，並為少數達到第40年及以上年資里程碑的同事舉辦特別晚宴。今年，為了讓慶祝活動更加難忘，我們邀請獲獎者攜同摯愛親友出席慶典，一同分享這重要時刻的喜悅。

參與項目及活動

公司管理層繼續定期通過同事廣場跟員工連結，同時交代公司的最新動向。我們以「志在飛躍」大會展開新的一年，領袖們在會上規劃未來，以推動國泰攀上另一高峰。在接下來的季度業務會議上，我們與同事分享了業務進展，以及在季度總經理會議上，分享策略式的最新情況和討論公司發展機會。

為加強與機師的聯繫，我們繼續透過特別興趣小組和不同線上及線下平台促進坦誠溝通，讓機師推動具意義的改變。因應收集到的意見，我們已實施多項改善措施，如讓機師在編更表時有更多選擇。

我們透過一系列現場、線上及全球各地的有趣活動吸引地勤人員參與。該等活動包括農曆新年、中秋節和聖誕節等節日慶祝活動、特別活動啟動禮、里程碑成就慶典及其他互動活動。在國泰城內，還設有遊戲攤位、電影放映和禮品派發等活動，讓大家盡情享受。

案例研究

國泰奧運會

為體現奧運精神，我們於今年夏天首次舉辦國泰奧運會，藉以促進同事的全面健康發展。活動歷時兩週，共有超過270名選手在70場賽事中較量，展現各人的運動才能、團隊精神及體育精神。除競賽外，我們亦舉辦了各項趣味挑戰及健康活動，吸引逾1，800位同事參與。

案例研究

小孩上班日

是次活動於國泰城舉行，共有120位同事及其孩子一同參加，活動內容豐富多彩，並提供獨家獎品。為配合今年舉行的香港國際七人欖球賽，活動設有兩個環節，包括尋找復活蛋及繪製自己的欖球工作坊。國泰「小孩上班日」是我們一系列同類型活動中的首項。我們期待在未來數年推出更多家庭支援計劃。

加強與同事代表機構的關係

我們致力提供不同的平台，讓同事直接向我們作出反饋。我們細心聆聽同事的聲音，並於有需要時向他們提供適切的支援。我們讓業務部門的同事直接參與項目並擁有一定程度的決定權。我們招募前線同事，包括機組人員，擔任領袖及管理要職，並通過機師交流會等平台收集意見。

吸引及培養人才

我們持續改善人事策略，以吸引市場上的優秀人才。我們亦提供具競爭力的薪酬待遇，並在同事的職業生涯中適時地為他們提供相關的發展機會，以留住人才。

推出的一項關鍵舉措是針對高潛力人才的「職涯加速計劃」。該項目提供個人化發展、度身設計的培訓及指導項目，皆在協助參與者在國泰發展及晉升至理想職位。

每年為每位同事提供平均

166 小時

培訓，即每位同事超過20天的培訓。

總培訓支出 **6.98** 億港元，

即每位同事逾$ **33,600** 港元

** 培訓數據僅涵蓋國泰航空的全職同事*

同時，我們與香港勞工處及多個非政府組織合作，向少數族裔及殘疾人士宣傳我們的工作職責。

每位同事的平均培訓時數 (按員工類別)

員工類別	2024年平均培訓時
個人貢獻者	308
主管	131
業務負責人	131
戰略領導	105

每位同事的平均培訓時數 (按性別)

男性

169 小時

女性

305 小時

國泰學院

國泰學院涵蓋了國泰內部的所有學習和發展職能，負責處理前線團隊和所有同事的學習需要。國泰學院倡導持續學習及提升的文化理念，即善用科技提高可擴展性，同時確保打造適合個人學習需求的學習方法。透過整合所有學習職能，我們努力鞏固在學習發展方面的成果，使所有學習職能均受益於更好的導訓培訓、學習技巧及可比的績效指標。

為支持業務重建工作顯著提高培訓力度

因應日益增長的業務需求，國泰學院加大營運培訓力度。我們已重啟多個在香港進行的培訓項目，以滿足不斷擴張的營運需要。然而，我們明白不斷提升同事學習體驗非常重要。

為此，我們採用多項數碼技術及創新方法。我們在培訓項目中加入遊戲元素，增添培訓的趣味及互動性，改善學習體驗並促進同事積極參與培訓。

此外，我們亦已重新設計培訓單元，以確保其擴展性並能適應我們不斷增長的需求。重新設計的過程包括針對持續上升的營運培訓需求，對培訓內容、培訓方式及教材進行重新評估。

培育人才

我們的人才培育哲學適用於集團內的所有職級。我們致力提拔有潛質的人才並賦予他們智慧、知識及機會，讓他們沿着領袖階梯逐步晉升。在我們的培訓中，一些常用的學習方法包括師友計劃，以及提供不同的支援網絡。

培訓項目	簡介
核心課程	我們提供一系列涵蓋基本技能和能力的課程，向任何尋求發展事業的同事開放。該等課程旨在幫助我們同事發揮潛能，並在國泰展開成果豐碩的職業生涯。 **相關國泰全職同事的參與比例：** 2%
領袖課程	對於渴望提升技能的團隊領袖和經理，我們提供一系列領袖課程，旨在支援同事成為更有效率的領袖。 **相關國泰全職同事的參與比例：** 6%
卓越營運課程	課程度身設計，旨在培養各個領域 (包括機場服務、貨運服務、客戶服務和機上服務) 的服務專業人員的技能和能力。該等課程培養他們所需的安全及合規知識以及具體工作的專業知識，以求表現卓越，並維護航空公司在最高安全標準方面的無與倫比的聲譽，以及維持卓越運營。 **相關國泰全職同事的參與比例：** 90%
卓越服務課程	為實現我們晉身全球最傑出服務品牌之列的雄心壯志並實現卓越服務，本課程旨在提供各種學習方式，專注為我們的前線團隊做好個人和職業發展的心態準備，讓他們學習以人為本的知識和技能，以與我們的客戶建立積極的關係。 **相關國泰全職同事的參與比例：** 11%

我們的項目提供了培養領袖和提高組織績效的綜合方法。通過提高領袖效能，我們鼓舞員工，從而實現更好的決策及組織的成功。通過繼任規劃和人才庫開發，我們幫助有志青年做好擔任未來領袖角色的準備，確保平穩過渡及不斷成長。我們專注於提升同事績效，培養積極的工作文化、團隊合作和目標實現。此外，我們度身設計培訓項目，可提高工作績效及生產力，堅持最高安全標準，並培養以人為本的方針，從而建立了積極的關係、獲得高客戶滿意度及競爭優勢。為了更好地衡量我們的項目效果，我們進行了課前及課後調查作為試驗，以比較課堂培訓前後的自評學習效果。該等指標使我們能夠追蹤及衡量我們的培訓和發展項目的影響。

指定職位就業項目

在以下特定領域，我們亦按同事的工作性質提供多種職業發展項目：

職業選擇	簡介
見習管理人員*	由太古集團作中央統籌，旨在培育下一代商業領袖的職業崗位輪調管理培訓項目， 提供課堂培訓、工作坊及於香港及海外各業務單位的實習機會。 每年舉行的太古集團實習生計劃，亦為此項目提供高質素的人才來源。
早期職業計劃	我們推出一系列畢業生培訓計劃，旨在培養應屆畢業生，加速他們在國泰的職業發展。參與者將接受全面及系統的學習課程：內容包括技術及職能學習，以及在不同部門的工作經驗及輪調。主要領域包括工程、資訊科技及數碼、貨運及法律。 此外，每年冬季及夏季，我們亦為有意向在工程、資訊科技及數碼領域發展的在校大學生提供為期八週的見習機會。
見習機師	由公司贊助，為期 55 週的培訓項目，於澳洲專門的訓練場地進行，旨在培訓及挑選合資格參與者作為商業機師，加入公司團隊。
機艙服務員	附設三年合約的綜合性安全和服務入職培訓項目，旨在培訓注重安全、細意關懷和勝任香港大使的機艙服務員。
顧客服務主任	為期 12 個月的顧客服務培訓課程，內容包括學習在機場大樓辦理登機手續和著陸的檢查程序。

** 詳情請瀏覽 https://careers.swire.com/en/careers/swire-management-programme*

案例研究

我們的領袖發展項目 – 培養和增強高績效同事的能力

為培養未來領袖，國泰今年繼續透過「領袖發展項目」對同事進行投資。為期九個月的培訓與香港大學高層管理教育項目合作推行，旨在提升各階層高績效同事的能力。項目包括四個學習單元，涵蓋方向設定及策略思維、領導及凝聚團隊、推動業務表現及持份者參與等議題。今年，共有100名高績效同事經由「職涯加速計劃」提名並參與該項目。

華文服務相關計劃

鑑於國泰在提供服務方面的獨特定位，我們推出兩項新課程–中國文化工作坊及華文服務語言，以提升我們團隊的能力，滿足華語乘客的需求。

中國文化工作坊與中國民用航空飛行大學合作，在兩個月內成功吸引740名參與者，讓他們深入了解中國傳統文化及服務理念，加深與不同背景客戶的聯繫。同樣，華文服務語言課程亦於同期內吸引了750位學員，著重提升其專業服務語言技能，確保有效溝通及卓越服務。

支持本地就業

在營運的地區進行本地招聘，是我們一直奉行的政策。目前在香港本地招聘的同事佔84%。我們會優先於本地勞動市場聘請人才，未能成功才會進行國際招聘。空缺會首先開放予內部同事，接着是本地社區，最後才是海外市場。我們支持本地勞動市場及培育航空業人才，亦體現於我們將新入職機師人數中香港本地見習機師的比例提高至至少50%的目標。

同事福利及健康

關注同事安康

我們向來皆極其注重同事的健康、安全及身心安康。這項承諾反映在我們針對健康不同層面所制定的整體策略中，包括環境和財務健康、精神、職業及身體健康。除全年舉辦不同的健康活動外，我們亦確保同事可獲得專門提供支援的適當資源，包括提供即時協助的24小時危機熱線，以及轉介相關支援網絡。

將支援融入工作

我們繼續為機師朋輩支援網絡提供支援。該網絡是一個獨立的組織，由經訓練的機師義工為機組人員及其家人提供援助。

此外，我們透過集團醫療部提供內部支援，擁有航空醫學資格的醫生專門為機師提供支援，並有公司心理學家為同事提供精神健康資源及指導。

身心健康與適應力

自2011年起，香港同事身心健康調查每年進行一次，以衡量同事在工作間的身心健康。調查顯示，38.8%的調查對象工作壓力較大，而香港同事在其他關鍵幸福指標 / 數字上的表現也遜於全球同業。該等數字反映了我們對與放鬆相關的身心健康項目的迫切需求。

2024年，我們專注於兩大身心健康範疇。

- **推廣心理安全的工作場所：**
  - 制定「危機事故壓力管理」指引供管理人員參考，現可於專屬的內聯網頁面瀏覽
  - 100多位經理及領袖參與精神健康技能培訓
  - 為30位學員舉辦三個精神健康急救培訓課程
- **建立聯繫且友愛的社區：**
  - 重新設計Wellbeing@Cathay內聯網頁面，為同事提供涵蓋關鍵健康層面的必要工具及資源
  - 舉辦一系列健康活動，例如腸道健康意識日、關注精神健康的身心健康節、倡導婦女健康的粉紅日，以及涵蓋生理、心理、職業、環境及財務健康的每月活動日曆。這些活動的特色包括專家講座、教育資訊、遊戲攤位的體驗式學習，以及健康補充品

案例研究

身心健康節2024

今年，世界衛生組織為世界精神衛生日訂立「職場精神健康」這個重要主題。我們以此為基礎，舉辦了以「健康習慣由此起」為主題的身心健康節2024，從壓力管理技巧到工作與生活平衡的重要性，探討精神健康的各個層面。透過為期一個月的活動，我們希望將健康習慣更好地融入每個人的日常生活中，尤其是在工作場所。

多元共融

從跨越微細的文化與社會差異，到協助乘客在空中感到賓至如歸，國泰大家庭必須有如我們所服務的社區般多元化。隨著國泰擴大業務以覆蓋更多目的地，這種外部及內部的多元將繼續增長。我們致力於保護及表揚對集團貢獻良多的同事，成為不斷追求進步的傑出僱主。為實現該願景，我們設立了多元共融事務處，由專責同事負責執行我們的多元共融策略。他們與同事資源組別緊密合作，在特定的多元層面倡導更高水平的平等與共融。我們的多元共融事務處及同事資源組別向多元共融督導委員會匯報，該委員會專責制定多元共融方針，確保我們一步步達致目標。

儘管我們在多元共融的道路上取得重大進展，但我們意識到仍有改進的空間。今年，我們完成了一項外部多元共融評估，其由太古集團領導，以評估我們在多元共融方面的承諾。該評估強調幾個主要優勢，同時指出我們可進一步將多元共融融入文化、政策及流程以及整體工作方式。

我們以國泰的多元共融文化為傲。這正是我們的優勢所在，其將帶領我們實現成為全球最佳服務品牌之一的願景。

隨著我們多元共融方針越趨成熟，這將繼續為我們的顧客、業務夥伴及最重要的同事提供最佳體驗。

林紹波
國泰行政總裁

我們的同事資源組別

我們目前擁有四個同事資源組別，在性別、性取向及性別認同、種族及不同能力等方面倡導更高水平的平等與共融。該等組別由充滿熱誠的同事義工管理，他們投入大量的時間及資源以與我們的不同社區建立聯繫，並確保我們審視同事體驗時，他們的需求獲充分反映。

性別平等網絡

該網絡提倡消除我們業務中的障礙和偏見，以致所有性別的人士均能擁有平等的機會充分發揮其潛力。

Fly with Pride

這是一個為性小眾同事和盟友而設的社交平台和支援網絡，為分享經驗、與同事社交以及尋找資源和支援提供安全的場所。

OneCathay跨文化網絡

該網絡旨在於香港和海外建立一個愜意的工作環境，所有族裔和文化背景的同事均受理解和尊重，並鼓勵他們互助合作，並且能夠互相學習、共同成長。

Ability to Fly

該網絡致力建立對不同才能的積極認識和理解，促進融合具有各種才能的同事，並合作制定才能共融政策及實踐。

締造共融的工作環境

我們致力為同事營造一個共融且友愛的工作環境，無分性別、宗教、種族、國籍、族裔、文化背景、社會群體、能力、性取向、婚姻狀況、家庭背景或年齡。為確保能夠營造這樣的環境，所有新同事及現有同事均須接受培訓及每年一次的複習培訓，確保大家熟知我們的多元共融、反歧視、反欺凌及反騷擾政策。

如果同事認為自己受到歧視、騷擾及 / 或欺凌，可向直屬經理、人事部門或「勇於發聲」渠道提出正式投訴。「勇於發聲」渠道可用於報告任何不當行為和非法活動。任何投訴均會根據《申訴政策》進行調查，若證明屬實，將根據《紀律政策》處理。

除遵守規定之外，我們亦繼續在工作場所中營造更加共融的環境，以包容來自不同文化背景的同事。除現有的性別中立洗手間、無障礙洗手間及供信仰不同宗教同事使用的祈禱室外，我們亦升級了育嬰室設施、在飯堂提供更多純素、素食及清真食物選擇，並在飯堂設置無障礙座椅支援殘疾同事。

案例研究

國泰的語言共融

我們的同事來自不同文化背景，說不同的語言，我們以此多元化的團隊為榮。儘管我們鼓勵同事使用自己熟悉的語言溝通，但我們意識到，這或會無意中讓不理解該語言的同事感到被排斥。此外，我們在日常交談時慣常使用的一般用語及表達方式，可能會潛移默化地加深偏見和定型觀念。

為應對這些挑戰，我們今年推出共融語言指引，讓同事學習如何在尊重及接受團隊多元化的前提下，使用更具包容性的語言。該指引就如何在不同場合使用包容性語言提供實用指導，並提供非包容性語言的示例以及可替代使用的合適語言。該指引亦提示如何敏感地處理可能使用排斥性語言的情況，以及幫助同事學習更多共融溝通的資源。

推進我們的多元共融目標

在我們的年度同事投入度意見調查中，我們邀請同事分享他們對國泰文化的多元化、公平性和包容性的看法。平均而言，今年有81%的同事認為我們是一個多元、平等及共融的機構，較去年增加14%。我們亦首次邀請同事自願披露若干背景資料，例如種族、性別及照顧者身分。平均有35%的調查對象披露這些資料，讓我們更了解團隊的多元化狀況，有助我們制訂更切合需要的措施。

為改善性別代表比例，我們訂立目標，即於2025年或之前管理層由不多於65%同一性別的人員擔任和於2027年或之前董事會由不多於70%同一性別的人員擔任。目前，管理層中30%為女性，董事會則為24%。我們的管理委員會已實現性別比例均等。

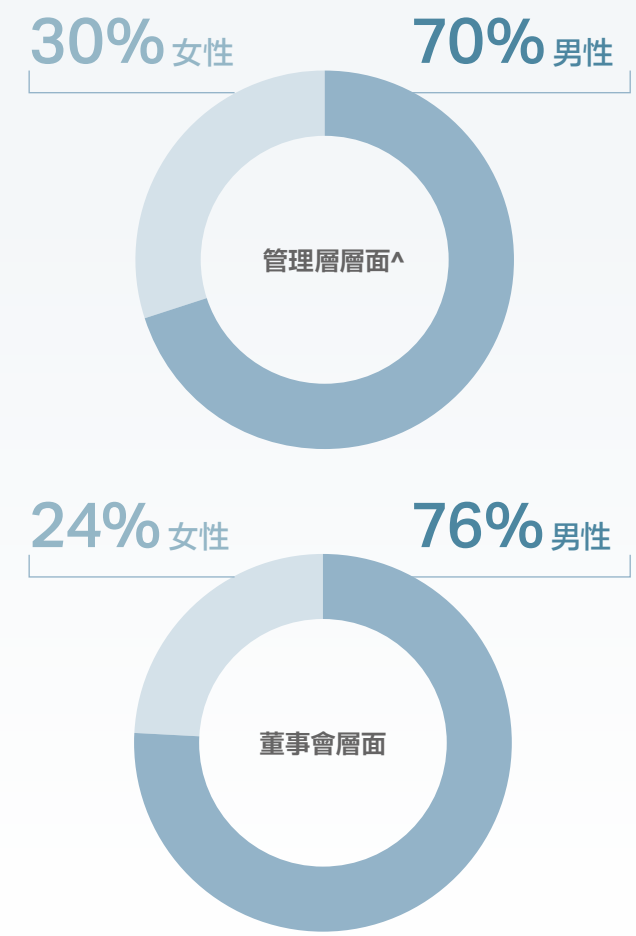
我們明白女性在職場發展時或會遇到特殊的障礙，妨礙她們在事業上充分發揮，例如在為人父母期間缺乏足夠支援，或在更年期遇到與健康相關的挑戰。為解決這些問題，我們推行針對性措施，為不同人生階段的女性同事提供支援。

我們現行的措施和政策包括：

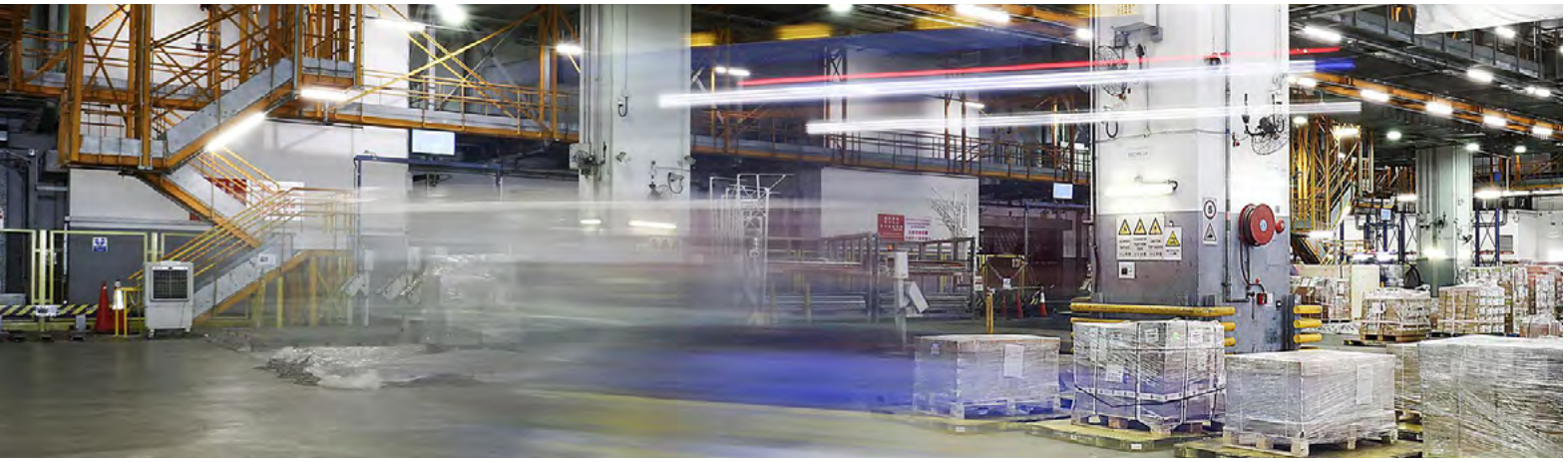
- 為香港所有合資格同事提供14週有薪主要照顧者假期及5天有薪次要照顧者假期，不論其以任何方式成為父母 (透過自然分娩、代孕或領養) 。
- 《育嬰政策》為同事提供有薪育嬰時段，並在國泰城及國泰坊設有育嬰室。
- 機場管理局提供的機場幼兒園，為所有機場同事三歲以下子女提供托兒服務
- 月事及更年期指引，教育同事認識女性健康，並指引同事如何為可能有健康問題的女性同事提供支援，以及有需要時如何尋求協助

^ *管理層指集團內總經理和董事的職級。*

國泰於2024年的性別分佈



附屬公司



香港快運

香港快運是香港唯一的低成本航空公司，我們致力提供優惠的票價及卓越的運作效益。我們在亞太地區提供29條低成本航班服務航線，以短途航線為主，涵蓋旅客渴望的未被發掘的目的地。

可持續發展策略

香港快運以人為先。我們擁有1，697名同事，當中包括　720名機艙服務員，411名飛行員和566名辦公室人員，每一位都是提供優質客戶服務必不可少的一員。為負責任地管理我們的環境足跡，我們致力透過採用具燃油效益的新型飛機以提高運作效益。此外，在減廢方面，我們繼續以逐步淘汰機上即棄塑膠和推動廢物分類回收為優先事項。在社會方面，我們支援同事及社區，幫助有需要人士，同時向大學生推廣可持續旅遊意識。

更環保的營運

碳排放是香港快運關注的問題。我們專注於機隊現代化及運作效益，以減少營運排放。今年，我們共引進八架全新A321neo航機。A321neo配備新一代的引擎，較舊型號節省最多20%燃油。在地面，我們以四輛電動車及一輛電動拖拉機取代柴油車輛。其他減碳措施包括採用FlightPulse®及定期清洗引擎。

我們的顧客碳抵銷項目，讓其可選擇抵銷航空服務所產生的碳足跡。透過該自願項目，顧客可更好地了解航程的碳排放量，並在訂票過程中透過Verra核實的項目抵銷碳足跡。

今年，我們發起世界地球日活動「***You Offset，We Match***」，透過配對顧客的碳抵銷貢獻，加倍環保效益。活動合共抵銷約***72噸***碳排放量。

資源及廢物管理

為將循環經濟理念融入航班運作，我們使用更環保的替代品來取代不可回收的即棄塑膠製品，如經FSC認證、環保油墨印刷及可堆肥的餐具套裝、嘔吐袋、竹餐巾、木製攪拌棍及紙杯。至於機艙食物方面，我們繼續與惜食堂、樂餉社及Green Price合作，將剩餘食物捐贈矛弱勢群體。目前機上亦提供常溫餐食，減少浪費並延長保存期限。

同事及社區

香港快運極為注重同事的體驗感、參與感及身心健康。除支持同事積極參與體育活動，例如香港國際機場同業單車及划艇比賽外，我們亦繼續優先推行與身心健康相關的項目，例如Flexiwork 2.0、同事身心健康措施及同事援助項目。

為培育下一代航空翹楚，我們推出AXIS見習生項目，讓具潛質的見習生可無縫銜接我們的HORIZON畢業培訓生項目。過去一年，我們繼續與本地院校緊密合作，包括香港中文大學及香港科技大學，舉辦客席講座及商業案例研究，主題包括我們的低成本航空商業模式及航空業的未來。我們的工作備受肯定，獲香港人力資源管理學會頒發「最佳Z世代人才吸引力大獎」及LinkedIn頒發「學習新星大獎」。

作為***機艙服務員制服回收升級改造項目***的一部分，我們與小彬紀念基金會合作舉辦聖誕***升級改造工作坊***，讓兒童認識廢物管理，並親手製作Ukids小探索家斜揹袋，獲取實踐經驗。

案例研究

Gotta GO！可持續旅遊挑戰賽2024

2024年，我們首次推出「GottaGO！可持續旅遊挑戰賽」，旨在鼓勵香港大學生設計自己的可持續旅行行程，並深入了解可持續旅遊理念。該活動與香港中文大學、香港科技大學及非政府機構夥伴合作舉辦，共吸引200多名學生及超過80支隊伍參與。透過工作坊及比賽活動，同學們加深了對可持續發展議題的認識，例如碳足跡及可持續旅遊。

其中兩支隊伍獲選在獎勵旅行中實踐其構想，他們成功執行所提出的行程計劃，並實踐環保旅遊新態度。有見計劃取得重大成功，我們期望繼續提升大眾對綠色旅遊重要性的關注。

華民航空

華民航空是在香港服務時間最長的全貨運航空公司，為DHL快遞提供特快貨運服務並為國泰航空提供貨運服務。我們的機隊使用A300F空中巴士和A330F航機飛往亞洲14個目的地的特快貨運服務，並在其他亞洲、歐洲及澳洲航點提供不定期包機服務。

可持續發展策略

作為一家貨運航空公司，我們專注於安全、氣候變化及我們的同事等領域，以確保我們以可持續及合規的方式營運。我們不斷以燃油效益更高的新貨機取代較舊型號，並推行多項節能舉措以減少碳排放。我們的《安全管理系統手冊》列出了與安全管理系統活動相關的政策和程序，而《質量管理系統手冊》則確保符合相關法例及公司政策。華民航空的目標是為同事創造一個共融工作空間，並持續監察環保的績效表現。

氣候變化

我們力求於每次航程發揮最大的貨運能力，同時以燃油效益更高的新貨機取代較舊型號，以提升燃油效益和減少碳排放。

今年，我們繼續推行多項措施提升燃油效益，並持續尋求更多有助減少碳排放的新契機。其中，預計將於2025年中全面過渡至燃油效益更高的A330航機。透過燃油論壇督導委員會，我們亦成功提高燃油效益，於2024年減少逾6，000噸碳排放。

健康及安全

我們全面遵守香港特區政府專門針對於來往中國內地或海外的航機上工作的機組人員進入香港國際機場所定立的指定條件。2024年，我們不斷升級及擴大疲勞風險管理系統並確保機師接受適當訓練，以便更有效地管理所有同事的疲勞風險。

我們的同事

我們非常倚重同事的技能、經驗及專業精神。因此，我們定期與同事交流，以確保能滿足他們的期望，正如同事們對待我們的客戶一樣。2024年，同事意見調查的回覆率超越正常標準。約87%的辦公室同事同意或者非常同意以效力華民航空為榮。調查結果反映了我們積極投入的文化。

國泰貨運站

國泰貨運站為香港國際機場各航空公司提供服務，每年可處理多達270萬噸貨物。我們的願景是成為全球最佳航空貨運站。

可持續發展策略

國泰貨運站的可持續發展管治由可持續發展督導委員會負責。該委員會由常務總裁擔任主席，成員包括多個職能的部門主管。通過定期會議制定可持續發展策略；作出檢討並加以改進。

藉著建立深厚的企業可持續發展文化同時將可持續概念融入商業決策當中，我們致力緩解貨運站的日常運作對社會及環境的影響。2024年3月，國泰貨運站成為亞洲首批獲得國際航空運輸協會環境評估認證的貨運公司之一。該重要里程碑表明我們對環境可持續發展的堅定承諾。

案例研究

藉國際航空運輸協會環境評估認證展現我們對環境可持續發展的承諾

從貨運站設計到日常程序，國泰貨運站將最佳實務融入營運的每個環節，以達到高環保標準。我們成功獲得國際航空運輸協會環境評估認證，成為亞洲首批獲此認證的貨運公司之一，體現了我們的承諾。

國際航空運輸協會環境評估認證旨在評估航空持份者的環境可持續發展管理系統 (包括貨物處理設施)。該計劃遵循國際標準及行業最佳實務，為我們提供嚴謹框架，進一步加強我們的可持續發展實務，以實現卓越營運。

碳排放

我們的目標是以2018年為基準，2035年碳排放減少55%，2050年達到淨零排放，我們致力將環境的影響減至最低，並不斷探索如何通過革新和應用科技提升貨運站內的能源效益。今年，我們完成整個貨運站的照明升級項目，將100%的普通照明燈更換為LED燈，每年可節省約330，000度電，相當於約128噸碳排放。

我們的可持續發展表現獲得外界認可，榮獲Air Cargo News Awards的***2024年航空貨運環境獎***，以及2023香港環境卓越大獎的***交通及物流業 - 金獎***。

案例研究

與供應商攜手推動塑膠的可循環性

國泰貨運站作為香港首家實現營運塑膠閉環的貨運站，當中包括回收貨物蓋板及包裝薄膜，再以循環再造物料製成新的蓋板及薄膜。為將再生物料的比例由30%提升至50%，我們以「共創可持續未來」的方式與供應商緊密合作。新的蓋板經過大量實驗室測試及國泰貨運的實際測試，確保其性能及可靠性。根據該等結果，我們將繼續與供應商合作，探索更高比例的再生塑膠及替代物料，進一步減少對環境的影響。

2024年，我們推出可持續發展供應商審核，以評估其現行常規，並鼓勵供應商取得相關認證，推動以更高水平遵守業界標準。例如，我們貨物蓋板的供應商就其向我們供應的產品獲得全球回收標準認證，加強了我們對整個供應鏈負責任採購的承諾。

物料及廢物

我們積極監控即棄塑膠製品的使用量，並尋求環境友善的替代品，盡可能避免使用需要送往堆填的物料。正確的廢物回收及再利用，是我們環境管理的另一重點。今年我們的廢物分流率超過40%，與2023年相比上升172%。我們對廢物收集及回收流程進行全面檢討及改善，並加入塑膠、木材、紙張及紙板回收的新設施，令廢物分流率得以提升。

國泰貨運站成為香港首家所有出口貨物均採用由50%再生塑膠製成的貨物蓋板(這些再造塑膠來自國泰貨運站回收的100%舊貨物蓋板)的貨運站。相比以往不低於30%再生成分的規格，這項顯著提升為業界樹立了新標準，進一步印證我們對可循環性的承諾。

健康及安全

卓越安全是我們一切業務工作的基石，且我們致力提供安全的營運和工作環境，並鼓勵所有業務夥伴、供應商和承辦商參照我們零傷害的首要安全目標。

鋰電池篩查是其中一個重要的安全層面。為此，我們的優化解決方案在X光機上採用最新的人工智慧技術，並由訓練有素的安檢人員準確偵測及識別貨物中的鋰電池，從而降低與這些潛在易燃物品相關的火災風險。此外，我們於2024年7月舉辦首屆「卓越安全會議」，邀請所有主要供應商及承辦商參與，就有關安全文化及安全最佳實務的主題分享專長及經驗。

年內，我們於「第二十三屆香港職業安全健康大獎」中榮獲安全管理系統獎 (所有行業) 金獎，以及5S工作場所整理最佳實踐獎金獎。縱使我們在該獎項一直保持優秀成績，在最高組別中獲得金獎，進一步彰顯我們在持續改善安全管理方面的承諾，以及在卓越安全及營運方面維持領先地位的決心。

我們的同事及社區

我們竭力成為首選僱主，努力吸納、培養和留住人才，並在多元共融的工作間中建立卓越文化，讓同事們脫穎而出。為推動平等，我們成立性別平等網絡，為同事提供討論多元共融相關議題的平台。

我們亦於2024年10月推出「月事關懷」項目。有關措施包括在洗手間提供衛生用品，確保女性同事能獲取所需物品、向非政府機構捐贈衛生棉及舉辦工作坊，以建立無標籤的工作環境，鼓勵不同性別的同事營造更加共融及相互支持的工作場所。

年內，我們支持集團「飛躍理想計劃」及香港物流協會的「你眼中的物流」計劃，透過安排學生到訪國泰貨運站參與活動，培育下一代。我們的義工亦與香港基督教協會共同參與長者關愛活動，並在大潭灣進行海岸清潔。國泰貨運站連續第六年獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」獎項。

國泰餐飲

作為香港國際機場主要的機上膳食供應商，國泰餐飲營運全球其中一個最大規模的空中廚房。

國泰餐飲於2024年在香港為49家國際航空公司提供機上膳食服務，供應約2，360萬份膳食並處理逾57，834班航班，即平均每日生產約64，477份膳食及處理158班航班。國泰餐飲的營運由全體1，700餘名同事及其駐地承包商所支持。

可持續發展策略

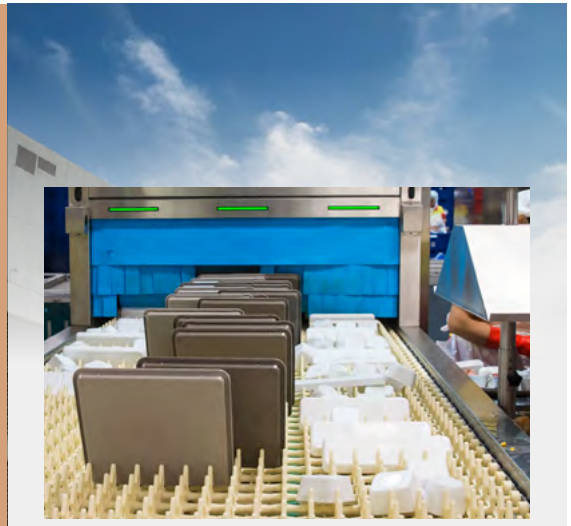
我們認為可持續發展對於引導卓越營運，更好地利用資源和確保業務增長至關重要。可持續發展管治由我們行政總裁領導的可持續發展督導委員會負責。該委員會由公司各職能部門主管組成，負責可持續發展策略的規劃、實施、監察和審核。

一直以來，食品安全和品質是我們最重視的議題。品質保證部負責監督食品的生產和銷售。我們的營運完全符合航空及國際標準，包括HACCP、ISO9001:2015品質管理體系標準及國際航空運輸協會的航空食品保障計劃。集團的政策程序和管理系統也旨在減少業務對環境的影響，並支援我們的同事和當地社區。以下是我們在關鍵議題方面的進展。

碳排放

我們致力減少營運中的碳排放。我們的目標是以2018年為基準，於2035年前實現55%的絕對減排量，並最終於2050年前達致淨零排放。我們多管齊下的減碳策略，在邁向低碳未來的過程中縮窄目標與表現之間的差距，例如採用電動車、重新校驗、進行系統升級及更換設備。

案例研究



採用新型清洗系統推動環保營運

國泰餐飲深明機器效能對實現可持續發展目標的重要性。今年，我們成功推行大型優化計劃，升級我們的清洗系統。按年計算，新系統預計可減少碳排放量1，625噸，並節省約40，000立方米用水量。國泰餐飲致力推動環保及可持續發展，是次投資新型清洗系統不僅提升營運效率，更印證我們在環境管理方面的長遠承擔。

資源及廢物管理

通過合作及創新，我們減少了生產過程中的浪費和入境航班上的廢棄物。在採購、生產及營運策劃過程中，努力減少廢物的產生。我們進行廢物回收和再利用，並提高持份者的廢物管理意識。

多年來，　我們與惜食堂及樂餉社等非牟利組織合作，捐出剩餘食物及飲料予香港社會上有需要的人士。2024年，我們捐贈了336噸未經使用的食品及飲品，展現我們減少浪費及支持社區的承諾。於報告年度，我們亦透過O•PARK1的廢物轉能設施，合共回收了816噸廚餘，相比去年，回收量上升35%，反映我們自2024年4月起實施經改善的廚餘回收流程取得成效。

負責任採購

我們努力提高可持續產品在產品組合中的比例，並鼓勵整個供應鏈邁向可持續發展。我們亦全力支持國泰的*《可持續食品政策》*，並盡力避免採購政策所列的非可持續來源產品，同時向顧客推廣可持續的消費習慣。

今年，我們購入351噸可持續海產，佔海產採購量的70%。我們也達到100%選用環保的衛生紙和文具紙張。

我們的同事及社區

人力資本的投放對於我們的成功尤關重要。今年，我們改善人才發展架構，舉辦了一系列的培訓工作坊，以讓同事掌握現職及未來發展所需的關鍵技能。公司各級同事的培訓總時數達8，667小時，平均每位同事為5小時，較2023年的總培訓時數上升31%。

我們亦關顧同事身心健康及提倡多元共融的工作環境，讓他們盡展所長。例如，我們舉辦了2024年健康週，為同事提供免費健康評估並派發水果。此外，我們推出每月生日慶祝活動以提升職場滿意度，當月的壽星可獲贈賀卡及禮券。

國泰餐飲獲頒「20年Plus商界展關懷」標誌，體現我們視社區參與為核心價值之一。我們持續與多個非政府機構合作，組織義工活動以支援有需要人士如長者。今年，我們推出「關愛街貓」計劃，將愛心足跡延展至動物世界。

自2024年底開始，我們已全面轉用***非籠養帶殼雞蛋***，並將於2025年底前過渡至非籠養液態雞蛋。

案例研究

分類有道 回收有效

國泰餐飲推出中央垃圾箱管理計劃，以新的回收站及中央垃圾箱取代辦公室座位旁的垃圾箱，加強垃圾分類及減少回收物污染。此計劃的另一個重點是透過新的指示牌及海報，提供正確的廢物分類指引，提高同事的可持續發展意識。我們亦舉辦推廣活動，強調廢物分類的重要性。

此項措施不僅簡化了廢物管理流程，亦在同事中培養可持續發展文化，讓他們積極為國泰餐飲的環保目標出一分力。

香港機場地勤服務

香港機場地勤服務成立於1995年，旨在為香港國際機場的航空公司提供專業的停機坪和貨運服務，包括裝貨及卸載、行李服務、貨物及郵件運送、停機坪服務、航機運載調控、登機橋及登機梯操作、集裝設備儲存及機組人員接送。我們擁有2，800部地勤支援設備及車輛，並僱用超過2，800名同事，目前共為29家航空公司服務。

可持續發展策略

我們的願景是通過將安全放在首位，為我們的持份者創造價值，嘉許同事的貢獻及致力推動可持續發展，成為亞洲區內首屈一指的全方位地勤服務代理商。我們的可持續發展督導委員會負責管理及實施由太古集團制定的《可持續發展政策》。在行政務總裁和公司各職能部門主管的支持下，該委員會大力推動了我們在重點領域作出改進。政策的應用有助於我們做到卓越、優質、高效和透明地營運。

碳排放

我們的車隊耗油佔總溫室氣體排放量的88%以上。我們繼續實施地勤支援設備和車輛更新項目，使用燃油效益更佳或電力驅動的車輛。通過監控及審視資源使用和廢物管理，我們力求減少業務對環境的影響。

為減少樓宇能源使用所產生的碳排放，我們於本年度完成一項大型照明改善項目，安裝了1，100盞LED燈。該措施預計每年可節省超過160，000度電，相當於減少約63噸碳排放。

案例研究

擴充電動車隊推動機場可持續營運

今年，我們購買了10輛電動車，當中包括巴士、輕型貨車及私家車，預計每年可減少約100噸碳排放。展望未來，我們計劃擴大電動化，涵蓋更多車輛及地勤服務設備，同時密切注意替代燃料的發展。透過車隊減碳，我們能切實地減低對環境的影響，推動更環保的機場營運。

健康及安全

在香港國際機場，確保旅客、行李及貨物安全高效運送，一直是我們的首要任務。我們致力為所有持份者提供安全的工作環境，體現於各項安全措施，包括航空及營運安全、車輛安全、熱壓力預防及風險評估。

今年夏天，我們舉辦了預防熱壓力活動，其中包括巡迴展覽，提醒同事補充水分的重要性、識別熱壓力症狀，以及推廣炎熱天氣下的安全工作方式。我們亦向同事派發防曬用品、水樽及免費凍飲，進一步照顧同事的健康及工作舒適度。

我們也開展各種安全宣傳活動，以推廣同事的健康及安全和提高他們的安全意識。例如，我們引入「意外風險管理系統」，這套先進的人工智能系統可實時監控司機的駕駛行為，並就任何不當行為即時發出提示。此外，我們亦引入人手操作培訓，以提升工作場所安全，加強同事在人手操作方面的知識及技能。

我們的同事及社區

成為一個優良的僱主不但可以吸引更多的人才，還有助保留熟練同事並發揮他們的潛力。我們投資於同事的培訓和發展，亦注重嘉許同事在客戶服務等領域的貢獻。

我們制定了全面的乘客服務營運領導課程，以提供卓越的客戶服務培訓。該課程幫助同事深入了解營運流程、法規及指導技巧。我們致力培養營運領袖，並在香港管理專業協會「2024年最佳管理培訓及發展獎」中獲頒「卓越表現改善獎」。

今年是香港機場地勤服務緣動力義工隊成立20週年。香港社會服務聯會亦首次向我們頒發「20年Plus商界展關懷」標誌，以表彰我們關懷社群的工作。

案例研究

置設流動休息貨櫃

2024年6月，我們置設全新空調流動休息貨櫃，專為經常在惡劣天氣下工作的停機坪服務員工而設。流動休息貨櫃配備空調、飲水機及休息區，為同事提供專門的輪班休息空間，確保他們能夠降溫及補充水分。該設施有助同事從在高溫環境下恢復體力，預防熱相關疾病。

推行安全帶提醒監控系統

為確保乘客享有安全的旅行體驗，我們在穿梭巴士上推出全新的安全帶提醒監控系統，成為香港國際機場首家引入此項安全措施的營運商。該系統可實時顯示未繫好安全帶的已佔用座位，並設有三語廣播，在行車前有效提醒乘客繫上安全帶。

在2023香港環境卓越大獎中，我們的可持續發展表現備受認同，榮獲***製造業及工業服務 - 金獎***。

雅潔洗衣

雅潔洗衣為航空公司及酒店提供全面的洗衣及乾洗服務。雅潔洗衣成立於1964年，從一家乾洗店發展成為香港主要的商業洗衣公司。公司僱用約400名同事，服務27家航空客戶和33家酒店和會所客戶，每日平均處理211，000件生產件，相當於70噸衣物。

可持續發展策略

雅潔洗衣致力將可持續發展融入業務當中，著重品質、健康與安全之餘，我們亦透過減碳及廢物管理工作保護環境。我們的可持續發展承諾由可持續發展指導委員會監督。在行政總裁的領導下，該跨職能團隊由負責可持續發展策略規劃、執行、監控及檢討的部門主管組成。

我們注重品質同時精益求精。透過應用精益製造，我們優化了營運流程，並鼓勵跨職能協作，從而有系統地減少能源使用、用水及廢物產生，以改善表現。

碳排放

雅潔洗衣從建築設計到日常營運均考慮對環境的影響。我們位於元朗的廠房是東亞最大規模、自動化程度最高的洗衣廠，並榮獲綠建環評金級認證。廠房配備節能設備及水處理設施。機器層已安裝水電錶，並與樓宇管理系統連接。此舉有助實時監察能源使用情況，以識別低效益範疇、優化系統表現，並實施針對性策略以減少碳排放。

為減少車輛油耗，我們正以燃油效益更高的車輛及電動車取代現有車隊。我們亦透過定期檢討及定位追蹤來改善路線效率，以加強監控及提升運輸效益，配合我們的可持續發展目標。

物料及廢物

我們致力減少營運中產生的廢物，尤其是即棄塑膠。透過不同措施，包括教育工作坊及參與活動，致力提高同事的減廢意識，並鼓勵實踐可持續發展常規。今年，我們推出一系列措施，以減少使用即棄塑膠。主要措施包括：

- 改善布製品及衣物的包裝方法。我們計劃於2025年將此方法推展至所有酒店客戶，預計全面實施後可減少10%即棄塑膠的使用量。
- 縮短衣物包裝的長度，使懸掛成衣的即棄塑膠使用量每年減少約12%。
- 減少衣物包裝中包裝配件的使用，例如夾子及紙板。

案例研究

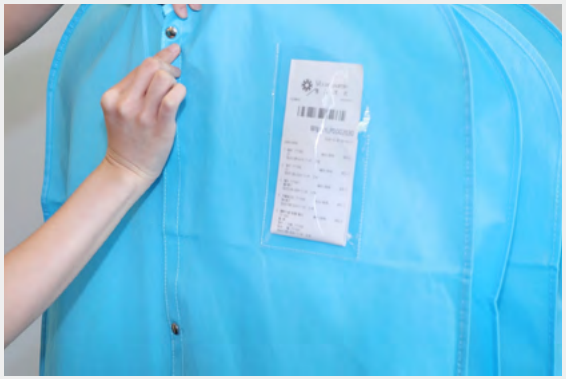
提升塑膠包裝物料的再生成分至50%

作為香港具領導地位的商業洗衣公司，雅潔洗衣致力探索符合可持續發展目標的創新方案。為減少使用原生塑膠，除產品運往對包裝物料有特定法律限制的地區外，我們已將洗衣包裝物料過渡至含高達50%再生物料。該計劃有效平衡了客戶滿意度與我們的可持續發展承諾。

雖然再生物料的比例與品質之間難免有所取捨，但我們進行了廣泛測試及試驗，以確保在採用這些新物料後，我們仍能維持高標準的服務。我們一直與供應商密切合作，確保他們認同我們的可持續發展願景，進一步加強我們對整個供應鏈負責任採購行為的承諾。我們亦進行供應商審核，以評估其可持續發展實務，並推動他們更加遵守全球回收標準等國際標準，從而優化整個供應鏈的可持續發展。

與酒店客戶合作 逐步淘汰即棄塑膠包裝

我們深知合作對於實現可持續發展目標的重要性。今年，我們與酒店客戶推出一項新的合作計劃，旨在逐步淘汰用於賓客洗衣服務的塑膠包裝。我們成功為兩間試點酒店客戶淘汰即棄塑膠包裝及所有相關配件，並使用全新設計的可重複使用洗衣袋。在這次成功試點的基礎上，我們計劃將該計劃拓展至其他酒店客戶。透過與我們的企業夥伴分享最佳實務，並共同參與綠色活動，我們希望擴大可持續發展方面的工作，並對客戶產生積極影響。



健康及安全

雅潔洗衣以安全為首要目標，我們嚴守ISO 45001的標準，並以此為業務績效的重要指標。我們力求通過建立及採用一個與業務活動的風險與機遇相對應的職業健康及安全制度，利用有效的標準和實務指引，增強公司的職業健康及安全文化。

工廠同事的日常職務包括操作機器、處理化學品及系統運作。為保障他們的安全及健康，我們定期舉辦培訓課程、研討會及安全意識推廣活動，著重教導最佳作業方式、危害辨識及正確的安全規範。此外，我們的管理團隊透過帶領實地巡查及督導委員會，積極推動安全文化、辨識潛在風險，並實施有效措施以提升工作場所安全。

我們開展了安全氣候調查，以收集同事對安全及健康事宜的整體意見。該調查可作為我們組織當前安全文化的一項指標，反映我們當前的安全實踐水平。通過開展該調查，我們旨在了解同事對職業健康及安全的態度與承諾，並就如何提高安全性提出更多建議，從而有助我們加強職業健康及安全管理與表現。

就2023年9月發生的不幸致命意外，我們已實施適當的緩解及預防措施，包括為所有卡車安裝護欄、發出安全裝卸作業指引，以及加強前線督導、監察及培訓。詳情請參閱法律及合規遵循部分。

我們的同事及社區

關懷同事及社群始終是我們的核心價值之一。通過參與各項社區項目，提供服務並付出時間，我們致力維繫良好的社區關係。

雅潔洗衣是全港首間簽署《少數族裔友善就業約章》的洗衣公司，致力為少數族裔人士提供平等工作機會，並締造共融的工作環境。我們對多元及共融的承諾獲得DEI@Work計劃的共融僱主獎。

在社區方面，我們致力支援特殊能力人士投身就業市場。我們亦為傷健人士提供培訓，並將布製品外判予庇護工場處理。透過與香港家庭福利會合作，我們為有需要人士提供免費洗衣服務及贊助活動，當中包括賽馬和製麵等特色體驗。

2024年關鍵績效指標

經濟指標列表

指標	2024 百萬港元	2023 百萬港元	2022 百萬港元
產生的直接經濟價值*			
收益	**104,371**	94,485	51,036
財務收入	**841**	1,228	165
應佔聯屬公司溢利	**331**	(1,534)	(6,677)
分配的經濟價值			
營業開支	**91,194**	81,486	47,565
同事薪酬和福利	**16,840**	14,785	10,646
支付出資人的款項	**8,340**	6,729	3,074
- 財務支出	**3,897**	3,961	3,074
- 已派股息：國泰股東	**4,443**	2,768	-
- 已派股息：非控股權益	**-**	-	-
向政府支付的款項(課稅)	**1,315**	1,068	(507)
社區投資，包括慈善捐款			
- 直接付款	**5**	1	2
- 航空折扣	**3**	5	4
留存的經濟價值			
國泰股東應佔溢利/(虧損)	**9,888**	9,789	(6,623)

** 有關其他財務數據，請參閱 2024 年報告書第 p.75-76 頁。*

環境指標列表

排放 – 國泰航空及其主要附屬公司

指標	單位	2024	2023	2022
範疇一◆	噸二氧化碳當量	**14,083,146**	11,574,068	5,349,881
範疇二 (基於市場的方法)◆	噸二氧化碳當量	**49,405**	45,812	40,442
範疇二 (基於地點的方法)◆	噸二氧化碳當量	**85,046**	79,188	70,564
範疇三	噸二氧化碳當量	**9,462,035**	5,939,000	5,205,000
範疇一及二 (基於市場的方法)◆	噸二氧化碳當量	**14,132,551**	11,619,880	5,390,323
範疇一及二(基於地點的方法)◆	噸二氧化碳當量	**14,168,192**	11,653,256	5,417,925
範疇一、二及三(基於市場的方法)	噸二氧化碳當量	**23,594,586**	17,558,880	10,595,323
範疇一、二及三 (基於地點的方法)	噸二氧化碳當量	**23,630,227**	17,592,256	10,622,925
淨範疇一◆§	噸二氧化碳當量	**14,048,971**	11,562,467	5,312,690
淨範疇一及二◆§ (基於市場的方法)	噸二氧化碳當量	**14,098,376**	11,608,279	5,353,132
淨範疇一及二◆§ (基於地點的方法)	噸二氧化碳當量	**14,134,017**	11,641,655	5,380,734
淨範疇一、二及三§ (基於市場的方法)	噸二氧化碳當量	**23,560,411**	17,547,279	10,558,132
淨範疇一、二及三§ (基於地點的方法)	噸二氧化碳當量	**23,596,052**	17,580,655	10,585,734

◆數據由德勤會計師事務所核實。

§ 淨範疇一排放量的計算方法為以總範疇一排放量減去衍生自經認證的可持續航空燃油的碳減排量和由集團出資的其他碳減排量，當中包括商務旅行和顧客參與的碳抵銷推廣計劃。

備註：根據溫室氣體盤查議定書範圍二指南，基於市場的方法仍根據公司所選擇之電力公司的排放所計算； 基於地點的方法則根據主要使用之電網的平均排放所計算。

環境指標列表

排放 – 飛機營運

指標	單位	2024+#@	2023+#@	2022+#@	2021+#@	2020*+#@	2019*+#@	1998
可用噸公里	百萬	**27,177**	23,113	11,092	12,308	15,587	34,791	10,857
收入噸公里	百萬	**18,947**	16,369	7,857	9,268	10,876	25,362	7,213
收入客公里	百萬	**104,496**	81,454	15,435	4,126	21,136	143,832	40,679
燃油消耗量	千噸	**4,458**	3,660	1,690	1,904	2,386	6,130	2,343
所有航機的燃油效益	克 / 可用噸公里	**164**	158	152	155	153	176	216
	自 1998 年以來改善 情況的百分比	**24.0%**	26.6%	29.4%	28.3%	29.2%	18.5%	0.0%
	克 / 收入噸公里	**235**	224	215	204	219	242	325
	自 1998 年以來改善 情況的百分比	**27.6%**	31.2%	33.8%	37.2%	32.5%	25.5%	0.0%
客機的燃油效益	公升 / 收入客公里 *100	**4.11**	4.01	6.82	26.68	7.73	-	-
貨機的燃油效益	公升 / 收入噸公里	**0.21**	0.21	0.21	0.18	0.15	-	-
所有航機的二氧化碳排放量	千噸二氧化碳當量	**14,042**	11,528	5,332	5,997	7,513	19,311	7,380
	與前一年百分比的變化	**21.8%**	116.2%	-11.1%	-20.2%	-58.3%	7.3%	-
	克 / 可用噸公里	**517**	499	480	487	482	555	680
	自 1998 年以來改善 情況的百分比	**24.0%**	26.7%	29.4%	28.3%	29.1%	18.5%	0.0%
	克 / 收入噸公里	**741**	704	677	647	691	761	1,023
	自1998年以來改善情況的百分比	**27.6%**	31.2%	33.8%	36.8%	32.5%	25.5%	0.0%
客機的二氧化碳排放量	公斤 / 收入客公里	**0.10**	0.10	0.17	0.67	0.19	-	-
貨機的二氧化碳排放量	公斤 / 收入噸公里	**0.54**	0.53	0.52	0.46	0.38	-	-

** 包括國泰港龍航空。# 包括華民航空。@ 包括香港快運。*

+ 燃油消耗量包括測試、訓練和濕租賃航班。

環境指標列表

碳減排 – 飛機營運

指標	單位	2024	2023	2022
衍生自可持續航空燃油的碳減排◆	噸二氧化碳	**19,247**	2,485	1,274
可持續航空燃油的減排 (自願性質 – 集團為商務旅行所購買)◆	噸二氧化碳當量	**1,556**	-	-
碳抵銷 (自願性質 – 集團為商務旅行動所購買)◆	噸二氧化碳當量	**14,600**	9,116	35,917
碳抵銷 (自願性質 – 集團為推廣活動所購買)◆	噸二氧化碳當量	**328**		
碳抵銷 (自願性質 – 個別乘客及企業客戶所購買)◆	噸二氧化碳當量	**37,595**	16,779	2,482
碳抵銷(自願性質 – 為貨物運輸所購買)◆	噸二氧化碳當量	**1,969**	570	-

◆數據由德勤會計師事務所核實。

備註:在商務旅行及貨物運輸方面,碳抵銷量為搭乘相關航班後的當月報告;在企業客戶方面,碳抵銷量按捐款當月報告;在推廣活動方面,由於處理相關數據需時,碳抵銷量在相關費用結算期間報告。於 2024 年,貨物運輸和推廣活動的碳抵銷只適用於國泰航空;個別乘客及企業客戶所購買的碳抵銷則適用於國泰航空和香港快運。

氮氧化物排放 – 飛機營運

指標	單位	2024	2023	2022
氮氧化物總排放量	噸	**5,619**	4,630	2,336
客機	克 / 收入客公里	**0.04**	0.04	0.07
貨機	克 / 收入噸公里	**0.18**	0.17	0.23
平均氮氧化物排放 / 每降落起飛週期(「LTO」)	公斤 / LTO	**36**	37	43
機隊中符合航空環境保護委員會 (「CAEP」)▲/6 標準的飛機百分比	%	**97**	92	91
機隊中符合CAEP/8 標準的飛機百分比	%	**90**	72	68

▲ CAEP 是國際民航組織屬下委員會。其長遠目標為於 2026 年或之前減少氮氧化物排放至低於 CAEP/6 標準的 60%。

備註和方法:

(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。因需進一步研究,凝結尾跡的影響尚未納入。

(2) 客運航班的燃油消耗量包括攜帶行李及機倉貨物。

(3) 轉換因子:1 噸飛機燃料 = 3.15 噸二氧化碳當量。

環境指標列表

排放 – 地面營運

指標	單位	2024	2023	2022
地面排放總量◆	噸二氧化碳當量	**91,028**	91,980	68,217

◆數據由德勤會計師事務所核實。

資源耗用 – 飛機及地面營運

指標	單位	2024	2023	2022
航空能源耗用				
航空燃油	噸	**4,457,626**	3,659,651	1,689,558
可持續航空燃油◆	噸	**6,884**	1,048	450
可持續航空燃油佔年內總航空燃油的百分比	%	**0.15**	0.03	0.03
地面能源耗用				
電力	兆瓦時	**115,752**	107,697	97,206
移動燃燒源 – 柴油	公升	**3,774,750**	3,107,572	2,344,396
移動燃燒源 – 無鉛汽油	公升	**15,343**	135,484	139,602
固定燃燒源 – 柴油	公升	**3,810**	5,953	6,884
煤氣	單位	**7,439,928**	6,597,530	4,286,328
總能源使用量	千兆焦耳	**196,733,858**	161,589,400	74,860,650
能源強度 (每同事)	千兆焦耳	**6,534**	6,789	3,572

◆數據由德勤會計師事務所核實。

環境指標列表

資源耗用 – 飛機及地面營運

指標	單位	2024	2023	2022
用水量				
海水作冷卻用途	立方米	**12,904,816**	11,463,350	9,460,900
飲用水	立方米	**962,273**	881,180	503,821
保養水	立方米	**13,246**	7,892	13,246
再生水	立方米	**17,924**	9,394	11,959
排水量				
飲用水排水量	立方米	**898,527**	811,647	460,569
資源使用				
面向乘客的即棄塑膠製品*	每位乘客的件數	**2.6**	3.1	4.8
營運使用的紙張	噸	**80**	68	65
購入的經認證可持續海產	噸	**351**	315	150

** 僅限國泰航空的航班。這包括面向乘客的即棄塑膠水樽、器具、個人護理物品及包裝，但不包括作醫療和衛生之用和除水樽以外的已包裝食品和飲品。*

環境指標列表

資源耗用 – 飛機及地面營運

指標	單位	2024	2023	2022
回收 (地面運作)				
金屬	噸	**46**	33	28
塑膠	噸	**598**	296	149
玻璃	噸	**557**	419	83
紙張	噸	**475**	277	115
食品加工油	噸	**13**	8	8
輪胎	噸	**35**	32	31
食物捐贈	噸	**336**	210	114
送往回收並轉化為能源的不可食用廚餘	噸	**910**	664	367
分類總計	噸	**2,970**	1,939	895
雅潔洗衣的重用衣架	個	**849,465**	787,085	543,730
於香港國際機場的回收 (機上運作)				
金屬	噸	**3**	-	-
塑膠	噸	**7**	-	-
廢物				
送往堆填的非有害廢物 (商業及工業廢物、廚餘和隔油池)	噸	**15,004**	15,820	9,193
送往堆填的非有害廢物強度 (每百萬港元營運收益)	噸 / 百萬港元	**0.14**	0.17	0.18
非有害廢物的轉化率	%	**19**	12	11
有害廢物 (電池)	噸	**25**	12	24
有害廢物 (化學固體廢物)	噸	**6**	5	2
有害廢物 (化學液體廢物)	公升	**22,940**	18,460	10,760

社會指標列表

總僱員

指標	單位	2024	2023	2022
同事總數#	人數	**30,110**	23,801	20,923
同事總數 – 主要業務單位及附屬公司*	人數	**28,938**	22,804	20,014
按性別				
男	%	**48**	51	49
女	%	**52**	49	51
按合同類型				
長期僱員	%	**73**	85	92
固定及臨時僱員	%	**27**	15	8
按僱傭類型				
長期僱員 – 全職	%	**99**	99	99
長期僱員 – 兼職	%	**1**	1	1
按地區				
香港	%	**87**	85	85
中國內地	%	**2**	2	2
其他	%	**11**	13	13

社會指標列表

總僱員

指標	單位	2024	2023	2022
按工作類別				
機組人員	%	**12**	15	12
機艙服務員	%	**38**	31	31
地勤人員	%	**50**	54	57
按年齡組別				
30歲以下	%	**24**	19	14
30至50歲	%	**59**	60	64
50歲以上	%	**17**	21	22
按同事類別				
個人貢獻者	%	**66**	64	64
主管	%	**29**	30	30
業務負責人	%	**4**	5	5
戰略領導	%	**1**	1	1

 # 所提供的數據與報告書的數據範圍一致。

** 除另作說明，這涵蓋國泰航空、華民航空、國泰餐飲、國泰貨運站、香港機場地勤服務、香港快運和雅潔洗衣，亦是本章節僱傭數據的匯報範疇。*

社會指標列表

自願離職員工

指標	單位	2024	2023	2022
按年齡組別				
30 歲以下	%	19	21	43
30至50歲	%	8	12	17
50歲以上	%	5	8	10
按性別				
男	%	8	14	17
女	%	10	10	23
按地區				
香港	%	9	13	18
中國內地	%	5	6	1
其他	%	7	11	3
按管理層級				
初級管理層	%	6	8	19
中級管理層	%	5	5	18
高級管理層	%	9	4	30
按同事類別				
個人貢獻者	%	11	16	20
主管	%	6	8	19
業務負責人	%	5	5	18
戰略領導	%	9	4	30
長期僱員總自願離職率	**%**	**9**	**12**	**18**
長期僱員總離職率	**%**	**11**	**15**	**21**

社會指標列表

新聘員工

指標	單位	2024	2023	2022
按年齡組別				
30歲以下	%	**55**	51	46
	人數	**1,703**	1,365	994
30至50歲	%	**16**	15	16
	人數	**2,143**	1,783	1,301
50歲以上	%	**9**	11	8
	人數	**345**	447	313
按性別				
男	%	**24**	21	18
	人數	**2,557**	2,075	1,344
女	%	**17**	16	22
	人數	**1,634**	1,520	1,264
按地區				
香港	%	**21**	19	18
	人數	**3,510**	3,059	2,299
中國內地	%	**38**	14	3
	人數	**230**	70	34
其他	%	**17**	18	2
	人數	**451**	466	275

社會指標列表

新聘員工

指標	單位	2024	2023	2022
按管理層級				
初級管理層	%	20	19	20
	人數	1,397	1,137	1,014
中級管理層	%	5	5	14
	人數	57	55	62
高級管理層	%	2	3	43
	人數	1	2	10
按同事類別				
個人貢獻者	%	23	20	19
	人數	2,736	2,401	1,522
主管	%	20	19	20
	人數	1,397	1,137	1,014
業務負責人	%	5	5	14
	人數	57	55	62
戰略領導	%	2	3	43
	人數	1	2	10
總長期僱員新入職率	**%**	**21**	**19**	**17**
總長期僱員新入職人數	**人數**	**4,191**	**3,595**	**2,608**

社會指標列表

平均任期

指標	單位	2024	2023	2022
按年齡組別				
30歲以下	人數	2	3	3
30至50歲	人數	9	10	10
50歲以上	人數	20	20	22
按性別				
男	人數	9	13	10
女	人數	11	9	13
總長期僱員平均任期 (年)	**人數**	**10**	**11**	**11**

晉升率

指標	單位	2024	2023	2022
按年齡組別				
30 歲以下	%	11	8	5
30至50歲	%	22	11	5
50歲以上	%	7	8	3
按性別				
男	%	13	10	6
女	%	23	10	4
總長期僱員晉升率	**%**	**18**	**10**	**9**

社會指標列表

缺勤率

指標	單位	2024	2023	2022
按性別				
男	%	2	3	5
女	%	3	5	2
總長期僱員缺勤率	**%**	**3**	**4**	**3**

培訓及教育

指標	單位	2024	2023	2022
受訓同事總數	%	100	100	100
總培訓時數	小時	4,903,889	2,780,497	968,473
平均培訓時數	小時	166	144	39
平均培訓時數 (按同事類別)				
個人貢獻者	小時	308	185	26
主管	小時	131	74	39
業務負責人	小時	131	120	21
戰略領導	小時	105	35	2
平均培訓時數 (按性別)				
男	小時	169	113	40
女	小時	305	177	35

社會指標列表

培訓及教育

指標	單位	2024	2023	2022
受訓同事比例 (按同事類別)				
個人貢獻者	%	**100**	100	69
主管	%	**100**	84	94
業務負責人	%	**100**	30	61
戰略領導	%	**100**	100	17
受訓同事比例 (按性別)				
男	%	**100**	89	87
女	%	**100**	100	73
同事培訓平均支出 (按同事類別)				
個人貢獻者	港元	**29,205**	11,151	8,559
主管	港元	**38,656**	15,439	12,094
業務負責人	港元	**43,083**	14,142	11,541
戰略領導	港元	**40,599**	13,824	9,391
同事培訓平均支出 (按性別)				
男	港元	**31,195**	11,911	8,317
女	港元	**36,528**	13,821	10,492
每位同事的平均培訓總支出	**港元**	**33,650**	**12,800**	**11,800**

社會指標列表

績效評估

指標	單位	2024	2023	2022
接受績效評估同事比例	%	84	79	99

年度同事投入度指數

指標	單位	2024	2023	2022
對調查的陳述表示非常同意或同意的同事比例	%	84	58	58

董事局多元化

指標	單位	2024	2023	2022
按性別				
男	%	76	88	94
女	%	24	12	6
按年齡組別				
39至47歲	%	6	0	6
48至56歲	%	47	47	38
57至65歲	%	47	47	50
65歲以上	%	0	6	6

社會指標列表

董事局多元化

指標	單位	2024	2023	2022
按種族				
華人	%	**41**	53	44
非華人	%	**59**	47	56
董事服務年期*				
5年或以下	%	**82**	76	63
6至10年	%	**12**	18	31
10年以上	%	**6**	6	6

** 於 2024 年年底，董事局的平均任期為 4.00 年。*

備註：有關董事技能、專業知識及經驗的詳情，請參閱 2024 年報告書第 51 頁。

管理要職 (總經理及董事) 多元化

指標	單位	2024	2023	2022
按性別				
男	%	**70**	73	75
女	%	**30**	27	25

社會指標列表

女性管理層多元化

指標	單位	2024	2023	2022
按職位				
擔任管理職位的女性 (佔管理人員總數的百分比)	%	31	31	31
擔任初級管理職位的女性 (佔初級管理人員總數的百分比)	%	35	35	34
擔任科學、科技、工程和數學相關職位的女性# (佔科學、科技、工程和數學相關人員總數的百分比)	%	21	19	19
擔任帶來收入部門管理職位的女性# (佔帶來收入部門管理人員總數的百分比)	%	29	28	26

 # 僅含國泰航空數據。

健康及安全

指標	範疇	單位	2024	2023	2022
意外*	集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0
每百萬航線的意外率	集團旗下各航空公司	%	0	0	0
高風險事故	集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0
與工作相關的死亡個案	集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0
與工作相關的死亡率	集團旗下各航空公司	%	0	0	0
乘客死亡個案	集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0
總可記錄工傷頻率	集團旗下各航空公司	宗數	9.67	15.17	4.18
損失工時工傷率	集團旗下各航空公司	宗數	5.82	10.39	3.01
損失日數率	集團旗下各航空公司	宗數	86.14	189.46	51.47~
違反有關產品與服務的健康和安全法規之事件	集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0

** 導致嚴重受傷及/或死亡的事件*

~ 已重列數據以反映真實狀況。

社會指標列表

供應鏈

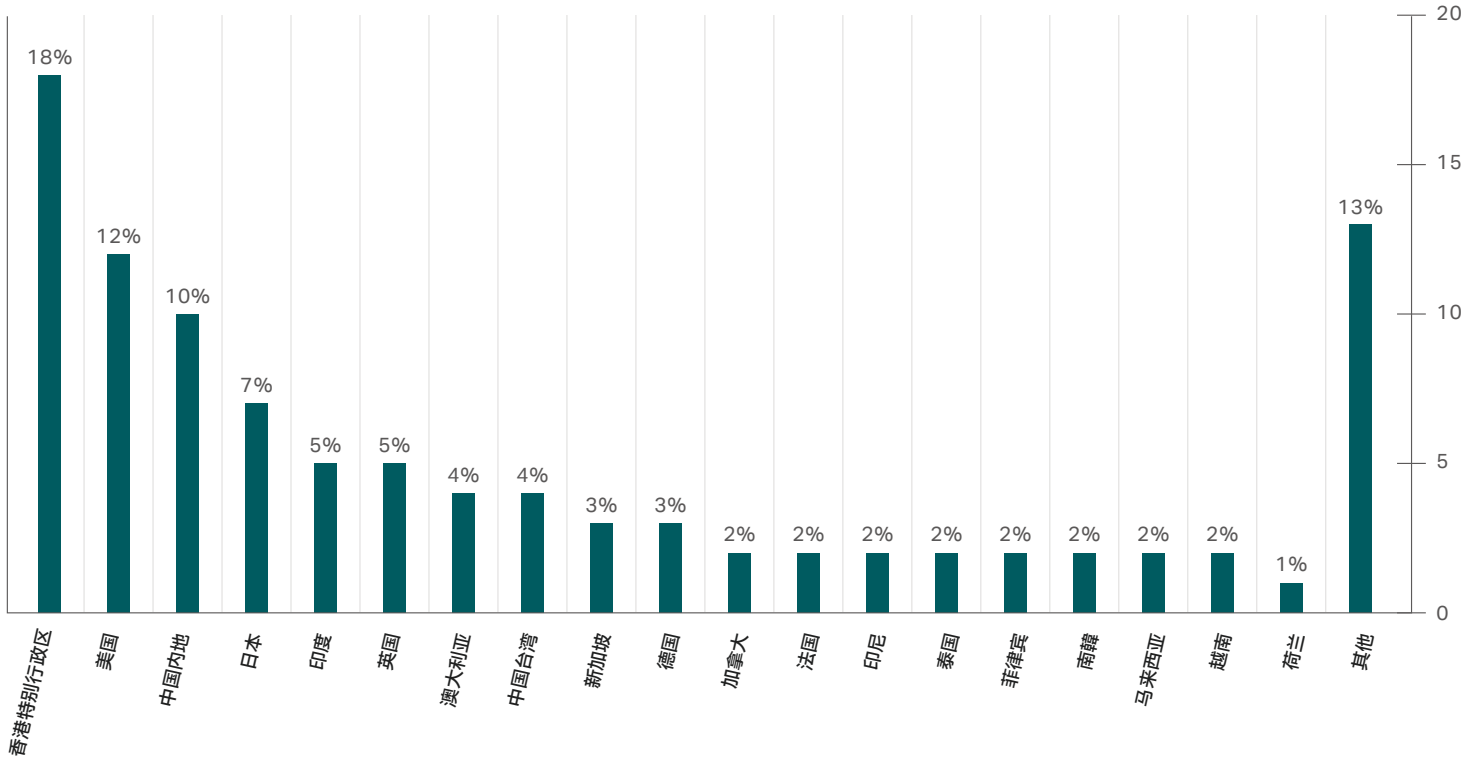
活躍一級供應商數量：**6，800#**

活躍一級供應商群組數量：**5，700**

最高支出的供應商群組數量：**90***
- 佔總採購支出：**80%**

最高支出的重要供應商群組數量：**78^**
- 佔總採購支出：：**64%**

按地點劃分的供應商



 # 僅含國泰航空數據。

+ 一級供應商指具有合約關係的直接供應商。

** 最高支出的供應商是指達到我們年度支出 80% 的供應商。*

^ 不包括政府部門、銀行及公司間的結算等非採購項目。

法律及合規遵循

本章節概述我們就香港交易所《環境、社會及管治報告指引》中具有重大影響力的法律法規和相關管理方法，亦詳列我們的合規情況和違反的潛在影響。

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
排放			
香港法例第354章《廢物處置條例》及有關附屬條例。 此條例旨在對廢物的產生、貯存、收集及處置 (包括處理、再加工和循環再造) 予以規管。	香港	違反條例可引起民事和/或刑事責任，包括罰款和監禁。	本集團已採用一套環境管理系統以確保內部和外部審核的合規性。 於2024年，本集團沒有涉及違反與空氣、溫室氣體排放、污水排放、有害和無害廢棄物產生或其他環境相關法律和條例而受重大裁罰的事件。
香港法例第358章《水污染管制條例》。 此條例旨在管制香港水域的污染。			
香港法例第311章《空氣污染管制條例》及有關附屬條例。 此條例旨在禁止及/或管制大氣污染。			

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
就業			
香港法例第57章《僱傭條例》。 此為香港規管僱傭關係的主要法例。	香港	違反該等條例可引起民事和/或刑事後果，以及嚴重影響本集團與員工的關係及其聲譽。	本集團已實施一系列僱傭政策及程序 (包括年假、產假和侍產假以及病假政策、非歧視政策以及反欺凌和反騷擾政策) 以及審查項目是否符合該等條例，以確保合規，特別是確保員工能享有與法定要求同等或更佳的權利和待遇。 於2024年，本集團沒有因違反有關薪酬及解僱、招聘及晉升、工作時數、假期、平等機會、多元化、反歧視以及其他待遇及福利相關法規而受重大裁罰的事件。
香港法例第485章《強制性公積金計劃條例》、香港法例第426章《職業退休計劃條例》及相關附屬法例。 此等法例訂明香港僱員的退休保障框架。			
香港法例第608章《最低工資條例》。 此條例訂明香港僱員的法定最低時薪。			
香港法例第480章《性別歧視條例》、香港法例第527章《家庭崗位歧視條例》、香港法例第487章《殘疾歧視條例》及香港法例第602章《種族歧視條例》。 此等條例為香港現時四項反歧視條例，禁止以性別、懷孕、哺乳、婚姻狀況、家庭狀況、殘疾及種族為由，進行任何歧視行為。			

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
健康及安全			
香港法例第282章《僱員補償條例》。 此條例旨在就支付補償僱員予受僱工作期間受傷或特定職業病所訂定的條文。	香港	違反《僱員補償條例》可引起民事和/ 或刑事後果，以及嚴重影響本集團與員工的關係。	本集團已實施一系列職業健康及安全的政策和守則，例如《職業健康及安全政策》、《酒精及其他藥物政策》以及相關培訓及指引，確保員工和其他人士在工作場所的安全。有關的保險政策亦涵蓋了此條例下的潛在法律責任。 於2024年，雅潔洗衣就一宗送貨工人的死亡個案被裁定違反《職業安全及健康條例》(香港法例第509章)，判罰港幣450，000元。 這宗意外於2023年9月22日發生在國泰餐飲的卸貨區，該名送貨工人在工作時從貨車的升降台墜下。就此是故，我們已實施適當的緩解及預防措施，包括為所有卡車安裝護欄、發出安全裝卸作業指引，以及加強前線督導、監察及培訓。
香港法例第59章《工廠及工業經營條例》。 此條例旨在提供安全及健康的保障予工業部門的僱員，包括餐飲業以及貨物和貨櫃處理作業。		違反條例可有關引起刑事責任，包括罰款和監禁。	
香港法例第509章《職業安全及健康條例》。 此條例旨在提供健康及安全的保障予從事所有工業及非工業相關經濟活動的人士。			

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
勞工準則			
英國《現代奴役法案2015》。 此法案要求所有 (i) 在英國提供商品或服務及 (ii) 每年營業額3，600萬英鎊或以上的商業組織提供透明度聲明，以披露防止在組織與其供應鏈中出現奴役制和人口販運情況而採取的措施。	英國	英國內閣大臣可以向不遵守法案的組織尋求禁令。	董事會已批閱現代奴隸制和人口販賣聲明及報告2024，可在此處查閱。 於2024年，本集團沒有因違反有關童工和強迫勞動相關法律和規則而受重大裁罰的事件。
澳洲《現代奴役法案2018》。 此法案要求所有報告年度內營業額超過1億澳元及在報告年度中曾於澳洲有商業營運的組織，匯報有關他們營運及供應鏈中的現代奴役風險及應對行動。	澳洲	澳洲政府可以要求未遵守法案的實體作出解釋，也可以要求實體針對該要求採取補救措施。如果實體不遵守要求，部長可以在公開發布有關不遵守要求的信息，包括實體的身份。	董事會已批閱現代奴隸制和人口販賣聲明及報告2024，可在此處查閱。 於2024年，本集團沒有因違反有關童工和強迫勞動相關法律和規則而受重大裁罰的事件。
加拿大《打擊供應鏈強迫勞動和童工法案2023》。 此法案要求在加拿大境內註冊成立或在加拿大營運，並符合以下至少兩項條件的組織： (i) 擁有至少2，000 萬加元的資產 (ii) 至少產生4，000 萬加元的收入或 (iii) 僱用至少250 名員工。 這些組織必須採取積極措施，防止其供應鏈中出現強迫勞動和童工，並報告所採取的行動和發現。	加拿大	加拿大政府可以就未遵守法案或作出虛假陳述的實體處以最高25萬加元的罰款。涉嫌在內的董事、高級職員和代理人也需承擔責任。如員工牽涉在內，只需證明曾發生即可，除非他們能證明已盡力阻止其發生。	董事會已批閱現代奴隸制和人口販賣聲明及報告2024，可在此處查閱。 於2024年，本集團沒有因違反有關童工和強迫勞動相關法律和規則而受重大裁罰的事件。

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
產品責任 – 健康及安全			
香港法例第448C章《1995年飛航 (香港) 令》。 此條例針對機組人員以及與飛機運行有關的許可和安全事宜。	香港	違反《1995年飛航 (香港) 令》可引起民事和/或刑事責任，包括罰款和監禁。	國泰航空的政策確保其能持續遵守《1995年飛航 (香港) 令》及由民航處發出的相關刊物，包括但不限於CAD360《航空運輸企業經營許可證規章》、CAD712航空運輸企業的安全管理系統、CAD371防止空勤人員出現疲態以及HKAR-145經批准的維修機構。 於2024年，國泰航空及共載客2，200萬人次，並沒有發生任何嚴重的安全事故，亦沒有涉及健康及安全並帶來重大影響的事故。
香港法例第599A章《預防及控制疾病規例》。 此條例要求若跨境飛機的操作者有理由懷疑機上出現以下情況時，必須即時通知衞生主任： (a) 傳染病的個案或源頭；或 (b) 污染的個案或源頭		違反《預防及控制疾病規例》可引起民事和/或刑事責任，包括罰款和監禁。	國泰航空已為前線員工 (包括機艙服務員、客戶服務人員及機組人員) 就執行有關如何識別及處理任何涉及乘客或機組人員的傳染病疑似個案提供程序及指引。 這包括 (但不限於)： • 為機上的機組人員提供個人防護設備，以便向個別疑似傳染病患者提供護理。 • 由MedLink向機組人員及地勤人員針對出入境閘口及處理機上醫療的緊急情況提供醫療意見。 • 衞生當局通知受感染期間出遊的旅客或機組人員的處理程序。 於2024年，本集團沒有因違反健康及安全相關法律和規則而受重大裁罰的事件。

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
產品責任 – 健康及安全			
香港法例第132章《公眾衛生及市政條例》。 此條例旨在就提供一般保障予食物購買人、出售不合格及攙雜食物的有關程序、食物的成分與標籤、食品衛生、檢取和銷毀不合格食物。	香港	違反《公眾衛生及市政條例》可引起刑事責任，包括罰款和監禁。	國泰餐飲已採用ISO 9001及危害分析重要管制點管理系統，並配合有效政策以符合所有適用的食品健康與安全條例。 於2024年，本集團所提供的產品和服務並無違反健康及安全相關法律和條例而受重大裁罰的事件。
香港法例第384章《危險品 (航空托運) (安全) 條例》。 此條例旨在對製備、包裝、提供危險品以予空運和對危險品加上標記、標籤以予空運作出管制。		違反《危險品 (航空托運) (安全) 條例》可引起民事和/或刑事責任，包括罰款和監禁。	向員工提供危險品條例及危險品認知培訓。 於2024年，本集團所提供的產品和服務並無違反健康及安全相關法律和條例而受重大裁罰的事件。
產品責任 – 廣告及標籤			
香港法例第362章《商品說明條例》。 此條例旨在禁止虛假商品說明、虛假、具誤導性或不完整的資料，以及禁止某些不良營商手法。	香港	違反《商品說明條例》可引起民事和/或刑事責任，包括罰款和監禁。	本集團的政策是遵守所有適用的廣告及標籤法律和條例。 於2024年，本集團沒有因違反有關廣告及標籤的法律和規範而受重大裁罰的事件。

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
產品責任 – 私隱			
香港法例第486章《個人資料 (私隱) 條例》。 此條例旨在保障個人資料的私隱。	香港	《個人資料 (私隱) 條例》有機會對收集、持有、處理或使用數據 (如客戶及員工資料) 的公司構成重大影響。 若違反本條例，專員可向公司直接發出執行通知及/或作出檢控。而違反執行通知屬違法行為，最高可被罰款港幣50，000元及監禁2年。 違反《個人資料 (私隱) 條例》亦可能會損害公司聲譽。	國泰航空和其附屬公司已制定相關政策、程序和監控制度，以遵守適用其營運的資料保護法 (如歐盟/英國《一般資料保護規則》、《個人資料 (私隱) 條例》和《個人信息保護法》等) 。 於2024年，本集團沒有因違反顧客私隱相關法律和規範而受重大裁罰的事件。
歐盟《一般資料保護規則》於2018年5月25日執生效。 此規例涉及新增條款和權利提升，旨於協調數碼單一市場框架，使個人可管理其數據及製定現代數據維護管治。	歐盟	《一般資料保護規則》有機會因向歐盟境內當事人或其監管者提供商品或服務而對公司有重大影響。 若有違反，歐洲資料保護主管機關有權收取組織高達全球4%的收入或2，000萬歐元 (以較高者為準) 的罰款以執行本條例。 受違反本條例影響的人士可對企業採取法律行動以追回賠償。	

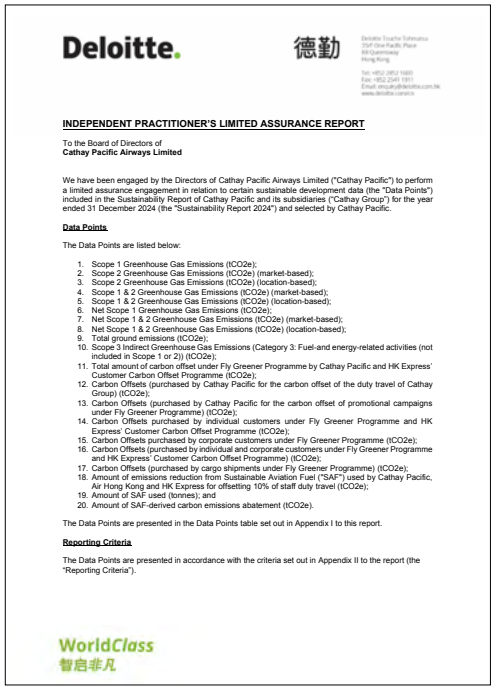
重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
產品責任 – 私隱			
英國《一般資料保護規則》。 英國的資料保護制度受《資料保護法》監管，其將歐盟《一般資料保護規則》國內法，成為英國《一般資料保護規則》。	英國	若有違反，英國資料保護主管機關有權收取組織高達全球4%的收入或1，750萬英鎊 (以較高者為準) 的罰款以執行本條例。受違反本條例影響的人士可對企業採取法律行動以追回賠償。	國泰航空和其附屬公司已制定相關政策、程序和監控制度，以遵守適用其營運的資料保護法 (如歐盟/英國《一般資料保護規則》、《個人資料 (私隱) 條例》和《個人信息保護法》等) 。 於2024年，本集團沒有因違反顧客私隱相關法律和規範而受重大裁罰的事件。
中國內地《個人信息保護法》。 此規例是中國內地首項旨在保護個人資料的法例，已於2021年11月1日正式生效。	中國內地	由於《個人信息保護法》包含跨境提供的規則，有機會對公司有重大影響。 外國企業凡於中國內地境內處理個人資料以提供產品或服務，或作分析及評估消費習慣用途，均受此法例約束。 個人資料處理者若違反本條例，最高可被罰款人民幣5，000萬元或上一財政年度全年營業額的5%。	

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
反貪污			
香港法例第201章《防止賄賂條例》。 此條例旨在防止在公共及私人機構之賄賂事宜。於後者，亦同時防止代理人對主事人事務的貪污及欺詐行為。	香港	根據《防止賄賂條例》，在未經主事人許可的情況下，向代理人 (例如員工) 或代理人在進行主事人事務時索取或接受任何利益，即屬違法。 若違反本條例，最高可被處以10年監禁或罰款港幣100萬元。	本集團已制訂由董事局監管的《反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》。該政策輔以培訓，旨在教育我們的員工識別和防止賄賂和腐敗，並構成集團合規計劃的一環。 於2024年，本集團沒有違反賄賂、勒索、欺詐和洗黑錢相關法律及法規，亦沒有對本集團影響重大的相關違規事故，因而沒有被定罪。
英國《反賄賂法2010》。 此法例把賄賂、提供或授權賄賂予他人(包括外國官員) 或作為受賄賂者列為刑事罪。	英國	《英國反賄賂法》有機會使在英國境內的業務受到重大影響。 此法例具域外效力，包括了海外營運的英國公司及於英國境內具業務的海外公司。所有於此法例下的違法行為均可對公司或個人處以無制罰款。而對個人而言，最高可判處10年監禁。當公司被判定給予或收受賄賂時，其董事和其他高級管理人員也可被追究責任。	

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
反貪污			
美國《海外反腐敗法》。 在該法律下，當某類別的個人和實體向外國政府官員付款以有助於獲得或保留業務，是為違法活動。 此法例的反賄賂條款適用於所有美國人及某些證券的外國發行人。此外，亦適用於通過直接或通過代理人而促成在美國境內賄款的外國公司和個體。	美國	《海外反腐敗法》具域外效力並有機會對公司構成重大影響，例如與官方在許可上的交涉。 違法行為的刑事處罰可能很嚴厲，包括罰款和監禁長達5年(違反反賄賂條款)和20年(違反會計規定)。	本集團已制訂由董事局監管的《反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》。該政策輔以培訓，旨在教育我們的員工識別和防止賄賂和腐敗，並構成集團合規計劃的一環。 於2024年，本集團沒有違反賄賂、勒索、欺詐和洗黑錢相關法律及法規，亦沒有對本集團影響重大的相關違規事故，因而沒有被定罪。
《中華人民共和國刑法》(《刑法》) 根據《刑法》的若干條款，賄賂公職人員和私人機構賄賂將作為犯罪行為予以懲處。	中國內地	本集團在中國內地的業務日益增多，違反《刑法》可能導致本集團被處以罰款，或對其高級職員處以罰款或最高10年有期徒刑或無期徒刑。	
《反不正當競爭法》 《反不正當競爭法》禁止商業賄賂，例如向若干收受人提供金錢、財產或其他利益，以獲得商業交易機會或其他競爭優勢。		本集團在中國內地的業務日益增多，違反《反不正當競爭法》可能會被處以最高人民幣300萬元的行政罰款、沒收違法所得並吊銷營業執照。	

外部審查

我們已聘請獨立審計公司德勤會計師事務所為前述報告期間的溫室氣體排放和碳抵銷數據作出獨立審查。審查報告的範圍於以下篇章說明。經由外部審查認證的數據在整個報告均以"◈"標示。審查報告如下：



Deloitte. 德勤

INDEPENDENT PRACTITIONER'S LIMITED ASSURANCE REPORT

To the Board of Directors of
Cathay Pacific Airways Limited

We have been engaged by the Directors of Cathay Pacific Airways Limited ("Cathay Pacific") to perform a limited assurance engagement in relation to certain sustainable development data (the "Data Points") included in the Sustainability Report of Cathay Pacific and its subsidiaries ("Cathay Group") for the year ended 31 December 2024 (the "Sustainability Report 2024") and selected by Cathay Pacific.

Data Points

The Data Points are listed below:

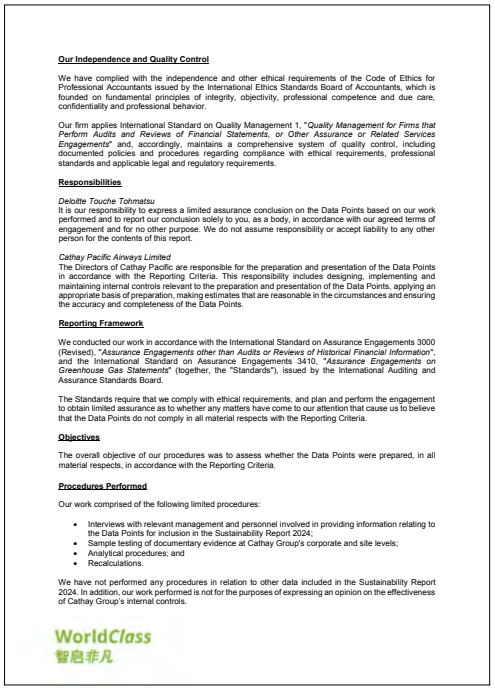
1. Scope 1 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e);
2. Scope 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (market-based);
3. Scope 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (location-based);
4. Scope 1 & 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (market-based);
5. Scope 1 & 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (location-based);
6. Net Scope 1 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e);
7. Net Scope 1 & 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (market-based);
8. Net Scope 1 & 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (location-based);
9. Total ground emissions (tCO2e);
10. Scope 3 Indirect Greenhouse Gas Emissions (Category 3: Fuel-and energy-related activities (not included in Scope 1 or 2)) (tCO2e);
11. Total amount of carbon offset under Fly Greener Programme by Cathay Pacific and HK Express' Customer Carbon Offset Programme (tCO2e);
12. Carbon Offsets (purchased by Cathay Pacific for the carbon offset of the duty travel of Cathay Group) (tCO2e);
13. Carbon Offsets (purchased by Cathay Pacific for the carbon offset of promotional campaigns under Fly Greener Programme) (tCO2e);
14. Carbon Offsets purchased by individual customers under Fly Greener Programme and HK Express' Customer Carbon Offset Programme (tCO2e);
15. Carbon Offsets purchased by corporate customers under Fly Greener Programme (tCO2e);
16. Carbon Offsets (purchased by individual and corporate customers under Fly Greener Programme and HK Express' Customer Carbon Offset Programme) (tCO2e);
17. Carbon Offsets (purchased by cargo shipments under Fly Greener Programme) (tCO2e);
18. Amount of emissions reduction from Sustainable Aviation Fuel ("SAF") used by Cathay Pacific, Air Hong Kong and HK Express for offsetting 10% of staff duty travel (tCO2e);
19. Amount of SAF used (tonnes); and
20. Amount of SAF-derived carbon emissions abatement (tCO2e).

The Data Points are presented in the Data Points table set out in Appendix I to this report.

Reporting Criteria

The Data Points are presented in accordance with the criteria set out in Appendix II to the report (the "Reporting Criteria").

WorldClass 智启非凡



Our Independence and Quality Control

We have complied with the independence and other ethical requirements of the Code of Ethics for Professional Accountants issued by the International Ethics Standards Board of Accountants, which is founded on fundamental principles of integrity, objectivity, professional competence and due care, confidentiality and professional behavior.

Our firm applies International Standard on Quality Management 1, "*Quality Management for Firms that Perform Audits and Reviews of Financial Statements, or Other Assurance or Related Services Engagements*" and, accordingly, maintains a comprehensive system of quality control, including documented policies and procedures regarding compliance with ethical requirements, professional standards and applicable legal and regulatory requirements.

Responsibilities

Deloitte Touche Tohmatsu
It is our responsibility to express a limited assurance conclusion on the Data Points based on our work performed and to report our conclusion solely to you, as a body, in accordance with our agreed terms of engagement and for no other purpose. We do not assume responsibility or accept liability to any other person for the contents of this report.

Cathay Pacific Airways Limited
The Directors of Cathay Pacific are responsible for the preparation and presentation of the Data Points in accordance with the Reporting Criteria. This responsibility includes designing, implementing and maintaining internal controls relevant to the preparation and presentation of the Data Points, applying an appropriate basis of preparation, making estimates that are reasonable in the circumstances and ensuring the accuracy and completeness of the Data Points.

Reporting Framework

We conducted our work in accordance with the International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised), "*Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*", and the International Standard on Assurance Engagements 3410, "*Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements*" (together, the "Standards"), issued by the International Auditing and Assurance Standards Board.

The Standards require that we comply with ethical requirements, and plan and perform the engagement to obtain limited assurance as to whether any matters have come to our attention that cause us to believe that the Data Points do not comply in all material respects with the Reporting Criteria.

Objectives

The overall objective of our procedures was to assess whether the Data Points were prepared, in all material respects, in accordance with the Reporting Criteria.

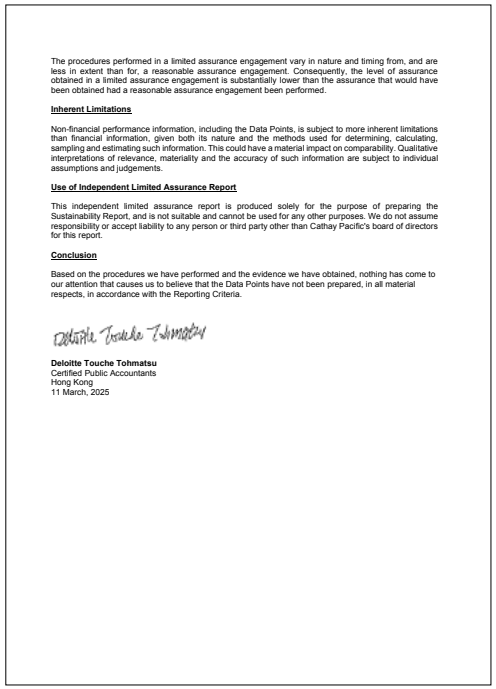
Procedures Performed

Our work comprised of the following limited procedures:

- Interviews with relevant management and personnel involved in providing information relating to the Data Points for inclusion in the Sustainability Report 2024;
- Sample testing of documentary evidence at Cathay Group's corporate and site levels;
- Analytical procedures; and
- Recalculations.

We have not performed any procedures in relation to other data included in the Sustainability Report 2024. In addition, our work performed is not for the purposes of expressing an opinion on the effectiveness of Cathay Group's internal controls.

WorldClass 智启非凡



The procedures performed in a limited assurance engagement vary in nature and timing from, and are less in extent than for, a reasonable assurance engagement. Consequently, the level of assurance obtained in a limited assurance engagement is substantially lower than the assurance that would have been obtained had a reasonable assurance engagement been performed.

Inherent Limitations

Non-financial performance information, including the Data Points, is subject to more inherent limitations than financial information, given both its nature and the methods used for determining, calculating, sampling and estimating such information. This could have a material impact on comparability. Qualitative interpretations of relevance, materiality and the accuracy of such information are subject to individual assumptions and judgements.

Use of Independent Limited Assurance Report

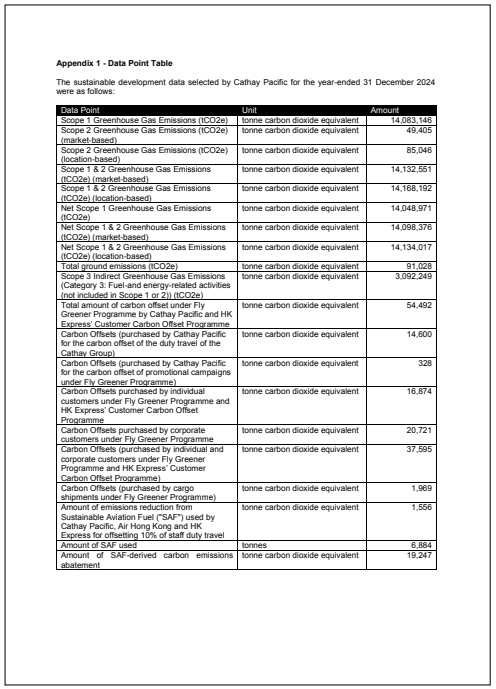
This independent limited assurance report is produced solely for the purpose of preparing the Sustainability Report, and is not suitable and cannot be used for any other purposes. We do not assume responsibility or accept liability to any person or third party other than Cathay Pacific's board of directors for this report.

Conclusion

Based on the procedures we have performed and the evidence we have obtained, nothing has come to our attention that causes us to believe that the Data Points have not been prepared, in all material respects, in accordance with the Reporting Criteria.

Deloitte Touche Tohmatsu

Deloitte Touche Tohmatsu
Certified Public Accountants
Hong Kong
11 March, 2025



Appendix 1 - Data Point Table

The sustainable development data selected by Cathay Pacific for the year-ended 31 December 2024 were as follows:

Data Point	Unit	Amount
Scope 1 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e)	tonne carbon dioxide equivalent	14,083,146
Scope 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (market-based)	tonne carbon dioxide equivalent	49,405
Scope 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (location-based)	tonne carbon dioxide equivalent	85,046
Scope 1 & 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (market-based)	tonne carbon dioxide equivalent	14,132,551
Scope 1 & 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (location-based)	tonne carbon dioxide equivalent	14,168,192
Net Scope 1 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e)	tonne carbon dioxide equivalent	14,048,971
Net Scope 1 & 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (market-based)	tonne carbon dioxide equivalent	14,098,376
Net Scope 1 & 2 Greenhouse Gas Emissions (tCO2e) (location-based)	tonne carbon dioxide equivalent	14,134,017
Total ground emissions (tCO2e)	tonne carbon dioxide equivalent	91,028
Scope 3 Indirect Greenhouse Gas Emissions (Category 3: Fuel-and energy-related activities (not included in Scope 1 or 2)) (tCO2e)	tonne carbon dioxide equivalent	3,092,249
Total amount of carbon offset under Fly Greener Programme by Cathay Pacific and HK Express' Customer Carbon Offset Programme	tonne carbon dioxide equivalent	54,492
Carbon Offsets (purchased by Cathay Pacific for the carbon offset of the duty travel of the Cathay Group)	tonne carbon dioxide equivalent	14,600
Carbon Offsets (purchased by Cathay Pacific for the carbon offset of promotional campaigns under Fly Greener Programme)	tonne carbon dioxide equivalent	328
Carbon Offsets purchased by individual customers under Fly Greener Programme and HK Express' Customer Carbon Offset Programme	tonne carbon dioxide equivalent	16,874
Carbon Offsets purchased by corporate customers under Fly Greener Programme	tonne carbon dioxide equivalent	20,721
Carbon Offsets (purchased by individual and corporate customers under Fly Greener Programme and HK Express' Customer Carbon Offset Programme)	tonne carbon dioxide equivalent	37,595
Carbon Offsets (purchased by cargo shipments under Fly Greener Programme)	tonne carbon dioxide equivalent	1,969
Amount of emissions reduction from Sustainable Aviation Fuel ("SAF") used by Cathay Pacific, Air Hong Kong and HK Express for offsetting 10% of staff duty travel	tonne carbon dioxide equivalent	1,556
Amount of SAF used	tonnes	6,884
Amount of SAF-derived carbon emissions abatement	tonne carbon dioxide equivalent	19,247

外部審查

Appendix 2 – Reporting Criteria

Greenhouse Gas emissions accounting and reporting policies

The inventory of Cathay Group's Greenhouse Gas emissions is reported in accordance with the World Resources Institute and World Business Council on Sustainable Development's Greenhouse Gas Protocol (2004, Revised Edition) as well as Hong Kong Exchanges and Clearing Limited's Environmental, Social and Governance Reporting Guide (Appendix C2 of the Main Board Listing Rules).

Organisational boundaries

Cathay Pacific reported the Greenhouse Gas emissions of each of its material subsidiaries shown below in proportion to their ownership percentage. This ensures full alignment with the Annual Report. The organisational boundaries for the reporting of Greenhouse Gas emissions include Cathay Pacific and the following 100%-owned Hong Kong-based companies:

- AHK Air Hong Kong Limited
- Airline Property Limited
- Airline Stores Property Limited
- Airline Training Property Limited
- Asia Miles Limited
- Cathay Holidays Limited
- Cathay Pacific Aircraft Leasing (H.K.) Limited
- Cathay Pacific Aircraft Services Limited
- Cathay Pacific Catering Services (H.K.) Limited
- Cathay Pacific Finance Limited
- Cathay Pacific Finance III Limited
- Cathay Pacific MTN Financing (HK) Limited
- Cathay Pacific Services Limited
- Connaught Network Services Private Limited
- Guangzhou Guo Tai Information Processing Company Limited
- Hong Kong Airport Services Limited
- Hong Kong Aviation and Airport Services Limited
- Hong Kong Express Airways Limited
- Troon Limited
- Vogue Laundry Service Limited

Operational boundaries

The operational boundaries for the reporting of Greenhouse Gas emissions are as follows:

- Scope 1 – Direct Greenhouse Gas emissions, including global CO_2 emissions from flights, fuel used for ground vehicles, refrigerant use and Towngas combustion
- Scope 2 – Electricity and Towngas (generation and transportation) for indirect Greenhouse Gas emissions
- Scope 3 – Indirect Greenhouse Gas emissions (not included in Scope 2) that occur in the value chain, including both upstream and downstream emissions:
    - Category 3: fuel- and energy-related activities not included in Scope 1 or Scope 2

The reporting period for the Greenhouse Gas data is 1 January to 31 December 2024.

Scope 1 emissions

Sources of Scope 1 gross emissions include fuel, refrigerant and Towngas usage from ground-based activities in Hong Kong covering Cathay Group. Canteens operated by third parties within Cathay Group's buildings are excluded. Net Scope 1 emissions refer to the Scope 1 gross emissions minus the removal of emissions contributed by the use of SAF and carbon offsets financed by Cathay Group.

In Hong Kong, the CO_2 emissions factors follow the guidelines published by the Environmental Protection Department of the Hong Kong Special Administrative Region Government in February 2010[1].

In respect of Cathay Group's GHG emissions from aircraft fuel consumption, the scope includes all flight activities, including testing, training flights, dry lease and wet lease. As fuel density varies according to a number of factors, Cathay Group uses the Joint Inspection Group's[2] recommended specific gravity of 0.80 kg/L to calculate the weight of fuel. Cathay Group uses an emissions factor of 3.15[3] to determine its CO_2 emissions from the combustion of aircraft fuel.

Total ground emissions

Total ground emissions are calculated based on Cathay Group's gross Scope 1 and Scope 2 emissions (market-based) and then subtracting all emissions from aircraft fuel consumption where the scope includes all flight activities, including testing, training flights, dry lease and wet lease.

Net Scope 1 emissions

Net Scope 1 emisesions are calculated based on Cathay Group's gross Scope 1 emisions and then subtracting any certified SAF derived carbon emissions abatement and any other carbon abatement financed by the Cathay Group, including the carbon offset for duty travel and for promotional campaigns which Cathay Group had financed.

Scope 2 emissions

Sources of Scope 2 gross emissions occur from the generation or processing of purchased electricity or Towngas bought and consumed by Cathay Group. For market-based emissions, in Hong Kong, Cathay Group uses conversion factors supplied by local power suppliers (China Light and Power and Hong Kong Electric) for electricity purchased and the conversion factor provided by the energy supplier (Towngas) for Towngas purchased. Canteens operated by third parties within Cathay Group's buildings are excluded. For location-based emissions, in Hong Kong, Cathay Group uses the territory-wide conversion factor of 0.7kg/kWh as recommended by the Environmental Protection Department and the Electrical and Mechanical Services Department[4]. As for electricity purchased outside of Hong Kong, conversion factors from the International Energy Agency (IEA) are used, both for market-based and location-based emissions.

Scope 3 emissions (Category 3: fuel- and energy-related activities not included in Scope 1 or Scope 2)

Sources of Scope 3 Category 3 emissions occur from the extraction, production, and transportation of fuels bought and consumed by Cathay Group, as well as the generation of purchased electricity and Towngas that are consumed but not included in Scope 1 or Scope 2. Emissions are calculated in accordance with the Greenhouse Gas Protocol[5]. For SAF emissions, Cathay Pacific uses the upstream emissions factor in sustainability documents provided by the supplier. For conventional jet fuel well-to-tank emissions, Cathay Group uses the conversion factors from ICAO[6]. For electricity, the upstream emissions factor is derived from local power suppliers and the IEA. For other energy sources, the upstream emissions factor follows guidance from the UK's Department for Environment, Food and Rural Affairs (Defra).

[1] Environmental Protection Department, (2010, February). Guidelines To Account For And Report On Greenhouse Gas Emissions And Removals For Buildings In Hong Kong. Retrieved from https://www.epd.gov.hk/en/green-business-and-industry/carbon-audit/guidelines-to-account-for-and-report-on-greenhouse-gas-emissions-and-removals-for-buildings-in-hong-kong/.
[2] Formed by international oil companies, the Joint Inspection Group performs regular inspections of their airport facilities to ensure that these are operated in accordance with their procedures for handling aviation fuel at airports and upstream aviation fuel facilities.
[3] IPCC. (1999). Aviation and the Global Atmosphere. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
[4] Environmental Protection Department and the Electrical and Mechanical Services Department (2008). Guidelines to Account for and Report on Greenhouse Gas Emissions and Removals for Buildings (Commercial, Residential or Institutional Purposes in Hong Kong). Retrieved from https://www.emsd.gov.hk/filemanager/en/content_2/CAGuideline_Eng.pdf
[5] Greenhouse Gas Protocol (2023). Scope 3 Calculation Guidance. Retrieved from https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2023-03/Scope3_Calculation_Guidance_0%5B1%5D.pdf
[6] ICAO (2023). Lower Carbon Aviation Fuels Technology Update. Retrieved from https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/LCAF/LCAF%20Technologies%20Update%20-%20April%202023.pdf

Standard of sustainable aviation fuel used and the CO_2 emissions reductions

SAF is a fuel for aviation derived from non-fossil feedstock that meets sustainability criteria. CO_2 emissions reductions from the use of SAF by Cathay Pacific is deducted from Scope 1 gross emissions. The scope of SAF consumption includes aircraft delivery flights, the Corporate Sustainable Aviation Fuel Programme and any mandatory or voluntary use by Cathay Group. SAF consumption during the reporting period is calculated upon receiving documents, including purchase records, delivery records and sustainability information, from SAF suppliers. Mandatory SAF use includes French SAF mandate, and the reporting period of such usage is based on the receipt of sustainability documents or delivery records. Cathay Pacific used all SAF delivered and blended, and thereby contributed to carbon dioxide emissions reduction during 2024, by delivering all the SAF into airport fuel tanks for uplifting onto aircraft in the reporting period.

The calculation of CO_2 emissions reductions from the use of SAF follows the guideline published by the ICAO Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Annex 16 - Environmental Protection, Volume IV)[7]. Cathay Pacific uses the life cycle emissions factor for SAF, as specified in the suppliers' paperwork to determine the CO_2 emissions reduction.

Carbon offsets

Cathay Pacific's Fly Greener offsets are calculated as the tonnes of CO_2 purchased to reduce emissions and relating to various activities, comprising of promotional campaigns, flights taken by corporate clients and individual customers, cargo shipments and employee duty travel, and involving the use of either cash or Asia Miles as the method of payment. The Fly Greener Programme is offered by Cathay Pacific and excludes Air Hong Kong and HK Express. The price per tonne of CO_2 is determined by the retail price of the credits purchased. This price was adjusted to HK$77.3 per tonne of CO_2, or 1,900 Asia Miles per tonne of CO_2, effective from February 2024, with a subsequent adjustment to 1,910 Asia Miles per tonne from October 2024. A new batch of carbon offsets was purchased and delivered to Cathay Pacific in December 2024. The total tonnage of CO_2 reduced was computed based on the total amounts paid in respect of the above schemes during the year.

For promotional campaigns, Cathay Pacific sponsors carbon offsets for customers' travel on Cathay Pacific flights on selected days or for specific events initiated by departments, outports, etc.. Due to the time required for the processing of related data, these carbon offsets are reported in the period in which the costs of the events concerned are settled, rather than when the events themselves take place.

Individual customers can offset their carbon emissions via the following channels: the Cathay Fly Greener standalone website, the internet booking engine that enables passengers to opt in for carbon offsets when making online flight bookings; and donations on the Cathay Shop website. As for the Fly Greener standalone website and Cathay Shop website, Cathay Pacific recognises the carbon offsets in the reporting period in which they are purchased because they are not associated with any specific flight. As for the internet booking engine, the offsets are recognised in the period when the related flight booked departs because they are associated with a particular flight.

Corporate customers can contact Cathay Pacific directly to make contributions to offset their business travel. Cathay Pacific recognises the carbon offsets relating to these contributions in the reporting period in which they are made, also because they are not associated with a particular flight.

For employee duty travel, Cathay Pacific purchases carbon offsets to offset 90% of the carbon emissions from such travel made by all Cathay Pacific, Air Hong Kong and HK Express employees (including ground staff as well as flight and cabin crew). For Cathay Pacific, the offsets are associated with particular flights but are reported in the month after relevant flights are taken due to the time required for the processing of related data. For Air Hong Kong and HK Express, the offsets are associated with particular flights and are reported at the year-end.

Cathay Pacific follows IATA Recommended Practice in the calculation of CO_2 emissions at the per-passenger level[8] for the above-mentioned activities.

[7] ICAO (2023) Annex 16 - Environmental Protection, Volume IV, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). Retrieved from https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx
[8] IATA (2022) IATA Recommended Practice RP 1726 Passenger CO2 Calculation Methodology.

Cargo customers can offset the carbon emissions relating to their shipments via the Cathay Cargo Fly Greener website or the Click & Ship online booking platform. Cathay Pacific follows IATA Recommended Practice for the calculation of CO_2 emissions at the shipment level[9]. The carbon offsets for cargo shipments are associated with particular flights but are reported in the month after relevant flights are taken due to the time required for the processing of related data.

HK Express' offers a separate Customer Carbon Offset Programme. Individual customers can offset their carbon emissions via the internet booking engine in the initial booking or Manage my Booking site on HK Express. The offsets are associated with a particular flight and are recognised in the period corresponding to the issue of the flight ticket. The average price was US$4.76 per tonne of CO_2 offered by an external provider. These credits are determined based on demand from carbon credit suppliers. Cathay Pacific follows IATA Recommended Practice in the calculation of CO_2 emissions at the per-passenger level.

10% usage of SAF for employee duty travel

As part of its commitment to SAF, Cathay Pacific has used SAF to offset 10% of the carbon emissions from Cathay Pacific, Air Hong Kong and HK Express employees' duty travel flights from 2024 onwards. The scope covers employee duty travel on both Cathay Pacific and the other airlines. Due to Cathay Pacific's employee duty travel emissions being reported in the month following the relevant flight, the SAF usage for employee duty travel in 2024 is reported over a total of 11 months for Cathay Pacific, while it covers a full 12 months for Air Hong Kong and HK Express.

[9] IATA (2022) IATA Recommended Practice 1678 Cargo CO2 Emissions Measurement Methodology.

《國際財務報告準則》第 2 號《氣候相關披露》內容索引

編號	披露	相關章節	
治理			
IFRS S2 – 6 (a)	*負責監督氣候相關風險和機遇的管治機構 (可包括董事會、委員會或其他同等管治機構) 或個人。具體而言，主體應識別該機構或個人，並披露以下訊息：*		
	(i) 如何在職權範圍、授權、職責描述和其他適用於該機構或個人的相關政策中體現氣候相關風險和機遇的責任；	管治 – 董事局對可持續發展的聲明 管治 – 可持續發展領導小組 管治 – 風險管理	p.20， 22-23
	(ii) 該機構或個人如何確定是否具備或將開發適當的技能和勝任能力來監督應對氣候相關風險和機遇的戰略；		
	(iii) 該機構或個人獲悉氣候相關風險和機遇的方式和頻率；		
	(iv) 該機構或個人在監督主體的戰略、重大交易決策和風險管理程序和有關政策的過程中，如何考慮氣候相關風險和機遇，包括該機構或個人有否考慮與該等風險和機遇相關的權衡評估；及		
	(v) 該機構或個人如何監督有關氣候相關風險和機遇的目標的制定並監督實現該等目標的過程，包括是否將相關績效指標納入薪酬政策以及如何納入。		
IFRS S2 – 6 (b)	*管理層在用於監察、管理和監督氣候相關風險和機遇的管治流程、監控措施和程序中的角色，包括以下資訊：*		
	(i) 該角色是否被委託給特定的管理層職位或管理層委員會以及如何對該職位或委員會進行監督；及	管治 – 董事局對可持續發展的聲明 管治 – 可持續發展領導小組 管治 – 風險管理	p.20， 22-23
	(ii) 管理層是否運用專門的控制措施和程序支援氣候相關風險和機遇的監督；如是，這些控制措施和程序如何與其他內部職能部門進行整合。		

編號	披露	相關章節	
戰略			
IFRS S2 – 9 (a)	合理預期可能影響主體前景的氣候相關風險和機遇；	氣候變化 – 氣候風險和機遇	p.37-39
IFRS S2 – 9 (b)	該等氣候相關風險和機遇對主體商業模式和價值鏈的當前和預期影響；		
IFRS S2 – 9 (c)	氣候相關風險和機遇對主體戰略和決策的影響，包括其氣候相關的轉型計劃的資訊；		
IFRS S2 – 9 (d)	氣候相關風險和機遇對主體報告期間內的財務狀況、財務業績和現金流量的影響，以及對主體財務狀況、財務業績和現金流量的短期、中期和長期預期影響，當中考慮如何將氣候相關風險和機遇納入主體的財務規劃；及		
IFRS S2 – 9 (e)	考慮到主體識別的氣候相關風險和機遇，其戰略和商業模式對氣候相關變化、發展和不確定性的氣候適應性。	氣候變化 – 規劃淨零碳排放藍圖 氣候變化 – 氣候風險和機遇	p.34-39
氣候相關風險和機遇			
IFRS S2-10 (a)	合理預期可能影響主體前景的氣候相關風險和機遇。	氣候變化 – 氣候風險和機遇	p.37-39
IFRS S2-10 (b)	就每個所識別的氣候相關風險，主體認為該風險為氣候相關物理風險還是氣候相關轉型風險。		
IFRS S2-10 (c)	就每個所識別的氣候相關風險，合理預期每個氣候相關風險和機遇在哪個時間範圍 (短期、中期或長期) 可能產生的影響。		
IFRS S2-10 (d)	主體如何定義「短期」、「中期」和「長期」，以及這些定義如何與主體進行戰略決策使用的規劃範圍相關。		
商業模式和價值鏈			
IFRS S2-13 (a)	描述氣候相關風險和機遇對主體的商業模式和價值鏈的當前和預期影響。	氣候變化 – 規劃淨零碳排放藍圖	p.34-39
IFRS S2-13 (b)	描述在主體的商業模式和價值鏈中，氣候相關風險和機遇集中的地方。	氣候變化 – 氣候風險和機遇	

編號	披露	相關章節	
戰略和決策			
IFRS S2-14 (a)	*主體如何在其戰略和決策中應對及計劃應對氣候相關風險和機遇，包括主體計劃如何實現任何其設定的氣候相關目標和法律或規例要求其實現的任何目標，包括以下資訊：*		
	(i) 主體商業模式的當前和預期變動，包括為應對氣候相關風險和機遇的資源分配。	氣候變化 – 規劃淨零碳排放藍圖 氣候變化 – 氣候風險和機遇 氣候變化 – 可持續航空燃油 氣候變化 – 航機 氣候變化 – 營運 氣候變化 – 碳抵銷 氣候變化 – 新科技 環境指標列表	p.34-39，43-52，132-135
	(ii) 當前和預期直接的減緩和適應措施。		
	(iii) 當前和預期間接的減緩和適應措施。		
	(iv) 主體的任何氣候相關轉型計劃，包括有關制訂轉型計劃時使用的關鍵假設，以及主體轉型計劃所依賴的因素的資訊。		
	(v) 主體如何計劃實現所描述的任何氣候相關目標，包括任何溫室氣體排放目標。		
IFRS S2-14 (b)	根據14(a)段，主體如何為披露的活動提供資源及計劃提供資源的資訊。		
IFRS S2-14 (c)	根據14(a)段，在過往報告期間所披露的計劃進展的定量和定性資訊。		
財務狀況、財務業績和現金流			
IFRS S2-15 (a)	氣候相關風險和機遇對主體在報告期間內的財務狀況、財務業績和現金流量的影響。	氣候變化 – 氣候風險和機遇	p.37-39
IFRS S2-15 (b)	氣候相關風險和機遇對主體的財務狀況、財務業績和現金流量的短期、中期和長期預期影響，當中考慮如何將氣候相關風險和機遇納入主體的財務規劃。		
IFRS S2-16 (a)	氣候相關風險和機遇如何影響主體在報告期間內的財務狀況、財務業績和現金流量。	氣候變化 – 氣候風險和機遇	p.37-39
IFRS S2-16 (b)	當存在將導致下一財政年度相關財務報表的資產和負債賬面價值發生重要調整的重大風險時，已識別的氣候相關風險和機遇。	無	

編號	披露	相關章節	
IFRS S2-16 (c)	基於主體管理氣候相關風險和機遇的戰略，主體預計其財務狀況將如何在短期、中期、長期內變化，當中考慮：	無	
	(i) 主體的投資和出售計劃，包括其未按合約承擔的計劃。		
	(ii) 主體計劃的實施戰略所要求的資金來源。		
IFRS S2-16(d)	基於主體管理氣候相關風險和機遇的戰略，主體預計其財務業績和現金流量將如何在短期、中期、長期內變化。	無	
氣候適應性			
IFRS S2-22(a)	*主體於報告日期對其氣候適應性的評估，包括：*		
	(i) 主體的評估結果對其戰略和商業模式的影響 (如有)，包括主體需要如何應對 在與氣候相關的情景分析中識別的影響。	氣候變化 – 規劃淨零碳排放藍圖	p.34-36
	(ii) 主體的氣候適應性評估中考慮的重大不確定性領域。		
	(iii) 主體根據氣候變化調整其短期、中期和長期戰略和商業模式的能力，包括：		
	(1) 主體現有財務資源的可用性和靈活性，以應對在與氣候相關的情景分析中識 別的影響，包括應對與氣候相關的風險和 / 或用於利用氣候相關機遇。		
	(2) 主體重新配置現有資產、重新調整現有資產用途、升級或停用現有資產的能力。		
	(3) 主體當前或計劃的對氣候相關減緩、適應或對與氣候適應性相關機遇的投資的影響。		
IFRS S2-22(b)	*與氣候相關的情景分析如何和何時開展，包括以下資訊：*		
	(i) 主體使用的輸入值，包括：	氣候變化 – 情景分析	p.36
	(1) 哪些氣候相關情景被用於評估，以及使用的情景的來源。		
	(2) 分析是否包括一系列氣候相關情景。		
	(3) 分析使用的氣候相關情景是否與氣候相關轉型風險或氣候相關物理風險相關。		
	(4) 主體在其情景中是否使用了與最新氣候變化國際協議相一致的氣候相關情景。		

編號	披露	相關章節	
	(5) 解釋主體為何決定已選擇的氣候相關情景與評估主體氣候相關變化、發展和 不確定性的適應性相關。		
	(6) 主體在分析中使用的時間範圍。		
	(7) 主體在分析中使用的經營範疇。		
	(ii) 主體在分析中作出的關鍵假設，包括以下假設：		
	(1) 主體經營所在國家或地區的氣候相關政策。	氣候變化 – 情景分析	p.36
	(2) 對宏觀經濟形勢。		
	(3) 國家或地區層面變數。		
	(4) 能源使用和混合。		
	(5) 技術發展的假設。		
	(iii) 進行與氣候相關的情景分析的報告期。	氣候變化 – 情景分析	p.36

風險管理

IFRS S2-25(a)	*主體用於識別、評估、監察氣候相關風險和確定其優先順序的流程和相關政策，包括以下資訊：*		
	(i) 主體使用的輸入數據和參數。	管治 – 風險管理 氣候變化 – 情景分析 氣候變化 – 氣候風險和機遇	p.22-23，36，37-39
	(ii) 主體有否和如何使用與氣候相關的情景分析識別氣候相關風險。		
	(iii) 主體如何評估該等風險的性質、可能性和影響程度。		
	(iv) 相對於其他類型的風險，主體有否和如何確定氣候相關風險的優先順序。		
	(v) 主體如何監察氣候相關風險。		
	(vi) 與前一報告期間相比，主體是否和如何改變了所使用的流程。		

編號	披露	相關章節	
IFRS S2-25(b)	主體用於識別、評估、監察氣候相關機遇和確定其優先順序的流程，包括主體有 否和如何使用與氣候相關的情景分析識別氣候相關機遇。	管治 – 風險管理 氣候變化 – 情景分析 氣候變化 – 氣候風險和機遇	p.22-23，36，37-39
IFRS S2-25(c)	氣候相關風險和機遇的識別、評估、優先順序及監察流程如何融入至主體的整 體風險管理流程以及對之產生影響，以及融入和產生影響的程度。	管治 – 風險管理	p.22-23

指標和目標

氣候相關指標

IFRS S2-29(a)	*與跨行業溫室氣體指標類別相關的資訊，包括：*		
	(i) 報告期內產生的溫室氣體絕對排放總量 (以二氧化碳當量公噸數表示)，其分類如下：	氣候變化 – 氣候績效 環境指標列表	p.40-42，132
	(1) 範圍一溫室氣體排放。		
	(2) 範圍二溫室氣體排放。		
	(3) 範圍三溫室氣體排放。		
	(ii) 按照《溫室氣體核算體系：企業核算與報告標準 (2004年版)》計算溫室氣體排放量，除非管轄區當局或主體上市的交易所要求使用不同的方法來計算其溫室氣體排放量。	環境指標列表	p.132-135
	(iii) 計算溫室氣體排放量的方法，包括：	概覽 – 關於本報告 環境指標列表	p.7，132-135
	(1) 主體用於計算其溫室氣體排放量的計算方法、輸入數據和假設。		
	(2) 主體選擇該等計算方法、輸入數據和假設以計算其溫室氣體排放量的原因。		
	(3) 主體在報告期間內對計算方法、輸入數據和假設作出的任何變動和該等變動的原因。		

編號	披露	相關章節	
	(iv) 對於根據第29(a)(i)(1)-(2)段所披露的範圍一和範圍二溫室氣體排放，將排放量細分為： (1) 合併會計集團。 (2) 第29(a)(iv)(1)段中未包含的其他被投資公司。	環境指標列表	p.132
	(v) 按位置劃分的範圍二溫室氣體排放，以及幫助使用者了解主體範圍二溫室氣體 排放所需的任何合約文件資訊。	環境指標列表	p.132
	(vi) 對於範圍三溫室氣體排放，披露： (1) 根據《溫室氣體核算體系：企業價值鏈 (範圍三) 核算與報告標準 (2011年版)》所載之範圍三類別，主體應披露其範圍三溫室氣體排放計量中包括的類別。 (2) 若主體的活動包括資產管理、商業銀行或保險，則包括有關主體的類別15或與其投資相關的溫室氣體排放的其他資訊 (融資排放) 。	氣候變化 – 氣候績效	p.42
IFRS S2-29(b)	氣候相關轉型風險：易受氣候相關轉型風險影響的資產或業務活動的金額和百分比。	無	
IFRS S2-29(c)	氣候相關物理風險：易受氣候相關物理風險影響的資產或業務活動的金額和百分比。	無	
IFRS S2-29(d)	氣候相關機遇：資產或其他業務活動中涉及的氣候相關機遇，以金額或百分比表示。	無	
IFRS S2-29(e)	資本配置：為應對氣候相關風險和機遇而發生的資本支出、融資或投資的金額。	無	
IFRS S2-29(f)	*內部碳定價 – 主體應披露：*		
	(i) 說明主體在決策中是否和如何應用碳定價。	氣候變化 – 規劃淨零碳排放藍圖	p.35
	(ii) 主體內部用於評估溫室氣體排放成本的每公噸溫室氣體排放的價格。		

編號	披露	相關章節	
IFRS S2-29(g)	*薪酬，包括以下資訊：*		
	(i) 在考慮高級人員薪酬時是否和如何考慮氣候相關考慮因素。	無	
	(ii) 與氣候相關考慮因素有關的當期確認的高級管理人員薪酬百分比。		
氣候相關目標			
IFRS S2-33(a)	用於設定定量和定性氣候相關目標的指標。	氣候變化 – 規劃淨零碳排放藍圖	p.35
IFRS S2-33(b)	設定目標的目的。		
IFRS S2-33(c)	目標適用的主體部分。		
IFRS S2-33(d)	目標的適用期間。		
IFRS S2-33(e)	衡量進展的基準期間。		
IFRS S2-33(f)	任何階段性目標或中期目標。		
IFRS S2-33(g)	若是定量目標，目標是絕對目標還是強度目標。		
IFRS S2-33(h)	最新氣候變化國際協議 (包括該協議產生的管轄區承諾) 如何影響目標。		
IFRS S2-34(a)	目標和設定目標的方法是否經第三方驗證。	無	
IFRS S2-34(b)	主體審議目標的流程。	管治 – 董事局對可持續發展的聲明	p.20
IFRS S2-34(c)	用於監察主體實現目標的進展的指標。	氣候變化 – 規劃淨零碳排放藍圖	p.35
IFRS S2-34(d)	目標的任何修訂和該等修訂的說明。	無	
IFRS S2-35	主體應披露其每個氣候相關目標的績效及主體績效趨勢或變化的分析的資訊。	氣候變化 – 氣候績效 環境指標列表	p.40-41， 132-135

編號	披露	相關章節	
IFRS S2-36(a)	目標涵蓋哪種溫室氣體。	氣候變化 – 規劃淨零碳排放藍圖	p.35
IFRS S2-36(b)	目標是否涵蓋範圍一、範圍二和範圍三溫室氣體排放。		
IFRS S2-36(c)	目標是溫室氣體排放總量目標還是溫室氣體淨排放量目標。若主體披露溫室氣 體淨排放量目標，則主體亦須分別披露其相關的溫室氣體排放總量目標。		
IFRS S2-36(d)	目標是否採用行業脫碳方法得出。	無	
IFRS S2-36(e)	*主體計劃使用碳信用額度來抵銷溫室氣體排放，以實現任何溫室氣體淨排放量 目標。在說明其計劃使用碳信用額度時，主體應披露：*		
	(i) 如何依賴使用碳信用額度以實現任何溫室氣體淨排放量目標及其程度。	氣候變化 – 碳抵銷	p.51
	(ii) 哪一或哪些第三方方案將驗證或認證碳信用額度。		
	(iii) 碳信用額度的類型，包括相關抵銷是否是基於自然或者是基於科技的碳消除，以及相關抵銷是通過減碳還是碳消除實現。		
	(iv) 為通用目的財務報告使用者了解主體計劃使用的碳信用額度的可信度和完整性所需的任何其他因素。		

全球報告倡議組織及香港交易所的《環境、社會及管治報告指引》披露內容索引

全球報告倡議組織指標	披露		相關章節及 / 或網址		備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
GRI 2 : 一般揭露 2021						
組織及報導實務						
	2-1	組織詳細資訊	關於國泰 報告書	p.4 p.2		
	2-2	組織可持續發展報告中包含的實體	關於本報告	p.8		強制披露規定 : 匯報範圍
	2-3	報導期間、頻率及聯絡人	關於本報告	p.7		
	2-4	資訊重編	社會指標列表	p.148		強制披露規定 : 匯報原則
	2-5	外部保證 / 確信	外部審查	p.160-161		
活動與工作者						
	2-6	活動、價值鏈和其他商業關係	關於國泰 管治 – 可持續採購 報告書	p.4 p.30 p.2		
	2-7	同事	社會指標列表	p.138		關鍵績效指 B1.1
	2-8	非同事的工作者	社會指標列表	p.149		關鍵績效指 B5.1
管治						
	2-9	管治結構及組成	管治 報告書	p.20 p.47-61		
	2-10	最高管治單位的提名與遴選	報告書	p.47-61		
	2-11	最高管治單位的主席	報告書	p.47-61		

全球報告倡議組織指標	披露		相關章節及 / 或網址		備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
	2-12	最高管治單位於監督衝擊管理的角色	管治 報告書	p.20 p.47-61		強制披露規定 : 管治架構
	2-13	衝擊管理的負責人	管治 報告書	p.20 p.47-61		
	2-14	最高管治單位於可持續報告的角色	管治	p.20		強制披露規定 : 管治架構
	2-15	利益衝突	*行為守則*	/		
	2-16	溝通關鍵重大事件	持份者參與	p.11-12		
	2-17	最高管治單位的群體智識	報告書	p.47-61		
	2-18	最高管治單位的績效評估	報告書	p.47-61		
	2-19	薪酬政策	*薪酬政策*	/		
	2-20	薪酬決定流程	*薪酬政策*	/		
	2-21	年度總薪酬比率	報告書	p.113		
策略、政策與實務						
	2-22	可持續發展策略的聲明	行政總裁致函 管治 – 董事局就可持續發展的聲明	p.5-6 p.20		強制披露規定 : 管治架構
	2-23	政策承諾	可持續發展策略 管治 – 企業合規 *環境、社會及管治政策*	p.11 p.24-29 /		
	2-24	納入政策承諾	可持續發展策略 管治 – 行為守則 管治 – 企業合規	p.11 p.21 p.24-29		關鍵績效指 B4.1 ; 關鍵績效指 B5.2 ; 關鍵績效指 B6.3

全球報告倡議組織指標	披露		相關章節及 / 或網址		備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
	2-25	補救負面衝擊的程序	持份者參與 管治 – 舉報政策	p.11-12 p.27		
	2-26	尋求建議和提出疑慮的機制	持份者參與 管治 – 舉報政策	p.11-12 p.27		關鍵績效指 B7.2
	2-27	法規遵循	法律及合規遵循	p.150-159		層面 A1 : 排放物 : 一般披露 ; 層面 B1 : 僱傭 : 一般披露 ; 層面 B2 : 健康和安全 : 一般披露 ; 層面 B4 : 勞工準則 : 一般披露 ; 層面 B6 : 產品責任 : 一般披露 ; 層面 B7 : 反貪污 : 一般披露
	2-28	公協會的會員資格	氣候變化 – 氣候相關的參與	p.35		
持份者參與						
	2-29	持份者參與方針	持份者參與 管治 – 顧客支援及投訴處理	p.11-12 p.29		強制披露規定 : 匯報原則 ; 關鍵績效指 B6.2
	2-30	集體談判協議			不適用 — 我們大部份僱員均在香港，並沒有與工會進行集體談判的法律框架。如員工已加入由法律認可的工會，我們致力與其代表進行建設性對話。	

全球報告倡議組織指標	披露	相關章節及 / 或網址		備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
GRI 3 : 重要議題 2021					
重要議題					
	3-1 決定重要議題的流程	持份者參與 重要議題	p.11-12 p.13		強制披露規定 : 匯報原則
	3-2 重要議題列表	重要議題	p.13		
特定主題的披露					
GRI 200 經濟標準系列					
GRI 201 : 經濟績效 2016					
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 報告書	p.11-12 p.13 p.11-29		
	201-1 組織所產生及分配的直接經濟價值	經濟指標列表	p.131		
	201-2 氣候變化所產生的財務影響及其他風險與機會	氣候變化 – 氣候相關風險及機遇	p.37-39		層面 A4 : 氣候變化: 一般披露 ; 關鍵績效指 A4.1
	201-3 確定給付制義務與其他退休計畫	我們的同事 – 2024年的主要舉措 報告書	p.101 p.139		
GRI 204 : 採購實務 2016					
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 可持續採購	p.11-12 p.13 p.30		層面 B5 : 供應鏈管理 : 一般披露 ; 關鍵績效指 B5.1 ; 關鍵績效指 B5.4
	204-1 來自當地供應商的採購支出比例	社會指標列表	p.149		

全球報告倡議組織指標	披露		相關章節及 / 或網址		備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
GRI 205 : 反貪腐 2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題	p.11-12 p.13		層面 B7 : 反貪污 : 一般披露
	205-2	有關反貪腐政策和程序的溝通及訓練	管治 –反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖 分子資金籌集政策	p.26		關鍵績效指 B7.2 ; 關鍵績效指 B7.3
	205-3	已確認的貪腐事件及採取的行動	法律及合規遵循	p.159		關鍵績效指 B7.1
GRI 206 : 反競爭行為 2016						
	3-3	重要議題管理	管治 – 競爭法合規政策	p.27		
	206-1	反競爭行為、反托拉斯和壟斷行為的法律活動				
GRI 207 : 稅務 2019						
	207-1	稅務方針	管治 – 務透明度 報告書	p.29 p.84		
	207-2	稅務治理、管控與風險管理				
	207-3	稅務相關議題之利害關係人議合與管理				
	207-4	國別報告	報告書	p.84		
GRI 300 環境標準系列						
GRI 301 : 物料 2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 循環經濟 – 我們的方針	p.11-12 p.13 p.56		層面 A2: 資源使用: 一般披露
	301-1	所用物料的重量或體積	環境指標列表	p.136		關鍵績效指 A2.5

全球報告倡議組織指標	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
GRI 302 : 能源 2016				
3-3	重要議題管理	持份者參與 p.11-12 重要議題 p.13 氣候變化 – 規劃淨零碳排放藍圖 p.34-36		層面 A2 : 資源使用: 一般披露 ; 關鍵績效指 A2.3
302-1	組織內部的能源消耗量	環境指標列表 p.135		關鍵績效指 A2.1
302-3	能源密集度	環境指標列表 p.135		
302-4	減少能源消耗	氣候變化 – 可持續航空燃油 p.43-46 氣候變化 – 航機 p.47 氣候變化 – 營運 p.48-50 氣候變化 – 地面營運 p.52-53		關鍵績效指 A2.3
302-5	降低產品和服務的能源需求			
GRI 303: 水與放流水 2018				
303-1	共享水資源之相互影響	持份者參與 p.11-12 重要議題 p.13 循環經濟 – 設施管理 p.67		層面 A2 : 資源使用 : 一般披露 *備註 : 因用水不是我們重要的議題 , 關鍵績效 指標 A2.4 並不適用。*
303-2	與排水相關衝擊的管理			
303-3	取水量	環境指標列表 p.136		關鍵績效指 A2.2
GRI 304 : 生物多樣性 2016				
3-3	重要議題管理	持份者參與 p.11-12 重要議題 p.13 生物多樣性 – 貨物運輸方針 p.72		層面 A3 : 環境及天然資源 : 一般披露 ; 關鍵績效指 A3.1
304-2	活動、產品及服務 , 對生物多樣性反面的顯著衝擊	生物多樣性 p.71-77		

全球報告倡議組織指標	披露		相關章節及 / 或網址		備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
GRI 305 : 排放 2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 氣候變化 – 規劃淨零碳排放藍圖 氣候變化 – 氣候相關風險及機遇	p.11-12 p.13 p.34-36 p.37-39		層面 A1 : 排放物 : 一般披露 ; 關鍵績效指標 A1.5
	305-1	直接 (範疇一) 溫室氣體排放	氣候變化 – 氣候績效 氣候變化 – 可持續航空燃油 氣候變化 – 航機 氣候變化 – 營運 氣候變化 – 地面營運 環境指標列表	p.40-42 p.43-46 p.47 p.48-50 p.52-53 p.132-134		關鍵績效指 A1.2
	305-2	能源間接 (範疇二) 溫室氣體排放				
	305-3	其它間接 (範疇三) 溫室氣體排放				
	305-4	溫室氣體排放強度				
	305-5	溫室氣體排放減量				關鍵績效指 A1.5 ; 關鍵績效指 A3.1
	305-7	氮氧化物、硫氧化物，及其它顯著的氣體排放				關鍵績效指 A1.1
GRI 306 : 廢棄物 2020						
	306-1	廢棄物的產生與廢棄物相關顯著衝擊	持份者參與 重要議題 循環經濟 – 即棄塑膠 循環經濟 – 機艙廢物 循環經濟 – 資源管理	p.11-12 p.13 p.57 p.61 p.66		層面 A1 : 排放物 : 一般披露 ; 層面 A3 : 環境及天然資源 : 一般披露 ; 關鍵績效指標 A1.3 ; 關鍵績效指標 A1.4 ; 關鍵績效指標 A1.6 ; 關鍵績效指標 A3.1 *備註 : 有害廢物不是我們重要的議題。*
	306-2	廢棄物相關顯著衝擊之管理				
	306-3	廢棄物的產生	環境指標列表	p.137		
	306-4	廢棄物的處置移轉				
	306-5	廢棄物的直接處置				

全球報告倡議組織指標	披露		相關章節及 / 或網址		備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
GRI 308 : 供應商環境評估 2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 可持續採購 *採購方針*	p.11-12 p.13 p.30 /		層面 B5 : 供應鏈管理 : 一般披露 ; 關鍵績效指 B5.2 ; 關鍵績效指 B5.3 ; 關鍵績效指 B5.4
	308-1	使用環境標準篩選新供應商			2024 年 , 我們以環境標準篩 選所有新供應商。	
GRI 400 社會標準系列						
GRI 401 : 勞雇關係 2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 我們的同事 – 我們的方針	p.11-12 p.13 p.99	我們的*《招聘政策》*說明在招募 方面的管理方針 ; 我們的*《人權政策》*說明我們對薪酬、工時與 休假等議題的管理方針。	層面 B1 : 僱傭 : 一般披露
	401-1	新進同事和離職同事	社會指標列表	p.140-142	我們已制定內部《紀律政策》, 為處理員工紀律及績效相關事宜 , 包括解僱 , 提供了明確的框架與指引。	關鍵績效指 B1.2
	401-2	提供給全職同事 (不包含臨時或兼職同事) 的福利	我們的同事 – 2024年的主要舉措	p.101		
GRI 402 : 勞/資關係 2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 我們的同事 – 同事關係及參與	p.11-12 p.13 p.102-105	集團營運上任何重大的變動均受香港《僱傭條例》的約束。	
	402-1	關於營運變化的最短預告期			在任何營運上有關同事的變 更發生前 , 我們會儘快通知他 們並持續、公開地與受影響 的同事保持溝通。	

全球報告倡議組織指標	披露	相關章節及 / 或網址		備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
GRI 403 : 職業健康及安全2018					
403-1	職業健康及安全管理系統	持份者參與 重要議題 安全 – 我們的方針 安全 – 安全政策 安全 – 營運安全 安全 – 職業健康及安全	p.11-12 p.13 p.80 p.80 p.80-85 p.85		層面 B2 : 健康和安全: 一般披露 ; 關鍵績效指 B2.1 ; 關鍵績效指 B2.2 ; 關鍵績效指 B2.3
403-2	危害辨識、風險評估及事故調查				
403-3	職業健康服務				
403-4	有關職業健康及安全之工作者參與、諮詢與溝通				
403-5	有關職業健康及安全之工作者訓練				
403-6	工作者健康促進				
403-7	預防和減緩與業務關係直接相關聯之職業健康及安全的衝擊				
403-8	職業健康及安全管理系統所涵蓋之工作者				
403-9	工傷	安全 – 職業健康及安全 社會指標列表	p.86 p.148		
GRI 404 : 培訓與教育 2016					
3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 我們的同事 – 吸引及培養人才	p.11-12 p.13 p.97-99		層面 B3 : 發展及培訓 : 一般披露 ; 關鍵績效指 B3.1 ; 關鍵績效指 B3.2
404-1	每名同事每年接受訓練的平均時數	社會指標列表	p.145		
404-2	提升同事職能及過渡協助方案	我們的同事 – 吸引及培養人才	p.106-108		

全球報告倡議組織指標	披露		相關章節及 / 或網址		備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
GRI 404 : 培訓與教育 2016						
	404-3	定期接受績效及職業發展檢核的同事百分比	社會指標列表	p.146		層面 B3 : 發展及培訓 : 一般披露 ; 關鍵績效指 B3.1 ; 關鍵績效指 B3.2
GRI 405 : 多元化與平等機會 2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 現代奴隸制及人權 我們的同事 – 多元共融 *多元共融政策* *董事局多元化政策*	p.11-12 p.13 p.28 p.113 / /		層面 B1 : 僱傭: 一般披露
	405-1	治理單位與同事的多元化	社會指標列表	p.146-148		
GRI 406 : 不歧視 2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 現代奴隸制及人權 我們的同事 – 多元共融 *多元共融政策*	p.11-12 p.13 p.28 p.113 /		層面 B1 : 僱傭: 一般披露
	406-1	歧視事件以及組織採取的改善行動	法律及合規遵循	p.151		
GRI 408 : 童工 2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 現代奴隸制及人權 管治 – 可持續採購 我們的同事 – 人力資本管理	p.11-12 p.13 p.28 p.30 p.99-100		層面 B4 : 勞工準則 : 一般披露 ; 關鍵績效指 B4.1 ; 關鍵績效指 B4.2
	408-1	營運據點和供應商使用童工之重大風險				

全球報告倡議組織指標	披露		相關章節及 / 或網址		備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
GRI 409 : 強迫或強制勞動2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 現代奴隸制及人權 管治 – 可持續採購 我們的同事 – 人力資本管理	p.11-12 p.13 p.28 p.30 p.99-100		層面 B4 : 勞工準則 : 一般披露 ; 關鍵績效指 B4.1 ; 關鍵績效指 B4.2
	409-1	具强迫或强制勞動事件重大風險的營運據點和供應商				
GRI 413 : 當地社區 2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 社區 – 我們的方針	p.11-12 p.13 p.90		社區投資 : 一般披露 ; 關鍵績效指標 B8.1 ; 關鍵績效指標 B8.2
	413-1	經當地社區議合、衝擊評估和發展計劃的營運 活動	社區 – 國泰義工隊 社區 – 社區項目	p.91 p.92-94		
GRI 414 : 供應商社會評估2016						
	3-3	供應商社會評估	持份者參與 重要議題 管治 – 可持續採購 *採購方針*	p.11-12 p.13 p.30 /		層面 B5 : 供應鏈管理 : 一般披露 ; 關鍵績效指 B5.2 ; 關鍵績效指 B5.3
	414-1	使用社會標準篩選新供應商			2024 年，我們以社會標準篩選所有新供應商。	

全球報告倡議組織指標	披露		相關章節及 / 或網址		備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的《環境、社會及管治指引》
GRI 416 : 顧客健康與安全2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 顧客支援及投訴處理 安全 – 我們的方針 安全 – 營運安全 安全 – 顧客健康及安全	p.11-12 p.13 p.29 p.80 p.80 p.87		層面 B6 : 產品責任 : 一般披露 ; 關鍵績效指標 B6.4 *備註 : 關鍵績效指標 B6.1 並不適用於國泰。*
	416-2	違反有關產品與服務的健康和安全法規之事件	法律及合規遵循	p.154-155		
GRI 417 : 行銷與標籤2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 廣告及標籤	p.11-12 p.13 p.26		層面 B6 : 產品責任 : 一般披露
	417-2	未遵循產品與服務之資訊與標籤相關法規的 事件	法律及合規遵循	p.155		
	417-3	未遵循行銷傳播相關法規的事件	法律及合規遵循	p.155		
GRI 418 : 客戶隱私2016						
	3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 私隱及資料保護	p.11-12 p.13 p.24		層面 B6 : 產品責任 : 一般披露 關鍵績效指標 B6.5
	418-1	經證實侵犯客戶隱私或遺失客戶資料的投訴	法律及合規遵循	p.156-157		