

# 目录

## 概览

- 4 关于国泰
- 5 行政总裁致函
- 7 关于本报告
- 9 2025年焦点故事
- 11 可持续发展战略
- 11 利益相关方参与
- 14 重要议题
- 15 于可持续发展指数和评级的表现
- 16 奖项及嘉许



## 管治

- 19 我们的管治文化
- 19 可持续发展管治
- 21 行为守则
- 22 风险管理
- 24 企业合规
- 31 可持续采购

## 气候变化

- 35 我们为何重视气候变化
- 36 我们的方针
- 40 气候相关风险和机遇
- 43 气候绩效
- 46 可持续航空燃料
- 50 飞机
- 51 营运
- 53 新科技
- 54 市场化措施
- 55 地面运营



## 循环经济

- 57 我们为何重视循环经济
- 58 我们的方针
- 59 一次性塑料
- 66 机舱废物
- 71 资源管理

## 生物多样性

- 77 我们为何重视生物多样性
- 78 我们的方针
- 80 合作及伙伴关系
- 81 禁运
- 81 国际宣言
- 82 支持更负责任的食物价值链

## 安全

- 84 我们为何重视安全
- 85 我们的方针
- 85 安全政策
- 85 营运安全
- 91 职业健康及安全
- 94 顾客健康及安全



## 社区

- 96 我们为何重视社区
- 97 我们的方针
- 98 国泰义工队
- 99 社区项目
- 103 筹款及慈善捐赠
- 104 噪音管理



## 我们的同事

- 106 我们为何重视成为好雇主
- 107 我们的方针
- 108 吸纳人才
- 111 人才管理
- 116 人才发展
- 120 Wellbeing@Cathay
- 121 Belonging@Cathay

## 附属公司

- 127 香港快运
- 130 华民航空
- 132 国泰货运站
- 136 国泰餐饮
- 140 HAS by Cathay
- 143 雅洁洗衣

## 我们的绩效

- 146 2025年关键绩效指标
- 164 法律及合规遵循
- 175 外部审查
- 177 报告方法
- 179 香港交易所《环境、社会及管治报告守则》索引
- 193 全球报告倡议组织索引

# 概览



# 概览

## 关于国泰

国泰航空有限公司（「公司」）于一九四六年在香港成立。公司连同其附属公司（「国泰」、「国泰集团」或「集团」）在四大业务范畴提供产品及服务，包括国泰航空、国泰货运、国泰品味及香港快运航空有限公司（「香港快运」）。

集团亦包括提供速递服务的全货运航空公司香港华民航空有限公司（「华民航空」）及其他不同的业务，包括饮食服务、洗衣、地勤服务及货运站公司。

公司及其大股东太古股份有限公司（「太古公司」）及国航的股份均于香港联合交易所有限公司上市。如欲了解更多，请浏览 [www.cathaypacific.com](http://www.cathaypacific.com)。



## 行政总裁致函

2025 年标志着国泰连续三年实现高速增长，创下集团纪录。年内，我们持续拓展全球网络，巩固香港国际航空枢纽与世界各地的连系。这些成果充分彰显团队「尽心尽力」的精神，能够在营运环境充满不确定性的情况下灵活应对，把挑战转化为推动长远发展的机遇。

国泰致力引领可持续发展的决心始终如一。通过与价值链中不同利益相关方的紧密合作，并在可持续航空燃料、减少一次性塑料，以及社区和团队等重点领域持续投入，我们致力以更可持续、更负责任的方式，带动每一位乘客在人生旅途上飞跃前行。

### 以协作与投资，共建可持续航空燃料价值链

推动航空业减碳是一项关键而复杂的任务。对国泰以及整个行业而言，可持续航空燃料是实现长期可持续发展目标最重要的解决方案。然而，现阶段其供应有限且成本高昂，为广泛应用带来重大挑战。

作为推动可持续航空燃料发展的先行者，国泰欢迎香港特区政府宣布在 2030 年或之前，于香港国际机场实现 1% 至 2% 的可持续航空燃料使用比例，并计划在大湾区建设本地混合及生产设施。这一政策方向为巩固香港国际航空枢纽地位迈出了重要一步。鉴于国泰约一半的航空燃料在香港加注，要缩小与其他航空枢纽之间的差距，并提升本地可持续航空燃料的供应规模及成本效益，仍有赖更紧密的协作及进一步的政策支持。



林绍波  
行政总裁

尽管挑战重重，我们仍通过战略投资与合作，在构建稳健的可持续航空燃料价值链方面稳步推进。2025 年，「寰宇一家—突破能源风险投资基金 (BEV) 可持续航空燃料基金」正式成立，总投资额达 1.5 亿美元，国泰欣然成为其中一位创始投资者。该基金旨在推动下一代可持续航空燃料技术的发展及其商业化。我们与志同道合的伙伴携手，为该领域的长远创新提供所需资本。同时，我们亦与空中客车联合投资最多 7,000 万美元，聚焦于技术成熟的可持续航空燃料项目，加快中短期供应。

国泰的「企业可持续航空燃油计划」亦于 2025 年取得显著增长。项目成员合共承诺使用约 17,400 吨可持续航空燃料，较 2024 年增加近 180%。按生命周期计算，相当于减少约 54,600 吨二氧化碳当量排放，等同约 61,800 趟香港往返伦敦的经济舱航班排放量。这些成果再次印证我们的坚定信念：唯有通过跨地域、跨行业的协作，方能建立具规模及韧性的可持续航空燃料生态圈。

## 引领一次性塑料的循环转型

我们聚焦产品生命周期中的循环利用，包括设计、使用及用后处理等阶段，尽量减少废弃物的产生，并降低对原生资源的依赖。这一理念贯穿我们的航空及地面营运，并延伸至整个价值链，倡导更负责的物料使用。推动循环转型需要挑战既有模式，并克服营运及基础设施方面的限制。我们通过上下游伙伴的紧密合作，积极应对相关挑战，推动航空业迈向更具循环性的未来。

2025 年，我们在一次性塑料的首要目标方面持续取得进展，将面向乘客的人均一次性塑料制品减少至 1.7 件。随着现有库存按计划逐步淘汰，并逐一解决替代品供应不足及更换周期较长等问题，我们预计可于 2026 年年中达成人均 1.5 件的目标。

在一次性塑料的次要目标方面，我们已成功将其余 50% 面向乘客的一次性塑料制品转为使用再生塑胶。同时，我们在香港及另外八个机场推行回收流程，将航线网络中的机上水瓶回收率提升至 21%，并将持续致力进一步提高回收成效。

## 同筑具韧性的社群与共融的团队

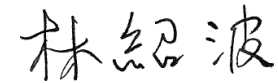
年内发生的一场突如其来的悲剧，再次提醒我们团结一致的重要性。我们深切关怀受大埔火灾影响的家庭，并尽力为他们提供所需支援。我衷心感谢同事及合作伙伴在艰难时刻齐心协力，伸出援手，提供捐助与支持。这份关怀与凝聚力，进一步巩固了我们对同事及社区的承诺。

为营造一个让同事得以茁壮成长并充分发挥所长的工作环境，我们推出了 Belonging@Cathay，将多元、平等、共融与归属感整合其中，推动更全面的多元共融战略，致力建立一个让每位同事均受到尊重、重视，并能一展所长的企业文化。此外，我们亦更新了沿用多年的嘉许项目「Betsy 大奖」，以表彰在战略重点领域中展现国泰文化价值及领导力的团队。

我们的努力亦延伸至职场以外，聚焦青少年、艺术与文化及体育运动三大社区支柱，为所服务的社区注入正能量。2025 年，「飞跃理想计划」以焕然一新的形式吸引逾 1,550 名航空爱好者参与，印证我们对培育青少年发展的长期承诺。我们亦成为启德体育园的独家创始旅游合作伙伴，并延续与西九文化区管理局的合作关系，致力支持本港体育、艺术及文化的发展，让更多市民及旅客参与盛事，提升整体体验。

## 展望

今年，我们与香港社会各界携手庆祝「同心飞跃八十年」，对国泰而言别具意义。在此，我谨向全体同事的热诚与付出致以衷心感谢，感谢大家身体力行实践我们的核心价值；同时亦感谢顾客、股东及合作伙伴一直以来的支持。展望未来，集团将继续推动战略合作及重点投资，不懈追求新目标，把握未来机遇，推动国泰在可持续发展及其他领域再攀高峰。



**林绍波**

行政总裁

## 关于本报告

### 报告期

本可持续发展报告阐述集团于 2025 年 1 月 1 日至 12 月 31 日的可持续发展方针及绩效。我们过往的可持续发展报告可于以下网址取览：[https://www.cathaypacific.com/cx/sc\\_CN/about-us/sustainability/sustainability-reports.html](https://www.cathaypacific.com/cx/sc_CN/about-us/sustainability/sustainability-reports.html)。

### 报告标准及准则

本报告参考全球报告倡议组织标准编制，并遵从由香港交易所发布的附录 C2《环境、社会及管治报告守则》的条文。我们亦就与气候变化相关披露参考《国际财务报告准则 S2 号》。报告内容以重要议题评估及与内部和外部利益相关方沟通后认定的议题作骨干。有关管理该等议题和绩效的资料先由数据提供者核实，再经管理层、董事局风险委员会，并最终经董事局审批。



#### 重要性

定期进行利益相关方参与及重要议题评估工作，以识别属优先范畴的可持续发展议题。请参阅**重要议题**的部分。



#### 平衡

透明全面地汇报正面及负面表现，以提供我们整体绩效的客观描述。

为界定本报告的内容并保证呈述资料的质量，我们遵循香港交易所的《环境、社会及管治报告守则》并参考了全球报告倡议组织的汇报准则。

我们对报告中若千的数据点进行了外部独立审查。有关工作范围载于审查报告部分。

本可持续发展报告应与我们的 2025 年报告书一并阅读，该报告书另披露我们的财政及业务营运表现和企业管治。中文译本仅供参考，若中文译本与英文版本有任何抵触，一切内容概以英文版本为准。



#### 量化

**我们的绩效**章节附注列明计算数据时采用的标准、方法、假设（如适用）。



#### 一致性

为方便长期比较，我们计算数据的方法均保持一致，如有重大更改则会特别说明，方便读者诠释资料。



## 报告范围

国泰采用营运控制合并法厘定汇报范围。除另作说明外，本报告所载的环境、社会和管治数据涵盖公司及重大附属公司，与 2025 年报告书一致。

## 联络我们

如对本报告或其内容有任何意见或反馈，请联系我们：  
[sustainability@cathaypacific.com](mailto:sustainability@cathaypacific.com)

地址：  
集团可持续发展部  
香港大屿山香港国际机场观景路 8 号国泰城

本报告的经济数据是根据 2025 年报告书的综合财务报表编写，当中包括公司及其附属公司的财务报表，连同集团于合资企业及联营公司的利益。

重大附属公司	重大附属公司
香港华民航空有限公司	Cathay Pacific Finance III Limited
Airline Property Limited	Cathay Pacific MTN Financing (HK) Limited
Airline Stores Property Limited	国泰航空服务有限公司 – (「国泰货运站」)
Airline Training Property Limited	Connaught Network Services Private Limited
亚洲万里通有限公司	广州国泰信息处理有限公司
国泰假期有限公司	香港机场地勤服务有限公司 – (「HAS by Cathay」)
Cathay Pacific Aircraft Leasing (H.K.) Limited	Hong Kong Aviation and Airport Services Limited
Cathay Pacific Aircraft Services Limited	香港快运航空有限公司
国泰航空饮食服务 (香港) 有限公司 – (「国泰餐饮」)	雅洁洗衣有限公司
Cathay Pacific Finance Limited	

## 2025 年焦点故事

我们致力以更可持续及负责任的方式营运，并将可持续发展的原则及实务融入主要业务范畴当中。我们的工作进展亦按六大战略范畴划分，确保其引领我们的优先事项。下表阐述了我们的于 2025 年的焦点故事。请点击页面顶部的链接以了解我们在该等范畴的方针及于 2025 年的进展。

### 气候变化

我们致力领导行业减少航空业对气候变化的影响，并提升业务的气候韧性。

#### 焦点故事

国泰航空积极投资于加快可持续航空燃料在亚洲及全球的发展。旗舰合作包括规模达 1.5 亿美元的寰宇一家——突破能源风险投资基金 (BEV) 可持续航空燃料基金，以及与空中客车签署联合投资最多 7,000 万美元的协议。详情请参阅[气候变化](#)章节。



香港快运于 2025 年接收了四架 A321neo 飞机。这款下一代飞机采用了先进的空气动力学设计，与上一代飞机相比，燃料效率能提升多达 15%。详情请参阅[气候变化](#)章节。



### 循环经济

我们通过将可循环原则融入我们运营的整个生命周期中——即从上游的设计和采购到下游的使用、回收和再生，积极支持循环转型。

#### 焦点故事

国泰航空成功在香港国际机场推行首创的胶瓶回收项目。该等回收程序现已扩展至另外八个机场。详情请参阅[循环经济](#)章节。



国泰品味推出了一连串升级再造系列，将退役飞机的机舱物料转化为高级生活用品。点击[此处](#)了解更多关于「从机舱到家中」升级再造系列的信息。



### 生物多样性

我们致力通过负责任的货运管理和转型至可持续采购，保护物种多样性和完整性。

#### 焦点故事

在国际航空运输协会世界可持续发展大会中，国泰货运就动物福利和非法野生动物贸易与决策者和业界同仁交流。详情请参阅[生物多样性](#)章节。



国泰货运是亚洲首家拥有国际航空运输协会活体动物物流认证的航空公司。我们遵循业界最高的动物福祉标准，妥善照料动物。详情请参阅[生物多样性](#)章节。



## 安全

安全对我们的业务成功与未来发展至关重要。我们为同事、顾客和其他利益相关方提供安全和健康的环境，以达致「零意外」及「零高风险事故」为目标。

### 焦点故事

我们开展为期一年的「安全每一步」活动，每月探讨不同的安全和福祉主题，旨在将卓越安全融入日常工作中。详情请参阅[安全](#)章节。



国泰货运自 2023 年起获得国际航空运输协会独立验证师卓越中心锂电池认证。安全运输锂离子电池是我们货运业务的核心重点。详情请参阅[安全](#)章节。



## 社区

我们致力为所服务的社区注入正能量，此使命的核心为促进青少年、体育运动，以及艺术与文化的发展。

### 焦点故事

国泰义工队为各项社区工作贡献约 4,650 小时。义工队为我们与不同非政府组织长期合作重要的一环。详情请参阅[社区](#)章节。



集团直接捐款达港币 500 万元，另以机票折扣方式捐款港币 390 万元。详情请参阅[社区](#)章节。



## 我们的同事

我们致力成为首选雇主，培养积极正面的工作文化，重视多元共融，并投资于同事的发展和培训，从而使同事感到被信任、赋权和引以为傲。

### 焦点故事

我们完善了多元共融战略，名为 Belonging@Cathay，旨在整合多元、平等、共融和归属感，营造让员工感到安全、被接纳和赋权的工作环境。详情请参阅[我们的同事](#)章节。



香港快运的 AXIS 暑期实习项目和 HORIZON 毕业培训生项目旨在培养具潜质的人才成为未来的航空翘楚。详情请参阅[附属公司](#)章节。



## 可持续发展战略

国泰深明其肩负可持续发展的责任。我们积极管理影响最大且利益相关方有所期望的范畴，包括气候变化及循环经济。

[《可持续发展政策》](#)旨在概述我们在环境可持续性的方针及承诺，涵盖排放及资源（如能源和其他原材料）的有效使用等议题。其他相关政策，包括[《气候变化政策》](#)等，已刊载于我们的[网站](#)。

该政策适用于国泰营运的各个层面，包括客运及货运、生活品味、地勤服务及其他附属活动。我们亦通过主动与客户、供应商及其他主要业务伙伴接触及合作，将此愿景延伸至整个价值链。我们的宗旨是要达到业务所在地所有法规要求之上的水平，成为一个尊重同事的雇主，为社会创造价值，以及成为一家超出客户期望的公司。

我们亦就优先议题的管理方针参考了[联合国可持续发展目标](#)，以便更配合国际可持续发展议程。

作为太古公司集团的联属公司，我们的可持续发展战略与其可持续发展 2050 战略的核心范畴相符。

## 利益相关方参与

与主要利益相关方保持持续和坦诚的沟通，对建立协作关系及创造长远价值至关重要。他们关心的议题、期望及观感均有助我们识别风险及机遇，并管理重要的环境、社会及管治事项和作出知情的决定。

自 2006 年起，我们定期与利益相关方沟通，以了解他们关注的主要事项。我们就环境、社会及管治议题管理制定了一份内部利益相关方参与指引，以期有序地引领我们的方针。该指引参考了香港交易所的《环境、社会及管治报告守则》、AA1000 利益相关方参与标准及全球报告倡议组织标准，为集团就环境、社会及管治议题进行利益相关方参与设定了预期的时间表、利益相关方组别、流程和方法。指引亦列明专门的利益相关方参与调查应不少于每三年进行一次。

## 我们的利益相关方

国泰的利益相关方涵盖公司内部和外部的利益相关群体，他们对我们的业务有重大影响，又或我们的业务对他们有重大影响。我们定期通过不同的沟通途径与利益相关方沟通，当中包括问卷调查、焦点小组、访谈、出版刊物、网站、社交媒体和面对面会议。除了向特定同事作季度意见调查外，我们还向所有同事进行年度问卷调查以了解其想法。

2024 年，我们在第三方顾问的协助下，针对环境、社会及管治议题展开专门的利益相关方参与及重要议题评估工作。国泰同事及外部利益相关方皆广泛参与，包括顾客、独立非执行董事、股东、业务伙伴、供应商、非政府组织、学术界代表、媒体、环境、社会及管治评级机构及其他可持续发展工作者。利益相关方会针对环境、社会及管治议题清单，评比他们认为的重要性以及我们的表现。通过这项工作，我们确定国泰必须优先处理的重要议题，并评估我们在管理每项议题上的表现。我们共收到约 4,500 份调查回覆，并从 10 次访谈及焦点小组获得定性分析。详情请参阅下文有关[重要性](#)的部分。



除了让我们的同事参与可持续发展事宜外，香港快运亦通过「**Gotta GO! 可持续旅游挑战赛**」鼓励学生体验低碳出行。详情请参阅[附属公司章程](#)。



## 与同事们共倡可持续发展



可持续发展周和焕然一新的 Betsy 大奖充分体现同事如何将可持续发展的热忱转化为具体行动，其为我们倡导可持续发展的重要平台。这些旗舰活动让来自不同职能部门的同事广泛参与，并表彰在日常职责以外积极将可持续发展融入工作的团队。

2025 年的可持续发展周举办了一系列精彩的工作坊、专题研讨会和互动体验，进一步巩固我们在可持续发展领导方面的承诺。本年度以《可持续发展，始于我们》为主题，强调在日常行动中实践可持续发展的各种机会。此理念在活动展示日中得以充分体现，多项 Betsy 大奖提名项目均展示了具体的可持续发展举措，包括失物捐赠、机上回收及动态注水项目。

利益相关方	同事 	顾客 	供应商与业务伙伴 	股东、投资者与监管机构 	非政府组织合作伙伴 
鼓励参与原因	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 促进公司整体的坦诚沟通</li> <li>• 加强了解同事的个别需要</li> <li>• 建立正面、给予鼓励的工作环境，时刻顾及同事的需要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 密切留意顾客对我们的要求和期望</li> <li>• 让顾客参与国泰的气候与循环经济行动</li> <li>• 展示我们对环境、社会及管治议题的承诺和决心</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 于航空业内建立管理环境、社会及管治议题方面稳健的同业关系</li> <li>• 确保整个价值链均符合相关法律及条例</li> <li>• 降低源于供应链的环境、社会及管治风险</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 加强了解并配合他们对国泰的要求和期望</li> <li>• 制订与过渡至低碳经济的承诺一致的行动项目</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 就改善环境、社会及管治事宜的管理方针收集专家意见</li> <li>• 创造本地协同效应，为社会带来更大的正面影响</li> <li>• 紧贴会对国泰的业务带来影响的新兴趋势</li> </ul>
参与方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 问卷调查</li> <li>• 会议或焦点小组</li> <li>• 内部传讯平台</li> <li>• 同事大会</li> <li>• 雇同事会会议</li> <li>• 提高雇员参与度的活动</li> <li>• 流动应用程序</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 问卷调查</li> <li>• 焦点小组</li> <li>• 国泰网页及社交媒体</li> <li>• 电话热线和网上查询</li> <li>• 流动应用程序</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 问卷调查</li> <li>• 与关键供应商及业务伙伴的定期会议</li> <li>• 供货商筛选及评估</li> <li>• 合作项目</li> <li>• 业界组织会议</li> <li>• 咨询委员会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 年度股东大会</li> <li>• 周年及中期报告</li> <li>• 公布及通告</li> <li>• 投资者会议</li> <li>• 新闻稿</li> <li>• 电话热线和网上查询</li> <li>• 政府机构会议</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 社区活动</li> <li>• 合作项目</li> <li>• 多方利益相关方会议</li> </ul>
关注议题	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飞行安全及保安</li> <li>• 网络安全、隐私及数据保护</li> <li>• 气候变化减缓及适应</li> <li>• 同事福利</li> <li>• 职业健康与安全</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飞行安全及保安</li> <li>• 网络安全、隐私及数据保护</li> <li>• 气候变化减缓及适应</li> <li>• 一次性塑料</li> <li>• 空气质量管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飞行安全及保安</li> <li>• 气候变化减缓及适应</li> <li>• 负责任的供应链管理</li> <li>• 一次性塑料</li> <li>• 空气质量管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 网络安全、隐私及数据保护</li> <li>• 气候变化减缓及适应</li> <li>• 披露和透明度</li> <li>• 吸纳和留任人才</li> <li>• 生物多样性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 社区参与</li> <li>• 商业道德与反贪污</li> <li>• 公共卫生</li> <li>• 披露和透明度</li> <li>• 食物选择</li> </ul>

## 重要议题

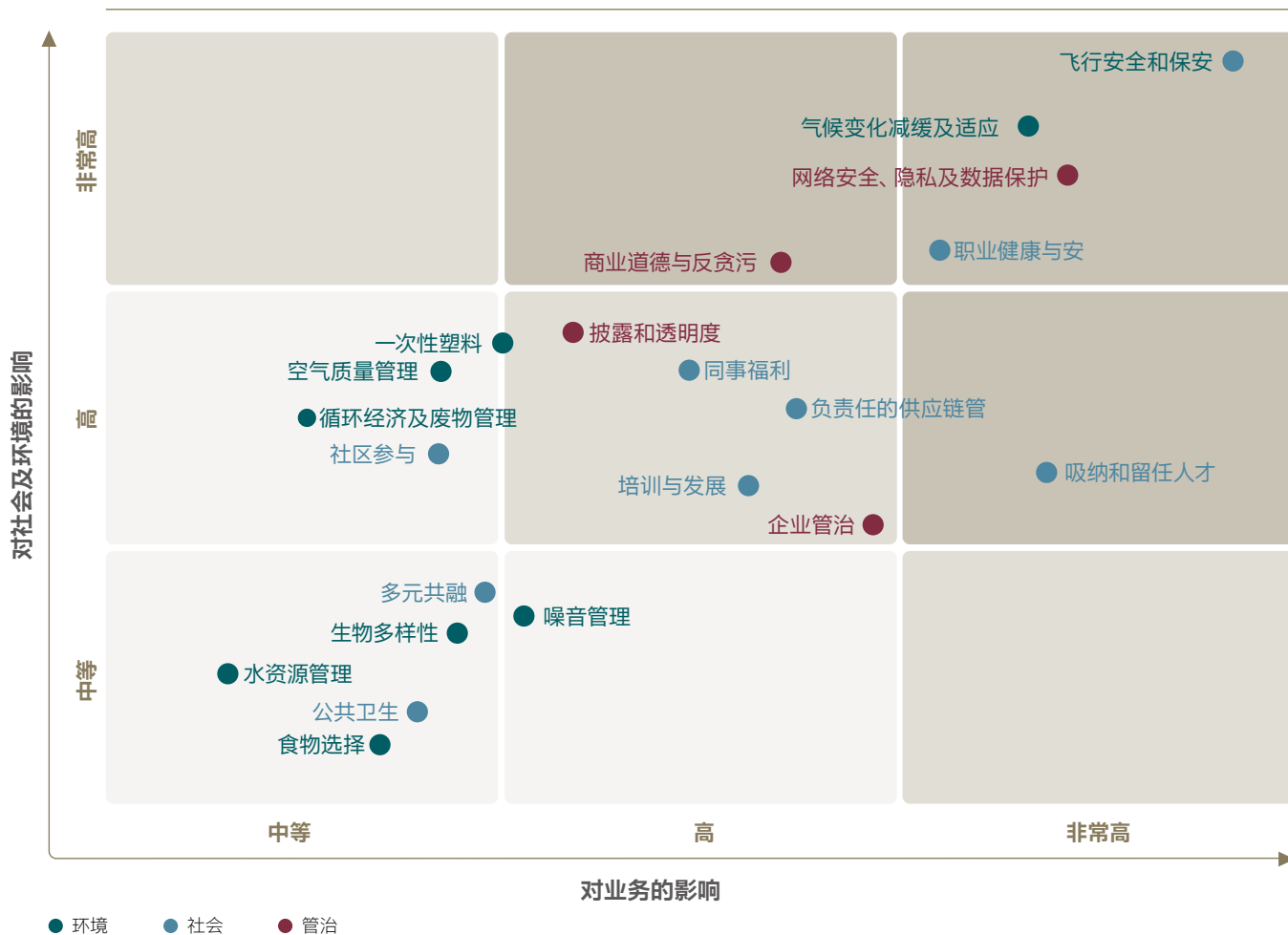
2024 年，我们根据[利益相关方参与](#)章节所述的利益相关方参与结果，更新了属优先范畴的可持续发展议题。在此过程中，我们考虑了对业务的内部影响（对内影响）以及对社会及环境的外部影响（对外影响）。

从影响方面而言，属优先范畴的可持续发展议题与上一次评估的结果相若，并且与我们的战略重点相符。其中，飞行安全及保安和气候变化减缓及适应为最重要的两大议题。我们亦注意到供应链和人才相关议题的重要性有上升趋势。尽管循环经济及一次性塑料在矩阵中的优先相对较低，但预计其在未来五至十年将愈加重要。我们亦识别出重要议题之间的主要联系，以强调有需要同步处理该等议题。例如，负责任的供应链管理涉及多个重要环境问题（尤其是气候变化减缓及适应）。此外，由于任何系统性的业务变动均需行政团队的认可，企业管治亦能正面推动若干环境及社会议题。

我们根据既定的风险管理流程，对已识别的环境、社会及管治相关风险进行财务和非财务上的评估。我们根据固有的基准评估环境、社会及管治相关风险，并考虑其对通用财务报告主要用户的重要性。

其中，气候变化被识别为应予缓解前，集团于中长期内唯一具财务重要性的风险。有关我们气候相关披露的更多信息，请参阅本报告[的气候变化](#)章节。

评估结果经[可持续发展领导小组](#)确认后纳入风险管理流程，并至少每三年审阅一次。其亦将用于制定国泰在 2026 至 2030 年的可持续发展战略。



## 于可持续发展指数和评级的表现

2025 年，我们在可持续发展方面的表现继续获得外部认可。我们已成为多项主要国际及本地可持续发展指数及基准的成份股。

### 标普全球可持续发展年鉴

国泰获纳入标普全球 2026 年可持续发展年鉴。该年鉴评选全球逾 9,200 间公司，按照企业可持续发展表现排名。只有在所属行业排名前 15% 的公司获纳入年鉴。我们亦自 2023 年起被纳入标普全球可持续发展年鉴 (中国版)。



### 碳信息披露计划

国泰在 2025 年气候变化评估中再次获评 B 级别，该评分标准从 A 到 D- 级。



### 富时社会责任指数系列

自 2009 年以来，国泰一直是这项指数的成份股。



### 转型路径倡议

根据转型路径倡议就我们温室气体排放管理，以及与低碳转型相关的风险与机遇所作的最新评估，国泰获得最高的第 5 级别。



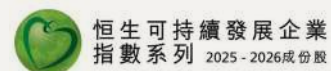
### EcoVadis可持续发展评级

国泰荣获铜牌，在全球所有行业的受评估企业中跻身前 35%。



### 恒生可持续发展企业指数

国泰为恒生可持续发展企业指数的成份股公司。在 AAA 至 D 的评级中，我们获得 AA 评级。



### 大湾区企业可持续发展指数

于第六届大湾区企业可持续发展指数中，国泰名列第 11 名，并荣获最高典范者等级。该指数涵盖纳入恒生港股通大湾区指数的香港上市公司。



## 奖项及嘉许



### 《Air Transport World》航空业成就奖

国泰荣膺年度环保航空公司，成为亚洲首家获得此奖项的航空公司。



### 2025香港可持续发展奖及最佳年报奖

在香港管理专业协会举办的 2025 香港可持续发展奖中，国泰凭借在经济、社会及环境可持续发展方面的努力，荣获典范奖。在 2025 最佳年报奖中，我们的《可持续发展报告 2024》荣获优秀环境、社会及管治报告奖。

### Airline Ratings可持续发展大奖2025

国泰凭借在机舱服务和货运业务中广泛实施可持续发展举措，在 Airline Ratings 可持续发展大奖 2025 的「全服务航空公司」组别获得殊荣。



### TVB环境、社会及管治大奖2025

国泰荣获 ESG 特别嘉许奖 – 优异，以表彰我们在日常营运中融入环境、社会及管治理念的努力。国泰餐饮也以新设计的洗涤系统荣获 ESG 环境创新科技大奖。

## 奖项及嘉许

### 安永可持续发展年度最佳奖项

国泰的企业可持续航空燃油计划入选安永可持续发展年度最佳奖项 2025 优秀案例，是航空业界唯一得奖者。



### Freightweek 可持续发展大奖2025

国泰货运荣获 Freightweek「2025年度最佳可持续发展货运航空公司」大奖。此全球奖项肯定了我们持续使航空货运日常业务更可持续发展的努力。

### 香港商业时报企业大奖2025

HAS by Cathay 荣获香港商业时报颁发的「香港最佳地勤服务供应商」大奖，以表彰我们为追求卓越运营所付出的不懈努力和坚定承诺。



### Randstad雇主品牌奖2025

国泰航空荣获 Randstad 香港颁发「策略雇主品牌卓越奖」，表彰我们致力构建一个启发卓越、促进创新及倡导共融的工作场所。



# 管治

## 我们的政策与指引

- 《业务伙伴的反贿赂政策》
- 《董事局多元化政策》
- 《行为守则》
- 《人权政策》
- 《现代奴隶制和人口贩卖政策声明》
- 《供应商行为守则》
- 《勇于发声与举报政策》



**全球报告倡议组织:** 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

### 香港交易所关键绩效指标:

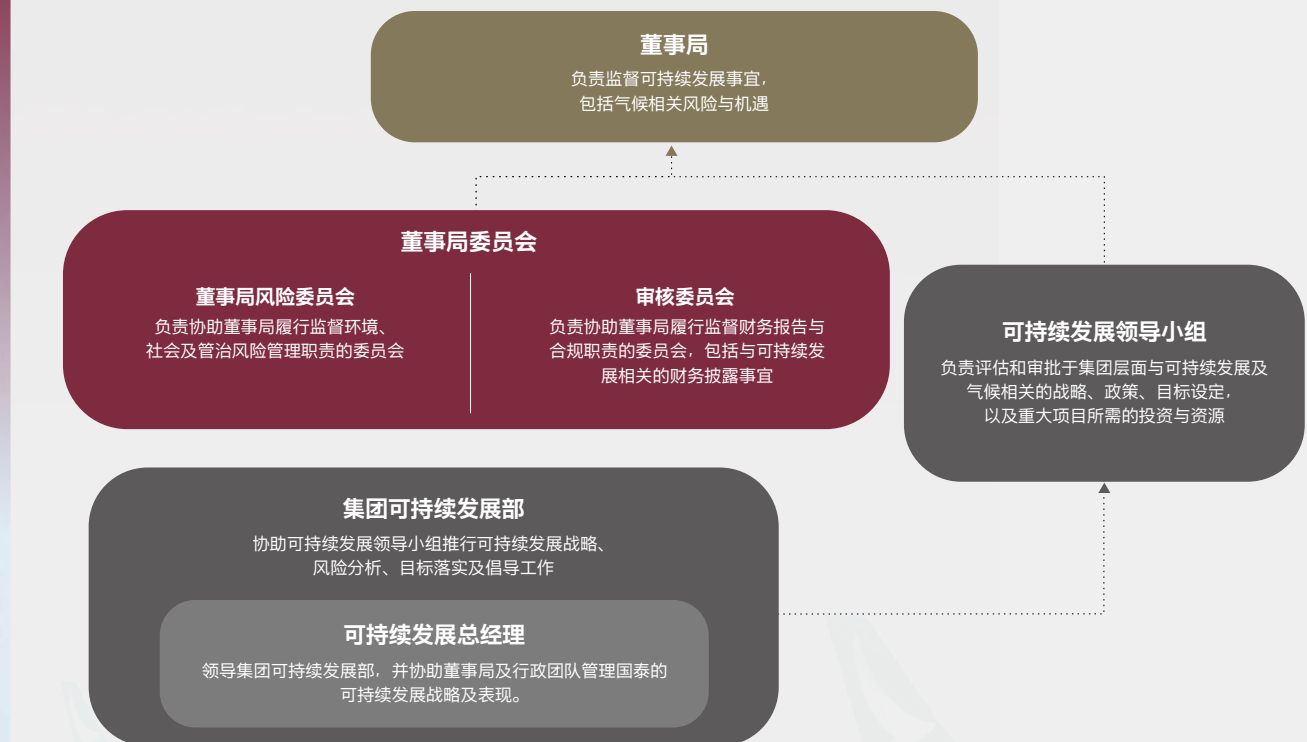
强制披露规定: 管治架构, 层面B4; 一般披露, 层面B5; 一般披露, 层面B6; 一般披露, 层面B7; 一般披露, 关键绩效指标B4.1, 关键绩效指标B4.2, 关键绩效指标B5.2, 关键绩效指标B5.3, 关键绩效指标B5.4, 关键绩效指标B6.2, 关键绩效指标B6.3, 关键绩效指标B6.5, 关键绩效指标B7.1, 关键绩效指标B7.2, 关键绩效指标B7.3, D部分: 19, 35, 38

# 管治

## 我们的管治文化

国泰致力确保处理事务时恪守其文化、价值及高水平的职业操守。这反映我们深信要实现长远的业务目标，必须以诚实、透明和负责任的态度行事。因此，我们除了努力为股东提升长远价值外，亦希望惠及我们的同事、业务伙伴及所服务的社区。

### 可持续发展管治



图一：可持续发展管治架构

有关我们管治方法的详情，请参阅 [2025 年报告书](#) 内《企业管治报告》部分。

## 董事局监督

可持续发展是国泰战略下三大领先领域之一。董事局对国泰的可持续发展战略及表现承担最终责任。董事局的职责包括监督集团的可持续发展事宜，其中涵盖气候相关风险及机遇、确保与可持续发展相关的资源、员工资历和经验、培训及预算的充足性，并审批可持续发展报告。为协助董事局履行其监督及管治职责，我们每年向董事局提供两次可持续发展最新进展的汇报。

董事局通过以下方式确保其具备适当的技能与胜任能力来监督可持续发展及气候相关风险与机遇：

- 培训：董事局不时接受由外部专家提供的直接培训或相关培训资料。
- 多元化导向的董事委任：在委任董事局成员时，平衡且互补的技能及经验为关键考量。适切的专业背景及多元观点，有助董事局有效应对当前及新兴的风险与机遇。
- 授权管理层：董事局在履行职责时，获一个行政层级的管治架构 – 可持续发展领导小组提供支持。相关授权涵盖落实集团可持续发展战略、在重大交易决策中纳入可持续发展相关风险与机遇的考量，以及向董事局提供最新进展汇报。

此外，董事局亦通过各个董事局层级的委员会，持续监督集团的风险管理框架及环境、社会及管治风险，当中包括气候相关风险。

## 管理层角色

可持续发展领导小组由行政总裁担任主席，核心成员包括董事局主席及四名执行董事。该小组由董事局设立并授权，负责评估和审批与可持续发展相关的战略、政策、目标设定，以及重大可持续发展项目所需的投资与资源。

该小组每年至少召开四次会议，其职责包括向董事局汇报可持续发展的整体战略方向、重点环境、社会及管治议题的管理，以及相关风险及机遇和目标进展。小组亦负责评估及厘定集团的可持续发展议题优次，并协助董事局履行适用法律法规下的环境、社会及管治披露要求。可持续发展得以融入业务规划、预算编制及风险管理中，并成为集团整体业务战略不可或缺的一部分。

气候变化及循环经济是两个常设的讨论议程，与其他重要的环境、社会及管治议题并列。正如我们的《[气候变化政策](#)》所述，可持续发展领导小组定期就气候变化战略、相关风险与机遇，以及目标进展向董事局汇报，以支持其监督职能。就气候相关的讨论，小组适时邀请其他行政管理团队成员参与，以确保相关气候考量及权衡能纳入战略决定之中。集团可持续发展部亦在专业知识及气候相关事宜方面，为可持续发展领导小组提供建议。

与国泰 2030 年碳强度目标一致的气候相关目标进展，构成行政总裁整体绩效评估的一部分，并自 2026 年起成为厘定可变薪酬的考量之一，进一步强化对集团气候战略及减排工作的问责。



## 行为守则

集团致力于依循我们的《行为守则》(下称「守则」), 达成高水平的企业管治常规。守则阐明了我们在争取商业成就的过程中必须遵从的责任原则。守则适用于国泰及其附属公司的所有同事, 内容涵盖与商业道德、利益冲突、采购、游说工作、贿赂、知识产权、环境、健康与安全, 以及在工作场所互相尊重等相关事宜。上述事宜皆有机会与同事绩效、评核和薪酬挂钩。我们每年审视守则, 并因应经营环境的变化或利益相关方的期望作出任何必要的更新。

所有新同事均可于 Brushwinger 入职培训课程研习守则, 亦可在公司内联网查阅。如发生违规行为, 我们将采取适当的纪律措施。因应违规行为的严重程度及具体情况, 违规者可能会被解雇。我们审慎监察及审查所有纪律个案, 包括与违反守则有关的个案, 以确保同事遵守我们的守则。有关如何在业务中落实守则所列标准的详情, 可参阅本报告中我们的同事章节。



### 2025年违反《行为守则》的次数

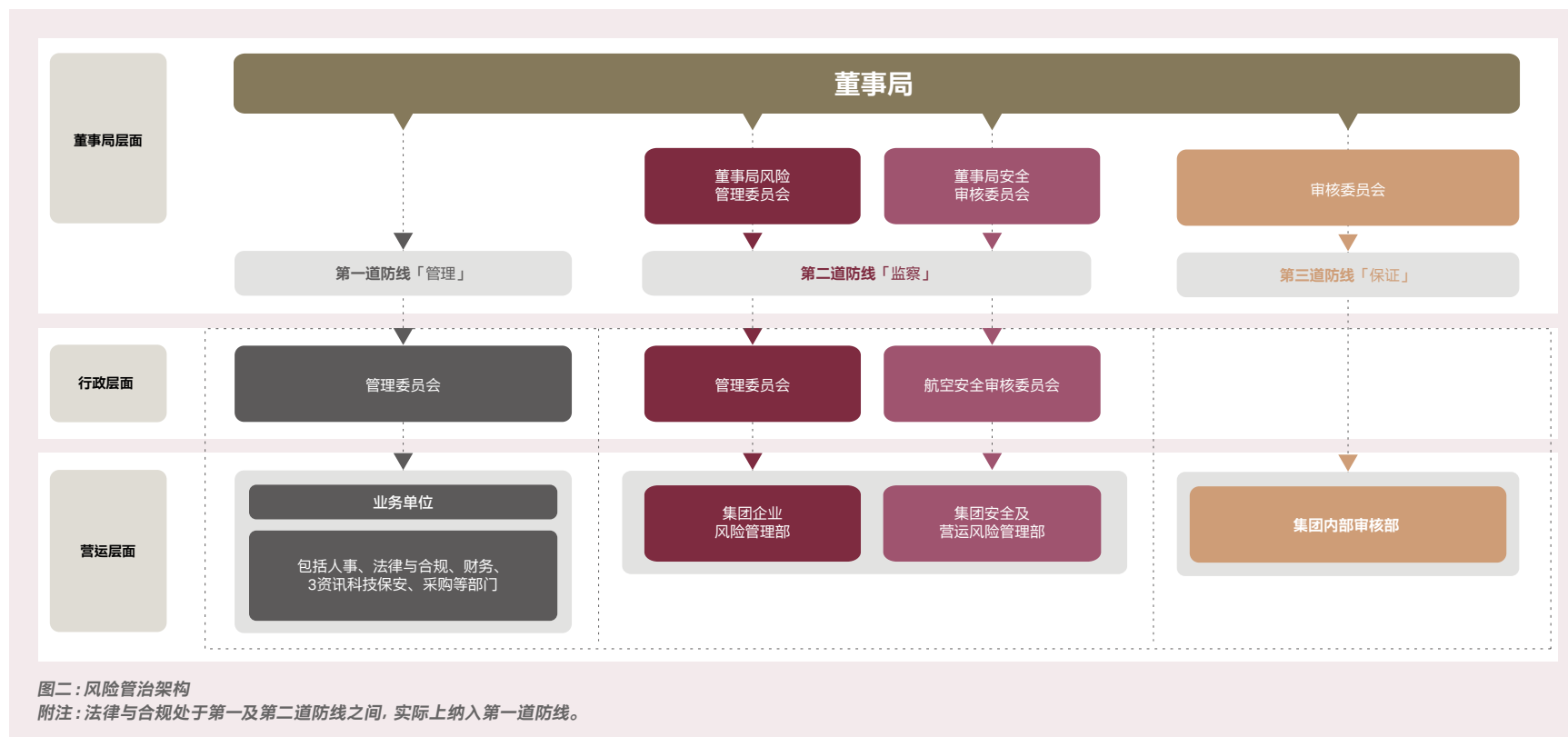
贪污或贿赂	0
歧视或骚扰	6
利益冲突	0
洗黑钱或内幕交易	0

## 风险管理

识别和应对足以影响业务的重大风险及机遇是董事局关注的重点。从航班安全和供应链管理广泛的环境、社会及管治风险到特定的气候相关风险，我们已成立有效的管治架构、妥善的流程及适当的人选，为稳步迈向目标准备就绪。风险管治架构由两个平衡的部分组成，分别聚焦于营运安全与保安风险和包括环境、社会及管治风险以及法律和监管合规风险在内的广泛业务风险。

集团以集中的风险管理架构，通过系统化和贯彻的程序，落实集团风险管治。有关管治架构如图二所显示。集团的风险管理框架是根据三道防线原则，并参考 ISO 31000 及 COSO 企业风险管理框架而设立。管理委员会每月检视集团主要风险的整体风险状况及相关缓解措施。

公司已建立风险评估矩阵，并考量我们的风险承受能力，以确保公司能实现其战略目标的同时不会面临过高的财务损失、业务中断、负面声誉、不合法规以及员工健康与安全等方面的风险。集团每年就主要风险进行至少一次详细评估，在财务及非财务两大范畴评估这些风险的影响，并检视集团对风险的脆弱度，确保适切的内部管控和缓解措施。我们设有主要企业风险纪录册，以厘定优次并突显对集团影响最大的主要风险，该登记册由董事局风险委员会按季度进行审阅。



我们采用自上而下及自下而上的双重方针，按照专为管理环境、社会及管治风险而设的风险分类法，每年就该等风险及其相关影响进行至少一次识别。涵盖运营中的气候相关物理和转型风险已纳入主要企业风险纪录册。

集团机遇及风险部门定期举办一系列跨职能工作坊，邀请中高层管理人员参与，以识别在集团及其附属公司业务中逐渐浮现的风险。相关风险涵盖三大环境、社会及管治支柱，并对落实核心业务战略及愿景具重大影响。

由上而下的方针



由下而上的方针

国泰辖下的各重要部门、外站及附属公司均管有由集团机遇及风险部门每年更新并作独立审查的风险纪录册。纪录册内列出的环境、社会及管治风险均会于集团层面获确认及归类。为确保评估的完整性，我们会对环境、社会及管治风险分类方法九个类别中的各类风险进行评估，同时会在适当时候制订缓解方案。

附注：对于超出既定财务门槛的新项目，相关团队必须进行项目风险评估，确保在开发新产品或服务时充分考虑相关风险因素。

2025 年，我们已识别出不适当的人工智能管治及供应链受阻为对业务有重大影响的长期新兴环境、社会及管治相关风险。

新兴风险	说明	缓解措施
<p>说明</p> 	<p>对部署人工智能技术的管治不足，导致技术遭到滥用及 / 或违反监管规定，或未能充分发挥创新效益。</p>	<p>制定适当的管治架构、政策及工具，以监督及引导国泰的人工智能发展及应用。同时吸引并挽留主题专家，并打造创新的人工智能与机器学习创意生成平台。</p>
<p>缓解措施</p> 	<p>供应链严重受阻，导致国泰营运中断，成本增加及 / 或国泰服务恶化。</p>	<p>对供应链合作伙伴进行审慎选择及尽职审查，配合持续监察及紧密合作，以确保及早识别潜在的供应链风险。</p>

2025 年，我们根据国际专业实践架构进行内部审核，以审查针对特定主要企业风险实施的管治、行动及管控。审核结果已提交审核委员会。

有关我们的风险管理战略、内部监控制度以及于 2025 年的重点工作，请参阅 2025 年报告书第 71-77 页。

## 企业合规

对本集团有重大影响的相关法律法规概述, 详见本报告期内法律及合规遵循部分。

### 私隐及资料保护

集团致力维护所有人士 (包括顾客和同事) 的私隐, 同时保障他们个人资料的安全。私隐相关系统及程序已纳入集团整体风险管理系统之中。

集团具备完善的私隐与资料保护框架, 已推行一套涵盖政策、程序和管控措施的私隐及资料保护项目, 以配合适用于集团各项业务且不断演变的私隐及资料保护法例。相关法例包括但不限于香港《个人资料 (私隐) 条例》、中国《个人信息保护法》及欧盟 / 英国《一般资料保护规则》。

所有业务单位都必须执行框架所订明的管控措施, 并由集团的资料保护专员及私隐专业团队负责监督及管控。此外, 集团内部审核部执行审核工作, 评估框架及其相关主要管控措施的有效程度, 旨在缓解主要风险, 包括因违反监管规定或声誉受损而导致的财务损失。若未遵循私隐与数据保护政策及框架下其他相关政策所确立的义务, 可能导致纪律处分, 包括解雇。于 2025 年, 集团没有因违反私隐及个人资料保护相关条例而受重大裁罚的事件。

集团在处理个人资料时采用下列国际认可原则:

- **处理的合法性及公平性**

集团仅在适当的法律基础下处理个人资料。集团在任何情况下都会尽力公平处理个人资料。

- **处理的透明度**

集团应确保个人被了解哪些个人资料会被处理, 以及个人资料将用于何种目的。

- **目的限制**

除非适用法律要求或取得个人同意, 否则集团仅可基于收集个人资料时所述之目的处理个人资料。

- **准确性**

集团采取合理措施, 确保所处理的个人资料准确无误, 并保持更新。

- **第三方管理**

当个人资料由第三方 (包括我们的供应商) 处理时, 集团会遵循私隐与资料保护政策, 确保订明适当的合约条款, 以确保个人资料的保护符合适用法律。

- **储存限制**

集团保存个人资料的时间不得超过达成收集个人资料之目的所需的时间。

- **资料最小化**

集团处理的个人资料应充分、相关且仅限于与最初收集目的相关的必要范围内。

- **个人权利**

集团确保个人可根据适用法律行使其个人资料相关的合法权利。

- **保安**

集团考虑资料性质及对个人的潜在危害, 确保采取适当的技术及组织措施保护个人资料, 防止未经授权或意外的存取、删除、遗失或使用。

- **问责**

集团所有同事均有责任确保遵守上述原则。



## 信息科技保安

国泰的营运倚赖精密的信息科技系统。我们致力持续加强网络安全防护。通过投资于人才、系统及科技，我们提升资讯安全成熟度，并加强在识别、防护、侦测、应对及复原方面的能力，以应对来自网络罪犯、第三方及黑客的威胁。

我们已制定《信息安全政策》，以维持稳健的网络势态并减少信息安全风险。该政策在内联网供所有同事查阅，并会因应新兴威胁及法规变更进行定期检讨，其中阐明我们在以下方面的承诺：

- 持续改进信息保安系统
- 确保资料完整及安全防护
- 监察并应对信息保安威胁
- 为全体同事订立明确的信息保安个人责任
- 制定第三方 (包括供应商) 的信息保安要求

董事局风险管理委员会负责监督信息保安相关事宜，行政团队负责在内部推广网络安全意识文化，并确保不同角色及职责均支持信息安全管理项目。此总体项目支持企业安全架构、弱点与渗透测试、持续监察、第三方管理以及员工培训与意识的有效实施，以确保遵守我们严格的信息保安标准。

### • 事故应对

我们已制定信息保安事故的侦测、上报、应对及复原流程。我们的保安团队接受过处理各种保安事故的培训，并与专家合作管理事故。我们亦维持内部与外部利益相关方的沟通渠道，以报告此类事故。

### • 业务连续性与事故复原

为确保业务的连续性，我们已制定全面的业务连续性与事故复原项目。这些项目会定期测试及更新，以应对新的风险，并确保我们能够从信息系统的任何中断中快速恢复。

### • 意识培训

我们定期进行保安培训及增强意识，帮助同事了解保安最佳实践、网络钓鱼及社会工程等主题。为确保整个组织的保安文化，同事必须每年完成强制性信息安全培训。

### • 审核与合规

我们致力遵守相关信息保安法律、条例及标准，并定期进行内部及外部审核，确保我们的做法符合高水平的信息保安及合规标准。

### • 第三方管理

我们通过评估及审核，确保第三方遵守我们的信息安全标准。合约亦订明信息保安措施的义务，确保其符合国际标准及资料处理规约。



我们已获得全球公认的信息安全管理系统标准 **ISO 27001:2022认证**，同时亦符合支付卡行业数据安全标准。



## 广告及标签

我们致力确保公司的广告及标签符合相关的法律法规，例如香港法例第 362 章《商品说明条例》。该条例禁止商户对消费者作出某些不良营商手法，包括就服务作出虚假商品说明、误导性遗漏、具有威吓性的营商行为、饵诱式广告宣传、先诱后转销售行为，以及不当地接受付款等。除遵守法规外，我们还致力提供有关我们产品及服务的准确及客观信息，同时不向客户提供有关竞争对手的虚假信息，并保护市场上的弱势阶层。

为进一步提升我们可持续发展信息的披露及传讯能力，国泰制定了一份内部的《气候及可持续发展传讯指引》。该指引旨在确保我们能以真实和科学为基础的准则下，适时地让内部及外部持分者获悉我们的可持续发展战略、承诺和进展。我们亦承诺拒绝任何夸大我们的产品及服务对社会及环境影响的说法。

于 2025 年，集团没有因违反广告及标签相关法例而受重大裁罚的事件。

## 税务透明度

我们致力于负责任的税务实践，并在产生经济价值的所在地缴纳税款。我们的税务缴纳与收益产生活动相一致，并遵守所有适用的税务法律及规定，如《税务条例》（香港法例第 112 章）以及我们营运所在地的相关税务法例。我们根据适用规定向香港税务局提交的报告，包括全球档案及国别报告，当中载列集团的企业架构、业务活动、财务资料及已缴付的企业所得税。

作为风险管理流程的一部分，我们定期识别、检视及管控税务风险及潜在风险承担，以维持健全的税务管治，并支持最佳实务。

集团的税务事宜（包括税务风险及税务拨备）由董事局通过审核委员会负责监督，确保重大税务相关事项得到妥善管理，并与我们的管治架构保持一致。



## 反贿赂、贪污、反洗钱及反恐怖分子资金筹集政策

集团对贿赂、贪污、洗钱、罪犯或恐怖分子资金筹集、勒索和欺诈采取零容忍方针，致力以专业、公平和具诚信的方式经营业务和建立关系，并遵守适用于全球各业务所在地的相关法律法规。所有同事均须遵守适用的反贿赂、反贪污、反洗钱及反恐怖分子资金筹集法律。

我们已制定集团层面的《反贿赂、贪污、反洗钱及反恐怖分子资金筹集政策》，该政策由董事局负责监管，并经审核委员会认可，是集团全面稳健的反贿赂及反贪污合规项目重要的一环。《反贿赂、贪污、反洗钱及反恐怖分子资金筹集政策》为提供和接受礼物，以及慈善及政治献金提供指引。我们已制定相关程序，以处理可能违反《反贿赂、贪污、反洗钱及反恐怖分子资金筹集政策》的情况。对违反《反贿赂、贪污、反洗钱及反恐怖分子资金筹集政策》的疑虑，可通过集团的「勇于发声」渠道举报，并将依据《勇于发声及举报政策》管理。违反政策有机会导致如解雇等的纪律处分。2026年，我们将检讨并更新《反贿赂、贪污、反洗钱及反恐怖分子资金筹集政策》及相关指引，并适时更新国泰集团同事的培训内容。我们亦制定《业务伙伴的反贿赂政策》，为所有业务伙伴及其相关人士（如中介机构）订立最低遵循标准。

为确保合规措施的成效，国泰已向各业务单位推出连串持续监察及评核机制，包括反贿赂及反贪污相关机制。例如，作为合规查核的一部分，公司根据其《礼物、款待及其他利益指引》每季进行一次礼物及款待登记审查。2025年，我们亦实施一项合规检查项目，以识别适用于所有业务单位的关键合规范畴及相关管控措施。各业务单位须每年就上述范畴及管控措施评估其合规水平，并在识别出不足之处时，落实相应的缓解措施。

为确保同事了解反贿赂规则并具备有关意识，我们为同事提供两类网上培训课程：需要通过评核的证书课程及旨在提高认知的简易课程。因应不同同事组别面对的风险及培训效益，我们会要求同事接受指定的网上培训。反贿赂网上培训课程是国泰企业合规学习项目的一部分，该项目由国泰学院负责推行。新加入及岗位或职务有变的同事均须参加适当类别的网上培训。培训程序内置跟进机制，未有完成指定培训的个案将会自动上报管理层。附属公司的人事部门亦会安排新入职的同事接受反贿赂培训。

我们亦通过需评核的单元课程向同事提供复习培训，详尽探讨包括反贿赂等多个重要项目。该等课程已被纳入到企业合规学习项目之中，相关同事每年将自动参与该项目。各附属公司亦提供类似的复习培训项目。除上述培训课程外，我们亦定期提醒同事遵守规定的重要性。

2025年，我们继续为新同事提供反贿赂培训，并为现职同事提供复习培训。于2025年，国泰及旗下附属公司合共超过28,000名同事曾接受反贿赂培训，完成率超过99%。

作为加强合规工作的其中一环，我们已将反洗钱及反恐怖分子资金筹集的合规要求，纳入企业合规学习项目，为相关同事提供培训，以提升其对反洗钱及反恐怖分子资金筹集法例的认识。相关培训亦涵盖集团附属公司的同事。

于2025年，集团没有因违反贿赂、剥削、诈骗或洗钱相关法例而受重大裁罚的事件。

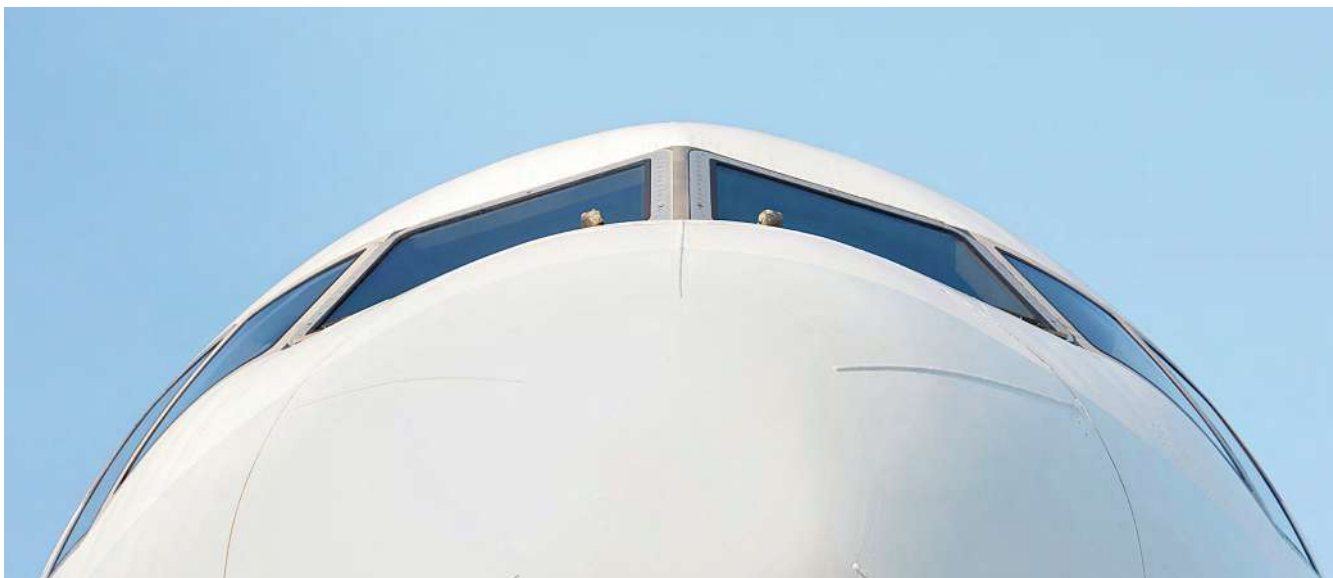
## 认识你的伙伴政策

我们制定了《认识你的伙伴政策》，此为集团层面的尽职审查政策，对象是新加入和现有的第三方，包括顾客、业务伙伴、中介人、供应商及企业投资交易对手。与不当的第三方作任何联系，皆可能会令集团面临法律、财务或声誉风险。为确保仅与已证实且具诚信的第三方合作，我们会在建立任何新的业务关系前进行适当的尽职审查，并于有关业务关系的周期内持续进行监察。

自 2024 年 12 月起，我们已在集团内特定的业务部门试行一个中央数码平台，以进行尽职审查。我们正积极监察及评估该平台的表现，并计划于未来一至两年内在集团全面推行。

## 勇于发声及举报政策

我们所制订的《[勇于发声及举报政策](#)》旨在促进及维护合乎道德的行为，并降低在法律、财务、营运及声誉上的风险。政策亦鼓励同事及第三方勇于举报可疑的不当行为，并向举报人提供所需的指引和保证。2025 年，我们更新了《勇于发声及举报政策》，并推出新的举报程序指引，以进一步加强集团对企业问责的承诺，并确保整个集团对举报个案的处理方式一致且具透明度。所有接获的投诉均会进行评估，以判断是否属于该政策的适用范围；如属适用，则会进一步厘定是否需要展开调查，以妥善处理相关事宜。所有调查均遵循公平、独立及保密的原则进行，并在适当情况下采取补救行动以回应所识别的问题。根据《勇于发声及举报政策》提交的任何举报，均可通过多个渠道以保密方式作出，并容许匿名举报。



我们已引入名为「[勇于发声](#)」的渠道，方便所有同事及包括供应商和顾客在内的外部人士通过专属网页及电话热线作出举报。「勇于发声」是一个 24 小时全天候开放的多语言平台，由一家独立的服务供应商负责管理。经勇于发声举报的个案会交由集团法律与合规部检视。

集团法律与合规部负责监管一切举报个案的调查，并保存所有举报事宜的纪录。所有举报个案的摘要均呈报审核委员会。

## 竞争法合规政策

致力恪守诚信并全面遵守监管其环球业务的所有法律法规，是集团的一贯政策。

为就全球各地适用的竞争法合规事宜提供指引，集团早有一套全面而稳健的竞争法合规方案，包括制定《竞争法合规政策》，就关键项目提供进一步指示，例如编制相关指引及快速指南、以及提供线上及面授培训和工作坊等。

今年，我们继续为新入职的同事提供竞争法培训，并为现有同事提供复习培训。复习培训利用需要通过评核的单元课程，涵盖包括竞争法等多个重要项目。该等课程已纳入企业合规学习项目之中，项目的内置功能将会自动按年为相关同事作培训登记。我们亦为附属公司的相关同事提供类似的复习培训。

2025 年，国泰在不同司法管辖区皆面对反垄断诉讼。诉讼焦点在于定价和竞争相关的问题。详情请参阅 [2025 年报告书](#) 第 123 页。

## 现代奴隶制及人权

我们的商业常规以尊重国际人权为依归，致力使我们的全球业务不涉及任何形式的侵犯人权行为。我们尊重人权的承诺适用于全球业务的各个新或现有的领域，并贯穿于公司的所有政策和流程。通过持续评估及监察，我们管理业务活动对人权的影响，以加强对这些复杂问题的监督。

集团的《[人权政策](#)》与香港法律保持一致，并适用于我们的全球业务。它概述了我们在多元化、平等机会和工作场所安全等问题上对同事的承诺，同时亦阐明了我们在供应链中保护人权的立场。该《人权政策》亦与国际劳工组织之《工作基本原则和权利宣言》保持一致，该等原则主要围绕结社自由、集体谈判权利、童工及强制劳工、反歧视和提供安全及健康的工作环境等范畴。

我们的采购和机贸部门负责管理航空公司的供应链，进行供应商尽职审查，并要求供应商遵守国泰的《供应商行为守则》，包括禁止聘用童工或强制劳工。我们的《供应商行为守则》亦确保本集团不会在供应链及自身的营运中聘用童工或强制劳工。

《现代奴隶制和人口贩卖政策声明》阐明了集团打击人口贩卖的承诺；而随附的另一份内部文件则概述了相关的处理程序及惯例，当中包括同事培训、与第三方合作以及对供应商进行尽职审查。我们已针对机舱服务员和机场地勤人员提供正规培训。

机舱服务员和机场团队的培训旨在教导同事识别和应对潜在的人口贩卖案件。学习内容包括如何识别可疑迹象和行为、发问作进一步评估以及安全地向当局报告可疑事件。培训亦重申所有前线团队携手协力并与有关当局紧密合作极其重要。我们亦已更新供机组人员、机舱服务员和机场地勤人员使用的运作手册内关于处理及报告人口贩卖相关事宜的部分。

早前，国泰进行了一次以包括全球奴隶制指数等外部风险信息为基础的供应链现代奴隶制风险识别行动。自 2024 年起，我们推出集团层面的尽职审查项目，包括以专有数据库进行的外部筛查，以及结合第三方问卷回应的新供应商引入及持续监察流程，从而加强对供应链中现代奴役风险的识别、评估及缓解。详情请参阅本报告的可持续采购部分。



2025年，**100%**的机舱服务员和机组人员已完成**反人口贩卖培训**。我们于年内没有接获任何疑似人口贩卖事件的报告。



## 顾客支持及投诉处理

我们以为顾客提供非凡体验为傲。细意聆听乘客的心声，是集团不断精益求精的关键。顾客可以随时利用国泰网页 [www.cathay.com](http://www.cathay.com) 上的电子表格，就表达意见、赞许或就任何不足之处向我们作出反馈，意见收集后能迅速送交有关部门加以检讨。

集团致力提供以人为本的服务。在国泰航空及国泰品味方面，在确认收到客户提交的电子表格后，我们会为每份网上表格编排号码，交由顾客支持团队成员根据适用的监管要求或法例规定加以处理。我们的目标是于七个日历天内向顾客发出回复。我们亦继续主动通过航程后的意见调查及其他渠道收集顾客回馈以提升绩效。于收集顾客反馈后，国泰会进行每月一次的数据分析，以识别影响最大的事项，然后开展后续行动及向相关团队跟进，以期完善我们的各项程序、产品和服务。

我们的客户社交媒体团队全天候提供服务。在全新监察平台的支持下，团队专注于主动回应客户于社交媒体上的查询，并监察热门话题趋势。通过将客户关怀服务的能力与覆盖范围扩展至社交媒体，我们确保在客户与我们互动的任何时刻，均能保持便捷接触及迅速回应。

为进一步提升我们顾客的满意度，我们采用了评分制度，根据顾客满意度及生产力等其他因素，每月就既定同事的表现评分。此方法提供一套全面且具透明度的准则，用以识别及表扬表现卓越的同事，并就有改善空间的情况作出跟进。我们将会继续监察该评分制度，确保其符合相关的标准与预期。我们亦针对品质保证、培训及政策管理等范畴成立专责团队，以提升客户满意度与评分表现。

我们的顾客恢复及支持团队通过主动服务恢复机制，主动联络受航班延误或中断影响的乘客，在客户提出投诉前提供说明、致歉及相应的服务复原安排。为了简化整个航班运营业务中需要大量人手的流程，我们已成功为国泰会员建立自动触发的主动服务恢复道歉信和履行流程，并正逐步扩展至非会员及其他类型的航班中断情况，同时计划建立一个可以自动触发主动服务恢复流程的中断侦测系统。通过上述措施，我们主动联络了来自 994 班受影响航班的 219,666 名乘客，较去年增加 521%。

香港快运亦设有类似的投诉处理机制。每个个案均由专责人员全程负责调查及处理，并按需要与相关业务单位协作。对于较为复杂或经转介自外部机构的个案，则由客户关怀团队负责，并指定专人进行调查、与相关机构联络，以及在适当情况下直接跟进投诉人。所有个案均作系统化分类、记录及汇整至内部报告及主记录系统。我们亦运用生成式人工智能分析客户反馈，以汲取洞察，从而提升服务质量、改善内部工作流程，并进一步支持以客为本的服务体验。

年内，国泰航空共处理了来自 321,840 位顾客的反馈，当中包括 176,423 宗投诉和 10,660 宗嘉许。香港快运亦处理了 2,446 宗投诉。



香港快运通过生成式人工智能分析客户反馈，以汲取关键洞察，体现我们致力提升服务质量及以客为本体验的承诺。



## 可持续采购

公司致力确保在采购流程中纳入可持续发展考量，并遵循最高标准的道德采购原则。

2025 年，我们与全球约 6,364 家供应商合作，涵盖我们所服务航点的多元采购需求。所有供应商均须遵守国泰的《[供应商行为守则](#)》，该守则阐明我们的商业道德标准。约 69% 的第三方采购支出来自 72 个主要战略性及重大供应商集团，我们通过供应商关系管理流程，与这些供应商紧密协作，以实现产品与服务的可持续供应。

我们要求所有产品及服务的采购均须全面遵守适用的法律、税务制度及规管相关交易的法规，并通过反贿赂、反垄断及数据保障政策，确保问责性。我们的采购流程包括全面的供应商审查，以及根据计分制度持续评估供应商表现。该套计分制度简称 CISQAS，用作衡量供应商在以下六方面的表现：价格、创新、满意度、质量、供应保证、安全和可持续性。

我们优先与将可持续发展融入业务各层面的供应商合作，并已将此取向纳入 CISQAS 评估方法。在 CISQAS 供应商遴选过程中，我们会考虑供应商是否具备可持续发展认证，以及是否提供环境表现较佳的产品及服务，例如增加使用可持续物料、再生废料及采购再生塑料产品。在环境、社会及管治要求方面未能符合我们最低要求的供应商将不予考虑；而在相关表现较佳的供应商，将在可持续性方面获得较高评分，因此在选择供应商及授予合约（如适用）时更受青睐。我们将持续把环境及其他可持续发展因素更全面地纳入供应商评估，以促进供应链内环境、社会及管治实务的持续提升。



### 第三方尽职审查

自 2021 年起，公司一直在采购团队引入新供应商时，采用第三方数码平台就制裁及合规方面进行尽职审查。为进一步提升我们就供应链相关风险的尽职审查能力，公司于 2024 年 12 月展开试行项目，通过外部数据库筛查及第三方尽职审查问卷回应，制定新的供应商入职及监察程序。

此项目评估多个关键风险范畴，涵盖环境、社会及管治、职业健康与安全、资料私隐、网络安全、使用人工智能、财务稳定性及政治风险，并根据业务重要性、国家、行业及商品类别等因素作出针对性的评估。

如在第三方引入过程中识别出重大风险，相关业务单位将与内部的风险领域负责人合作，就风险承受程度及缓解战略提供专业意见与指引。未能达至最低要求的第三方将不获考虑。而较为复杂的个案则会上呈至上报机构作最终决定，确保管理层对重大第三方风险保持适当监督。

就现有供应商的持续监察，尽职审查将至少每三年更新一次。所有国泰同事均可在内联网上获得有关整个尽职审查流程及各业务单位、风险领域负责人及管理层职责的相关培训材料，确保其理解各自在项目中的角色。

除尽职审查项目中的案头评估外，我们亦对营运供应商进行实地评估，以检视其安全及质量管理实务。

此外，风险分析已于采购流程的类别战略规划阶段中加以整合。负责管理高风险评级供应商的业务单位，须制定有效的风险缓解项目；如供应商未能符合相关缓解要求，则会就个别情况进行评估，并落实适当的纠正措施。

### 《供应商行为守则》

《[供应商行为守则](#)》列明成为及持续作为国泰集团供应商所须符合的最低要求，其中包括：

- 遵从法例及监管规定
- 保护环境及抗衡气候变化
- 确保工作场所的健康和安全
- 不雇用童工
- 不雇用强制劳工
- 为同事提供合理的补偿和适当的工作时间
- 尊重多元文化和不歧视
- 尊重结社自由和集体谈判权利
- 向分判商及其他服务供应商提供本守则
- 坚持商业诚信

《供应商行为守则》可供公众查阅，所有获邀参加我们征求建议书的供应商在与国泰签订协议前，必须声明遵守《供应商行为守则》。我们定期检讨《供应商行为守则》，以确保守则内容与与时俱进，并与供应商紧密合作以确保其持续合规。



### 「勇于发声」

《供应商行为守则》亦向供应商提供匿名网上举报机制，鼓励彼等关注与国泰有关的疑似或实际失当举动，包括潜在的不当行为、商业失德或不道德行为等。



## 与供应商合作

我们的采购团队通过供应商关系管理流程，与战略供应商保持密切沟通。通过定期举行业务检讨会议，我们与特定供应商展开讨论，携手推动支持集团可持续发展议程的新举措。

我们亦会定期检视对供应商的采购实务，以确保公司的做法与《供应商行为守则》保持一致，避免与环境、社会及管治要求产生潜在冲突。此外，我们持续检讨采购及供应商管理相关实务，确保符合适用的环境、社会及管治要求，并推动内部流程及整个供应链的持续改进。



## 案例研究

### 首届国泰供应商大奖



我们鼓励供应商分享可持续发展的最佳实践，以加强与国泰乃至其相关供应市场的协作。2025年，我们举办首届国泰供应商大奖，表彰在可持续发展等多个类别中表现卓越的供应商。此举不仅肯定并嘉许得奖供应商的成果，亦让我们能在主要供应商群体中分享成功案例，从而鼓励其他供应商参与，并提升对环境、社会及管治事宜的认知。

环境范畴

# 气候变化

我们的政策与指引

- 《可持续发展政策》
- 《气候变化政策》
- 《供应商行为守则》



**全球报告倡议组织:** 201-2, 302-4, 302-5, 305-1, 305-2, 305-3, 305-4, 305-5

**香港交易所关键绩效指标:** 层面A1: 一般披露, 层面A2: 一般披露, 关键绩效指标A1.5, 关键绩效指标A2.1, 关键绩效指标A2.3, D部分: 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 33, 34, 37, 38, 39, 40



# 气候变化

## 我们为何重视气候变化

我们认同航空业必须减碳，以纾缓气候变化带来的严重后果。气候变化可令集团的经营环境变得更具挑战性，利益相关方期望我们能采取果断的行动。为在迈向低碳未来的过程中确保业务持续性，我们必须主动管理气候变化所带来的风险，并从战略层面作好部署，把握未来发展机遇。

### 2025年绩效亮点



成为总投资额达**1.5亿美元「寰宇一家—突破能源风险投资基金 (BEV) 可持续航空燃料基金」**的初始投资者，共同推动下一代可持续航空燃料技术的发展



与空中客车**联合投资最多7,000万美元**于技术成熟的可持续航空燃料项目，加快中短期的供应



「**企业可持续航空燃油计划**」再创新高，**17个全球合作伙伴**的可持续航空燃料承诺使用量较去年增加近**180%**



与多家领先的可持续航空燃料供应商签署新协议，通过**全球网络**以**具成本效益**的方式采用可持续航空燃料



推出能让旅客以**自愿性质参与**的**可持续航空燃料新项目**，并向参加者回馈「亚洲万里通」里程



接收四架下一代飞机，另有**103架**将于未来交付

## 我们的方针

国泰的《气候变化政策》引领我们如何根据业界最佳实务，制定减缓及适应气候变化的战略，并通过创新、协作及不断改善，构建适应力向低碳能源转型。

## 我们的净零碳战略

国泰的目标是在 2050 年前于营运层面的范畴一及范畴二实现净零碳排放。航空业是一个难以减排的行业，而我们目前的业务模式仍依赖于化石燃料为基础的航空燃料来营运我们的主要业务。为实现此长期愿景目标，行业上的重大变革和价值链间的紧密合作至关重要。我们的气候转型计划<sup>1</sup> 围绕五大支柱制定，规划潜在的减碳路径。

此气候转型计划旨在加强我们的气候韧性，即在迈向低碳经济转型过程中，应对及管理气候相关风险，并把握相关机遇的能力。尽管当中存在不确定性及部分因素超出国泰的直接控制范围，透彻理解这些风险与机遇有助强化我们的战略及营运韧性，并应对与气候影响相关的转型风险（如法规变动及市场变化）和物理风险。此外，该计划亦有助我们把握低碳转型过程中可能出现的新机遇。



<sup>1</sup>我们的气候转型计划载有前瞻性假设，并定期检视及更新该等假设，以反映不断变化的航空减碳途径。相关假设的制定及验证均参考多项获广泛认可的行业框架及研究，包括航空运输行动组织的《航路点 2050》、国际航空运输协会的《净零排放路线图》和国际民航组织的长期愿景目标。上述数据共同构成重要基础，有助我们随时间评估各项关键减碳支柱的预期贡献，并确保转型规划持续与行业最佳实务及新兴政策方向保持一致。

## 情景分析

### 什么是气候情景分析？

情景分析是一项用于探讨在多个合理假设的未来情境下，可能出现的潜在风险、机遇及动态的战略工具。情景分析并非预测，当中亦涉及不确定性。尽管情景分析有助识别气候相关风险和机遇，及测试我们的气候韧性，但并不构成对最可能或理想结果的判断。









2024 年，我们举办了第二次气候情景工作坊，通过结构化的定性四步流程，检视企业在不同时期内对气候风险和机遇的韧性，当中涵盖我们的航空及地面营运，以及上下游价值链。



鉴于物理风险及转型风险在性质上的差异，我们在分析中采用了四个不同的情景，其建基于全球、本地及行业层面的驱动因素及趋势的洞察及实证。在各个情景中，我们均确定主要变化驱动因素及重大不确定性范畴，包括气候对航班运作的影响、政策推动力度以及具变革性的科技发展等因素。

考虑到国泰业务的长期性，例如资产租赁及将新技术推向市场所需的较长准备期，我们选择 2035 年至 2040 年作为分析的时间范围。该时间点既足够进行创新，亦留有余力以调整我们的战略和商业模式，以便在 2050 年之前采取进一步行动。

此情景工作坊所得的洞察为我们应对气候变化的战略方向提供参考，并有助我们更有效地将气候相关风险和机遇纳入风险管理、业务战略和财务规划流程。为应对未来在政策、科技及市场发展方面的重大不确定性，我们将至少每三年进行一次情景分析。

 <b>情景 1 – 极端气候</b>		<b>情景特征</b>			<b>对国泰的主要影响</b>
 <b>RCP<sup>2</sup> 6.0 &amp; RCP 8.5</b>		<b>营运受阻</b>	<b>政策环境</b>	<b>科技发展</b>	
<b>高物理风险</b>	<b>不适用转型风险</b>	频繁且定期	加强对自然复育的承诺	必须采取变革行动及鼓励创新	不断变化的气候环境将显著推高成本，并对国泰的核心业务造成干扰，因而难以沿用既有业务模式维持具盈利的营运。
 <b>情景 2 – 利益相关方的果断行动</b>		<b>情景特征</b>			<b>对国泰的主要影响</b>
 <b>RCP 4.5 定制转型情景<sup>3</sup></b>		<b>营运受阻</b>	<b>政策环境</b>	<b>科技发展</b>	
<b>中等物理风险</b>	<b>高转型风险</b>	非持续性	严苛的气候法规与税收优惠、研发投资和基础设施发展相配合	行业协作行动推动采用变革性的解决方案	高昂的转型成本令增长受限。然而，这亦为新的商业模式创造机遇，在低碳未来中展现领导地位。
 <b>情景 3 – 全球市场变化</b>		<b>情景特征</b>			<b>对国泰的主要影响</b>
 <b>RCP 4.5 定制转型情景<sup>3</sup></b>		<b>营运受阻</b>	<b>政策环境</b>	<b>科技发展</b>	
<b>中等物理风险</b>	<b>高转型风险</b>	非持续性	气候政策优先事项分歧	区域差异显著，全球南方影响力增强	气候法规及相关投资在不同地区之间的差异，将影响哪些地区具备引领下一代航空转型的潜力，并可能促使新的可持续航空燃料生产枢纽逐步形成。
 <b>情景 4 – 变革性技术</b>		<b>情景特征</b>			<b>对国泰的主要影响</b>
 <b>RCP 4.5 定制转型情景<sup>3</sup></b>		<b>营运受阻</b>	<b>政策环境</b>	<b>科技发展</b>	
<b>中等物理风险</b>	<b>高转型风险</b>	非持续性	通过加快研发进程及针对性投资，为先进技术发展创造有利条件	在先进的可持续航空燃料产能和下一代技术（如电动飞机）方面取得突破	技术先行者可被视为全球领导者，从而提升竞争力及营运的社会认受性。惟新能源在不同地区的供应差异，或会造成营运不一致。同时，航空公司亦须应对新技术在安全、可靠性及可扩展性方面实绩有限所带来的风险。

<sup>2</sup> RCP 是指政府间气候变化专门委员会所采纳的代表性浓度路径 (Representative Concentration Pathways)，显示直至 2100 年的相关温室气体排放及由此产生的暖化路径。。

<sup>3</sup> 定制转型情景参考一系列可信的数据来源，涵盖全球、本地及行业层面的重点趋势及议题，例如世界经济论坛的《2024 年全球风险报告》，以及来自行业机构（如国际民航组织、国际运输论坛）的洞察，并辅以其他相关报告、数据及媒体资料。

## 碳定价

国泰已推行内部碳定价机制，以量化各项投资、战略决定及财务规划对碳排放的影响，同时识别低碳机遇和推动减碳措施作持续改进。目前，影子碳价为每吨 100 美元，其参考欧盟及英国碳排放交易系统国际碳监管标准。碳定价水平将每年进行检视，并按需要作出调整。该机制在第一阶段聚焦于航空营运所产生的碳排放，涵盖所有涉及航空燃料消耗的业务个案及相关活动，约占我们范畴一及范畴二碳排放总量的 99%。地面营运相关排放将于第二阶段纳入考虑。

## 气候相关的参与

航空业的可持续发展需要各界群策群力，方可达成目标。国泰始终致力以合作方式于 2050 年或之前实现净零碳排放，并符合《巴黎协定》的目标。倘各协会的气候相关立场被认为与我们在气候变化方面的立场有重大分歧或不一致，我们的代表将与提出查询的各方沟通，以阐明我们的立场并积极与各方达成一致。

主要行业协会的行动概述如下。

会籍	组织的覆盖范围	国泰的贡献与参与
国际航空运输协会	全球	国际航空运输协会致力于2050年或之前实现净零碳排放。国泰是国际航空运输协会可持续发展及环境咨询委员会的成员并担任副主席。该委员会就航空业的可持续发展及其与环境的关系，向国际航空运输协会理事会及总干事提供建议。
国际民用航空组织	全球	国际民航组织致力于2050年或之前实现净零碳排放的长期愿景目标。国泰是国际民航组织航空业环境保护委员会航空燃料工作组5的成员。该工作组聚焦于可持续航空燃料相关工作的推进，包括评估可持续航空燃料的新技术、分析其供应，以及就潜在政策制定提供指引。
寰宇一家	全球	「寰宇一家」致力于2050年或之前实现净零碳排放。自2023年起，国泰将担任寰宇一家环境及可持续发展委员会工作组的主席。我们承诺联同寰宇一家的同业共同向Aemetis购入3.5亿加仑混合可持续航空燃料。
可持续生物燃料圆桌会议	全球	国泰为可持续生物燃料圆桌会议的成员。该国际圆桌会议为可持续生物燃料认证提供可靠而具公信力的工具和解决方案，以减轻商业风险、推动生物经济并为联合国可持续发展目标作出贡献。
亚太航空协会	亚太区	亚太航空协会致力于2050年或之前实现净零碳排放。国泰为「亚太航空协会环境工作组」的成员。该工作组成立以在处理环境议题时反映亚太航空业的利益。
全球可持续交通创新联盟	中国内地	国泰为全球可持续交通创新联盟的创始成员。此为一项联合倡议，致力于通过政策对话、知识共享和创新，在全球范围内开展可持续交通合作。
香港可持续航空燃料联盟	香港	香港可持续航空燃料联盟汇聚不同利益相关方，旨在加快香港可持续航空燃料政策的制定及推动相关发展及应用。国泰担任联合发起人并参与所有工作组。

## 气候相关风险和机遇

在未考虑任何计划中的缓解措施前，气候变化被识别为于中长期内对集团具有财务重要性的风险。因此，我们必须评估其对业务和价值链的潜在影响，并探讨管理相关风险的战略方案，确保国泰在气候变化对行业带来不确定影响的情况下，仍能持续稳健发展。

国泰已识别六项气候相关风险。该等风险可能在不同程度及时间范围内，对我们的航空及地面营运，以及跨地区的上下游价值链造成负面影响。根据我们的风险管理程序，这些气候相关风险已整合并归类为一项整体的气候变化风险。有关我们用以评估、排序及监察主要风险的风险管理程序详情，请参阅我们 2025 年报告书的风险管理章节。

截至汇报之日，在基于无需付出不必要成本或努力即可获得的一切合理且有依据的数据，我们尚未识别出任何具财务重要性的气候相关机遇。缺乏重大机遇亦与未来技术、市场、政策和其他发展的重大不确定性有关。

风险	详情	当前财务影响 (2025年)	时间范围 <sup>4</sup>
			短期 0-3年
<b>转型风险</b>			
<b>缺乏可持续航空燃料的支持政策及基础设施</b>	受全球市场变化、政策支持不足，以及相关基建配套未臻完善所影响，未能以具成本效益的价格获取足够的可持续航空燃料。	<p>由于目前可持续航空燃料的使用有限，且集团设有有效的采购战略，此独立风险并未造成任何具财务重要性的影响。</p> <p>于2025年，可持续航空燃料占国泰总燃料消耗量的0.68%。根据国际航空运输协会的数据，可持续航空燃料的溢价可较传统航空燃料高出二至五倍。若以市场中间价作概算，相关的额外成本最高可达港币7.46亿元。然而，通过实施有效的可持续航空燃料采购战略，并充分善用我们的全球网络和供应商的积极参与，其对国泰带来的实际财务影响远低于上述估算。</p>	<p>气候相关风险在时间、规模和更广泛的市场方面均持续演变。该等因素本质上具有不确定性，且超出国泰的控制范围。就估算预期财务影响而言，相关的计量不确定性仍然偏高。因此，于现阶段所作的任何量化估算，均未具备足够可靠性以作为具决策参考价值的数据。</p> <p>尽管存在不确定性，但气候相关风险仍可能在不同程度上对我们于2030年或之前的财务状况、财务表现及现金流量造成负面影响。例如因应气候适应或缓解措施而导致的营运成本上升。</p>
<b>碳成本变化风险及其应对能力</b>	现行及潜在排放合规责任所带来的影响，及未能取得具成本效益的碳信用。	由于我们在欧洲区内的航班服务有限，在英国和欧盟排放交易系统下的排放量相对轻微。此独立风险并未造成任何具财务重要性的影响。2025年计划年度的合规成本估计为五百万港元。	

<sup>4</sup>与策略和财务规划的时间范围保持一致。

风险	详情	当前财务影响 (2025年)	预期财务影响 (当前直至2030年)
<b>顾客对气候表现期望的转变</b>	由于顾客对国泰或整体航空业在气候行动进展方面的负面观感，导致收入流失至其他航空公司、旅行模式或体验。	此独立风险并未造成任何具财务重要性的影响。为支持营运及业务增长所需的社会认受性，我们持续依循气候转型计划，并以透明方式定期披露我们在减碳方面的进展及成效。	
<b>气候相关的漂绿风险</b>	因被认为就气候相关行动或进展作出失实陈述，而可能面临与气候相关的漂绿诉讼、罚款或声誉损害。	此独立风险并未造成任何具财务重要性的影响。我们恪守清晰的可持续发展沟通指引，确保相关声称均可信且有理有据。我们亦通过当地团队和航空公司的经验分享，以及其他行业组织（如国际航空运输协会及法律顾问的意见，持续关注有关漂绿的最新发展。	气候相关风险在时间、规模和更广泛的市场方面均持续演变。该等因素本质上具有不确定性，且超出国泰的控制范围。就估算预期财务影响而言，相关的计量不确定性仍然偏高。因此，于现阶段所作的任何量化估算，均未具备足够可靠性以作为具决策参考价值的数据。
<b>集团整体应对气候转型的准备程度</b>	业务决策与转型计划之间的不一致，或对低碳技术的准备不足，可能增加达致内部目标的成本，或使该等目标在经济上难以实现。	此独立风险并未造成任何具财务重要性的影响。我们通过与领导层和主要业务单位持续互动，提高内部的可持续发展意识。我们亦推行内部碳定价机制，将碳影响纳入投资、战略决策和财务规划之中。	尽管存在不确定性，但气候相关风险仍可能在不同程度上对我们于2030年或之前的财务状况、财务表现及现金流量造成负面影响。例如因应气候适应或缓解措施而导致的营运成本上升。
<b>物理风险</b>			
<b>对极端天气事件的抵御力</b>	资产、运营和供应链对极端天气的抵御力不足，可能导致运营成本上升、飞行安全风险（例如气流）、货量减少及／或收入损失。	此独立风险并未造成任何具财务重要性的影响。由于我们几乎所有航班均往返香港国际机场，我们一直与主要合作伙伴香港机场管理局紧密合作，评估及加强我们总部枢纽的气候抵御及适应能力。	

有关我们业务模式（包括资源配置）当前和预期的变动，以及为应对气候相关风险的适应及缓解工作，请参阅本章节的其他部分。

## 制定气候目标

应对气候挑战有赖具前瞻性、迅速的共同行动。我们作为亚洲首批承诺实现碳净零碳排放的航空公司之一，凸显了我们推动航空业变革的雄心，并与《巴黎协定》和国际民用航空组织的长期愿景目标保持一致。我们已制定短至中期的目标以保持减碳势头。然而，能否实现上述目标将取决于多项外在因素，包括政策及科技层面的发展，以及内部的商业限制。

- 在 2030 年或之前净碳强度<sup>5</sup>较 2019 年的水平降低 12%，即从 761 克二氧化碳 / 收入吨公里减至 670 克二氧化碳 / 收入吨公里
- 以 2018 年作基准，于 2030 年或之前减少地面排放 32%，2035 年或之前减少 55%<sup>6,7</sup>
- 国泰航空营运航班的可持续航空燃料使用比例，于 2030 年或之前将占整体燃料消耗的 10%
- 以可持续航空燃料抵消 10% 因员工商务旅行而产生的航班碳排放量

本章节将介绍各支柱的详细措施，以及我们如何与不同价值链伙伴合作。



<sup>5</sup> 此强度目标涵盖航空营运因消耗航空燃料而产生的二氧化碳排放（即范畴一排放），约占集团总排放量的 99%。目前，碳信用并未纳入此强度目标之内。其并非采用行业脱碳方法得出，亦未经任何外部第三方验证

<sup>6</sup> 此绝对目标涵盖香港地面营运因使用非航空燃料、电力及煤气而产生的二氧化碳、一氧化氮及甲烷排放（即范畴一及范畴二排放），约占集团总排放量不足 1%。其并非采用行业脱碳方法得出。虽然该目标并未经任何外部第三方直接验证，但作为香港国际机场 2050 年净零碳排放承诺的一部分，我们与香港机场管理局合作进行年度碳审计和定期绩效更新。

<sup>7</sup> 此为排放净额目标。我们或通过使用碳信用或其他能源权益抵消就因技术、成本或可行性限制而剩余的碳排放。目前，我们尚未就此订立相应的排放总量目标。

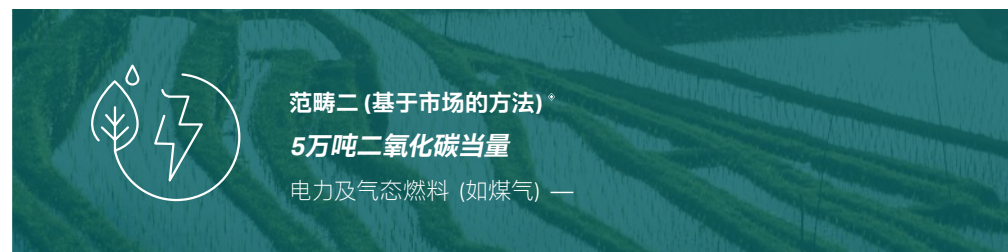
## 气候绩效

### 直接运营的范畴一和范畴二排放

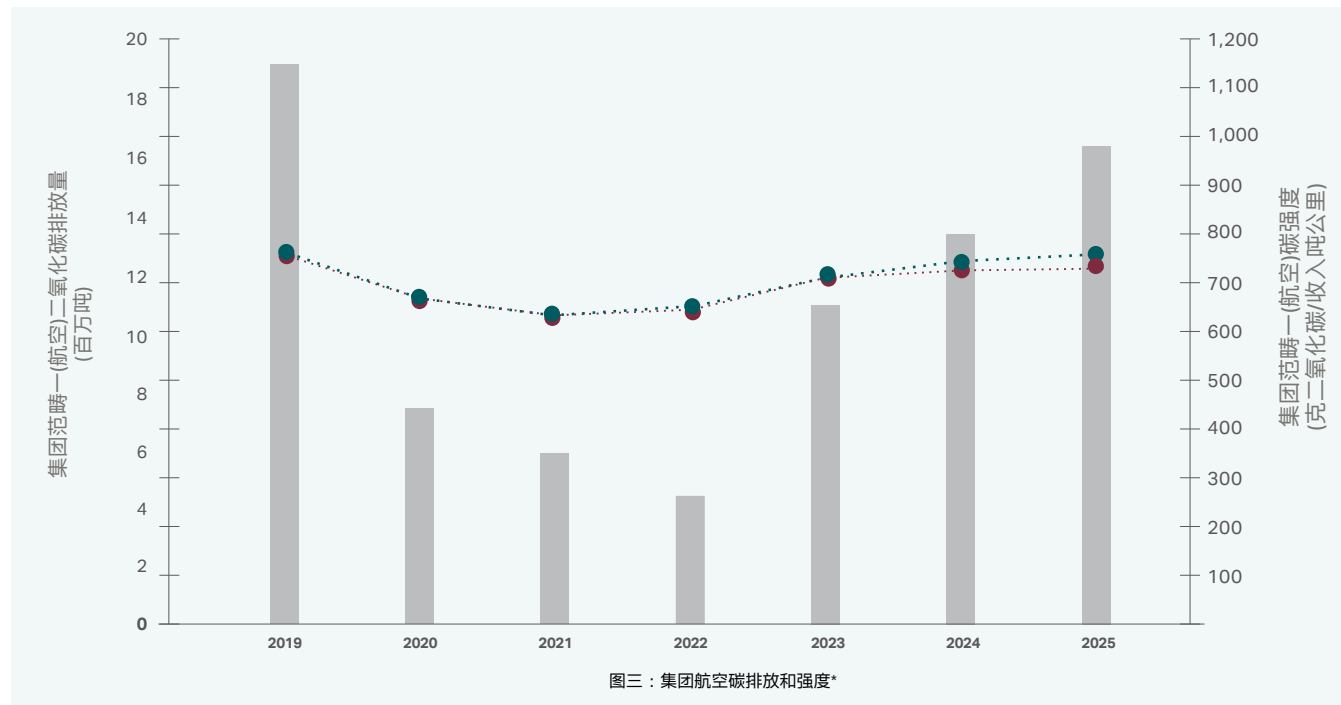
于 2025 年，随着集团持续扩展业务及航线，其二氧化碳排放量约为 1,680 万吨，较 2024 年增加 19%，但仍较 2019 年（疫情前最后一个正常营运年度）低 9%。

航空营运的净碳强度按收入吨公里计算，按年略微上升 1%，主要反映货机与客机比例有所转变，其中后者于年内占比提高。由于货机具备较高载重能力，其碳强度一般低于客机。随着机队不断现代化及往 2030 年间增加使用可持续航空燃料，碳强度有望降低。

有关进一步细分数据及相关方法，请参阅[我们的绩效](#)。



\* 2025 数据由普华永道会计师事务所核实



\* 排放数据为报告期间集团旗下所有航空公司的排放总和。有关详细排放数字，请参阅本报告第147页「2025年关键绩效指标」章节。

# 二氧化碳的全球暖化潜能为1，假设所有其他温室气体都微不足道，因其影响仍未确知。由于凝结尾迹的影响尚待进一步研究，因此未将其计入。

- 碳排放#
- 碳强度 (克二氧化碳/收入吨公里)
- 净碳强度 (克二氧化碳/收入吨公里)

指标	详情	备注
	<p><b>碳强度</b> (按收入吨公里计算)</p> <p>碳强度按每收入吨公里计算使用航空燃料产生的克二氧化碳排放量 (不包括可持续航空燃料减排)。</p> <p>净碳强度按每收入吨公里计算使用航空燃料产生的克二氧化碳排放量 (包括强制及自愿性衍生自可持续航空燃料的减排)。</p>	<p>我们最早便于 1990 年代开始追踪碳排放量。与 1998 年相比, 碳强度 (克二氧化碳 / 收入吨公里) 已降低 26%。</p> <p>在 2030 年或之前净碳强度较 2019 年的水平降低 12%, 即从 761 克二氧化碳 / 收入吨公里减至 670 克二氧化碳 / 收入吨公里。</p>
	<p><b>净碳强度</b> (按收入吨公里计算)</p> <p>收入吨公里用以衡量可创造收入的飞行里程。其计算公式为收入运载吨数乘以航行距离。</p>	<p>因我们继续推行各项节省燃料措施, 用更节油的下一代飞机淘汰旧飞机, 故碳强度有望持续稳步上升。</p>
	<p><b>范畴一排放</b></p> <p>直接温室气体排放量以二氧化碳当量为单位。该等温室气体的直接排放源头为国泰所拥有或控制, 例如飞机燃烧航空燃料、固定源燃烧其他液态燃料及气态燃料 (如煤气) 产生的排放。</p>	<p>随着我们持续扩展业务及航线, 总排放量较 2024 年上升 19%, 主要是由于航班运力的增加。</p>
	<p><b>范畴二排放</b></p> <p>范畴二是指间接源头排放的温室气体, 亦以二氧化碳当量为单位。该等温室气体来自国泰购入及所耗用电力及气态燃料 (如煤气) 的生产或处理过程。范畴二的实际排放地点通常是生产点 (例如发电站)。</p>	<p>然而, 总排放量仍然低于 2019 年疫情前的水平。</p>

## 来自价值链的范畴三碳排放

范畴三碳排放清单涵盖航空公司及地面营运公司，该清单按照以下全球认可的碳报告标准编制，包括《温室气体核算体系：企业价值链（范畴三）标准》及《航天工业温室气体报告指引》。我们评估了全部 15 个排放类别，并确定了九个相关类别<sup>8</sup>。

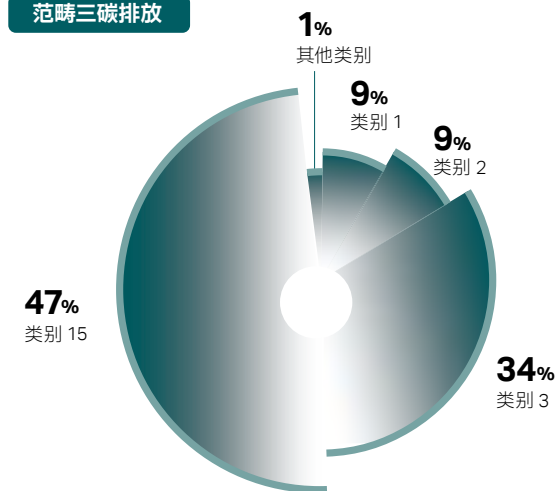
价值链产生的二氧化碳排放量占我们碳足迹总量的约 39%。当中，排放量最高的前三者为投资、燃料及能源相关活动及外购商品和服务。展望未来，我们将继续提升数据准确性及确保范畴三排放量覆盖面的完整性。这为我们奠定了基础，令我们能够更有效地专注于参与工作。

可持续发展现已成为我们每年与主要供应商举行会议时的一个既定议程。藉由进一步了解商业伙伴排放减量的战略，我们对减排进度有更清晰的预期，从而相应地调整我们的部署。在可行的情况下，我们会与供应商合力推动航空业界期待已久的科技突破，以达致减碳的目标。

鉴于类别 3 和类别 15 是最重要的类别，占我们范畴三排放的 81% 以上，我们已优先针对这些价值链伙伴开展参与活动。自 2023 年起，我们与主要航空燃料供应商进行一对一的接触。从今年开始，我们在招标过程中加入了一份专项问卷，收集航空燃料供应商的排放数据、减碳目标和举措，用于根据其表现进行评分。今年，我们与约 30% 的航空燃料供应商进行了沟通。

基于对供应商价值链及生产活动排放的了解，我们可以获得更具体的排放数据，从而准确追踪范畴三排放。此外，我们检讨了供应商的减碳战略，并鼓励其制定减排目标，加快生产活动的减碳。今年，我们亦继续就范畴三主题与联营公司国航及国货航开展讨论。除谈及其减碳项目外，我们亦分享最佳减排实务，并共同寻找更多减排机会。

范畴三碳排放



范畴三类别	适用性	方法	吨二氧化碳当量
类别1: 外购商品和服务	适用	基于支出的数据	952,753
类别2: 资本商品	适用	基于支出的数据	919,078
类别3: 燃料及能源相关活动 <sup>*</sup>	适用	基于燃料及供应商特定数据	3,647,480
类别4: 上游运输和配送	适用	基于支出的数据	103,714
类别5: 营运产生的废弃物	适用	废物类型特定数据	8,082
类别6: 商务旅行	适用	基于燃料和距离的数据	2,491
类别7: 同事通勤	适用	平均数据	28,105
类别12: 售出产品生命周期终止的处理	适用	废物类型特定数据	33
类别15: 投资	适用	投资特定及平均数据	4,930,805
<b>总范畴三排放</b>			<b>10,592,541</b>

<sup>\*</sup> 2025 数据由普华永道会计师事务所核实。

<sup>8</sup> 由于类别 8、9、10、11、13 和 14 占范畴三总排放甚少，因此不纳入计算。此外，在没有原始数据可用的情况下，估算基于假设和转换因子进行。

## 可持续航空燃料

### 什么是可持续航空燃料？

可持续航空燃料是航空业达致净零碳排放目标最重要的方案。可持续航空燃料可直接用于现有飞机发动机及机场基础设施，使其成为航空业减碳的即时方案。可持续航空燃料由废油、农业剩余物或都市固体废物等可再生资源制成。燃烧时，可持续航空燃料产生的二氧化碳与传统航空燃料的水平相近，但所释放的二氧化碳已经是自然碳循环的一部分，而非特地为制造航空燃料而从地球上提取的资源。因此，与传统航空燃料相比，**最多可减少生命周期碳排放量 80%**。作为大型商用飞机及长途航线唯一可行的可持续航空技术，可持续航空燃料对国泰等航空公司尤为重要，因为长途航线是我们业务的重要部分。

可持续航空燃料面临的一个主要挑战是其全球供应量仍然偏低，在 2025 年只占全球航空燃料的 0.6%。为此，我们采取战略采购方针，充分利用我们的全球网络，支持制定全面的政策，并与各地区及业界的主要利益相关方建立伙伴关系。同时，国泰积极倡导有利于可持续航空燃料发展的政策环境，并支持公私营机构加大对替代燃料技术的投资。上述措施有助建立稳健的可持续航空燃料生态圈，帮助我们实现目标，并推动整个航空业迈向低碳未来。

### 拓展全球可持续航空燃料采购

于 2025 年，我们稳步增加可持续航空燃料在香港枢纽及海外主要地点的使用，总量达 36,242 吨，较去年上升约 430%。

年内，我们进一步巩固与全球领先可持续航空燃料供应商的合作伙伴关系。例如，我们与中石化签署协议，在香港国际机场加注其于中国内地生产的可持续航空燃料，标志着中石化首次向香港出口可持续航空燃料。此外，我们亦与 SK 能源合作，确保于 2025 至 2027 年间在韩国提供 20,000 吨可持续航空燃料。此等合作关系配合我们善用国泰全球网络的战略，在亚太、欧洲及北美地区以更具成本效益的方式获取可持续航空燃料。通过此全球性的采购方针，我们累积了与不同供应商合作、统筹复杂供应物流，以及处理持续演进的认证项目的宝贵经验，从而建立更具韧性的可持续航空燃料供应链。

国泰订下了具前瞻性的可持续发展目标，但与所有航空公司一样，我们不能单靠自身努力达成。我们通过战略性投资及合作，包括专注于提升亚洲及其他地区的可持续航空燃料产能及未来技术发展的两项联合投资项目，在建立更具韧性及扩大可持续航空燃料生态圈方面稳步向前。尽管2025年的增长令人鼓舞，要扩展可持续航空燃料的应用以实现长远减碳目标，支持政策与完善的市场激励措施至关重要。

林绍波  
国泰行政总裁



## 投资并加强可持续航空燃料价值链中的合作

战略性投资是国泰可持续航空燃料战略的一大基石，使我们得以在未来确保具成本效益的供应，并推动在亚洲及全球建立稳健的可持续航空燃料生态圈。

于2025年，我们在该战略下达成两项重要里程碑。在9月，国泰欣然成为投资额达1.5亿美元「寰宇一家—突破能源风险投资基金 (BEV) 可持续航空燃料基金」的创始投资者之一。该基金由「寰

宇一家」由比尔盖茨创立的BEV共同发起，专注于具备大规模潜力及成本效益的下一代可持续航空燃料技术，以支持业界长远的减碳需求。此外，国泰于10月与空中客车宣布联合投资最多7,000万美元，聚焦于技术成熟的可持续航空燃料项目，加快中短期的供应。「寰宇一家—BEV基金」专注于未来技术，而与空中客车的合作则旨在提供必要资金，加速提升2030年及往后的可持续航空燃料产能。



## 案例研究

### 通过「寰宇一家—BEV基金」投资于下一代可持续航空燃料技术



我们与「寰宇一家」的同业及由比尔盖茨创立的气候投资机构BEV合作，共同发起总投资额达1.5亿美元的「寰宇一家—BEV基金」。这项新投资基金得到国泰航空、阿拉

斯加航空、美国航空，以及国际航空集团、日本航空及新加坡航空等创始投资者的支持，旨在推动下一代可持续航空燃料技术的商业化，并以具成本效益的方式扩大其应用，支持航空业实现以低排放燃料为基础的长远发展。

对于如国泰航空般拥有大量长途航线的航空公司而言，推动创新使可持续航空燃料更易获取及更具成本效益至关重要。我们积极参与并投资于该基金也与香港特区政府加快发展可持续航空燃料供应链的承诺高度契合。此项倡议反映我们的信念，即唯有通过跨地域及界别的共同行动，方能建立更具韧性及可规模的可持续航空燃料生态圈。



## 案例研究

### 与空中客车共同投资 加快可持续航空燃料短期的供应



国泰与空中客车签订共同投资协议，将联合投资最多7,000万美元，用于推动可持续航空燃料于亚洲及全球的发展。双方将共同物色及投资具商业可行性、技术成熟度及长远供应潜力的可持续航空燃料项目，目标是推动2030年及往后的可持续航空燃料产能。

双方亦携手倡议促进亚洲可持续航空燃料供应及需求的政策发展。凭借亚洲地区在原料供应、生产能力及航空市场方面具备强大潜力，我们将善用全球经验，协助制定相关政策，令可持续航空燃料于亚洲区内更易获取及更具成本效益。

香港可持续航空燃料联盟是一个汇集航空业主要参与者的多方利益相关方平台。我们作为联盟的共同发起人，积极支持其开展相关倡议工作。这亦符合香港特区政府加速可持续航空燃料供应链发展的最新政策方法。2025 年的主要活动包括深入研究可持续航空燃料在香港应用的经济影响，以及展开提高公众对可持续航空燃料认知的宣传活动。

扩大可持续航空燃料的开发及应用需要整个价值链的紧密合作。我们与领先航空公司、气候技术投资者，以及制造商建立合作伙伴关系，彰显国泰推动业界进步的承诺。通过共同努力，我们旨在加速创新、扩大供应，并产生更多正面的影响。



我们欢迎北京大学就**加强中国可持续航空燃料的使用**所提出之建议。作为全球航空业及可持续航空油生态圈中的重要一员，中国内地发展其国内产业有助提升全球航空业在可持续航空油的供应保障和负担能力。



## 于不同客户接触点促进可持续航空燃料应用

### 国泰「企业可持续航空燃油计划」

国泰的企业可持续航空燃油计划自 2022 年推出以来，项目保持强劲发展势头，并于 2025 年迎来另一里程碑。这是亚洲区内首批推行的同类项目之一，旨在协助国泰的企业及货运客户减少因商务旅程及货运而产生的范畴三间接排放，同时协助全球加速转型至可持续航空燃料。

通过该项目，企业合作伙伴可资助国泰航空购买及使用获国际认可的可持续标准认证的可持续航空燃料。所出售的可持续航空燃料均属额外使用量，超出国泰的法定要求及其他自愿性承诺（如员工商务旅行）。我们会为客户签发核实的减碳证书及第三方验证报告，让他们减低因商务旅程和货运业务而产生的范畴三类别碳排放量。

这项目展示了志同道合的合作伙伴如何携手扩展可持续航空燃料的应用，并创造具实质意义的影响。国泰非常重视迄今建立的企业合作伙伴关系，并积极推广该项目，以构建更强健的协作平台，加快可持续航空燃料的使用。

继 2024 年的成功后，我们的项目于今年更有长足进展，让其继续成为全球同类项目的业界先驱。该里程碑有赖全球合作伙伴如 DHL、微软及德迅集团等的积极参与，承诺使用量再创新高。项目成员合共承诺使用约 17,400 吨可持续航空燃料，较 2024 年增加近 180%。按生命周期计算，相当于减少约 54,600 吨二氧化碳当量排放。

## 扩大可持续航空燃料的使用

客户的贡献有助扩大国泰可持续航空燃料的使用量，相关用量经由国际认可的可持续标准<sup>9</sup>认证，进一步支持航空业迈向低碳转型。

### 合作

客户通过企业可持续航空燃油计划与国泰合作，在配合其可持续发展目标及预算的同时，减少空运排放。

### 认证

客户会收到经核实的减碳证书及第三方验证报告，从而能够按照科学基础目标倡议组织指引，获得减排量的可信认证。



### 个人客户可持续航空燃料选项

今年，我们推出全新的个人客户可持续航空燃料项目，旨在携手扩大可持续航空燃料的应用规模。顾客可通过[专设网站](#)，估算所乘坐航班的碳排放量，并通过购买可持续航空燃料环境权益作出自愿性贡献。与「企业可持续航空燃油计划」一样，所出售的燃料均属额外用量，超出国泰的法定要求及其他自愿性承诺，确保带来额外的减碳效益。合资格的国泰会员可就其贡献赚取「亚洲万里通」里程，以表扬及回馈支持航空业迈向低碳转型的顾客。2025 年，该新项目合共使用约 1.6<sup>\*</sup> 吨可持续航空燃料，相当于减少约 5<sup>\*</sup> 吨碳排放。未来，我们将陆续于官方网站的订票流程，以及其他销售渠道中提供更多个人客户参与可持续航空燃料的选项。

<sup>9</sup> 例如国际永续发展与碳验证系统及可持续生物材料圆桌会议。

<sup>\*</sup> 2025 数据由普华永道会计师事务所核实。


## 飞机

在飞机采购过程中，燃料效率是最重要的评估标准之一。因此我们在航队中加入现代化、燃料效率更高的飞机。下一代飞机<sup>10</sup>采用了先进的空气动力学及设计技术。多项先进技术的结合，令飞机的燃料效益与前一代相比，高出多达 15%。

于 2025 年，本集团接收四架下一代飞机，并已计划自 2026 年起再接收 103 架。

飞机类型	2025	2026年或之後
A320neo	4	32
A321neo		
A330-900	0	30
A350F	0	6
777-9	0	35
合计	4	103

<sup>10</sup> 下一代飞机包括但不限于 A320neo, A321neo, A330neo, A350, B777X 及以上各型号的不同版本, 包括货机版本。。

 我们增添 14架波音777-9飞机，令订购总数增至35架。与被取代的机型相比，该等下一代飞机能减少燃料耗用及排放。



在总额逾港币一千亿元的重大投资下，国泰已展开全面的机队更新及扩展项目，包括自2026年起陆续接收逾100架下一代客机及货机。这些新一代飞机具备更高的燃料效益，将在推动我们实现减碳目标的过程中发挥关键作用。

沈碧嘉  
国泰财务总监



## 营运

改善燃料效益是降低温室气体排放的主要方法。燃料效益越高，同等单位客运或货运的二氧化碳排放量就越低。纵然我们能否使用最高效的航线及以最高效的方式运作取决于各国政府和监管机构，我们仍力求在能力所及的范围内进一步改善营运效率，并减少二氧化碳排放。

### 飞行规划系统

为协助我们计划航班路线，国泰航空一直采用电子飞行规划系统。该系统运用最先进的技术和包括机械人在内的自动化技术，根据当天的环境和空中交通情况优化航线。当这个系统与我们主要开发的业界领先的电子飞行文件夹整合时，更能实现显著的效益，包括制定出最短飞行时间路线，并可在起飞前一小时进行修订，以及负载最优化。这两项功能均可减少燃料消耗和排放。国泰航空和华民航空自 2021 年底以来已经开始使用这些整合系统。香港快运亦于 2022 年中开始启用。

### 提升飞机运作及性能

在空中，我们的三间航空公司均通过管理其飞行方式以节省燃料，包括飞行至最佳高度及通过直飞航线减少飞行里程，以节省燃料及时间。华民航空与物流伙伴 DHL 紧密合作，采用该公司的航班优化管理系统，促进物流航空网络的效率并减少碳排放。

在地面，国泰航空则继续通过「减少降落后滑行过程中的发动机操作」的程序 (RETI)，降低飞机的燃料消耗和温室气体排放。我们现已在可行的情况下于所有机场实行 RETI，并积极提升其于所有机队中的实践比率和延长采用该程序的时间。鉴于成效显著，华民航空及香港快运亦已采用 RETI，令燃料消耗获大幅削减。香港快运亦在香港国际机场实行「减少起飞前滑行过程中的发动机操作」。国泰航空将与香港民航处及香港机场管理局合作，于 2026 年在其窄体机队上进行试验。一旦成功推行该程序，预计将节省大量燃料。

旗下各航空公司亦经常清洗发动机，确保飞机达致更佳燃料效益。此外，国泰及华民航空亦加紧监察机身的阻力，避免影响燃料效益。我们亦正着手审查各燃料效益项目，包括先进的涂层、空气动力学装置及减阻改动。

航空燃料仍是我们最主要的排放来源，因此有效的燃料管理一直是营运层面的首要工作。我们正推进一系列效率提升措施，涵盖航班规划、人工智能驱动的数码营运，以及预测性维护等，务求实现切实的燃料节省。展望 2026 年，我们将于香港国际机场试行「减少起飞前滑行过程中的发动机操作」，进一步彰显我们对全面提升空中及地面营运表现的坚定承诺。

麦皓云

国泰营运及航空服务总裁



作为我们绩效改善方案的一部分，我们已为六架飞机进行机身改装。年内，这项措施成功减少约**1,690吨**的碳排放。



## 飞机器材 – 推行电子化并减轻重量

我们推出了eEnabled 飞机电子化项目, 方便旗下各航空公司的机队可于全球进行数据分享, 连接无间。我们在国泰航空所有的飞机上使用电子飞行文件, 并为机上器材选用较轻的物料。减轻重量可降低燃料消耗从而减少碳排放。实行电子化所减轻的重量可减少逾 4,000 吨的二氧化碳排放量, 按 2019 年的营运量计算, 相当于每年从香港飞往伦敦 5,000 次的排放量。

我们亦根据载客量、飞行时间及过往数据等因素, 动态计算出航班所需的用水量, 从而完善航班的注水系统。为确保航班不会出现缺水情况, 我们亦预留合理的应急用水。此等措施有助减少不必要的载重, 并于 2025 年合共减少约 4,120 吨的碳排放。

## 飞行效率

我们与通用电气航空合作, 选用该公司的测量系统进行燃料监测。该系统可助我们处理及分析包括天气、导航、行程规划及安排等飞行数据和数据, 进一步加强我们利用数据为本的解决方案, 提升飞行效率的能力。通过与通用电气合作, 我们已向全体机组人员推行 FlightPulse, 以便其追踪燃料效率表现及节省成效, 实现持续改善。



## 新科技

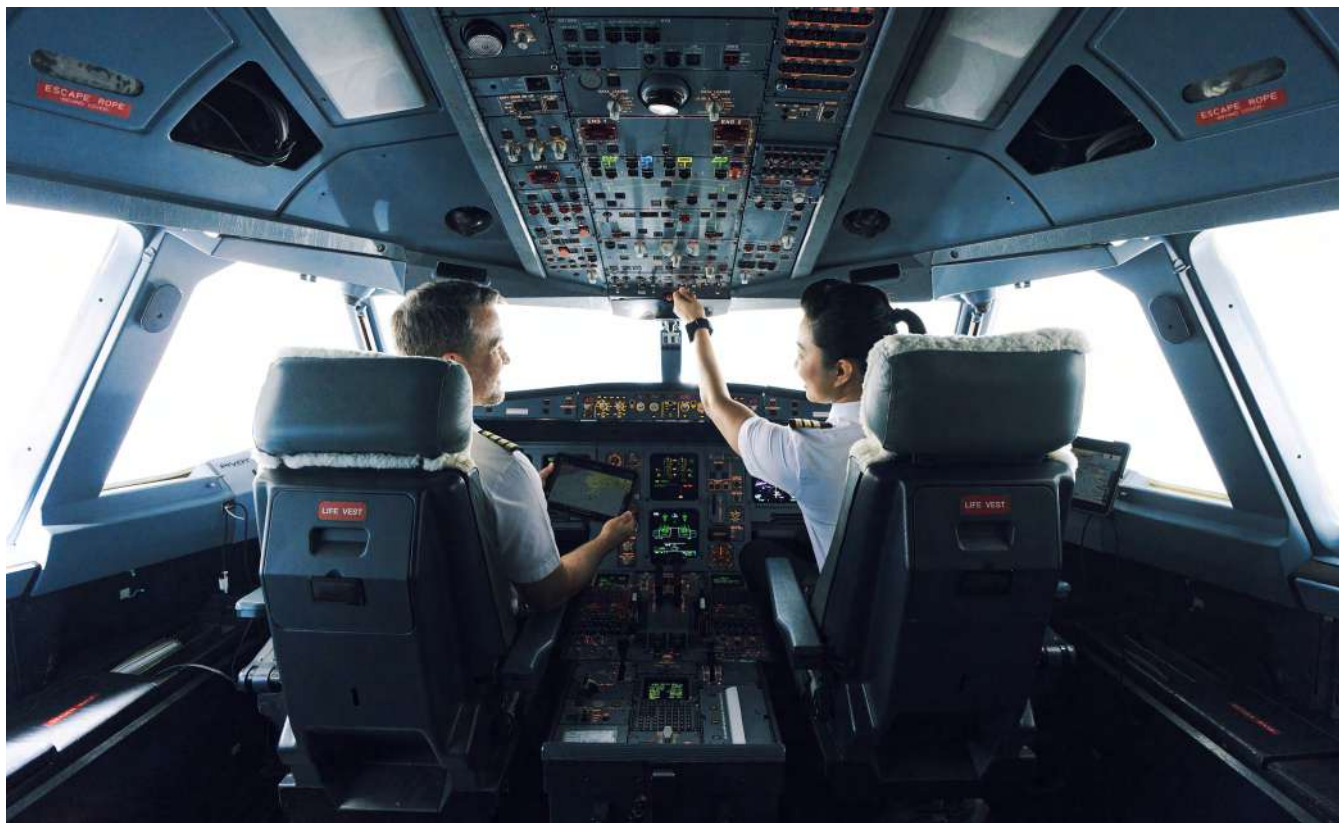
航空业是一个难以减排的行业，要在短期内大幅降低碳排放是个极大的挑战，业界必需寻求科技突破，方可实现净零目标。国泰深明此道理，并支持先进可持续航空技术的研发工作。

### 全球可持续交通创新联盟

作为全球可持续交通创新联盟的创始成员，我们致力于将该联盟发展成一个具影响力的平台，在创新融合、知识分享、政策对话、凝聚共识及传播理念等方面发挥作用，推动全球可持续交通创新发展。2025年，我们参与了该联盟下设可持续航空燃料专责小组的讨论，并分享了有关本地及国际可持续航空燃料方案的知识。

### 与中国民航大学合作

在现有备忘录的基础上，我们不仅与中国民航大学更紧密合作，开展研究并为其学生制定实习项目，还与中国民航大学环境与可持续发展研究院携手，分析航空公司采用可持续航空燃料的情况，探索可持续航空燃料的新技术及研究将新的原材料商业化的可行性。



## 市场化措施

市场化措施 (包括碳信用) 预期用以抵消营运中剩余的碳排放。该等碳排放因受技术、成本或可行性限制, 无法通过气候转型计划下的其他方法予以解决。在可持续航空燃料、机队现代化及营运效率提升等措施带来改善后, 要实现 2050 年净零碳排放目标或仍需使用碳信用。然而, 实际程度将高度取决于上述方法的规模及进度。我们将继续监察并遵循业界最佳实践, 包括就基于自然的碳抵消或基于科技的碳消除作适当平衡。

## CORSIA 及其他强制性碳排放贸易体系

CORSIA 是一项全球项目, 由国际民用航空组织发起, 旨在控制国际航空界别的二氧化碳净排放水平在航空业持续增长的同时维持不变。该项目是全球首个以市场为本且旨在解决碳排放问题的方案, 并适用于整个航空业界。2022 年, 国际民用航空组织第 41 届大会通过采用 2019 年二氧化碳排放量的 85% 作为 2024 年及其后的 CORSIA 基准。此外, 国泰航空亦受欧盟碳排放交易系统及英国碳排放交易系统所规限。我们长期遵守该等项目的汇报及抵消规定。



## 地面营运

地面排放来自我们所有非航空的营运活动。虽然地面排放量远低于飞机排放量，但我们积极通过减少电力消耗、提高设备效益及减低车辆排放量，削减该等营运产生的碳足迹。

我们的目标是，以 2018 年的为基准，于 2030 年减少地面排放 32%，至 2035 年减少 55%。2035 年的目标，亦是我们在 2021 年与香港国际机场立下约章时所作的承诺之一。该约章重申我们于 2050 年前实现自身运营净零碳排放的承诺。此承诺亦与把全球暖化幅度限制在较工业革命前水平不高于 1.5 摄氏度这个以科学为基础的目标一致。

为深入探讨能有效地节省能源的机遇，我们在整个集团内进行了多项能源审核，为推行减排行动及开展重新较验的程序作好准备。是次行动成功找出超过 100 个节能机遇，审核所得的结果有助我们确保各项减碳行动步伐一致，并朝着正确的轨道全速前进。

由于集团的地面排放绝大部分来自我们的附属公司，如欲了解更多，可参阅本报告附属公司章节。

## 我们的建筑物

我们的总部邻近香港国际机场，占地 134,000 平方米，包括国泰城、国泰坊、仓库大楼、一所酒店及飞行训练中心。该等处所均已获得 ISO 14001:2015 环境管理体系标准认证。截至 2025 年末，集团在香港拥有的建筑物已全部通过 ISO 14001:2015 或同等认证，包括国泰城、国泰坊、国泰货运站、国泰餐饮大楼及雅洁洗衣在元朗的厂房。

为减少环境足迹，我们持续投资于升级建筑物内的设施系统及提升效益。重点措施包括：

- 持续将处所内的传统 T8 光管更换为 LED 灯
- 分阶段将制冷装置的定速压缩机更换为可变速驱动器，预计可减少 10% 的用电量
- 在仓库大楼安装太阳能发电系统，发电容量为 100kW，预计每年可减少 8% 的用电量
- 增设电动车充电设施

## 我们的车队

我们的全方位地勤服务附属公司 HAS by Cathay 于香港国际机场为 27 家航空公司提供专业的旅客服务及停机坪和货运服务。HAS by Cathay 的车辆过往一直使用柴油，然而我们在致力减少业务其他领域排放量的同时，亦不忘为减少其排放量进行投资。我们的地勤服务设备及车辆置换项目优先专注推行车队现代化及逐步过渡至电动车。我们在停机坪边营运的私家车已全部更换为电动车。同时，我们将继续探索替代燃料及创新解决方案，以实现车队减碳。



环境范畴

# 循环经济

我们的政策与指引

《可持续发展政策》

《供应商行为守则》



全球报告倡议组织：306-1, 306-2

香港交易所关键绩效指标：层面A1：一般披露，  
关键绩效指标A1.6



# 循环经济

## 我们为何重视循环经济

作为一家全球领先的航空公司，我们雇用数万名同事及每年接载数以千万计的顾客，因此妥善管理我们对环境的影响至关重要。因应环境挑战及污染，全球各地正渐推行循环经济模式，其核心原则包括：从源头减少浪费和污染，以最高价值循环利用产品和材料，以及修复自然系统<sup>11</sup>。有别于获取、生产、丢弃的传统线性经济模式，循环经济旨在减轻对有限自然资源的压力，并有助于应对包括气候变化在内的环境挑战。

在国泰，我们心怀同一目标，致力将循环模式融入我们的运营中，以减少环境足迹，提高运营效率和韧性。该转变不仅有助符合法规要求，亦能响应日益重视环保责任实践、并将其视为优先考量的消费者期望。

### 2025年绩效亮点



将我们**首创**的航班水瓶回收项目扩展至**八个**机场的特定出境航班



加快采用替代物料，于2025年内减少**2,500万**件面向乘客的一次性塑料制品



进行全面**废弃物审核**，为下一阶段的机舱废物减量工作做好准备，并评估减量成效



推出「**机上可持续发展大使项目**」，赋能乘务员识别并推动新的减废及回收措施

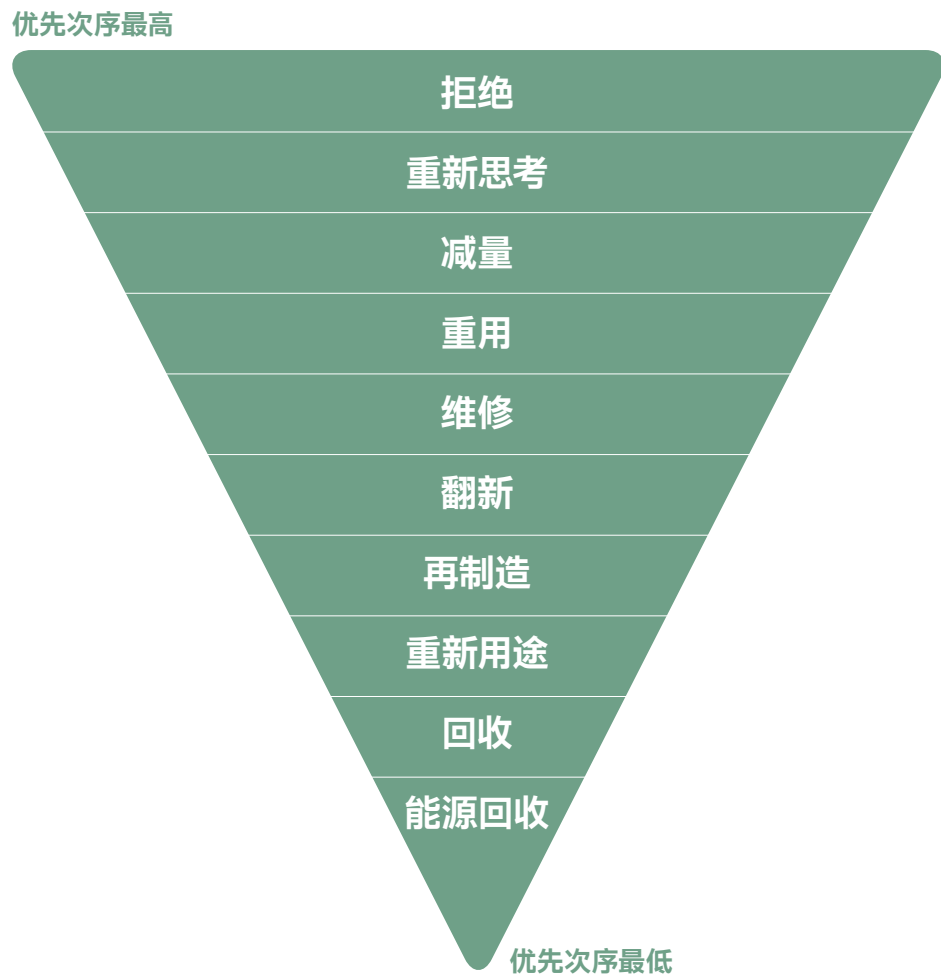


国泰餐饮引入**全港首个**入境厨余分类设施，其厨余回收能力可提高**200%**

<sup>11</sup> 根据倡导循环经济的全球慈善机构艾伦·麦克阿瑟基金会。

## 我们的方针

我们的循环经济政策指导我们实现产品生命周期闭环，从而最大限度地减少废物产生，并降低对原生及有限资源的依赖。我们的目标是尽可能延长资源的使用寿命，在回收和再生成为下一个生命周期的组件或原材料前，充分发掘其最高价值。我们参考了图四所示的 R 阶梯框架，将循环经济原则转化为实际行动，优先采取能保留最高价值的方案——首先避免不必要的消耗，其次通过重用及重新用途延长产品寿命，仅在较高价值方案不可行时，才选择回收及回收再生。



图四：循环经济的 R 阶梯框架

我们致力成为客户最喜爱的服务品牌，并将卓越服务与可持续发展理念结合。我们注重循环经济，将环境责任、不断变化的客户期望和战略业务重点融为一体。通过机上和地面运营的协作与创新，我们将继续提升旅行体验的可持续性和责任感。

刘凯诗  
国泰顾客及商务总裁



## 一次性塑料

由于塑料具备高硬度、轻巧及卫生的特质，其在航空界一直被广泛使用。然而，塑料因难以分解而长期停留在环境中，将会危及野生动物、自然生态以及生态圈对气候变化的适应能力。因此，我们必须大幅削减其使用量。与此同时，我们近期的利益相关方调查结果再次显示此议题急待解决。

减少使用一次性塑料制品意味在引入更可持续的新替代品时，需要权衡不少因素。自 2001 年起，我们一直致力通过协作伙伴关系的方式减少使用一次性塑料制品，当中包括对内与我们的员工及对外与志同道合的伙伴携手合作。在空中，我们的乘务员社群多年来一直站在改变的最前线，担当推动改变的关键角色；在地面方面，各业务单位的一次性塑料制品负责人则于其专属范畴内主导循环经济相关措施。此外，我们还与外部利益相关方建立必要的协同效应，例如对特定一次性塑料制品进行生命周期评估，与机场合作伙伴率先开展机上胶瓶回收，以及支持倡导全行业的塑料减量和制定生命周期评估指引。

我们在所经营业务的各个司法管辖区密切留意有关一次性塑料制品进口及使用的最新法例及规定，并通过国际航空运输协会一次性塑料工作小组积极参与业界就相关议案进行的讨论。我们的目标是确保全面的考虑并在运营上作出适当的改动，以配合现有及即将出台的法规。多个司法管辖区，包括欧盟、印度及中国内地，已立法减少一次性塑料制品，影响航空公司的营运。香港亦已于 2024 年 4 月起推出首阶段一次性塑胶制品规管，涵盖我们的机舱餐饮服务。



### 案例研究

## 机上可持续发展大使项目



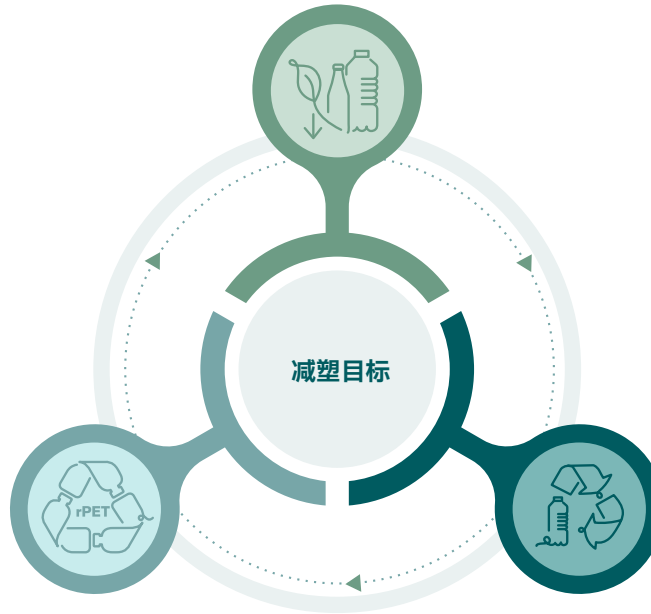
为赋能我们的乘务员为循环经济实务带来改变，我们专门推出机上可持续发展大使项目。通过该项目，大使们分享他们在空中的亲身观察，支持我们识别出减废和回收的机会，并尝试试行创新的机上减废和回收措施。

## 绩效概览

我们制定了一次性塑料目标，当中不仅考虑塑料制品的使用阶段，还考虑到其采购和处置，旨在减轻上下游的影响，并坚持循环经济原则。

### 使用阶段

在 2025 年或之前将面向乘客的一次性塑料制品<sup>12</sup> 由 2019 年的平均 7.7 件 (按每位乘客计算) 减少至 1.5 件



### 上游

确保其余 50% 面向乘客的一次性塑料制品将由再生塑料制成

#### 上游

##### 进度及亮点

截至 2025 年底，其余面向乘客的一次性塑料制品中有 63% 由再生塑料制成。

有关我们为实现此目标的相关工作，可[点击此处查看](#)。

##### 状态

已超额完成

### 使用阶段

#### 进度及亮点

截至 2025 年底，我们将面向乘客的一次性塑料制品平均数量减至每位乘客 1.7 件，反映我们在实现减量目标方面继续取得进展。我们正逐步完成过渡，迈向 1.5 件的最终目标。

有关我们为实现此目标的相关工作，可[点击此处查看](#)。

#### 状态

预计将于 2026 年中达标。

### 下游

提高航班上的水瓶回收率<sup>13</sup> 至 33%

#### 下游

##### 进度及亮点

截至 2025 年底，我们整个航线网络的整体回收率达到 21%。这得益于抵港航班上取得的 32% 回收率，以及离港航班的 11% 回收率。其中，我们于八个外站机场设立回收项目，以支持离港航班的回收工作。

有关我们为实现此目标的相关工作，可[点击此处查看](#)。

#### 状态

在符合当地法规情况下，继续推广回收项目到更多地区

<sup>12</sup> 仅限国泰航空的航班。这些物品包括面向乘客的一次性塑料水瓶、器具、个人护理物品及包装，但不包括作医疗和卫生之用水瓶以外的已包装食品和饮品。

<sup>13</sup> 仅限国泰航空的航班。

## 使用阶段减塑

**目标:** 目标: 在 2025 年或之前将面向乘客的一次性塑料制品由 2019 年的平均 7.7 件 (按每位乘客计算) 减少至 1.5 件。

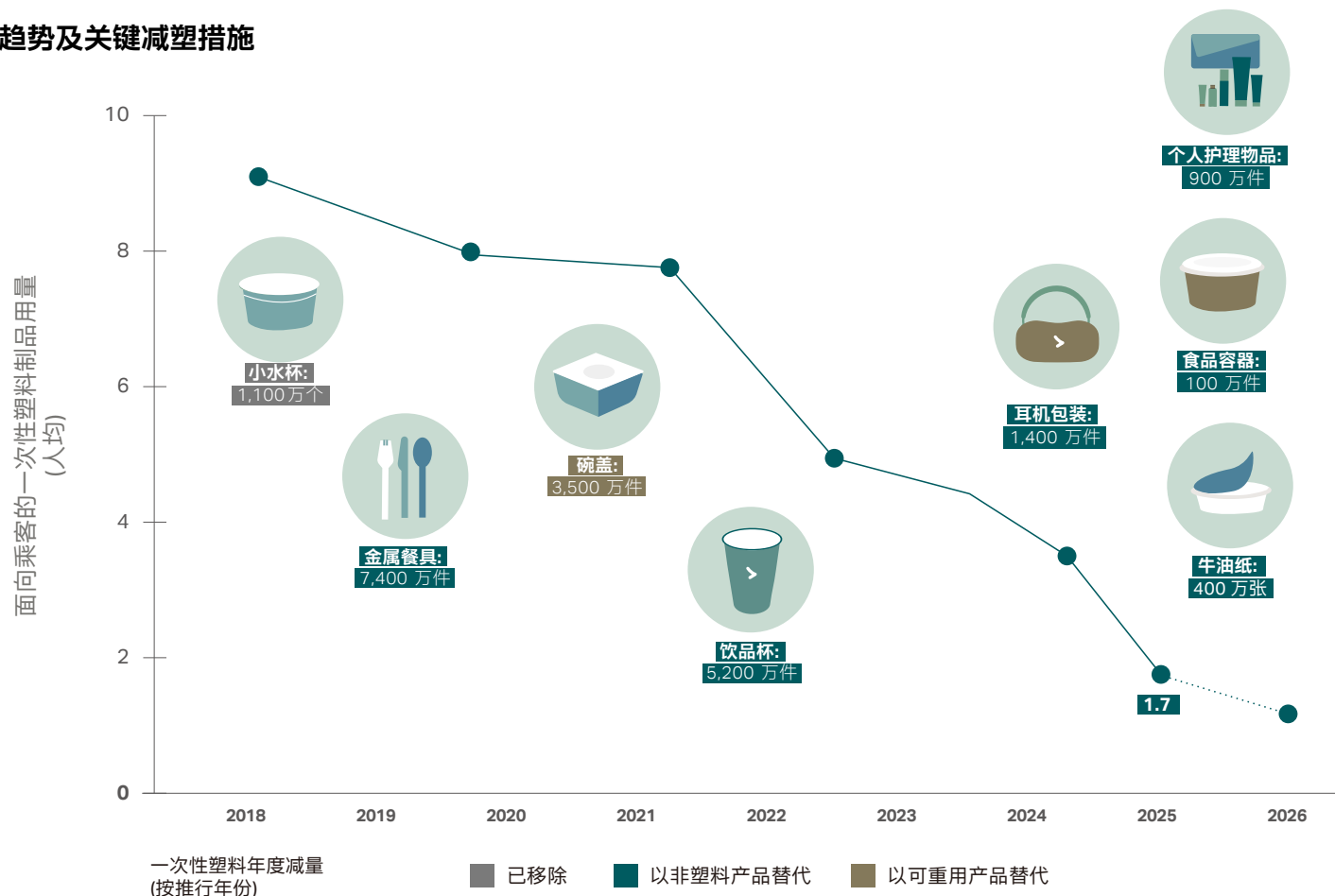
**绩效:** 平均每位乘客使用 1.7 件。与 2024 年相比, 我们于 2025 年进一步减少了 2,500 万件塑料制品。

过去两年, 我们积极推进采用替代物料的过渡, 对十多种产品进行了试验和分阶段替换。显著改变包括我们个人护理物品包装、牙刷、耳机包装以及一系列的机上餐饮包装。这些措施不仅反映我们融入循环设计理念, 也提升了客户的体验。

完全达标所需时间延长, 主要反映转型过程中存在系统性的市场和营运限制, 包括可作为机上用品使用的非塑料替代品, 以及使用若干新材料时须配备的专用机械和基础设施, 均供应有限。这些因素导致大规模地替换须作复杂处理且用量庞大的物品 (例如经济客舱的毛毡包装) 需较长时间。

考虑到须负责任地消耗现有库存, 我们预计原订在 2026 年中期达标的目标时间表将略有延后。

## 趋势及关键减塑措施



## 上游减塑

**目标:** 确保其余 50% 面向乘客的一次性塑料制品将由再生塑料制成。

**绩效:** 其余面向乘客的一次性塑料制品中有 63% 由再生塑料制成。

我们已超额完成目标，其余面向乘客的一次性塑料制品超过 50% 由再生塑料制成，较 2024 年的 25% 显著提升。达成这项绩效主要由于从香港上架的所有品牌及所有容量的瓶装水，全面转为 100% 再生塑胶瓶，以及我们的区域机场亦大幅采用再生塑料水瓶。此外，于非塑料包装目前在运作上并不可行的情况下，我们已使用再生塑料替代品取代部分一次性塑料产品。



从香港出发所有出境航班上的水瓶（无论品牌和大小）均采用 100% 再生塑料制成。从其他机场出发的航班也广泛采用再生胶瓶。



## 案例研究

### 重新设计头等和商务客舱个人护理物品包



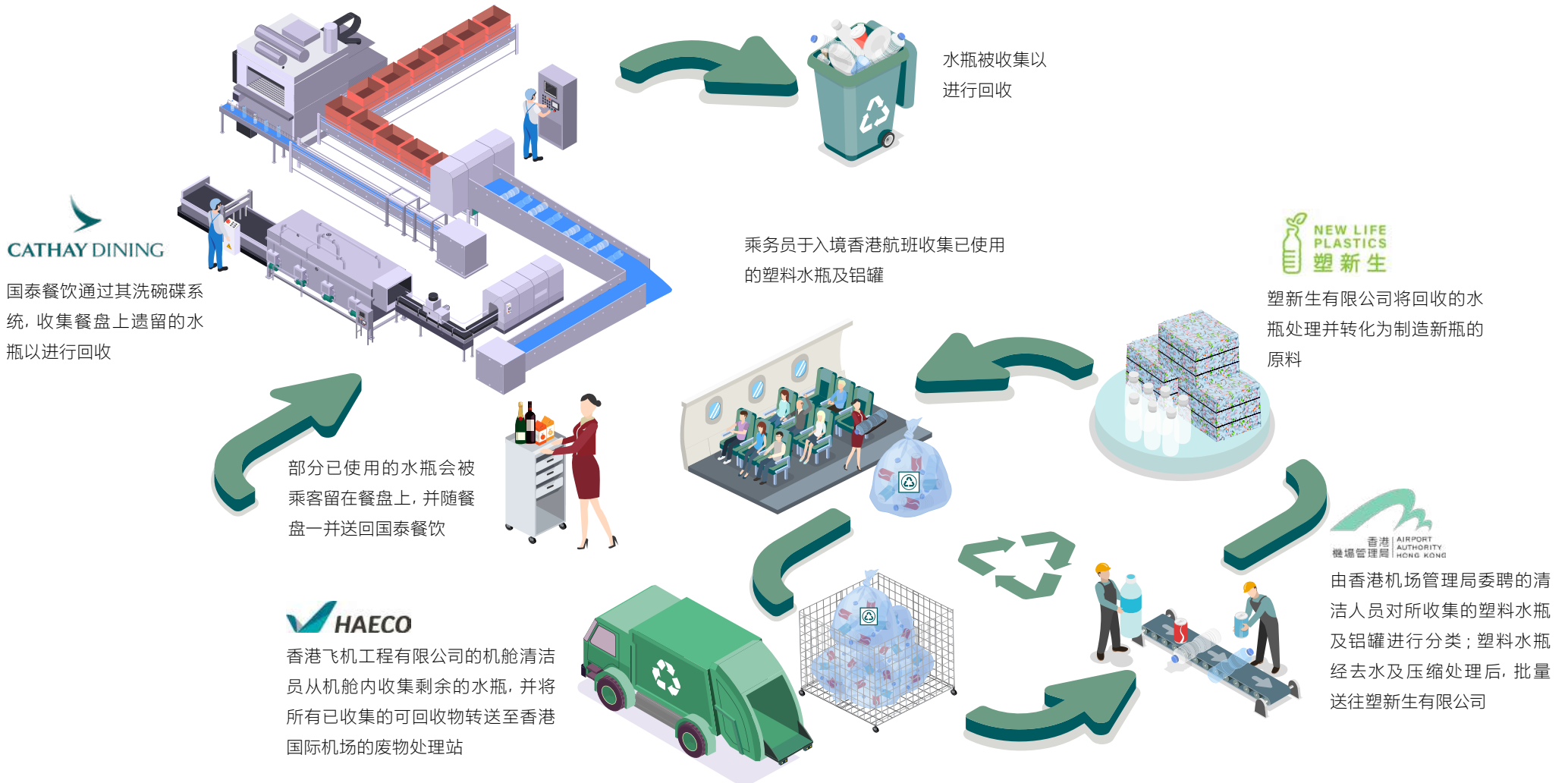
2025 年，国泰对其头等客舱和商务客舱的个人护理物品包进行了全面升级，以体现循环经济原则，同时提升乘客的旅行体验，例如牙刷改用竹制材料，其套装包装也改为纸质，牙膏采用铝管包装，漱口水和枕头喷雾的容器则采用再生塑料制成。这些贴心的改变显著减少了一次性塑料的使用，体现我们对循环经济解决方案的承诺。

## 下游减塑

**目标：**提高航班上的水瓶回收率至 33%。

**绩效：**我们整个航线网络的机上瓶装水回收率达到 21%，当中入境香港航班的回收率为 32%，而其余航线的回收率则为 11%。通过此项目，我们于 2025 年全年共回收超过 35,000 公斤的胶瓶。

随着于香港国际机场推出机上回收试行项目，抵港航班的回收率从 2024 年接近零稳定提升至 32%。在香港机场管理局、香港飞机工程有限公司和塑新生有限公司（一间将废弃胶瓶处理转化成新瓶原料的本地回收公司）的支持下，我们成功将首创的回收流程整合到标准作业程序中。这项项目亦获我们的乘务员及清洁员团队支持。我们旗下的餐饮公司国泰餐饮亦引入一套专用工作流程，并配备全新的洗碗碟系统，用于收集和分类餐盘上遗留的使用过的水瓶，以便进行回收。这项提升进一步加强了入境航班整体回收表现。



在我们航线网络的其余部分，我们正逐步扩大机上回收范围，同时克服包括监管要求和机场处理可回收物的基础设施水平参差不齐等系统性限制。2025 年底，我们在服务另外八个外站机场的引入回收程序，使离港航班的回收率达到 11%。更多详情请参阅下文的案例研究。

为提高回收意识和归属感，我们积极鼓励和赋权机组人员参与回收相关工作，并肯定和表扬他们的贡献。在可持续发展周期间，我们举办了问答游戏和游戏摊位等多项活动，其后推出「机上回收照片挑战赛」，以表彰他们在回收工作中的付出和展示的团队精神。展望未来，我们将继续与营运伙伴紧密合作，寻找进一步改进的机会。



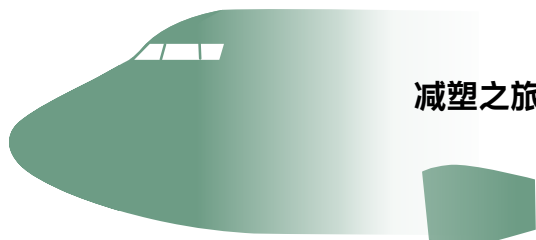
## 案例研究

### 扩大各区域的机上回收项目规模



继我们在香港国际机场与不同合作伙伴成功开展机上回收项目，收集废弃胶瓶并将其转化为新瓶后，2025年我们将该项目扩展至飞往八个机场的特定出境航班，包括孟买、德里、班加罗尔、真奈、迪拜、台北、马尼拉和布鲁塞尔。

通过与地勤服务代理商、当地回收商和机场当局的紧密合作，我们克服了在不同监管和基础设施环境下推动回收的复杂挑战。目前，相关地区已建立标准化的工作流程，用于收集和转移机上可回收物。除展现该项目的可扩展性外，这项经验也为我们在营运网络中推动机上回收奠定了必要的基础。



## 减塑之旅的绩效亮点

以纸质替代品取代经济客舱的多种包装用品，包括耳机、餐具和按需提供个人护理物品包装（例如眼罩、牙具套装）。



### 2025

将机上水瓶回收项目扩展至八个目的地的出境航班。

在头等客舱和商务客舱的个人护理物品包中引入替代材料，包括竹制牙刷、纸质包装和再生塑料制成的容器。

### 2024

制定两项新的一次性塑料目标，以推动上下游减塑。

在香港国际机场实施首创的从我们入境航班回收分类水瓶的流程。

开展可行性试验，以再造纸包装机上毛毡及耳机。

离港航班供应的瓶装水现均以100%再生塑料制造，并在所有航班上改用木制雪糕匙。



### 2023

制定新目标，在2025年或之前将面向乘客的一次性塑料制品减少至1.5件(按每位乘客计算)。

与我们的清洁伙伴一同进行机上废物分类试验，以回收入境的一次性塑料废物。

改善乘务员在机上的回收收集流程。

国泰成为由艾伦·麦克阿瑟基金会与世界自然基金会联合发起《全球塑料公约》商业联盟的首个航空公司成员。

### 2022

超标所订目标，减少50%一次性塑料，被取缔的高用量一次性塑料制品有胶杯、餐具、沙律碗盖及小水杯等。



完成对由各种物料制成的杯子的产品周期分析。



### 2021

减少使用毛毡袋以及配菜和面包上的塑料盖。



### 2020

与香港城市大学合作，展开产品周期分析，以制定机上用品选料指引。

## 机舱废物

机舱废物是国际航空运输协会认为对航空业可持续发展至关重要的另一议题，且此主题受到我们利益相关方的高度关注。就如许多提供全面服务的航空公司，我们最大的废物来源之一来自机舱服务，包括机舱内的清洁、餐饮或厨房废物，以及其他机舱内的废物。

作为我们废物管理承诺的一部分，我们旨在 2030 年或之前，将每位乘客的机舱废物减至 0.63 公斤，较 2019 年基准减少 30%。为实现此目标，我们对自身的营运方式及所有业务活动中使用的材料进行了评估。我们致力为顾客提供个性化的体验，以减少浪费创造更美好的旅程。

我们采取了多管齐下的方式，以更好地追踪及处理机舱废物，努力实现 2030 年的目标。

2025 年，我们进行了机舱废物概括性审计，旨在更深入了解机舱废物的构成，并与上次审计结果进行对比以评估进展，同时利用数据驱动的洞察分析特定废物类别，从而推进循环经济的机遇。我们参考国际航空运输协会发布的《航空公司废物分析方法》，收集并分析了来自不同航线的入境航班数据，以全面了解我们的废物组成。

审计结果显示，与 2022 年相比，每位乘客的机舱废物减少了 16%，这部分归功于提升的废物分流程序。我们意识到食品和饮品仍然是主要的废物类别，因此我们正在采取措施，进一步优化食品装载，替换一次性用品，并在日常航班营运中加强回收。



### 概括性废物追踪

不定期收集资料，以估算每位乘客的废物总量



### 废物分析

分析特定废物，以识别规律并从源头减废



### 全面废物审核

进行详细审核，以评估废物在不同类别中的分布情况

## 食物

虽然国泰及国泰餐饮留意到，我们可在改善规划及物流上减少入境航班上机舱剩余食物的机会，但我们处理离港航班上机舱剩余食物的方法时须遵守国家废物管理的管控规定，这可能会限制国际航班上的航空膳食及机舱产品的重用及回收。就我们的入境航班而言，我们致力落实多项措施减少剩余食物并减低送往堆填区的比例。这些措施包括重新设计作业流程、投资于设施升级、将优质及未经使用的食物和材料捐赠予慈善团体，以及将剩余的食物和食油加工转化作其他用途，全部均考虑到循环经济理念。



随着全港首个入境航班**厨余分类设施**引入，国泰餐饮的厨余回收能力提高了**200%**。



### 为每班航班上载准确数量的膳食以减少浪费

由于乘客有可能在最后一刻才订位或取消行程甚至错过航班，实际的乘客数目时有更改。如果缺乏妥善的流程，准备过量膳食所浪费的不仅是食材，还有烹调时耗用的能源和食水。减少浪费的方法之一，是尽可能在接近起飞时间配送膳食，让我们可以更精准地估计机上所需的膳食数量，从而减少浪费。

### 尽量减少饮料及干货物品在重新上架时的损耗

乘务员在尽量减少机舱废物方面发挥着至关重要的作用。我们将未使用及未开封的饮料（包括瓶装水及纸包果汁）以及茶包及调味品等干货物品重新放回原处储存或指定的推车上。通过对该等物品的重新上架和再次使用，我们可以根据实际使用情况补充库存，减少不必要的损耗。

### 善用数码科技减少食物浪费

「自选美膳」数码服务于 2020 年首次向商务客舱乘客推出，并于 2023 年头等客舱服务恢复后，扩展至乘搭长途航班的头等客舱乘客。自 2025 年 7 月起，该服务亦已适用于前往指定区域的离港航班。乘客可通过国泰航空应用程序或网上平台，于登机前 10 天预先选择机上膳食，并可在起飞前 24 小时内灵活更改订单。经改进的用户界面及服务有助收集乘客的饮食习惯和对食物的喜好，调节随后航班的餐膳种类和数量，从而减少浪费。

### 捐赠予食物银行

国泰集团与两个本地慈善机构 – 乐饷社和惜食堂合作多年。乐饷社协助转送从我们的入境航班上收集所得的未开封包装食物。2025 年，我们共向机构捐出约 458 吨小食和饮品。惜食堂专门收集新鲜食材和配料，为香港长者准备膳食。自 2022 年起，我们一直向该机构捐赠多出的烘焙产品。我们于 2025 年向上述两家慈善伙伴合共捐出约 461 吨食物，分发予极需食物援助的市民。

### 回收机上食物转化为能源

基于食品安全考量，我们营运中产生的部分厨余并不适合食用，例如已烹调的膳食或容易变坏的食物。这些价值较低的废弃物会送往香港的有机资源回收中心 O•PARK 处理。2025 年，国泰餐饮为其场内废物收集设施进行升级，以支持回收来自食品制作过程及入境航班的厨余。年内，共有 1,518 吨厨余送往 O•PARK 的设施，用于发电。

国泰餐饮在食品制作过程中亦会每日产生废食用油。自 2004 年起，我们已超越本地法规要求，与一家生物柴油公司合作，将废食用油再加工转化为汽车用生物柴油。2025 年，我们共收集 16,110 公升废食用油，用于转化为生物柴油。

## 案例研究

### 庆祝与乐饷社合作逾十载



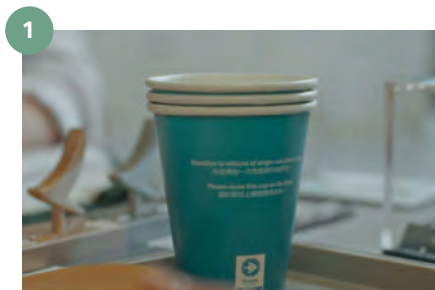
十多年来，国泰与乐饷社携手合作，通过剩余食物回收项目，共同应对环境和社会挑战。该项目收集国泰入境航班上未使用的食物，并将其重新分配给香港各区的弱势群体。自 2014 年以来，该项目已收集并重新分配了超过 2,250 吨入境航班机上食物，惠及超过 26 万人，同时有效减少了食物浪费。

## 其他机舱废物

除了食物和饮料外,其他机舱废物包括飞机内部结构的各种材料,例如用于座椅的金属和用于座椅套的纺织品等。由2006年起,国泰为机舱废物进行分类及回收。由于不少航点均禁止回收国际航班的废物,现时机上废物回收只能在入境香港的航班上进行。部分国家例如加拿大和澳洲,对来自国外的废物有非常严格的健康和安全管理,国际航班上的废物必须深埋于堆填区或进行焚化。

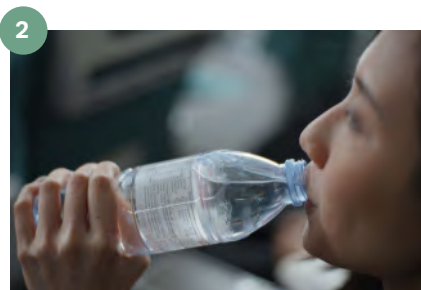
虽然我们仍持续改善机舱回收常规,我们愈加专注于重复使用机舱物品以减少浪费。多年来,我们一直与供应商和非盈利团体紧密合作,提供采购自可持续来源的产品,在保持整体产品质素的同时,将对环境的影响减至最低。为乘客提供优质及以可持续概念设计的机舱物品,可减少我们的运作对环境的影响,并有助满足乘客对我们在废物处理和资源使用方面的期望。

## 在机舱内引入循环利用和更可持续的替代品



1 饮品杯

符合欧盟一次性塑料制品法规的经认证无塑料的Flustix纸杯。



2 水瓶

离港航班供应的瓶装水现均以100%再生塑料制造。



3 餐巾、搅拌棒和饮管

自2016年起,餐巾由70%甘蔗和30%木浆制造而成。我们亦引入了桦木搅拌棒和纸制饮管取代一次性塑料,并列入我们不断丰富的更可持续飞机及贵宾室产品清单。



4 餐具

所有航班均使用轻便金属餐具。经济客舱的餐具包装也从塑料改为纸质。



5 零食袋

全新设计的纸制零食袋,比以前更易于回收。



6 多用途袋

将原生塑料袋改为采用再生塑料制成的多用途袋。



7



### 毛毯

自2016年起, 我们一直为经济客舱乘客提供完全由回收胶瓶制成的毛毯, 每年使用超过45万张; 未开封的毛毯则会于随后的航班上重复使用。

8



### 寝具

头等及商务客舱的枕袋和被套, 全使用采购自可持续来源的纯棉制造, 并以可重用包装袋储存。

9



### 可重用包装袋

我们改用可重用包装袋储存头等及商务客舱的被套和毛毯, 每年减少使用达570万个塑料包装袋。

10



### 地毯

部分飞机商务及经济舱内的地毯采用再生尼龙废料制成, 例如废弃鱼网、布料和地毯等。

11



### 雪糕匙

以木制替代品取代塑料雪糕匙。

12



### 耳机

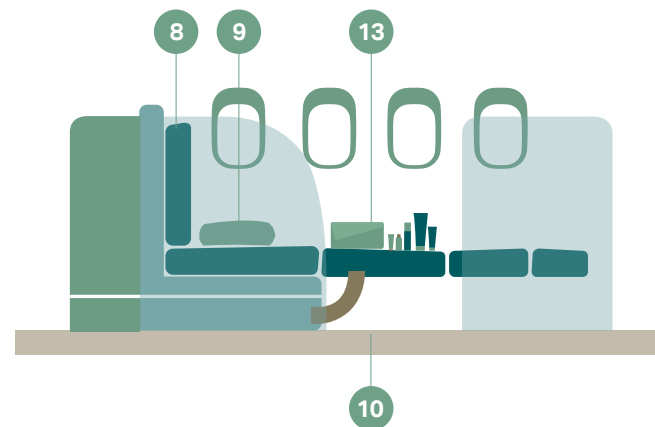
经济客舱的机上耳机包装已改为使用再生纸, 每年可减少约1,400万个难以回收的塑料包装。

13



### 个人护理物品

将头等及商务客舱个人护理物品的包装由塑料改为纸张、再生塑胶及铝, 同时以纸质替代品取代经济客舱按需提供个人护理物品包装。



## 资源管理

除了一次性塑料和机舱废物外，我们亦尽量减少废物，并在航班和地面运作中针对不同项目实施减废和回收措施。为衡量各项减废措施的成效，我们定期追踪及监察一般废物的产生情况和分流表现。

## 贵宾室

我们着力为设于全球各地的机场贵宾室减少废物，并引入和尝试不同的措施。例如在伦敦机场贵宾室的淋浴间，我们以环保制品作一次性塑料替代，并除去所有塑料包装。我们亦在世界各地的机

场贵宾室以桦木搅拌棒和纸制饮管代替有关一次性塑料制品。继上海贵宾室的成功例子后，我们于 2019 年起于机场贵宾室改用滤水器，以减少使用塑料瓶装水。

### 提高香港机场贵宾室的资源效率

我们于香港机场贵宾室实施多项改变，以优先考虑资源效率和可持续性：



#### 分类和回收

在我们的贵宾室厨房，进行现场分类和回收，设有指定的收集箱，用于收集剩余食物、废食用油以及玻璃、罐头和塑料瓶等其他一般可回收物品。



#### 节能

设有指示牌等措施，提醒大家在不使用时关闭电源。



#### 善用旧家具

某些旧沙发和家具会被送往国泰城或其他设施重用。



#### 节约用水

安装可自动关闭的水龙头。



#### 可持续采购

于可行的情况下，食品原料就地、季节性地进行采购。



#### 减少食物浪费

我们就食品和饮料消耗进行客户洞察分析，并按需采购。



#### 减塑

使用可循环使用的而非一次性器具（例如盘子、杯子、餐具、碗和酱料容器）以及可再填充的消耗品（例如果酱和调味品）。提供过滤饮水机作为塑胶瓶装水的替代品。



#### 更环保的替代品

为客人提供纸制饮管、木制搅拌器和经 FSC 认证的餐巾。

## 设施管理

妥善管理我们的物业是可持续发展战略中重要的一环。我们鼓励并落实绿色建筑措施，以管理我们由设计、发展到物业管理等各阶段所产生的影响。相同规定亦适用于在本集团建筑物内经营业务的租户（例如咖啡店）的装修工程。此外，我们亦将奉行环境友善措施的准则扩展至供应商，要求他们就废物管理提供可持续发展行动计划，以确保所有跟国泰城及国泰坊有联系的供应商均对我们的可持续发展战略作出贡献。

2025 年，我们推行多项措施，进一步减少我们的环境足迹，并提高资源利用效益：

- 安装环保干手机，减少纸巾的使用。
- 推行中央垃圾及回收箱系统，同时提升同事的回收意识及参与度。
- 与香港电池回收中心合作，回收从我们大楼不间断电源系统中退役的废铅酸电池 (WLAB)。超过 80% 的 WLAB 材料被回收利用，其中国泰城及国泰坊分别回收 416 公斤和 950 公斤。
- 改善国泰城及国泰坊的饮水机及水龙头使用。

以下文件是我们与承办商的施工及翻新工程合约的组成部分：

- 国泰—《可持续发展政策》
- 国泰—《供应商行为守则》
- 太古集团 —《太古集团可持续建筑设计政策》
- 太古合约表格 —附表 14 — 环境废物管理计划
- 由香港建筑师学会、香港测量师学会、香港工程师学会等专业学会公布的作业备考及指引，以及适用于不同司法管辖区的应用守则、指引及法规。

我们旗下的物业，包括国泰城及国泰坊已通过 ISO14001:2015 环境管理体系认证。除遵守相关法律之外，我们亦遵循环境管理制度，确保能缓解最重要的环境问题，以减少负面影响，并贯彻实行良好的环保措施。

从 2021 年起，我们按照太古集团的《废物分类指引》，调整物业内的回收废物分类方法和设施。我们办公大楼内的每一楼层均设有纸张、金属、胶瓶及一般塑料的回收设施，并每月追踪和监控相关数据。用餐地点则备有收集厨余和玻璃瓶的设施，亦同时于国泰城放置饮品纸盒回收箱，专门收集利乐包装作回收用途。每当进行物业翻新或其他工程，我们均要求承办商于可行的情况下考虑采用循环再生物料，并提供可回收及不可回收废物的清晰记录。



## 国泰城内的各种回收措施

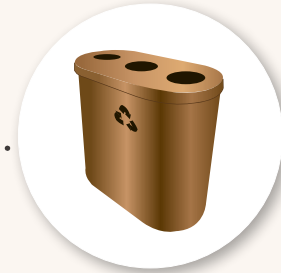
### 智能追踪系统：

智能磅简化了废物数据的收集流程，使我们能够准确记录整个场所收集的废物和可回收物的数量和类型。



### 透明回收箱：

透明的展示箱陈列了各种不应弃置在内的非回收物，以减少垃圾混合和回收物污染。



### 一般回收设施：

我们办公大楼内的每一楼层均设有纸张、金属及塑料回收设施。

### 可持续发展站：

我们正在国泰城设立专用的可持续发展站，设于位置便利而显眼的地点，提供回收设施及可持续发展相关信息。



### 里程入瓶机：

该首创的入瓶机让同事可以将使用完的塑料饮料容器兑换里程，使回收变得更有意义。该首创的入瓶机让同事可以将使用完的胶瓶兑换里程，使回收变得更有意义。自2024年11月推出以来，入瓶机已避免约92,000个胶瓶送往堆填区，并吸引约2,200名用户参与。



### 纸包饮品包装和咖啡胶囊回收：

在国泰城饭堂置设收集饮料纸盒和铝制咖啡胶囊的回收站。



### The Loops：

我们与 The Loops Hong Kong 合作，回收或再利用一系列的特别回收物（例如电池、美容产品和气泡包装等）。



## 退役飞机

为保持竞争力，我们为机队添置新飞机，从而提升燃油效益同时引入更先进的科技，以满足顾客日益增加的期望。对于退役机队，我们与多家飞机供应商、获机队回收协会认证的公司及一些专门从事飞机退役解决方案的公司合作，妥善保留机身零件，并回收或重复使用该等零件和物料。与这些机构的紧密合作使我们能够采用更多行业最佳实践，并探索新的途径，进一步提升退役机队的回收和升级改造效率。



这款经过升级改造的坐垫由经济客舱回收的座椅布料制成。



用回收的空中巴士 A330-300 机身材料制成的铝制航空标签吊饰

大部分飞机部件均可重新取得认证，并被重复使用或出售予其他用户。例如，座椅布料和机身蒙皮可以升级改造，制成特色商品。在整个过程中，危险废料（主要是润滑油、过期电池和海龙灭火器）将负责任地交由专业废物处理商妥为弃置。

此外，我们与香港纺织及成衣研发中心合作，从停用的座椅套回收可再用纱线，作其他机上用途。初步研发成果令人鼓舞，我们正进一步探索这个循环理念。

### 案例研究

#### 用创意赋予退役资产新生



作为客舱改造项目的一部分，我们会拆除部分老旧的客舱产品，这些产品通常会被回收以备营运之需。为了赋予

这些退役资产有意义的「新生」，我们与太古小学展开了一项特别合作。我们向该校捐赠了四张商务舱座椅和40张特选经济客舱座椅，将校内原有的客舱模拟室改造成一个逼真的沉浸式环境，用于进行航空相关的教育活动。

对年轻学子们来说，升级后的空间不仅是一间教室，更是通往航空领域的大门，启迪下一代航空专业人才。随着客舱改造项目的持续推进，香港其他教育机构也已开展类似的项目。

## 纸张和木材制品

我们的采购政策概述了我们尽可能优先选用可持续来源物料的方针。我们从香港采购的《国泰》杂志和办公室用纸均来自经认证的来源，包括获森林管理委员会认可的纸张。

- 机上的 eEnabled 电子化系统，让机组人员可通过平板电脑取用飞行准备资料，代替纸张版本。
- 以电子化机上手册「飞行文件夹」取代驾驶舱内重达 70 公斤的实体手册和纸张文件。按 2019 年的水平计算，飞行文件夹项目的推出每年可为我们的航班节省约 13,400 吨纸张。
- 货运业务采用的集装箱管理系统，亦以数码方案取代多部纸本手册，并简化以往需要耗用大量纸张的各项程序。
- 我们已全面数字化员工的奖励通行证（包括升级凭证和机场贵宾室通行证），以减少用纸。



环境范畴

# 生物多样性



我们的政策与指引

- 《可持续发展政策》
- 《支持可持续发展货运政策》
- 《可持续食物政策》
- 《供应商行为守则》



全球报告倡议组织：304-2

香港交易所关键绩效指标：层面A3：一般披露，关键绩效指标A3.1



# 生物多样性

## 我们为何重视生物多样性

生物多样性与健康的生态圈是地球上所有生命赖以生存的基础。然而，全球自然环境正以空前的速度恶化。在《2025年全球风险报告》中，生物多样性丧失和生态圈崩溃甚至被列为未来10年全球第二大的长期风险。2024年联合国生物多样性大会再次强调企业在保护自然中的关键作用，即通过将生物多样性考量纳入企业战略并采取实际行动。

国泰相信通过实践负责的货运管理和转型至可持续采购，我们可在保护物种多样性及完整性方面担当着重要的角色，减低公司及乘客对环境的影响。

### 2025年绩效亮点



在国际航空运输协会世界可持续发展大会上，与决策者和业界同仁就**动物福利**和**非法野生动物**贸易交流



国泰货运继续拥有**国际航空运输协会活体动物物流认证**



为所有货运同事和地面服务人员安排有关于活体动物运送和非法野生动物贸易的**强制性培训**



国泰餐饮自2025年底起已全面转用**非笼养带壳鸡蛋和液态蛋**



供应**360吨**经认证的可持续海鲜，约占采购总量的**63%**

## 我们的方针

我们一直与业界、保育组织、学术界，以及各利益相关方和专家紧密合作，制订运输实务政策及指引。这让我们不会在知情的情况下协助任何可能威胁动植物种可持续性的贸易或运载其产品。

此外，国泰旗下的货运公司国泰货运全面遵守国家及国际有关动物运输的标准，确保妥善的动物处理及其在运输途中的安全。其亦获得国际航空运输协会的活体动物物流认证。本着维护动物福祉的坚持，加上在保护濒危物种方面担当阻截供应链的把关角色，我们积极侦测和防止野生动物的非法贸易。



作为一间领先的空运公司，我们肩负着打击非法野生动物贸易和确保动物福祉的重任。

今年我们就野生动物贸易的趋势进行了全面评估，确保运输指引、保育战略及全球伙伴关系持续发挥作用，并加强侦测与防范未经授权的运输。从禁运鲨鱼翅到先前安全运送两只大熊猫抵港，我们致力于在动物福祉方面展现「专业成就可能」。

彭德明  
国泰货运货运董事



## 支持可持续发展货运政策

集团的《[支持可持续发展货运政策](#)》让各利益相关方了解我们在货运方面保护环境的方针。为订立该政策，我们征询专家的意见，并参考了多项国际规则。

香港爱护动物协会与我们一起制订《格雷伊猎犬载运政策》。野生动物贸易监察网络则协助我们制订《鲨鱼和鲨鱼相关载运政策》。所参照的国际规则和措施包括：

- 濒危野生动植物种国际贸易公约
- 国际航空运输协会的活体动物运输规则
- 国际航空运输协会的鲜活易腐货运规则
- 国际航空运输协会的野生动物特别工作小组措施
- 野生动物保护联盟运输专责小组措施

我们参照《濒危野生动植物种国际贸易公约》的条文制订了现行的《支持可持续发展货运政策》，并将我们的政策与其他同业的做法和行业基准相对比，确保其足以反映野生动物非法贸易活动的变化。与此同时，我们亦会与顾客和代理商多加联系，确保该政策得以理解，持续更新并得以落实。我们亦将进一步检讨并按需要修订该政策，以确保其能对重大的环境变化作出适切可行的应对。

为确保政策合规及在业务网络内提高相关意识，我们已为所有货运同事及地勤代理安排一项网上必修培训，并要求每三年重新认证。该课程涵盖野生动物非法贸易及活体动物运输，全面概述国际公约、政府政策及行业法规，包括《濒危野生动植物种国际贸易公约》、《保护濒危动植物物种条例》（香港法例第 586 章）及《国际航空运输协会活体动物运输规则》。该课程提供实务指引，涵盖识别警示征兆、通报异常情况，以及落实有效的尽职审查与监控程序。培训内容经定期检讨，并通过正式流程向营运团队传达最新资讯（包括经修订的禁运清单），确保所有相关系统能实时同步最新数据。



**案例管理系统**是我们行动的核心，供同事举报怀疑**野生动物非法贸易**或**动物处理违规行为**，以便展开调查。



## 案例研究

### 国泰货运于国际航空运输协会世界可持续发展大会上分享负责任的货运实务



作为国际航空运输协会世界可持续发展大会的主办航空公司，我们把握此契机，与决策者及业界同仁共同探讨动物福祉与野生动物非法贸易等议题。货运团队通过分享重要见解与实践经验，包括其活体动物物流认证，以及依据《支持可持续发展货运政策》严格审查货运代理等，展现与民间组织的协作如何帮助我们主动防止野生动物非法贸易，并推动生物多样性保护。

## 合作及伙伴关系

我们与不同利益相关方团体及专家合作，共同制定并实施各项指引及政策。这些合作有助维护货运业务的信誉，使我们能更有效地识别违反禁运政策的非法贩卖活动，并防止有可能危及濒危物种的货物或产品付运。

每当接获鲨鱼和相关产品的托运请求，我们的货运团队会咨询国际专家小组的意见，包括野生动物贸易监察网络的代表。小组会按照严谨的指引，就每个托运请求进行评估，而我们亦只会接纳获国际专家小组首肯的托运请求。更多有关野生动物贸易监察网络的信息，可浏览 [www.traffic.org](http://www.traffic.org)。

**TRAFFIC**  
the wildlife trade monitoring network



## 禁运

我们在打击野生动物非法贸易方面的贡献建基于与保育团体的合作、专家咨询及行业标准，以确保我们的行动能持续有效遏制非法贸易趋势，并分享行业最佳实践。

为防止非法运输野生动物物种及其衍生物，我们对更多动物、野生生物及相关产品实施禁运。我们的禁运清单会定期审视及更新，遵循《濒危野生动植物种国际贸易公约》的规定，并结合对物种灭绝风险、最新贩卖威胁及野生动物贸易模式的综合审查及评估，作出调整。现行禁运清单涵盖狩猎战利品、鲨鱼翅、犀牛角、虎皮、动物骸骨和象牙制品，以及用于赛狗比赛的格雷伊猎犬和进行实验研究、娱乐或表演用途的活体动物。任何人士或组织必须签署托运申请书，证明所运送的动物符合国泰货运的要求，方可使用我们的动物运送服务。违反有关规定，可招致法律刑责。

我们严格遵守《濒危野生动植物种国际贸易公约》、国际航空运输协会和各国政府的要求及相关的国际性条约。我们亦是野生动物保护联盟运输专责小组《白金汉宫宣言》的签署人。国泰货运将会继续保持警觉以助打击野生动物的非法贸易活动，并善用最新的信息进一步强化相关保护措施。

## 国际宣言

### 野生动物保护联盟宣言

由于捕猎野生动物及相关罪行对气候变化、保持生物多样性、安全及公共卫生的负面影响昭然若揭，世界各国均视打击野生动植物非法贸易为重要的政治议程。

作为野生动物保护联盟运输专责小组《白金汉宫宣言》的签署人，我们承诺不会促进或容许任何违反《濒危野生动植物种国际贸易公约》的野生动植物产品的货物运输。

我们的其他承诺还包括信息共享、同事培训、技术改良及与各国企业和组织的资源共享，以打击该等剥削行为。



## 支持更负责任的食物价值链

### 可持续食物选择

国泰秉持我们的《[可持续食物政策](#)》，支持负责任地使用自然资源。我们定期检讨该政策，避免采用以不可持续方式生产的食物，并不断寻找替代品，为顾客和同事提供更可持续的选择。

根据[世界自然基金会香港分会](#)的资料，全球约 90% 的渔业资源已遭完全甚至过度开发。尽管这些年来，选择使用可持续海产的意识已日渐提升，但仍有大量鱼群面临威胁，某些鱼类甚至濒临灭绝。同样，在现今农业综合企业的某些领域中，动物福利可能没有得到充分的重视。我们近十年均尽可能从可持续来源采购海产，积极应对这个挑战。

这包括在我们的运营中优先采购经认证的可持续海产。2025 年，国泰餐饮共采购约 380 吨经认证并能追溯来源的可持续海产。此外，自 2025 年底起，国泰餐饮已全面为国泰航空及其他航空公司客户采用非笼养带壳鸡蛋及液态鸡蛋。通过这些转变，我们为乘客提供更负责任的餐饮选择，并支持向更负责任的全球食物价值链转型。

### 更多素食餐膳选择

素食选项是一种鼓励人们在饮食中更注重素食的方法。其重点不在于排除或限制若干食物种类，而是在餐盘中加入更多素食，如蔬菜、水果、全麦、豆类、坚果和籽类。这与我们的承诺相一致，即通过减少膳食中对动物性蛋白质的依赖以帮助降低碳排放，从而促进可持续发展。其中，自 2022 年起，我们于头等及商务客舱供应燕麦奶，让乘客享用咖啡或茶时可以其代替奶类。自 2023 年起，我们亦于香港的贵宾室提供这项服务。



# 社会范畴 安全

## 我们的政策与指引

- 《安全政策》
- 《职业健康及安全政策》
- 《质量政策》



全球报告倡议组织：403-1, 403-2, 403-3, 403-4, 403-5, 403-6, 403-7, 403-8, 403-9

香港交易所关键绩效指标：层面B2：一般披露，层面B6：一般披露，关键绩效指标B2.1，关键绩效指标B2.2，关键绩效指标B2.3，关键绩效指标B6.4



SDG 8

# 安全

## 我们为何重视安全

我们持续成功的关键在于能将乘客和货物安全运抵目的地。因此为所有同事提供安全的运营和工作环境对我们的成功至关重要。我们以安全为首要重任，与企业管治同样是我们可持续发展战略的基本原则。

### 2025年绩效亮点



我们的安全管理系统通过国际航空运输协会的**营运安全审计认证**



通过研究、分析和度身设计的研究，完善我们的**疲劳风险管理系统**



成立专责的**高空作业工作小组**，以应对职业环境中风险最高的活动之一



开展为期一年的**「安全每一步」**活动



所有航点已悉数完成**业务连续性演练**



进行**210次审查活动**，以实现我们的安全目标

## 我们的方针

国泰的安全管理方针以最低合理可行守则为基础，竭力向零意外和零高风险事故目标迈进。为了实现目标，我们建立了企业安全文化，运用风险主导的方法来识别相关风险，并且尽可能将危险情况对营运的影响降至最低。此外，国泰亦会根据业内标准评估绩效，以确保我们的安全措施与最佳规范一致，并保持处于航空业的前沿。

## 安全政策

我们的《[安全政策](#)》表明，集团承诺在业务运营中优先处理和管理安全风险。行政总裁是安全的最终问责者，但安全亦是集团全体每一位同事的责任。根据国际民用航空组织安全管理系统框架，我们将谨慎责任要求延伸至所有业务伙伴（包括集团监督下的承办商或个人），塑造企业的安全文化，包括：

- 「每个业务决定及行动均以安全和福祉为首要考虑」的**企业文化**
- 确保员工不会因非蓄意、无心之失而受到惩罚性行动的**公正文化**
- 鼓励所有同事提出安全问题，以便及时采取适当行动和实施控制的**报告文化**
- 将成功、错误及疏忽视为学习机会，从中汲取教训的**学习与分享文化**
- 在决策过程中采用适当的质量与风险管理系统及流程的**知情文化**

## 营运安全

我们通过全方位的安全风险管理系统，致力维持最高的安全水平，保障同事、业务伙伴和顾客安全。我们按照国际航空业界的最佳安全规范，确保我们的安全管理方针符合国际标准。我们良好的安全纪录，正是我们高水平的安全管理和预防高风险事故的成果。

在安全管理系统所识别的主要风险中包括锂电池起火和影响航空业的潜在供应链风险。

### 国际航空运输协会营运安全审计认证

国际航空运输协会的营运安全审计认证是评估航空公司营运管理和管控系统的国际安全标准。身为国际航空运输协会的会员，我们必须定期通过审核，方可保有会员资格。我们的安全管理系统已通过国际航空运输协会的营运安全审计认证，并将于2026年完成第二次以风险为本的国际航空运输协会营运安全审计认证。



国泰致力于在卓越安全和卓越运营方面达致世界领先的水平。这驱使我们在遵守相关法规之余，更不断精益求精和订立新的业界标准。

2025年，我们通过多项战略举措推行这核心理念，包括为展为期一年的「安全每一步」活动。这凸显国泰对员工、业务伙伴及顾客的承诺，在每个业务决定及行动均以安全和福祉为首要考虑。

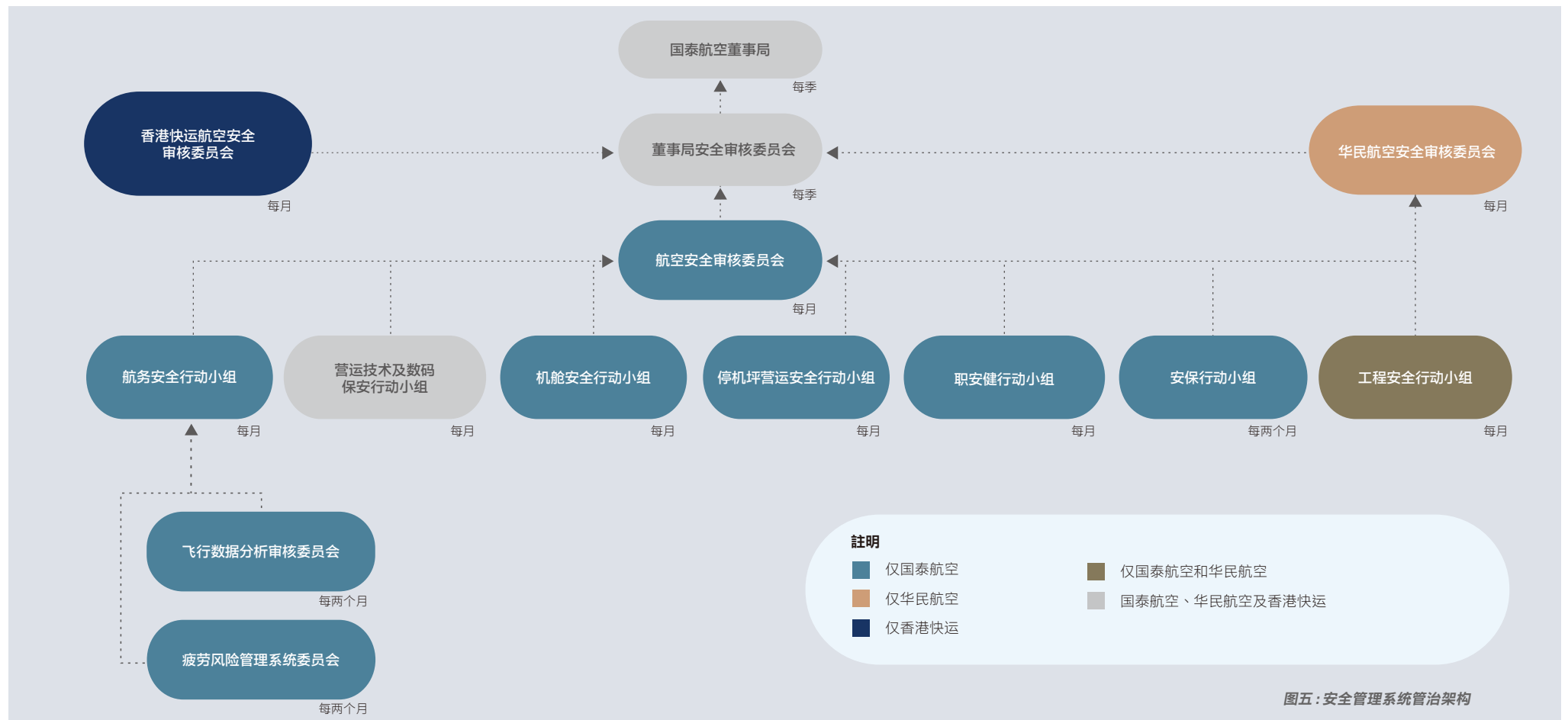
林绍波  
国泰行政总裁



## 安全管治

国泰安全管理系统确保我们能积极管理安全风险及制定相关程序，以便在事故发生时作出适当回应。安全行动小组及航空安全审核委员会每月例行监督安全绩效指标，并对所有事故和意外进行彻底调查。我们的安全管理系统亦经由香港民航处的评估和审核。

航空安全审核委员会由我们的行政总裁担任主席，而安全行动小组则由相关董事或总经理担任主席，并由各业务领域的高级主管及专家参与。当航空公司的营运有所改动，例如发展新航线、引入新客舱服务或组织架构变更等，便必需进行跨部门风险评估，以有系统的方式管理各项风险。集团委任独立安全专家担任董事局安全审核委员会主席，并直接向董事局汇报安全事宜。



### 国际航空运输协会的锂电池运输认证

国泰货运及国泰货运站均拥有由国际航空运输协会颁发的锂电池运输认证，以解决航空货运业的重要议题。含有锂电池的货物若处理不当或标示错误，会造成严重的火灾危险，危及人身及财产安全。随着电子商务的持续发展，未申报或错误申报货物已普遍存在，这已成为航空货运业日益关注的问题。

### 通过有效的安全风险实现持续改进

为实践持续完善安全管理系统的承诺，我们登记国泰各业务部门相关的主要风险，并就风险指数评分，同时定期进行检讨，以确保风险得到妥善管控及缓解。评估后的风险将根据集团的管治架构分配给专门的安全移动小组或业务部门，以便更宏观地检视集团的风险及管控有关缓解措施。我们会定期审查每项风险，而风险登记册将按季更新并于董事局安全审核委员会会议上提交。

### 疲劳风险管理

我们经营复杂交错的客运和货运航线网络。因此，管理航班机组人员的疲劳相关风险是安全管理系统的一个重要部分。

我们于 2010 年确立的疲劳风险管理系统，要求远优于香港民航处现行关于管理航班机组人员疲劳的规定，同时配合认可限值飞行小时数计划。疲劳风险管理系统是一个以实证为基础并以数据驱动的系统，用于持续监察和管理与疲劳相关的安全风险，达至最低合理可行守则的水平。

我们于 2025 年藉各项措施不断拓展和完善疲劳管理系统，包括睡眠和疲劳研究，改良安全报告系统，并检讨针对不同员工群体的现有培训方案。

年内推出的主要措施包括借过度疲劳报告（航空安全报告 - 疲劳及受控休息项目）识别与疲劳相关的安全风险，同时使用软件作广泛分析。为了减低有关风险，我们采取相应的措施，并改动编更常规。我们使用量身设计的研究来检视这些风险，并确定缓解措施的有效性。集团疲劳风险管理系统的经理，继续以此领域的专家身份，为国际航空运输协会的人为因素特别行动组及国际疲劳风险管理系统论坛管理委员会提供意见。



### 持续提供安全培训

加强培训能让同事认识公司的安全管理系统,了解航空业的各种风险及自身在安全方面担当的角色,是整个集团维持高度安全水平的关键。为此,我们的数码学习平台不断提供经改良的安全培训课程。所有运作业务单位的同事均需定期完成相关课程。该等课程专注就安全管理系统及风险管理提供持续培训,同时向每个目标群组提供相关的运作实例。同事们可以自助形式选择在线或离线上课,无论身处任何时区,均可因应个人需要安排合适的时间学习。

我们通过修订版特定岗位安全培训课程为所有新入职的运作业务单位总经理及安全行动小组主席,就安全管理系统、安全相关事宜、领导才能、管治、调查及风险评估等范畴提供所需的简要介绍,让他们对集团安全管理系统的运作有基本的认识及了解各自在集团安全绩效上担当的重要角色。

### 为新入职同事而设的 Brushwingers 面对面培训

尽管网上学习既方便又灵活,但我们明白只有课堂培训才能体现参与的重要性。因此,我们继续为所有新同事提供面对面的安全及质量入门培训,以展现我们对安全的重视。该项互动培训特别为新入职同事而设,亦欢迎其他同事参与。



## 外部服务供应商的安全培训

国泰对业务伙伴抱有极高期望，旨意他们在与公司合作的整个过程中，积极保障所有相关人士的安全。我们的业务伙伴几乎参与我们业务的各个部分，从地面运营、危险品到仓库、餐饮供应和机务。作为拥有完善安全系统的组织，我们认为将安全系统培训的范围扩展到这些服务供应商属明智之举。这包括：

- 特别为没有任何安全意识培训的第三方合作商提供培训
- 根据国泰内部标准，提供初步的安全意识培训，同时满足国际航空运输协会建议的标准和操作规程的要求
- 引入安全管理系统、危害意识、风险管理和报告系统

我们于 2020 年推出的「集团安全及质量入门培训」网上课程，现已可供第三方供应商使用。该课程集中探讨多个关键议题，包括遵守法规及公司标准的重要性、集团的安全政策及程序，以及危机处理等。



作为我们**供应商评估框架**的一部分，安全相关标准已纳入采购和合约要求中。



## 案例研究

### 安全每一步



无论身处营运岗位或办公室职位，安全人人有责。我们所作出的每一项决定、采取的每一次行动，都必须体现对保障同事及顾客安全和身心健康的承诺。

2025 年，我们通过为期一年的安全每一步活动，进一步加强此项承诺。该活动善用数码平台及叙事力量，每月分享以安全及身心健康为主题的内容，涵盖地面运输安全、高空作业安全、工作场所和工作站安全、以及精神健康等范畴，旨在将安全理念转化为切实可行的日常行为。

## 质量保障项目

国泰一直在实施风险为本的质量保障项目，与内部部门和整个网络的供应商一同评估管理体系和营运情况。质量保障项目确保强有力的安全管治，并识别任何潜在情况和安全隐患，提高营运安全性。2025 年，国泰开展了 210 项审查活动，以确保本公司达到安全、保安及质量要求。

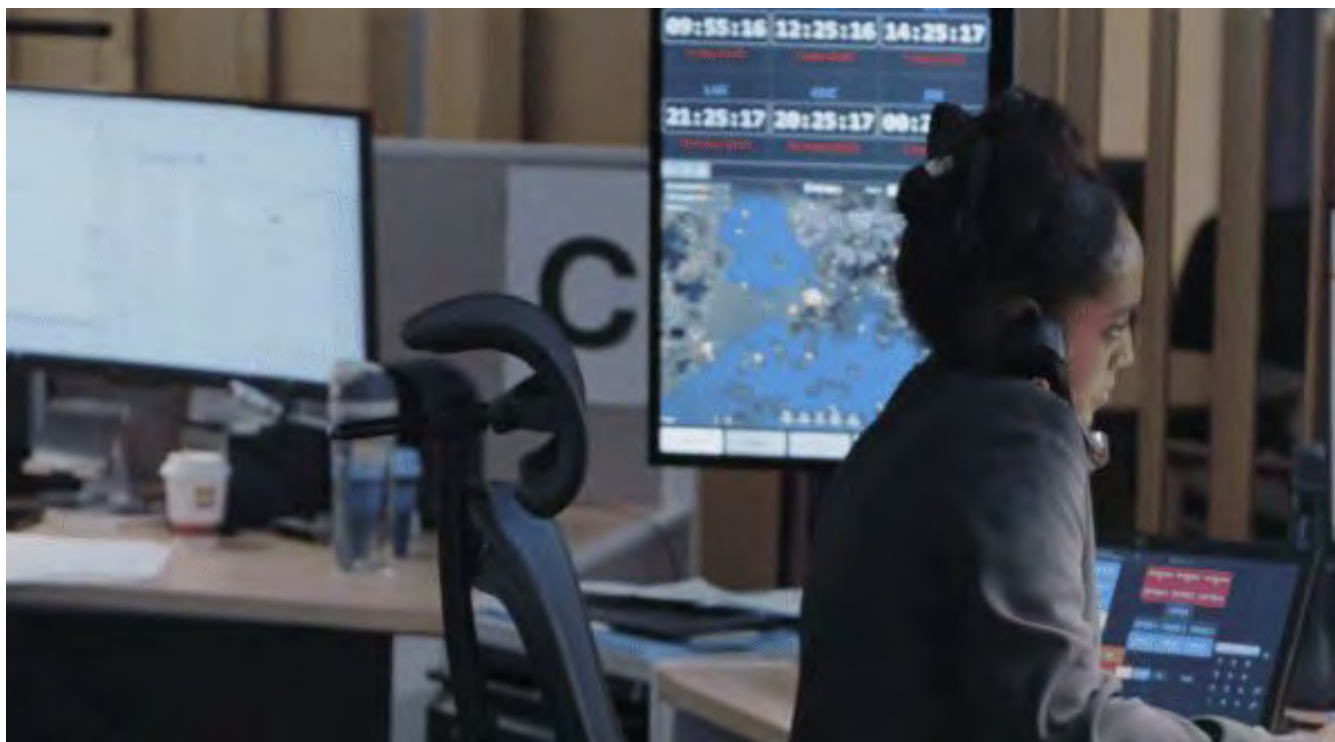
## 业务适应力

国泰危机应变中心是一个具备在不同危机下为集团统筹及管理全球应变行动的能力的专用设施。我们经定期测试的危机框架包括中央指挥协调、本地专责应变团队、电话查询及支持中心，以及训练有素的特别援助义工队。所有服务可通过一个全年无休的自动通知系统启动。我们近期升级并翻新了危机应变中心，同时完善了危机应变战略，以确保涵盖所有可能发生的问题，当中包括涉及飞机、信息科技系统故障、台风防备措施，以及其他可能影响营运或业务的事件。

由超过 400 名航空公司和附属公司同事组成的特别援助义工队，负责在重大事故发生后为乘客及其亲友提供支援。我们于 2024 年招募新义工成为特别援助团队一员，并为该等同事提供必需的创伤处理和辅导培训，使他们能够在事故发生后提供支持。

国泰业务连续性管理项目，专注于四类事件：失联、供应商损失、系统损失和同事短缺。此外，我们亦将其他特殊情况纳入考量，例如突发公共卫生事件及设施紧急应变项目。我们的危机管理规程可让所有事件实时由具备可扩展规模的危机管理团队进行分类及管理。

2025 年，集团业务网络下所有航点均完成涵盖信息科技系统损失情境的业务连续性演练，以及年度紧急应变复习演练，以确保流程和程序得到审查，同事熟悉应变功能和系统。



## 职业健康及安全

我们旨在通过减少工作场所危害，防止所有同事、顾客和承包商在与公司的整个合作过程中发生事故、受伤和罹患职业病，从而实现零伤害的目标。考虑到同事的安全和福祉，我们继续专注于公司内各种职业健康和安全议题，重点领域包括：

- 加强香港和外站地面运输的安全绩效；
- 识别高空作业等高风险活动，确保设置严格的控制措施；
- 通过培训和风险评估，确保办公室同事在工作场所的健康与安全；
- 通过主动监测并及时调整，改善室内空气质量、湿度和温度。
- 完善设施紧急应变项目；
- 完善承包商安全管理项目，确保安全措施贯彻所有工作环节；及
- 定期检查设施，包括国泰城及国泰坊内的建筑物及餐饮供应商厨房。

相关事项均通过我们的《职业健康与安全政策》加以管理。该政策适用于整个公司的业务运营以及集团监督下的承包商或个人，确保遵守所有相关的职业健康和安全法律、标准及实践守则。我们承诺持续改善职业健康和安全管理体系的绩效，设定优先级和行动项目，以解决已识别的工作场所危害，并建立改善职业健康和安全绩效指标的量化目标。我们提供各种渠道，例如委员会、宣传活动和反馈机制，以促进员工在职业健康与安全领域的咨询和参与。

我们通过每月的职安健行动小组以及专注于地面运输、食品安全和福祉等关键领域的各类工作组，管控该等目标的进展情况。

我们亦已建立调查工伤及事故的既定程序。我们的调查员遵循严谨流程，涵盖证据搜集、事件分类、详尽报告编制及利益相关方意见反馈。相关调查结果及建议会于每月举行的职安健行动小组会议上汇报，并就具体行动项目进行跟进，以确保有效落实。保密性及公正文化原则是该流程的核心，重点是经验学习及预防措施。定期检讨及审核进一步强化我们的管理方针，推动安全表现的持续改进。

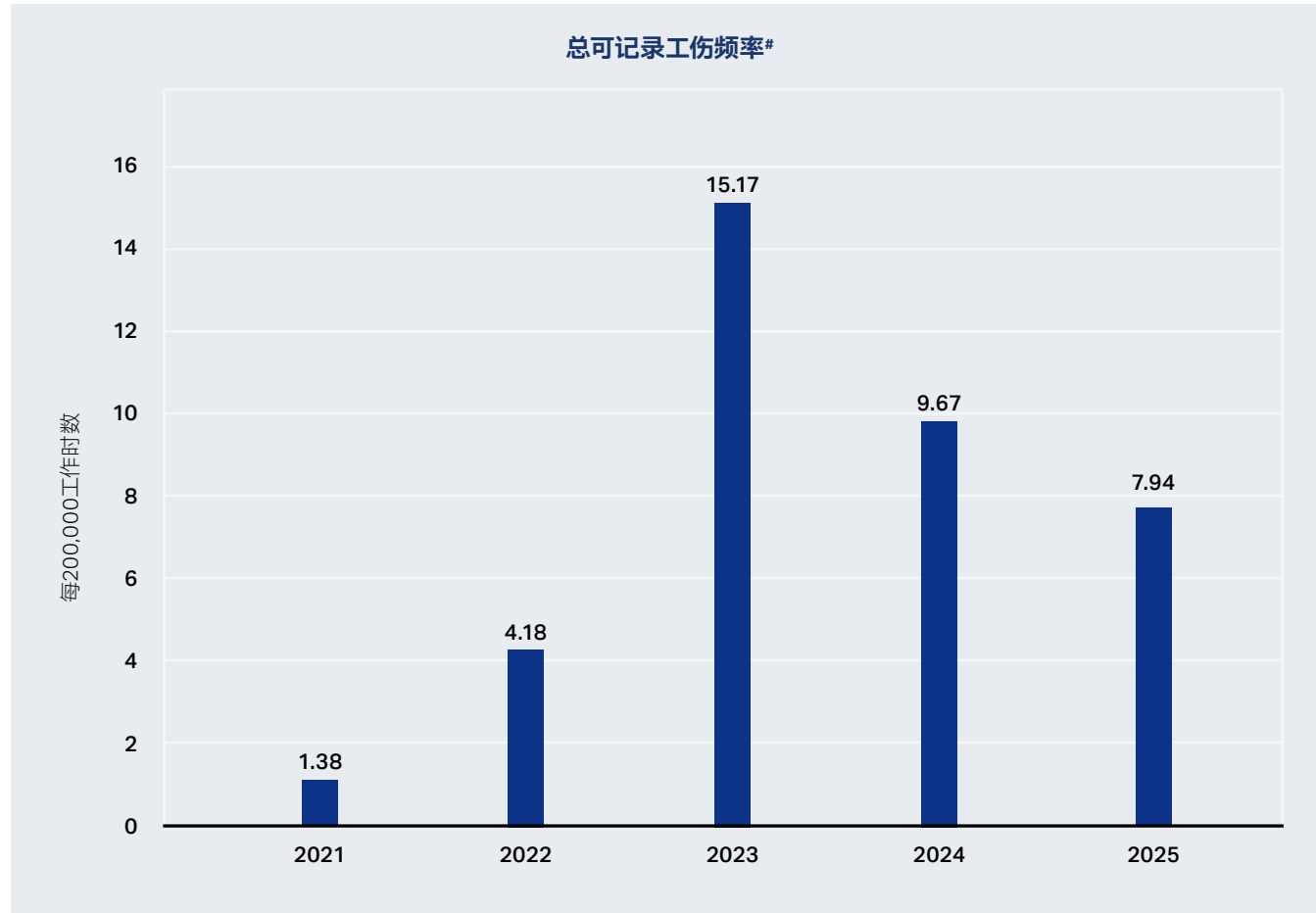
### 案例研究

#### 高空作业工作小组



飞机装载、行李搬运及维修等核心营运活动均在高空进行，对前线人员构成潜在的风险。2025年，我们成立专责的高空作业工作小组，其明确职责包括识别及评估所有相关危害、落实适当的缓解措施，并建立安全规程，以确保风险控制于合理可行的最低水平。此一安全架构对确保相关作业以最高安全标准执行至关重要。

尽管与 2024 年相比，总可记录工伤频率有下降趋势。然而，预防工伤仍然是管理层持续关注重点。我们将继续实施并检讨与安全相关的措施，确保将已识别的风险降至合理可行的最低水平。



# 包括国泰航空、香港快运及华民航空



## 酒精及其他药物的全面管理项目

- 对所有同事进行教育，提高意识
- 为有药物使用障碍的同事提供康复和监察方案
- 对所有安全敏感岗位的同事进行定期随机检测



## 缓解传染病风险

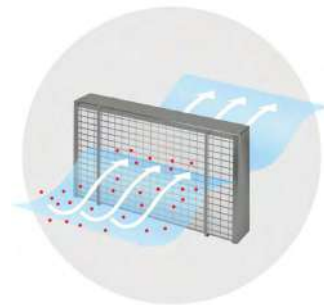
由传染病引发公共卫生紧急事故的风险仍然存在，国泰时刻保持警觉，致力保障同事、乘客及更广泛小区免受传染病的影响。我们已制定相关政策，确保各项预防措施及安全安排得到妥善落实。

以下为应对传染病传播风险的部分措施：

- 强烈建议所有同事及时保持常规免疫接种，其中包括接受肺结核疫苗接种和完成新冠病毒疫苗的初始接种程序。在香港，肺结核疫苗接种是儿童疫苗接种项目的一部分。
- 任何被诊断患有传染病的同事将暂停执勤，直至不再被视为具传染性为止，并须获集团的医务部门提供证明确认无恙，方可返回工作岗位。
- 如航班上有乘客或工作地点内有同事证实确诊传染病，我们会全力配合卫生当局追踪接触者的要求。
- 所有飞机均配备高效空气微粒过滤系统，以确保机舱空气质量达至最高水平。同时，我们会在每次航班之间彻底消毒经常接触的表面，包括显示屏及行李舱门锁扣，并每 30 天进行一次机舱深层清洁。



- 所有飞机均定期进行残效杀虫剂处理，以防止输入由昆虫传播的疾病媒介（例如携带疟疾及登革热的蚊子）。
- 为机组人员提供有关预防昆虫传播疾病（包括疟疾）的培训与教育。
- 如个别航线需要采取疟疾预防药物措施，相关药物将由公司提供。目前我们并未运营任何需要此类安排的航线。
- 集团的医务部门持续监察有关新兴或新出现疾病及疫情的信息，以确保及早识别风险并作出应对。



## 顾客健康及安全

「国泰护航」是我们保护顾客在旅途上身心安泰的承诺。我们致力通过提供清晰信息、作出灵活安排及确保旅途安全，令乘客后顾之忧。

尽管 2025 年载客量有所增加，本集团于报告期内并无发生任何因运作事故或意外导致死亡的事件。我们亦没有因产品或服务涉及违反健康及安全相关法律和法规被定罪而大受影响。

### 案例研究

## 预防乱流颠簸 – 气候变迁中的飞行安全



气候变化导致天气模式转变，增加了乱流（尤其是晴空乱流）的发生频率。由于晴空乱流难以通过目视方式察觉，对乘客及机组人员的安全构成风险。为加强应对能力，我们举办题为「前方乱流：气候变化与科技如何重塑我们飞行的天空？」的午餐研讨会，邀请了开发出全球第一套激光雷达风切变预警系统的岑智明教授，以及国际航空运输协会气流感知计划主席 Tony Pringle 机长担任讲者。

这场互动式分享会介绍了多项实用方案，包括先进的雷达及激光雷达系统，以及实时数据共享平台，协助飞行员预判乱流并适时调整飞行线路。这些技术在日益难以预测的大气环境中持续提升飞行安全及运营可靠性。

# 社会范畴 社区

我们的政策与指引  
《可持续发展政策》



全球报告倡议组织: 413-1

香港交易所关键绩效指标: 层面B8: 一般披露, 关键绩效指标B8.1, 关键绩效指标B8.2



# 社区

## 我们为何重视社区

强大而具凝聚力的社区，是促进社会繁荣与福祉的重要基石。环顾全球，各地社区均面对各色各样的艰巨挑战，极待多方协作加以应对。过去数年令我们深深体会，像国泰般规模庞大的企业在推动正面改变以及支持弱势社群方面肩负重任。因此，我们不忘贡献社会，同时把握机会将造福社群的精神不断升华并发扬光大。

### 2025年绩效亮点



国泰义工队参与不同社区义工活动，合共投入约 **4,650 小时**



推出全新的「**国泰青年探索家**」项目，促进沉浸式的文化体验及以航空为主题的学习活动



作出合共 **500 万港元** 的直接捐款，并以机票折扣方式捐款 **390 万港元**



推出「**国泰航空香港青年航空学会年度航空课程**」，培养年轻人对航空业的兴趣



国泰的旗舰项目「**飞跃理想计划**」以焕然一新的形式吸引超过1,550名学生参与



成为启德体育园的**独家创始旅游合作伙伴**

## 我们的方针

国泰致力为所服务的社区注入正能量，并以此为荣。作为一家以香港为家的航空公司，我们肩负将不同的人物、文化和地点联系起来的独特使命，带动所有人在生活中迈步向前。我们本着多方协调合作的方针，秉承「尽心尽力」的精神，通过切实的伙伴关系，为社会带来更长久的正面影响。

推动青少年发展、体育、艺术及文化是我们使命的核心所在。我们发挥所长，与不同界别的伙伴携手合作，积极推动多项项目，促进年轻一代发展、实现身心安康和文化交流。我们携手同行，致力建构充满活力且共融的社区，为社会带来深远而正面的影响。

国泰自 2003 年起获香港社会服务联会颁发「商界展关怀」殊荣，以表扬我们在履行良好企业公民责任方面的承诺。

### 青少年



国泰致力推动我们所服务社区的未来发展，这与集团的长期发展目标相辅相成。我们通过投资于儿童和青少年的发展，履行这一承诺。

### 体育运动



国泰积极推广体育运动，并通过参与不同的体育项目，连系社区。我们的首要目标为实现身心安康，更好地服务我们万分珍视的顾客、恪尽职守的同事和引以为傲的社区。

### 艺术与文化



国泰支持社区活动，促进全球文化交流和相互了解。通过将艺术与文化融入社区，我们协助实现极具活力的文化面貌并使其产生深远影响，促进团结一心，彼此接纳。

我们深信航空服务不仅联系世界，更能带动所有人在生活中迈步向前。国泰植根香港，与本地社区紧密相连。我们很荣幸能通过不同的战略协作，为香港培育未来的航空人才，同时支持本地的体育、艺术及文化发展。

刘凯诗  
国泰顾客及商务总裁



## 国泰义工队

作为一个具全球影响力的品牌，我们积极与所服务的本地社区互动，致力为顾客以至其所处社群创造价值。多年来，我们的社区参与工作亦延伸至香港以外不同的营运地区，为当地社群带来正面影响。

2025 年，国泰义工队积极支持多项社区项目，包括旗舰项目「飞跃理想计划」。义工队为我们与各非政府组织伙伴长期协作的重要一环。他们在活动中投入时间并发挥专长。从参与筹款活动、分享专业航空知识，以至为有需要的人士准备及分发食物包等工作，皆见其身影。



国泰义工队积极参与多个社区项目，  
于2025年共投入接近

# 4,650

小时的义工服务。



## 社区项目

我们的项目旨在响应与社区支柱一致的当代重要议题，其成效则通过活动后调查进行评估。

### 飞跃理想计划

我们的旗舰项目飞跃理想计划充分体现我们对青少年发展及教育的长久承诺。2025 年度的「飞跃理想计划」以焕然一新的形式展现，以「探知」、「探求」和「探索」为三大核心范畴。通过全年一系列的活动，已成功吸引逾 1,550 名学员参与。「飞跃理想计划」自 2003 年推出以来，已累计超过 5,000 名学员参与，部分人更成功投身航空业。

#### 「飞跃理想青年学院」

该项目由国泰飞行员及同事义工带领，旨在启发新一代的航空爱好者。参加者有机会参观国泰的设施、与业界专业人士交流及参与社会服务。项目的尾声为航空体验活动，让部份获选学员进一步从不同角度认识航空业，并与不同文化背景的人交流。



### 「飞跃理想航空探索家体验日」

通过一系列沉浸式的探索家体验日活动，让学员更了解国泰城幕后的运作。活动包括与国泰飞行员与各部门同事的师友项目，以及参观国泰货运站、国泰餐饮等主要附属公司，从而全面了解航空业

相关活动让学员深入了解航空业的运作，并通过实地体验，加深他们对国泰多元职能及工作环境的认识。这些体验往往难以在课堂中获得。

郑卓瑶  
香港女童群益会项目主任



### 「飞跃理想空中之旅」

「飞跃理想空中之旅」为 180 名学员提供千载难逢的机会，从高空俯瞰香港。该项目与「共创明『TEEN』计划」及本地非政府组织合作，让不同背景的年轻人有机会体验飞行乐趣，开阔视野。

「飞跃理想空中之旅」为学员带来不仅是首次飞行的喜悦，更让他们领略迷人的航空世界。不少学员分享相关体验加深了他们对航空业的认识，并让他们感受到这个行业的活力。

蒋志恒  
循道卫理观塘社会服务处总干事



## 国泰青年探索家

我们与宋庆龄基金会合作举办全新的文化交流项目国泰青年探索家，旨在通过沉浸式的文化体验和以航空为主题的学习活动，促进香港青少年深入认识中国的历史文化。通过参观历史遗址、同侪交流及航空主题学习，从而加深参加者对国家历史、发展及全球影响力的认识，并特别聚焦航空业的创新与成就。

2025年8月，我们为30名香港中学生举办深度研学之旅，走访乌鲁木齐、吐鲁番、成都及广汉，亲眼见证丝绸之路的历史痕迹。

最难忘的行程是参观中国民用航空飞行学院，让我有机会跟飞行员直接交流，了解他们是如何装备自己，逐步走来成为机长。这次体验加深了我对未来投身航空业的想法。

曾同学  
参与学员

## 国泰航空香港青年航空学会年度航空课程

今年，我们与香港青年航空学会建立战略伙伴关系，致力培育年轻一代及启发他们对航空业的兴趣。我们在这合作框架下筹办了多项项目，包括国泰航空香港青年航空学会年度航空课程。这项为期一年的课程通过飞行员、政府官员及飞机工程师等资深业界专家的指导，协助学员掌握投身航空业所需的知识与技能，并提供沉浸式的学习体验。



## 捐赠里数传递爱心

国泰会员可使用亚洲万里通里数兑换慈善物资以支持需要帮助的群体。兑换慈善物资最少只需400里数，会员能轻易地以里数传递爱心，为社会及环境出一份力。除了兑换物资之外，会员还可以通过捐赠里数支持慈善机构的社区项目。

### 2025年亚洲万里通「爱心回赠」数据：

捐赠里数总额	价值834万港元
慈善合作伙伴数目	25
慈善物资项目数量	68
最受欢迎慈善物资项目	<ol style="list-style-type: none"> <li>人人流浪狗澳门义工团：支持年老或患病动物两天照顾费用</li> <li>西宁野生动物园：改善雪豹生活环境</li> <li>小彬纪念基金会：为儿童提供社交情绪小组支持</li> </ol>

## 支持香港体育、艺术与文化的发展

### 与西九文化区管理局合作

国泰与西九文化区管理局达成为期三年的合作协议，作为其指定旅游伙伴，负责运送珍贵的艺术品，接载本地及国际艺术家搭乘飞机往返香港。这一合作旨在巩固香港作为东西文化中心交流的地位，并大力促进香港的文化旅游业。

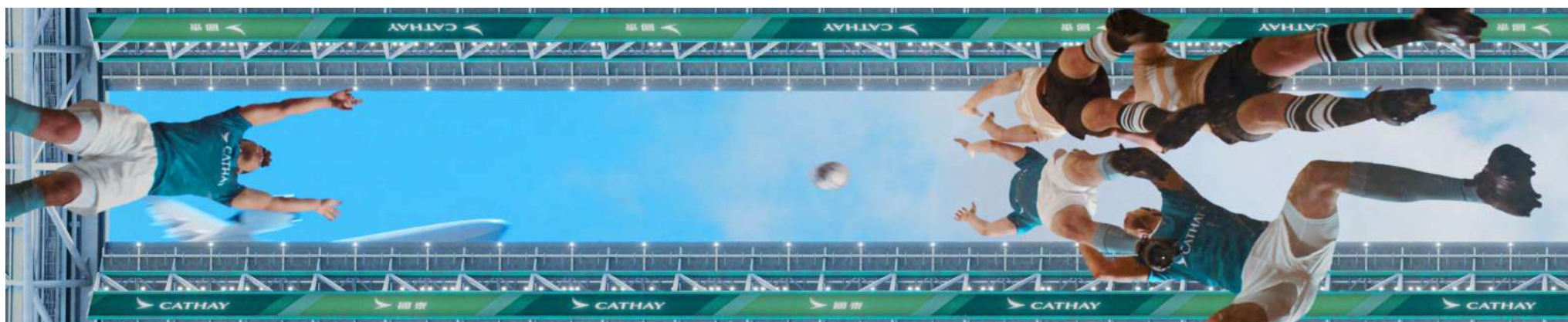
2025 年，国泰推出全新短片系列「云上西九」，乘客可在屡获殊荣的椅背上娱乐系统上观赏。这一短片系列不仅通过扣人心弦的故事，向乘客展示香港的独特魅力，亦彰显了国泰在推动香港作为全球文化艺术交流中心的重要角色。

### 与启德体育园合作

国泰成为启德体育园的独家创始旅游合作伙伴，进一步彰显其致力推动香港的体育、艺术及文化发展，巩固香港作为世界级体育及文化盛事之都的地位。

2025 年，为纪念国泰由启德起航的香港百年航空历史，以及启德体育园正式开幕，我们安排一架客机在 2025 年香港国际七人榄球赛期间低空飞越维港，象征香港航空史的百年传承，唤起昔日飞机穿梭闹市的集体回忆，让市民见证别具意义的历史时刻。

国泰长久以来冠名赞助国泰 / 汇丰香港国际七人榄球赛。我们的参与不仅限于赞助项目活动。通过打造沉浸式以航空为主题的体验，我们进一步提升顾客体验，并提供教育与社区互动交流的空间。



## 国泰科创马拉松

国泰科创马拉松是其年度科创旗舰盛事，旨在培育航空业的年轻人才和推动创新发展。活动汇聚来自大湾区及各地的精英队伍，通过协作向业界领袖展示创意想法。

今年的赛事更新增国泰「员工组别」，以汇聚全球团队的创意智慧与专业经验，鼓励团队通过协作创新，为实际的业务挑战提供解决方案。第八届国泰科创马拉松共吸引逾 1,900 名大学生及 200 名同事报名，创下赛事规模新纪录。经过多轮严格筛选后，36 支学生队伍与 12 支员工队伍共 225 名参赛者获邀到国泰城参加开发日，并围绕国泰各个业务提出、改善及模拟不同的创新方案，涵盖生活品味、顾客体验、货运管理及营运效率等领域。经过长达 24 小时的密集构思及开发，每个组别的最后五强队伍分别向业界专家组成的决赛评审团展示他们的解决方案。

今年的学生组别冠军团队 Kairos Takeoff Crew，其为香港快运顾客而设，并富有远见的多合一体验平台，赢得评审一致青睐；员工组别的冠军则由 FlyLab 获得，其人工智能驱动的方案，为飞行员提供简洁的航前简报摘要。

作为航空业唯一的科创马拉松活动，国泰科创马拉松体现了国泰致力培育人才、推动航空业创新科技发展的承诺。



## 筹款及慈善捐赠

我们通过多项行之有年的慈善捐赠项目，结合同事、顾客及业务伙伴的力量，为香港以至全球注入正能量。

### 慈善捐赠

2025年，国泰航空及各附属公司合共直接捐款达港币500万元，另以机票折扣方式捐款港币390万元。此外，我们也捐赠了近151,200件物品，包括餐饮设备。

### 其他筹款活动

国泰通过捐赠里数及机票等行动，支持香港大型筹款活动超过十年之久。其中包括旨在扶贫及支持亚洲和非洲的紧急救援项目的「100公里乐施毅行者」。此外，「色彩跃你跑」旨在提高公众对儿童和青少年情绪健康和福祉的关注，而联合国儿童基金会慈善跑则是香港最大型的街跑慈善活动之一，为有需要的儿童作出贡献。

## 与香港社会各界同舟共济

国泰谨向受大埔火灾影响的人士致以深切慰问。事故发生后，我们立即调动资源，为有迫切需要的居民提供紧急援助。

我们成立「国泰集团紧急援助配对基金」，由集团按同额配对同事捐款，合共筹得港币600万元，并全数捐赠予香港特区政府成立的「大埔宏福苑援助基金」。除直接捐款外，我们亦向非政府组织捐赠个人护理用品、毛毯及睡袋等生活必需品。我们通过国泰餐饮，为暂居临时庇护中心的家庭提供热餐。国泰同事亦投入各类义工服务，协助运送及安排各类重要救援物资。

## 噪音管理

来自机场运作的噪音可能会影响周边的小区，这些噪音的两大主要来源为航班运作及地面运作。过去数十年，航空业一直努力减少噪音污染。时至今日，我们仍为此实施多项有效措施。

国泰航空遵守地方政府公布的噪音减降程序，并确保完全符合噪音规定。在本地，我们遵守香港国际机场的 QC2 和 QC4 晚间噪音规定，且针对特定的航机型号按机身重量及攀升高度调节启航程序，尽量减低噪音对宁静的马湾区的影响。

在香港空域以外，我们遵守国际条约，例如国际民用航空组织建议的「航机噪音管理平衡战略」。我们的飞行员亦会考虑当地情况并遵从各地机场的特定噪音减降程序。此外，我们亦会作出周详的事前筹划，尽量配合航道及当地时间调动最适合的机型。

国泰航空继续致力投资于较新的机种、开发更有效率的营运程序，并采用先进的科技，力求进一步减少噪音滋扰。例如，空中巴士 A350-900 和 A350-1000 均配备自动噪音减降启航程序，协助飞行员于起飞后采用较陡升的爬升航线，以减低对人烟稠密地区的噪音影响；A321neo 机队排放的噪音亦比国际民用航空组织附件 16 第 14 章的噪音标准低 10 EPNdB 以上。对于我们购买的所有新机，其噪音水平将低于国际民用航空组织的标准。



社会范畴

# 我们的同事

我们的政策与指引

- 《行为守则》
- 《多元共融政策》
- 《人权政策》
- 《招聘政策》



全球报告倡议组织: 201-3, 404-1, 404-2, 408-1, 409-1

香港交易所关键绩效指标: 层面B1: 一般披露, 层面B3: 一般披露, 关键绩效指标B1.1, 关键绩效指标B3.2



# 我们的同事

## 我们为何重视成为好雇主

我们致力成为顾客们最喜爱的服务品牌，为此我们必须身为全球最佳雇主之一，培养积极的工作文化，重视多元共融，投资于同事的发展和培训，并以具有竞争力的方式嘉许和奖励同事的贡献，从而使同事感到被信任、赋权和引以为傲。国泰航空力求建设设想周到、积极求进的企业文化，同时秉承尽心尽力的精神。

### 2025年绩效亮点



在全球聘用逾 **33,000** 名员工，并于2025年招聘约 **3,500** 名新同事



同事投入度指数达 **85%**，反映其对公司的信心与整体员工体验日趋向上



平均为每名同事提供 **97小时** 培训，相关支出达 **港币 6.06亿元**



推行 **Belonging@Cathay**，以整合多元、平等、共融与归属感，推进更全面的多元共融战略



更新了嘉许项目「**Betsy大奖**」，旨在向国泰的传统致敬，以及表彰展现非凡成就的同事



举办年度 **身心健康节**，提升同事对精神健康的关注

## 我们的方针

国泰致力吸引、培育及留住人才。我们为同事提供长远的职涯发展机会，并投放资源于鼓励持续学习与发展的计划。通过定期互动及意见回馈，我们力求营造一个让同事得以茁壮成长，并共同为实实现集团成功作出贡献的工作环境。

我们确保所有人力资源政策贯彻整个组织，并不断改进相关政策和做法，保持我们作为香港领先雇主的地位。

### 《行为守则》

我们的《行为守则》清楚表明我们致力以公平、公正的方式对待所有雇员，并恪守成为平等机会雇主的承诺。该指引亦表明了我们在处理影响雇员、顾客、业务伙伴、社区邻里及公众的相关事宜时，作出合乎道德标准决策的原则。《行为守则》为同事提供行为指引，确保其行事方式与我们的文化及价值观一致，并推广以下原则：

- 采纳所有适用的法律和职业健康及安全标准
- 禁止违反任何雇佣条例、雇用童工或强迫劳动
- 向部门管理层或业务单位主管报告不可接受的行为
- 零容忍欺凌和骚扰
- 遵守关于收集、保存、处理、披露和使用个人资料的任何适用法律规则
- 尊重知识产权，包括版权

于 2025 年内，相关部门及管理层已就《行为守则》作全面检视，确保其持续反映最佳实务，并与国泰的企业文化及核心价值保持一致。

### 《人权政策》

我们的《人权政策》表明国泰致力缔造一个任何时候均注重保护人权的工作环境。该政策旨在维护同事的个人尊严，并确保他们备受尊重同时身心安康。于 2025 年内，内部持份者已全面检视《人权政策》，确保其持续反映最佳实务。

我们定明并告知同事有关标准工时的规定，所有加班安排均经过审慎评估及监控，以防止工作时间过长。对于须于非标准工时及加班工作的前线同事，我们制定了《疲劳管理指引》，说明建议的轮班安排，以及可协助同事有效管理疲劳的支持措施

凭借全体同事的热诚与专心致志，我们于2025年延续发展势头，在多个领域取得显著进展。

秉持我们致力建立共融工作环境、支持并赞颂多元团队的承诺，国泰持续提升同事体验，如推行全新的能力评估框架、更新嘉许项目，以及整合多元、平等、共融与归属感方面的战略。同时，我们亦欢迎数以千计的新同事加入国泰大家庭。我们现正携手创造一个更美好和让所有同事均引以为傲的国泰。

黄玮彤  
国泰人事董事



## 吸纳人才

我们持续改善人事战略，以吸引市场上的优秀人才。同事享有具竞争力的薪酬待遇，涵盖多项福利，并综合考量职位职责、个人及公司业绩，以及营运所在地的就业市场状况。我们借此确保同事的薪酬水平达至或高于生活成本的估算或相关基准。

我们植根香港，凡所需技能可于本地劳动市场内觅得，均优先聘用本地人才，其后才考虑在国际市场进行招聘。我们支持本地劳动市场及培育航空业人才，亦体现于我们将新入职飞行员人数中香港本地见习飞行员的比例提高至少 50% 的目标。同时，我们与香港劳工处及多个非政府组织合作，向少数族裔及残疾人士宣传我们的工作职贵。

我们亦制定了一项内部《空缺政策》，就处理内部空缺及晋升提供指引框架。空缺会首先开放予内部同事，接着是本地社区，最后才是海外市场。



## 提升同事福利

### 旅行福利

对于国泰的许多同事来说，我们的旅行福利是最令人兴奋的特殊待遇之一。除可指定一位「Plus One」旅伴外，我们继续通过提升数码技术改善同事的旅行体验，包括将同事旅行预订整合至国泰应用程序，为他们打造便捷的旅行体验。

### Work Your Way

我们致力通过弹性工作项目 Work Your Way 让同事实现更佳的工作与生活平衡。该混合工作模式继续于本地和海外的非前线同事间大获好评。同事每周最多可遥距工作两天，或按个别需要调整工作时间。为确保该项目持续符合同事偏好，我们定期进行意见调查。

### Flexible Benefits

我们的雇员福利项目 Flexible Benefits 仍是同事体验重要的一部分。推出其主要目的是让雇员可按自己及其家庭成员的需要，灵活选择合适的福利项目。可供选择的项目计有医疗、牙科保障、预防性体检、辅助治疗、保险、退休及专为地勤同事而设的额外年假项目等。我们亦通过定期提醒，确保同事享有应得的休假权益。



## 提供多种事业发展机会

### 见习管理人员

由太古集团作中央统筹，旨在培育下一代商业领袖的职业岗位轮调管理培训项目，提供课堂培训、工作坊及于香港及海外各业务单位的实习机会。每年举行的太古集团实习生项目，亦为此项目提供高素质的人才来源。

### 早期职业项目

我们推出一系列毕业生培训项目，旨在培养应届毕业生，加速他们在国泰的职业发展。参与者将接受全面及系统的学习课程：内容包括技术及职能学习，以及在不同部门的工作经验及轮调。主要领域包括工程、资讯科技及数码、货运及法律。此外，我们为不同学科的大学生提供为期八周的实习机会，让他们在专业导师指导下获取实务经验。

### 见习飞行员

见习飞行员将在香港和世界各地的顶尖训练机构接受地面培训，而飞行训练则安排在世界知名的飞行学院进行。我们致力培训见习飞行员成为具资格的商业飞行员，并加入公司的飞行员行列。

### 乘务员

我们设计一套全面的安全及服务培训旅程，旨在让新晋乘务员做足准备。通过入职培训，我们的乘务员将具备专业的航空安全知识，能以同理心协作共事，并自豪地担当香港的形象大使，随时以充满自信和关怀的方式提供卓越服务。



## 人才管理

国泰一直为同事提供清晰及公开的沟通渠道。直接收集同事的反馈, 是了解个别需要最有效的方法。

我们确保同事能定期获得公平、透明的绩效评核。我们的年度人才评估周期结合以目标为本的管理方式及持续交流机制, 并提供多角度回馈的选项, 同时在年度绩效评估过程中, 促进具灵活性与建设性的对话。

## 聆听同事需要

### 同事意见调查

同事意见调查有助我们的领袖了解同事的工作满意度、目标感、快乐及压力指数, 并从他们的工作体验之中探求可以改进的地方。

2025 年, 我们进行了两项调查, 分别是 5 月的简短意向调查, 以及 11 月份较详尽的年度同事投入度调查。年度同事投入度意见调查共有超过 24,000 名同事参与, 回复率为 68%, 2024 年则为 64%。整体而言, 我们的同事投入度指数为 85%, 较 2024 年的 81% 增长 5%, 并超越 2025 年 80% 的目标。

各组别的同事投入度指数均一致上升, 当中以乘务员及机组人员的提升最为显著, 反映同事对公司及业界前景越趋乐观, 同时亦展现我们过去一年因应同时意见而采取的措施成效。

我们的团队净推荐值也显著改善, 2025 年的得分为 52.3, 相比 2024 年的 41.9, 增长高达 25%。这转变反映了各同事组别对国泰的信心和自豪感。



## 嘉许及奖励

嘉许是我们建立感谢文化的核心，亦有助营造一个让同事感到投入、备受激励并以全力以赴为荣的工作环境。我们致力以与顾客体验同等的关怀与用心，持续提升同事体验。

### Betsy大奖

这是我们标志性的嘉许项目，旨在表彰将载入国泰史册的卓越成就。为传承此精神，奖项于 2025 年重新命名为 Betsy 大奖，将以往代表前线与后勤的奖项合而为一。这彰显国泰致力表彰同事就「设想周到」、「积极求进」和「尽心尽力」的三大核心价值，以及在安全及卓越营运、数码及可持续发展领域所作出的卓越贡献。今年，我们从超过 200 项提名中选出 18 个得奖故事，更新增代表最高荣誉的大奖，表彰同事的非凡成就及卓越典范。

### Work Well Done

「Work Well Done」通过嘉许通行证表彰杰出团队贡献，包括升级凭证和机场贵宾室通行证。今年全面推行数码化通行证，提升了使用体验和便利性，同时契合我们在数码化转型与可持续发展的领导目标。

### 长期服务奖

长期服务奖项目旨在答谢同事对公司的承诺及忠诚度，每年表扬数千名达到 10 年、15 年、20 年及以上重要年资里程碑的同事。为回应同事一直以来的建议，我们今年推出全新的个性化纪念品，以凸显每位同事在公司独一无二的职涯历程。我们亦改善奖励机制：提高长期服务的利息金额，并扩大邀请范围从过往年资 30 年以上扩大至 20 年以上的同事及其伴侣，邀请其共同出席庆典。今年我们很荣幸向服务年资介乎 10 至 45 年的同事颁发合共 2,181 个长期服务奖，以表扬他们为公司的成功所作出的默默奉献及卓越贡献。



## 参与项目及活动

公司管理层继续定期通过员工大会跟同事交流，同时交代公司的最新动态。我们以「志在飞跃」大会展开新的一年，领袖们在会上规划未来，分享如何推动国泰攀上另一高峰。在接下来的中期业务会议上，我们与同事分享了业务进展，以及在季度总经理会议上，由公司管理层分享战略式的最新情况和讨论公司发展机会。

我们通过一系列现场、在线及全球各地的有趣活动吸引地勤人员参与。该等活动包括农历新年、中秋节和圣诞节等节日庆祝活动、特别活动启动礼、里程碑成就庆典及其他互动活动。在国泰城内，还设有游戏摊位、电影放映和礼品派发等活动，让大家尽情享受。

为加强和飞行员的联系，我们继续通过特别兴趣小组和不同线上及线下平台促进坦诚沟通，让飞行员推动具意义的改变。因应收集到的意见，我们已实施多项改善措施，如让飞行员在编更表时有更多选择。



国泰 79 周年庆祝活动



庆祝获得业界奖项的活动



文化及节庆场合



### 带挚爱上班



2025年举办的两场「带挚爱上班」活动，让同事有机会与挚爱亲友分享国泰令他们深感自豪的地方。宾客们参与了多项亲子活动，包括创造回忆手作工坊、国泰城导赏团及可持续发展主题寻宝游戏，借此加强凝聚力与归属感。

### 国泰会



国泰会通过体育活动及兴趣班，培育团结紧密、包容共融的社群。国泰会有超过720名成员，提供20多个由同事负责的体育及兴趣小组，让同事获得交流互动、追求共同爱好的机会。2025年，国泰会的成员屡创佳绩，在多项知名赛事中晋身决赛达30多次。

### 国泰文化之旅

我们的三大文化理念：设想周到、积极求进和尽心尽力，促使我们成为一家与众不同的公司，并使我们的团队更加团结一致。「国泰文化之旅」是一项由领袖倡导的内部项目，旨在帮助同事了解及认同我们的理念及指导原则。该项目包括影片、案例研究、小贴士及资源共享，以说明每项理念及指导原则背后的意义。国泰领导及文化主题演讲系列是该项目的一大亮点，来自不同行业、具影响力的领导者分享各自的故事和见解，讲述这些文化理念如何塑造及影响其职业及个人经历。2025年，我们推出全新的能力评估框架，阐明最佳实务指引，涵盖有助建立高绩效文化的日常例子。

### 加强与同事代表机构的关系

我们致力提供不同的平台，让同事直接向我们作出反馈。我们细心聆听同事的声音，并于有需要时向他们提供适切的支持。我们定期与不同的员工代表团体举行会议，例如机场联合咨询委员会会议、本地员工工会及空中乘务员工会，共同商讨工作条件事宜。我们让业务部门的同事直接参与项目并拥有一定程度的决定权。我们招募前线同事，包括机组人员，担任领袖及管理要职，并通过飞行员交流会等平台收集意见。



## 人才发展

我们的人才培育哲学适用于集团内的所有职级。我们致力提拔有潜质的人才并赋予他们智慧、知识及机会，让他们沿着领袖阶梯逐步晋升。通过继任规划和人才库开发，我们帮助有志青年做好担任未来领袖角色的准备，确保平稳过渡及不断成长。

我们专注于提升同事绩效，培养积极的工作文化、团队合作和目标实现。此外，我们度身设计培训项目，可提高工作绩效及生产力，坚持最高安全标准，并培养以人为本的方针，从而建立了积极的关系、获得高客户满意度及竞争优势。在我们的培训中，一些常用的学习方法包括师友项目，以及提供不同的支持网络。

为更有效评估培训项目的成效，我们试行于课堂培训前后进行问卷调查，比较同事在培训前后对学习成效的自我评估。相关指标将有助我们持续追踪及量化培训与人才发展项目所带来的实际影响。

### 每位同事的平均培训时数 (按同事类别)

同事类别	2025年平均培训时数
个人贡献者	158
主管	107
业务负责人	130
战略领导	40



## 国泰学院

国泰学院涵盖了国泰内部的所有学习和发展职能,负责处理前线团队和所有同事的学习需要。国泰学院倡导持续学习及提升的文化理念,即善用科技提高可扩展性,同时确保打造适合个人学习需求的学习方法。通过整合所有学习职能,我们努力巩固在学习发展方面的成果,使所有学习职能均受益于更好的导训培训、学习技巧及可比的绩效指标。



我们已重新设计培训单元，以确保其扩展性并能适应我们不断增长的需求。此过程涵盖引入更多顾客洞察，并全面检视培训内容、授课方式及学习材料，使其响应日益提升的营运培训需求，并以实际成果为导向。

鉴于持续提升学习体验的重要性，我们积极采用数码科技及创新方式，以提升培训成效、打造更具吸引力的学习体验，并促进同事的主动参与。举例而言，我们已于空中服务及货运服务培训中引入虚拟现实技术，作为游戏化学习元素之一。

随着航空业加速数码转型，提升及重塑同事技能仍然至关重要，以确保他们具备当前及未来所需的能力。2025 年，我们推出涵盖机械人流程自动化与数据知识等主题的全新数码转型课程。



培训项目	简介
 <p><b>能力为本课程</b></p>	<p>我们提供一系列涵盖基本技能和能力的课程，向任何寻求发展事业的同事开放。该等课程旨在帮助我们同事发挥潜能，并在国泰展开成果丰硕的职业生涯。</p>
 <p><b>卓越运营课程</b></p>	<p>课程度身设计，旨在培养各个领域 (包括机场服务、货运服务、客户服务和机上服务) 的服务专业人员的技能和能力。该等课程培养他们所需的安全及合规知识以及具体工作的专业知识，以求表现卓越，并维护航空公司在最高安全标准方面的无与伦比的声誉，以及维持卓越运营。</p>
 <p><b>卓越服务课程</b></p>	<p>为实现我们晋身全球最杰出服务品牌之列的雄心壮志并实现卓越服务，本课程旨在提供各种学习方式，专注为我们的前线团队做好个人和职业发展的心态准备，让他们学习以人为本的知识和技能，以与我们的客户建立积极的关系。</p>

注：所有同事 (包括以合约制或兼职形式聘用的同事) 均可报读非服务及营运相关的培训课程。

### 职业发展加速项目

为培养未来领袖，国泰继续通过「职业发展加速项目」投资于同事们。为期 12 个月的培训课程与香港大学高层管理教育学院合作推行，旨在提升各阶层高绩效同事的能力。

项目包括个性化发展项目、导师项目及度身设计的培训，涵盖方向设定及战略思维、领导及凝聚团队、推动业务表现及利益相关方参与等议题。今年，共有超过 120 名高绩效同事经由「职涯加速项目」提名并参与该项目。

### 服务文化教育

鉴于国泰在提供服务方面的独特定位，我们推出两项新课程 – 中国文化工作坊及华文服务语言，以提升我们团队的能力，满足华语乘客的需求。中国文化工作坊与中国民用航空飞行大学合作，成功吸引 3,685 名参与者，让他们深入了解中国传统文化及服务理念，加深与不同背景客户的联系。同样，华文服务语言课程亦于同期内吸引了 2,498 位学员，着重提升其专业服务语言技能，确保有效沟通及卓越服务。



## Wellbeing@Cathay

我们向来皆极其注重同事的健康、安全及身心安康。这项承诺反映在我们针对健康不同层面所制定的整体战略中，包括环境和财务健康、精神、职业及身体健康。除全年举办不同的健康活动外，我们亦确保同事可获得专门提供支持的适当资源，包括提供实时协助的 24 小时同事援助项目热线，以及转介相关支持网络。

### 将支持融入工作

我们为同事提供一系列身心健康支持，包括飞行员朋辈支持网络。该网络是一个独立的组织，由经训练的飞行员义工为机组人员及其家人提供援助。该网络同时作为飞行员精神健康支持项目。此外，飞行员可通过集团医疗部获得拥有航空医学资格的医生提供的内部支持。

精神健康方面，我们设有专责的公司心理学家，并为管理人员提供精神健康急救培训，以及为所有同事提供压力管理支持。2025 年，我们培训了合共 99 名新的精神健康急救培训学员，他们学习如何识别精神健康问题征兆、提供初步支持，并引导同事寻求专业协助与资源。

### 身心健康与适应力

多年来，我们的身心健康项目从提升意识进阶至积极赋能同事，协助其采取实际行动迈向全面身心健康。该项目涵盖生理、心理、职业、环境及财务五大方面，年内实施多项措施。例如，专设的「正念系列」课程协助参加者掌握提升思维清晰度与情绪抗逆力的实用技巧，经证实能有效增强工作记忆与专注力。



## 案例研究

### 2025年身心健康节



每年10月，为配合世界卫生组织的世界精神卫生日，我们举办每年一度的身心健康节，旨在提升职场心理健康意识并推广相关理念。

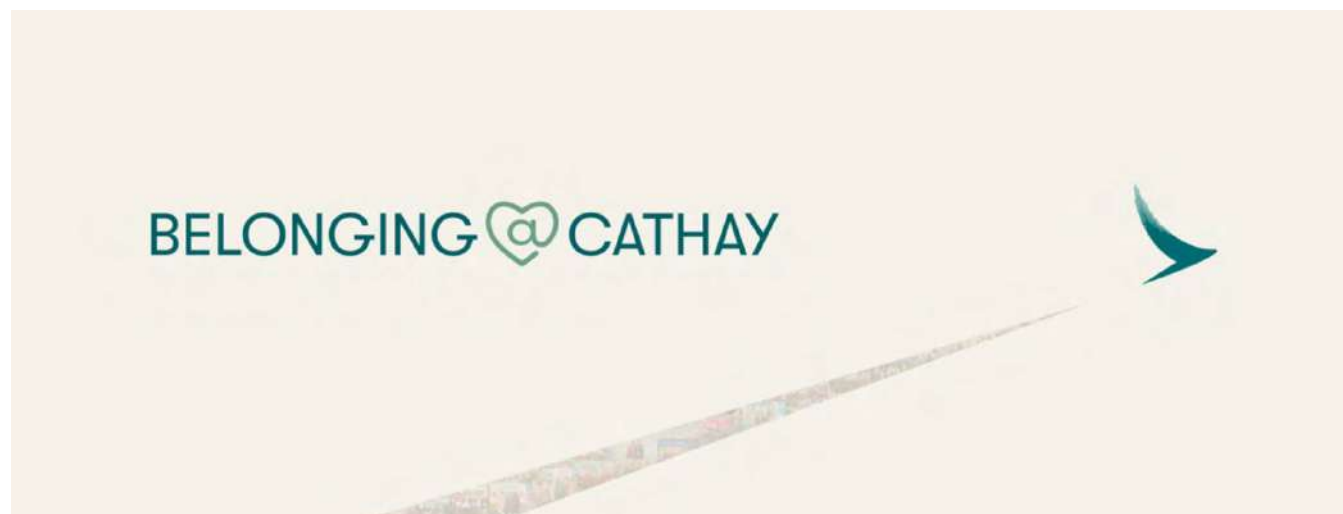
2025年活动以携手同行：守护身心健康远离职业倦怠为主题。在整个10月份，我们举办一系列线上及线下活动，并辅以精选学习资源，协助同事深入理解职业倦怠、掌握切实可行的预防战略，并积极实践自我关怀，维护心理健康。

## Belonging@Cathay

我们以多元的团队为荣，涵盖不同族裔、世代、宗教信仰、性别认同、性取向、能力、思维模式，以及人生与生涯背景。这份多元正正反映我们所服务的广泛顾客群。我们深信，营造一个平等共融的企业文化，不仅是正确之举，亦是推动业务长远成功的关键。

在太古公司主导的多元、平等、共融和归属感评估的基础上，我们更新了多元共融战略，并将之重新定位为 Belonging@Cathay。我们深信，真正的共融必须建基于平等，以及让每一位同事都能感受到归属感的文化氛围，从而在一个安全、被接纳且备受赋权的环境中，以发挥所长。

为推动上述愿景，我们全面检视《反歧视、反骚扰及反欺凌政策》，并更新《多元、平等、共融和归属感政策》，清晰订明期望的行为准则。我们亦设立专责的办公室，配置全职资源以负责执行相关战略。该办公室与同事资源组别紧密合作，于不同多元面向上倡议平等与共融。整体工作由多元、平等、共融和归属感督导委员会负责监督，确保问责机制到位，并持续推进既定目标。



作为领先的服务品牌，我们服务全球多元化的客户群，并雇用来自不同背景的人才。因此，推动多元、平等、共融和归属感是我们的业务目标。当每个人，包括同事、客户及业务伙伴，均能在国泰找到归属感时，我们便能真正带动人们在人生旅途一路前行。

林绍波  
国泰行政总裁



## 我们的同事资源组别

我们目前拥有四个同事资源组别，在性别、性取向及性别认同、种族和文化，以及残疾方面倡导更高水平的平等与共融。该等组别由充满热诚的同事义工管理，他们投入大量的时间及资源以与我们的不同社区建立联系，并确保我们审视同事体验时，他们的需求获充分反映。



### 性别平等网络

该网络提倡消除我们业务中的障碍和偏见，以致所有性别的人士均能拥有平等的机会充分发挥其潜力。



### Fly with Pride

这是一个为性小众同事和盟友而设的社交平台和支持网络，为分享经验、与同事社交以及寻找资源和支持提供安全的场所。



### OneCathay跨文化网络

该网络旨在于香港和海外建立一个惬意的工作环境，所有族裔和文化背景的同事均受理解和尊重，并鼓励他们互助合作，并且能够互相学习、共同成长。



### Ability to Fly

该网络致力建立对残疾人士的正面认知和理解，促进融合具有各种才能的同事，并合作制定伤健共融政策及实务。



## 缔造共融的工作环境

我们致力为同事营造一个多元、平等和共融的工作环境,无分年龄、文化背景、伤健状况、性别或性别认同、婚姻或家庭状况、怀孕与否、哺乳状况、种族、国籍或族裔、宗教信仰、性取向或社会群体,都能拥有归属感。

为营造这样的环境,所有新同事及现有同事均须完成培训及每年一次的复习培训,确保大家熟知我们相关的多元共融、反歧视、反欺凌及反骚扰政策。

如果同事认为自己受到歧视、骚扰、欺凌或职场暴力,可向直属经理、人事部门或勇于发声渠道提出正式投诉。「勇于发声」渠道可用于报告任何不当行为和非法活动。任何投诉均会根据《申诉政策》进行调查,若证明属实,将根据《纪律政策》处理。

除遵守规定之外,我们亦继续在工作场所中营造更加共融的环境,以包容来自不同文化背景的同事。我们提供性别中立洗手间、无障碍洗手间、供信仰不同宗教同事使用的祈祷室、育婴室,在饭堂提供多种食物选择(例如纯素、素食及清真食物),并在饭堂设置无障碍座椅。



## 推动多元、平等、共融及归属目标

在我们的年度同事投入度意见调查中，我们邀请同事分享他们对国泰文化的多元、平等、共融及归属感的看法。今年平均有 84% 的同事认为我们是一个多元、平等、共融及具有强烈归属感文化的机构，较去年增加 4%。我们亦邀请同事自愿披露若干背景资料，例如族裔、性别认同、性取向、照顾者身分及身心能力状况。平均有 32% 的调查对象披露这些资料，让我们更了解团队的多元化状况，有助我们制订更切合需要的措施。

为改善性别代表比例，我们订立目标，即于 2025 年或之前管理层由不多于 65% 同一性别的人员担任和于 2027 年或之前董事会由不多于 70% 同一性别的人员担任。截至 2025 年底，68% 的管理层由男性担任，与我们既定目标相差 3%。然而，自我们于 2021 年订立目标以来，相关比例已取得显著进展，当年男性占比高达 75%。我们亦已于行政管理团队实现性别比例均等。

这差距反映航空业长期以来的结构性实况。技术及营运相关的职涯路径历来以男性为主<sup>14</sup>。这种历史因素持续影响高层管理的性别比例，皆因相关晋升往往需要在专门领域累积数十年的经验。尽管如此，我们正持续在职涯初期及中期阶段建立更均衡的性别结构，包括于新一届见习飞行员，以及工程、货运及数码与资讯科技范畴的见习培训生招聘中，提升女性比例，从而为长远在高层实现更均衡的性别代表性奠定基础。

<sup>14</sup> 根据国际航空运输协会的数据，航空业技术相关职位中女性的平均占比约为 25%，而飞行驾驶舱相关职位的女性比例则约为 6%。

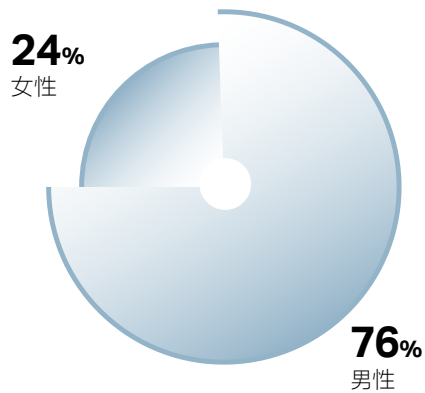
## 国泰于2025年的性别分布

管理层层面 ^



^ 管理层指集团内总经理和董事的职级。

董事会层面



我们明白女性在职场发展时或会遇到特殊的障碍，妨碍她们在事业上充分发挥，例如在为人母期间缺乏足够支持，或在更年期遇到与健康相关的挑战。为解决这些问题，我们推行针对性措施，为不同人生阶段的女性同事提供支持。我们现行的措施和政策包括：

- 为所有在香港合格的同事提供 14 周有薪主要照顾者假期及 5 天有薪次要照顾者假期，不论其以任何方式成为父母（通过自然分娩、代孕或领养）
- 《育婴政策》为同事提供有薪育婴时段，并在国泰城及国泰坊设有育婴室
- 《重返办公室政策》适用于合格的地勤同事，让父母可暂时以兼职形式工作，可在工作与育儿之间取得平衡
- 机场管理局提供的机场幼儿园，为所有机场同事三岁以下子女提供托儿服务
- 《月事及更年期指引》教育同事认识女性健康，并指引同事如何为可能有健康问题的女性同事提供支持，以及有需要时如何寻求协助

在不同人生阶段的转变中，退休是影响个人身份认同与身心健康的一环。为此，我们主动提供多元支持措施，协助即将退休的同事感受到被肯定，并赋能他们在退休后继续为社会作出贡献。相关支持包括为空中乘务员而设、涵盖财务、身体及心理准备的退休规划工作坊；同时，我们亦为所有同事提供同事支持项目，并于退休后延续六个月，让退休同事可继续使用专业咨询服务。



## 案例研究

### 职场照顾者支持先导项目



我们致力打造无分年龄且跨世代共融的工作环境。为协助同事平衡工作责任与照顾年长家属的义务，今年我们伙拍 AgeWhale 推出先导项目，开办长者照顾教育课程、WhatsApp 咨询服务及社工个性化咨询。整体而言，该先导项目广受好评，大部分参与者均给予高度评价。

# 附属公司



# 香港快运



香港快运是本地唯一以香港为基地的低成本航空公司，我们致力提供优惠的票价及卓越的运作效益。我们在亚太地区提供 37 条低成本航班服务航线，以短途航线为主，涵盖旅客渴望的未被发掘的目的地。

## 可持续发展战略

香港快运以人为本。我们拥有 1,955 名同事，当中包括 876 名乘务员，436 名飞行员和 643 名办公室人员，每一位都是提供优质客户服务必不可少的一员。为负责任地管理我们的环境足迹，我们致力通过采用具燃料效益的新型飞机以提高运作效益，并推行环保营运措施。此外，在减废方面，逐步淘汰机上一次性塑料制品和减少机上膳食产生的废弃物，仍是我们的重点工作。在社会方面，我们支持同事及社区，帮助有需要人士，同时向大学生推广可持续旅游。

## 减碳

我们的减碳工作专注于机队现代化及营运效益,以减少营运排放。今年,我们共引进四架全新 A321neo 飞机。A321neo 配备新一代的发动机,较旧型号节省最多 20% 燃料。

我们推出 FlightPulse® 飞行数据表现追踪系统,通过监测及改善营运过程中的燃料效率来提升减碳成效。此举与我们的飞行效率项目相辅相成,该项目推广绿色操作程序,例如起飞与降落时采用单发动机滑行、减襟翼降落及反推怠速降落等措施。我们的绿色操作程序在 2025 年成功节省 2,660 吨燃料,较 2024 年提升 64%。

地面作业方面,截至 2025 年,我们已将七辆柴油车替换为五辆电动车及两辆电动牵引车。香港国际机场所有航班的行李输送带均已电动化。我们引入电动飞机推出装置取代传统高能耗柴油动力推车,并定期执行发动机核心清洗以维持最佳燃料效率。

我们的顾客碳抵消项目,让其可选择抵消航空服务所产生的碳足迹。通过该自愿项目,顾客可更好地了解航程的碳排放量,并在订票过程中通过 Verra 或 Gold Standard 认证的项目抵消碳足迹。此外,我们抵消同事因公务差旅所产生的所有排放量。

## 资源及废弃物管理

为将循环经济理念融入航班运作,我们使用更环保的替代品来取代不可回收的一次性塑料制品,如经 FSC 认证、环保油墨印刷及可堆肥的餐具套装、呕吐袋、竹餐巾、木制搅拌棍及纸杯。

为加强库存规划及减少剩余食物,我们推出预购餐膳折扣,鼓励顾客提前订购。此外,2025 年推出的数码应用程序可供机组人员在机上预订餐膳。此举预计每日可减少超过 60 份餐食的浪费。若仍有剩余食物,我们会继续与乐饷社合作,将食物捐赠予弱势群体。



为响应世界地球日,香港快运推出「自备杯」活动,向使用可重用杯具的同事提供饮品折扣,以鼓励减少一次性用品的使用。香港快运亦同步推出 You Offset. We Match 项目,就当日顾客所作出的碳抵消进行全额配对,以倍增气候行动的正面影响,并进一步彰显其对可持续旅游的承诺。



## 同事及社区

香港快运继续致力提升同事的体验感、参与感及身心健康。除支持同事积极参与体育活动外, 例如香港国际机场同业单车及划艇比赛、愉景湾动感亚洲越野跑步赛及马拉松赛事等, 我们亦继续优先推行与身心健康相关的项目, 例如 Flexiwork 2.0、同事身心健康措施及同事援助项目。

为培育下一代航空翘楚, 我们推出 AXIS 暑期实习项目, 为具潜质的学生提供衔接 HORIZON 毕业培训生项目的途径。项目期间, 香港快运安排了多项参观及联系活动, 让学员深入认识航空世界, 亲身体验航空业运作与文化。我们亦伙拍本地顶尖大学, 举办客席讲座及案例研究, 主题包括航空业创新与低成本航空商业模式。

我们亦支持业务营运所在的社区。10月, 我们伙拍 Fly Pink Hong Kong 合办慈善义卖, 为香港乳癌基金会筹募善款。

- **Human Resources Online 大奖:**最佳员工联系沟通策略银奖; 最佳雇主品牌银奖; 最佳人才招聘与吸引策略铜奖
- **香港人力资源管理学会奖项:**雇主品牌卓越奖; 吸引Z世代人才- 优异奖; 人才招聘 - 优秀实践奖
- **香港社会服务联会颁发 5 年 Plus「商界展关怀」标志**

## 案例研究

### Gotta GO! 可持续旅游挑战赛2025



2025年, 香港快运举办第二届「Gotta GO! 可持续旅游挑战赛」, 此旗舰青年参与项目旨在鼓励大学生探索低碳旅游, 并了解可持续旅游的实务方法。继2024年首届挑战

赛成功举办, 本届挑战赛吸引更多关注和参与, 共计470名学生参与, 较2024年增长176%。大学合作伙伴数目亦由两家增至四家, 参与同学来自香港中文大学、香港浸会大学、香港科技大学及香港理工大学。

通过一系列的公开讲座和工作坊, 参与者学习有关可持续发展旅游的基础知识、碳足迹计算方法, 以及制定切实可行的低碳旅行项目的实用技能。学员随后运用所学设计四日三夜的行程, 由来自可持续发展、航空及学术界等不同领域的专家进行评审。最终选出三队入围队伍, 将其低碳旅游项目付诸实践。



本年8月为**同事的「健康月」**, 活动包括捐血日、与基督教家庭服务中心合办健康课程, 以及首度举办的「UO亲子日」, 旨在加强同事关系和家庭联系。



# 华民航空

香港華民航空  
air Hongkong



华民航空是在香港服务时间最长的全货运航空公司，为 DHL 快递提供特快货运服务并为国泰航空提供货运服务。我们的机队使用 A300F 空中客车和 A330F 飞机飞往亚洲 15 个目的地的特快货运服务，并在其他亚洲、欧洲及澳洲航点提供不定期包机服务。

## 可持续发展战略

作为一家货运航空公司，我们专注于安全、气候变化及我们的同事等领域，以确保我们以可持续及合规的方式营运。我们不断以燃料效益更高的新货机取代较旧型号，并推行多项节能举措以减少碳排放。我们的《安全管理系统手册》列出了与安全管理系统活动相关的政策和程序，而《质量管理体系手册》则确保符合相关法例及公司政策。华民航空的目标是为同事创造一个共融工作空间，并持续监察环保的绩效表现。



香港华民航空现已**全面过渡至A330F货机**。相比之前的**A300F货机**，新型货机的**燃料效率提升逾10%**，同时降低了噪音水平。



## 气候变化

我们力求于每次航程发挥最大的货运能力，同时以燃料效益更高的新货机取代较旧型号，以提升燃料效益和减少碳排放。

今年，我们继续推行多项措施提升燃料效益，并持续寻求更多有助减少碳排放的新契机。其中一项重要举措是我们的机队更新项目，该项目已于 2025 年中完成全面过渡至燃料效益更高的 A330F 货机。为配合集团在全球航线网络扩大使用可持续航空燃料的战略，香港华民航空于 2025 年首度为国际航班加注可持续航空燃料。

## 健康及安全

2025 年，我们不断升级及扩大疲劳风险管理系统，确保飞行员接受适当训练，以便更有效地管理所有同事的疲劳风险。此举体现我们致力积极管理疲劳，并与提升飞行员身心健康、确保营运抗逆力的战略目标一致。

## 我们的同事

我们非常倚重同事的技能、经验及专业精神。为确保我们将待客之道延伸至我们的同事，我们定期通过坦诚对话与同事保持沟通。2025 年，同事意见调查回复率高于往年水平。同事投入度指数接近 80%，反映了我们积极投入的文化，这赖以为不同职位及需要而量身定制的多元人才投入度项目。

## 案例研究

### 香港华民航空首次使用可持续航空燃料



秉承推动航空货运业减碳的承诺，国泰航空与 DHL Express 签署一项新的可持续航空燃料协议。根据协议，香港华民航空从首尔仁川国际机场、东京成田国际机场及新加坡樟宜机场出发的航班，将使用 2,400 吨的可持续航空燃料。这标志着香港华民航空航班首次使用可持续航空燃料，亦是国泰航空在全球航线网络

(尤其是亚洲) 推广使用可持续航空燃料的重要里程碑。

2025 年，该合作预计将减少约 7,190 吨全生命周期温室气体排放量，相等于超过 100 架 A330F 货机从香港飞往新加坡所产生的总排放量。

# 国泰货运站



CATHAY CARGO TERMINAL

国泰货运站为香港国际机场各航空公司提供服务，每年可处理多达 270 万吨货物。我们的愿景是成为全球最佳航空货运站。

## 可持续发展战略

国泰货运站的可持续发展管治由可持续发展督导委员会负责。该委员会由常务总裁担任主席，成员包括多个职能的部门主管。通过定期会议制定可持续发展战略；作出检讨并加以改进。

国泰货运站成为亚洲首批获得国际航空运输协会环境评估认证的货运公司之一。此项重要里程碑凸显我们对环境可持续发展的坚定承诺。



国泰货运站已试行使用**氢化植物油**作为地面服务设备的替代燃料。



## 减碳

我们的目标是以 2018 年为基准, 2035 年碳排放减少 55%, 2050 年达到净零排放, 我们致力将环境的影响减至最低, 并不断探索如何通过革新和应用科技提升货运站内的能源效益。

为实现车队减碳, 我们积极探索电动化方案及替代燃料。国泰货运站已开展氢化植物油试行项目, 作为地勤设备的替代燃料。在重型地勤服务设备的洁净燃料方案商业化前, 这项目旨在探索以替代燃料作为临时解决方案的可行性。

## 物料及废弃物

我们积极监控一次性塑料制品的使用量, 并寻求环境友善的替代品, 尽可能避免使用需要送往堆填的物料。正确的废弃物回收及再利用, 是我们环境管理的另一重点。今年我们的废弃物转化率达 51%, 与 2024 年相比上升 29%。此项改善源于我们对废弃物收集及回收流程进行全面检讨及改善。

国泰货运站成为香港首家所有出口货物均采用由 50% 再生塑料制成的货物盖板 (这些再生塑料来自国泰货运站回收的 100% 旧货物盖板) 的货运站。相比以往不低于 30% 再生成分的规格, 这项显著提升为业界树立了新标准, 进一步印证我们对可循环性的承诺。

## 案例研究

### 率先于货运营运中试验无人驾驶拖车技术



2025年3月, 国泰货运站于香港国际机场成功完成了首次端到端无人驾驶拖车试行项目, 这是车队电气化工作以减低碳足迹的其中一环。这次试行的一大亮点是精准对接技术, 无人驾驶拖车能将拖架自动与转运平台对齐, 将集装箱精准地载到拖架上。

同年进行的第二次试行项目针对特别容易变坏的货物。国泰货运站一辆专门用来运送冷冻货物的「冷藏拖卡」, 可在无人驾驶的情况下自动将货物由客机停机坪运往客运大楼的指定区域。

## 健康及安全

卓越安全是我们一切业务工作的基石，且我们致力提供安全的运营和工作环境，并鼓励所有业务伙伴、供应商和承包商参照我们零伤害的首要安全目标。

锂电池筛查是其中一个重要的安全层面。为此，我们的解决方案为在 X 光机上采用最新的人工智能技术，并由训练有素的安检人员准确侦测及识别货物中的锂电池，从而降低与这些潜在易燃物品相关的火灾风险。

今年，我们荣获香港国际机场 2024/2025 年度机场安全嘉许项目金奖，以及在第二十四届香港职业安全健康大奖中荣获「安全表现卓越奖」。多年来，我们屡获殊荣，彰显我们在持续改善安全管理方面的坚定承诺，以及在卓越安全及营运方面维持领先地位的决心。



我们的保管理获得外界认可，成为亚洲首家取得国际航空运输协会**保管理系统 (SeMS) 认证**的地勤机构，并获得「营运状态」肯定，是首次获得SeMS认证可达到的最高级别。



## 案例研究

### 应用人工智能技术提升安全和保安



国泰货运站成为全港首个将人工智能技术与现有的闭路电视系统无缝结合的航空货运站。国泰货运站与业内领先的工作场所安全解决方案供应商Intenseye合作，运用先进的计算机视觉技术和人工智能算法，实时分析侦测和辨识场内的安全和保安相关风险，有效减少潜在事故，并提升工作场所的整体安全表现。

## 我们的同事及社区

我们竭力成为首选雇主，努力吸纳、培养和留住人才，并在多元共融的工作间中建立卓越文化，让同事们脱颖而出。为推动平等，我们成立性别平等网络，为同事提供讨论多元共融相关议题的平台。

为秉持同事身心健康的承诺，我们举办了身心健康周，内容包括设置职场按摩服务、健康风险评估及捐血活动，藉此鼓励同事养成健康生活习惯，共同营造更注重身心健康的支持性工作环境。

年内，义工队参加国泰货运站与香港基督教服务处合办的少数族裔家庭欢庆节日活动。此外，我们于 2025 年度 QF 资历架构伙伴嘉许典礼荣获「QF 星级雇主」殊荣，并连续第七年获香港社会服务联会评选为「商界展关怀」企业。



# 国泰餐饮



作为香港国际机场主要的机上膳食供应商，国泰餐饮营运全球其中一个最大规模的空中厨房。

国泰餐饮于 2025 年在香港为 45 家国际航空公司提供机上膳食服务，供应约 2,970 万份膳食并处理逾 69,100 班航班，即平均每日生产约 81,349 份膳食及处理 189 班航班。国泰餐饮的营运由全体 2,100 余名同事及其驻地承包商所支持。

## 可持续发展战略

我们认为可持续发展对于引导卓越营运，更好地利用资源和确保业务增长至关重要。可持续发展管治由我们行政总裁领导的可持续发展督导委员会负责。该委员会由常务总裁担任主席，成员包括多个职能的部门主管，负责可持续发展战略规划、执行、监察及检讨方面的工作。

质量保证部负责监督食品的生产及销售。我们的营运完全符合航空及国际标准，包括 HACCP、ISO9001:2015 质量管理体系标准及国际航空运输协会的航空食品保障项目。集团的政策程序和管理系统也旨在减少业务对环境的影响，并支持我们的同事和当地社区。以下是我们在关键议题方面的进展。

## 减碳

我们致力减少营运中的碳排放。我们的目标是以 2018 年为基准，于 2035 年前实现 55% 的绝对减排量，并最终于 2050 年前达致净零排放。我们多管齐下的减碳战略，在迈向低碳未来的过程中缩窄目标与表现之间的差距，例如采用电动车、重新校验、进行系统升级及更换设备。

鉴于制冷剂是我们碳足迹的重要来源之一，我们已就餐饮服务车队全面推行硬件升级，为日后转用全球暖化潜能较低的制冷剂作好准备。截至 2025 年，我们已有 30% 的车队成功完成改装，可使用 R134A 制冷剂运作。相关升级工作以系统化方式推行，并经过严谨的测试与验证，以确保营运的可靠性及符合相关规定。

### 案例研究

## 通过冷凝水预冷技术改善能源效益



为进一步减少制冷系统的能源消耗，国泰餐饮采用创新技术，将冷凝水转化为预冷媒介。新系统运用冷凝水本身的冷却特性，降低流经冷却器的空气温度，从而提

升整体制冷效率，并减少用电量。新系统每年可节省约 160,000 度电，相当于减少 60.5 吨碳排放。

## 资源及废弃物管理

通过合作及创新，我们减少了生产过程中的浪费和入境航班上的废弃物。在采购、生产及营运策划过程中，努力减少废弃物的产生。我们进行废弃物回收和再利用，并提高利益相关方的废弃物管理意识。

多年来，我们与惜食堂及乐饷社等非盈利组织合作，捐出剩余食物及饮料予香港社会上有需要的人士。2025年，我们捐赠了461吨未经使用的食品及饮品，展现我们减少浪费及支持社区的承诺。于报告年度，我们亦通过O•PARK的废弃物转能设施，合共回收了1,518吨厨余，较去年增长86%，反映新的洗涤及厨余真空系统投入运作后，厨余回收能力有所提升。该系统能处理入境航班厨余的分类及回收，进一步提升整体回收成效。



我们先进的洗涤系统荣获**TVB ESG环境创新科技大奖**，肯定其显著的环保裨益及率先于本地引入入境航班厨余分类功能。

ESG环境创新科技大奖  
ESG Environmental Innovative Technology Award



## 案例研究

### 推动可持续发展及营运升级：全港首个入境航班厨余分类系统



今年，国泰餐饮成功引入全新设计的设备洗涤系统，成为全港首间回收入境航班厨余的航空膳食供应商。

全新设备洗涤系统配备专用输送带及压缩机，有效将厨余从一般废弃物分离。收集所得的厨余会送往O•PARK，经厌氧消化技术转化成电力。我们与物流供应商

及O•PARK紧密合作，而落实的新物流安排，每日可额外收集五吨厨余。新系统可显著节省能源消耗，在类似的营运条件下，与旧系统相比，新系统的电力消耗预计可减少高达70%，而用水量则预计可减少约60%。

## 负责任采购

我们努力提高可持续产品在产品组合中的比例，并鼓励整个供应链迈向可持续发展。我们亦全力支持国泰的《[可持续食品政策](#)》，并尽力避免采购政策所列的非可持续来源产品，同时向顾客推广可持续的消费习惯。

今年，我们购入 380 吨可持续海产，占海产采购量的 63%。我们也达到 100% 选用环保的卫生纸和文具纸张。

## 我们的同事及社区

人力资本的投放对于我们的成功至关重要。今年，我们改善人才发展架构，举办了一系列的培训工作坊，以让同事掌握现职及未来发展所需的关键技能。公司各级同事的培训总时数达 11,643 小时，平均每位同事 5.5 小时，较 2024 年的总培训时数上升 34%。

我们亦关顾同事身心健康及提倡多元共融的工作环境，让他们尽展所长。例如，我们举办颂钵深度放松工作坊及瑜伽伸展课程，以促进同事身心健康。此外，我们继续每两个月举办一次生日庆祝活动，以提升职场满意度。

「20 年 Plus 商界展关怀」标志，体现我们视社区参与为核心价值之一。我们持续与多个非政府机构合作，组织义工活动以支持有需要人士如长者。今年，我们与香港圣公会东涌综合服务合办「与长者玩魔力桥」活动。此外，我们继续举办「关爱街猫」项目，将爱心足迹延展至动物世界。



于2025年底前，我们成功**全面采用非笼养带壳鸡蛋及液态鸡蛋。**



# HAS BY CATHAY



HAS By Cathay 成立于 1995 年，旨在为香港国际机场的航空公司提供专业的停机坪和货运服务，包括装货及卸载、行李服务、货物及邮件运送、停机坪服务、飞机运载调控、登机桥及登机梯操作、集装设备储存及机组人员接送。我们拥有 2,800 部地勤支援设备及车辆，并雇用超过 2,650 名同事，目前共为 27 家航空公司服务。

## 可持续发展战略

我们的愿景是通过将安全放在首位，为我们的利益相关方创造价值，嘉许同事的贡献及致力推动可持续发展，成为亚洲区内首屈一指的全方位地勤服务代理商。我们的可持续发展督导委员会负责管理及实施由太古集团制定的《可持续发展政策》。常务总裁在行政总裁和公司各职能部门主管的支持下，该委员会大力推动了我们在重点领域作出改进。政策的应用有助于我们做到卓越、优质、高效和透明地运营。



我们在 2024 香港环境卓越大奖中荣获 **交通及物流业界别银奖**，表扬我们在可持续发展及环保工作方面的努力和承诺。



## 减碳

我们的车队耗油占总温室气体排放量的 89% 以上。我们继续实施地勤支持设备和车辆更新项目，使用燃料效益更佳或电力驱动的车辆。

### 案例研究

#### 通过营运应急准备体现气候韧性



面对日益频繁且严重的极端天气事件，稳健的气候韧性是减低潜在损害，并确保停机坪作业可提供稳定和优质服务的关键。

在超强台风桦加沙袭港期间，我们在香港国际机场积极做好营运应急准备，展现气候韧性。我们的首要目标是确保人员及地勤服务设备的安全。在风暴袭港前，我们迅速将地勤服务设备迁往指定的安全区域，成功保护关键资产，减少造成损毁及营运中断时间。我们同时灵活调配人手，提升人力资源调配成效，确保台风期间及过后服务持续可靠。

### 案例研究

#### 率先推动机场地勤作业采用可再生柴油



虽然车队电气化仍是我们长期减碳战略的关键元素，但目前仍欠缺所需的基础设施和电动车方案，以配合大规模转型。

为此，HAS by Cathay与国泰货运站联合开展氢化植物油试行项目。它是一种地勤服务设备的可再生柴油替代品，与传统柴油相比，可减少超过80%的生命周期碳排放。这项试行项目使HAS by Cathay成为香港国际机场首家采用氢化植物油的地勤服务营运商，彰显我们在维持营运效率及可靠性的同时，于地面作业减排方面开创先河。

## 健康及安全

在香港国际机场，确保旅客、行李及货物安全高效运送，一直是我们的首要任务。我们致力为所有利益相关方提供安全的工作环境，体现于各项安全措施，包括航空及营运安全、车辆安全、热压力预防及风险评估。

我们已实施全面的交通安全措施，以应对营运风险及推广安全实务文化。营运人员每周向全体司机进行安全简报，并持续举办以「为飞机让路」为主题的驾驶安全活动。我们加强主要高风险地点的安全巡查，而所有拖车司机亦已完成情境式驾驶安全训练课程。目前，我们正筹备补充工具箱会议，以进一步提升同事意识及工作场所安全。

意外风险管理系统（监控驾驶行为的人工智能方案）的应用范围已扩展至拖车和小巴。这个经扩展的人工智能系统，有助改善司机的驾驶习惯和加强遵守安全规则，并提升我们实时辨识及管理营运安全风险的能力。

## 我们的同事及社区

成为一个优良的雇主不但可以吸引更多的人才，还有助于保留熟练同事并发挥他们的潜力。我们高度重视同事发展，致力提升机构人力资本，以满足营运需要，并促进卓越绩效。

此外，我们高度重视社区参与。香港社会服务联会向我们颁发「20年Plus商界展关怀」标志，以表彰我们通过缘动力义工队20多年来服务社区不遗余力。义工队积极筹办及参与针对地区需要的活动，致力推广社区关怀及同理心。我们长期参与社区活动，彰显我们通过饶富意义的义务工作，促进关怀及社区福祉的使命，加强实现核心业务目标的同时，贡献社会的承诺。



我们致力培育同事的工作荣获雇员再培训局颁发「人才企业嘉许项目—超级人才企业奖 (2025-2026)」。



我们在营运安全方面的不懈努力，荣获香港机场管理局颁发「机场安全创新挑战赛-最佳安全创新卓越奖」。



# 雅洁洗衣



雅洁洗衣为航空公司及酒店提供全面的洗衣及干洗服务。雅洁洗衣成立于1964年，从一家干洗店发展成为香港主要的商业洗衣公司。公司雇用约405名同事，服务30家航空客户和42家酒店和会所客户，每日平均处理237,793件生产件，相当于78吨衣物。

## 可持续发展战略

雅洁洗衣致力将可持续发展融入业务当中，着重质量、健康与安全之余，我们亦通过减碳及废弃物管理工作保护环境。我们的可持续发展承诺由可持续发展指导委员会监督。常务总裁在行政总裁的领导下，该跨职能团队由负责可持续发展战略规划、执行、监控及检讨的部门主管组成。

我们注重质量同时精益求精。通过应用精益制造，我们完善了营运流程，并鼓励跨职能协作，从而有系统地减少能源使用、用水及废弃物产生，以改善表现。

## 减碳

雅洁洗衣从建筑设计到日常运营均考虑对环境的影响。我们位于元朗的厂房是东亚最大规模、自动化程度最高的洗衣厂，并荣获绿建环评金级认证。厂房配备节能设备及水处理设施。机器层已安装水电表，并与楼宇管理系统连接。此举有助实时监察能源使用情况，以识别低效益范畴、优化系统表现，并实施针对性战略以减少碳排放。

为配合减碳路线图，我们密切监察碳排放表现，并通过不同的战略项目，致力减少营运过程中的排放量。2025年的重点工作是煤气用量，因其是我们最主要的排放来源。通过检视营运模式和改善生产流程，我们的碳强度较去年水平降低了14%，同时提升了经济竞争力和营运效率。

同时，我们持续以燃料效益更高的车辆及电动车取代现有车队，以降低车辆排放量。我们亦通过定期检讨及定位追踪来改善路线效率，以加强监控及提升运输效益，配合我们的可持续发展目标。



## 物料及废弃物

在营运过程中，我们致力减少废弃物的产生。为此，我们已实施一系列减少物料使用和废弃物弃置的措施，这包括改善布制品及衣物的包装方法、缩短衣物包装的长度，以及减少衣物包装中包装配件的使用，例如夹子及纸板。此外，我们举办减废主题的教育工作坊和同事参与活动，以提升同事的减废意识和鼓励可持续发展实务。

## 健康及安全

雅洁洗衣以安全为首要目标，我们严守ISO45001的标准，并以此为业务绩效的重要指标。我们力求通过建立及采用一个与业务活动的风险与机遇相对应的职业健康及安全制度，利用有效的标准和实务指引，增强公司的职业健康及安全文化。

工厂同事的日常职务包括操作机器、处理化学品及系统运作。为保障他们的安全及健康，我们定期举办培训课程、研讨会及安全意识推广活动，着重教导最佳作业方式、危害辨识及正确的安全规范。此外，我们的管理团队通过带领实地巡查及督导委员会，积极推动安全文化、识别潜在风险，并实施有效措施以提升工作场所安全。

我们开展了安全气候调查，以收集同事对安全及健康事宜的整体意见。该调查可作为雅洁洗衣当前安全文化的一项指标，反映我们当前的安全实践水平。通过开展该调查，我们旨在了解同事对职业健康及安全的态度与承诺，并就如何提高安全性提出更多建议，从而有助于我们加强职业健康及安全管理与表现。



## 我们的同事及社区

关怀同事及社群始终是我们的核心价值之一。通过参与各项社区项目，提供服务并付出时间，我们致力维系良好的社区关系。

雅洁洗衣是全港首间签署《少数族裔友善就业约章》的洗衣公司，致力为少数族裔人士提供平等工作机会，并缔造共融的工作环境。

在社区方面，我们致力支持特殊能力人士投身就业市场。我们亦为伤健人士提供培训，并将布制品外判予庇护工场处理。通过与香港家庭福利会合作，我们亦为弱势群体及有需要的长者提供免费洗衣服务。我们荣获香港社会服务联会授予「15年Plus商界展关怀」标志。

## 案例研究

### 缔造共融的工作环境



作为香港航空业及酒店业的领先洗衣服务伙伴，我们以聘用伤健人士及伙拍庇护工场提供职业培训和就业支持为荣。今年，雅洁洗衣荣获劳工及福利局颁发2025年度爱心雇主奖章第二级：残疾共融雇主及共融同伴奖两项殊荣。获外界认可彰显我们致力打造共融的工作环境，以及培育更具同理心的合作伙伴关系。

## 案例研究

### 播下实践知识的第一颗种子



我们伙拍太古基金为太古小学的学生举办互动工作坊，让学生走出课室，通过体验式学习吸取知识与技能。工作坊教授实用的洗衣技巧，包括识别布料、认识衣物护理标签、污渍处理和正确折叠衣物的方法。通过体验式学习，可增强同学们对掌握实际生活技能的信心，并促进他们的个人成长。

## 2025 年关键绩效指标

### 经济指标列表

指标	2025 百万港元	2024 百万港元	2023 百万港元
<b>产生的直接经济价值</b>			
收益	116,766	104,371	94,485
财务收入	492	841	1,228
应占联属公司溢利	529	331	(1,534)
<b>分配的经济价值</b>			
营业开支	102,693	91,194	81,486
同事开支	20,080	16,840	14,785
支付出资入的款项	8,397	8,340	6,729
- 财务支出	3,169	3,897	3,961
- 已派股息：国泰股东	5,228	4,443	2,768
- 已派股息：非控股权益	-	-	-
向政府支付的款项(课税)	1,482	1,315	1,068
<b>社区投资，包括慈善捐款</b>			
- 直接付款	5	5	1
- 航空折扣	4	3	5
<b>留存的经济价值</b>			
国泰股东应占溢利/ (亏损)	10,828	9,888	9,789

备注：有关其他财务数据，请参阅 2025 年报告书第 p.83-84 页。

## 环境指标列表

### 排放 – 国泰航空及其主要附属公司

指标	单位	2025	2024	2023
范畴一 <sup>*</sup>	吨二氧化碳当量	16,760,471	14,083,146	11,574,068
范畴二 (基於市场的方法) <sup>*</sup>	吨二氧化碳当量	47,885	49,405	45,812
范畴二 (基於位置的方法) <sup>*</sup>	吨二氧化碳当量	84,406	85,046	79,188
范畴三	吨二氧化碳当量	10,592,541	9,462,035	5,939,000
范畴一及二 (基於市场的方法) <sup>*</sup>	吨二氧化碳当量	16,808,356	14,132,551	11,619,880
范畴一及二 (基於位置的方法) <sup>*</sup>	吨二氧化碳当量	16,844,877	14,168,192	11,653,256
范畴一、二及三 (基於市场的方法)	吨二氧化碳当量	27,400,897	23,594,586	17,558,880
范畴一、二及三 (基於位置的方法)	吨二氧化碳当量	27,437,418	23,630,227	17,592,256
净范畴一 <sup>**§</sup>	吨二氧化碳当量	16,637,046	14,048,971	11,562,467
净范畴一及二 (基於市场的方法) <sup>**§</sup>	吨二氧化碳当量	16,684,931	14,098,376	11,608,279
净范畴一及二 (基於位置的方法) <sup>**§</sup>	吨二氧化碳当量	16,721,452	14,134,017	11,641,655
净范畴一、二及三 (基於市场的方法) <sup>§</sup>	吨二氧化碳当量	27,277,472	23,560,411	17,547,279
净范畴一、二及三 (基於位置的方法) <sup>§</sup>	吨二氧化碳当量	27,313,993	23,596,052	17,580,655

<sup>\*</sup> 2025 数据由普华永道会计师事务所核实。

<sup>§</sup> 净范畴一排放量的计算方法为以总范畴一排放量减去衍生自经认证的可持续航空燃料的碳减排量和由集团出资的其他碳减排量，当中包括商务旅行和顾客参与的碳抵消推广计划。

备注：除非另有规定，否则我们依照《温室气体盘查议定书 - 企业会计与报告标准》计算我们的温室气体排放量。根据《温室气体盘查议定书范围二指南》，基于市场的方法为根据公司所选择（或别无选择之下）之电力公司的排放所计算；基于位置的方法则反映能源消耗所在电网的平均排放强度，根据主要使用之电网的平均排放所计算。

## 环境指标列表

### 排放 - 飞机营运

指标	单位	2025#@@+	2024#@@+	2023#@@+
可用吨公里	百万	31,443	27,177	23,113
收入吨公里	百万	22,266	18,947	16,369
收入客公里	百万	134,321	104,496	81,454
所有飞机的碳排放量	千吨二氧化碳	16,713	14,042	11,528
所有飞机的碳强度	克二氧化碳 / 收入吨公里*	751	741	704
	克二氧化碳 / 可用吨公里	532	517	499
所有飞机的净碳强度 (包括强制性衍生自可持续航空燃料的碳减排)†	克二氧化碳 / 收入吨公里	750	741	704
所有飞机的净碳强度 (包括强制和自愿性衍生自可持续航空燃料的碳减排)†	克二氧化碳 / 收入吨公里	746	740	704
客机的碳强度	公斤二氧化碳 / 收入客公里	0.10	0.10	0.10
货机的碳强度	公斤二氧化碳 / 收入吨公里	0.55	0.54	0.53

† 2025 数据由普华永道会计师事务所核实。

# 包括华民航空。

@ 包括香港快运。

\* 燃料消耗量包括测试、训练和湿租赁航班。

## 环境指标列表

### 碳减排 – 飞机营运

指标	单位	2025	2024	2023
衍生自可持续航空燃料的碳减排 <sup>◊</sup>	吨二氧化碳	101,446	19,247	2,485
可持续航空燃料的减排(自愿性质 – 集团为商务旅行所购买) <sup>◊</sup>	吨二氧化碳当量	2,442	1,556	-
碳抵消(自愿性质 – 集团为商务旅行所购买) <sup>◊</sup>	吨二氧化碳当量	21,979	14,600	9,116
碳抵消(自愿性质 – 集团为推广活动所购买) <sup>◊</sup>	吨二氧化碳当量	0	328	-
碳抵消(自愿性质 – 个别乘客及企业客户所购买) <sup>◊</sup>	吨二氧化碳当量	35,499	37,595	16,779
碳抵消(自愿性质 – 为货物运输所购买) <sup>◊</sup>	吨二氧化碳当量	1,651	1,969	570

<sup>◊</sup> 2025 数据由普华永道会计师事务所核实。

备注：在商务旅行及货物运输方面，碳抵消量为搭乘相关航班后的当月报告；在企业客户方面，碳抵消量按捐款当月报告；在推广活动方面，由于处理相关数据需时，碳抵消量在相关费用结算期间报告。2025 年，货物运输的碳抵消只适用于国泰航空；个别乘客及企业客户所购买的碳抵消则适用于国泰航空和香港快运。2025 年，我们通过国泰航空的「飞向更蓝天」计划和香港快运的「顾客碳抵消项目」抵消碳排放量合共 59,129<sup>◊</sup>吨，当中包括个别乘客抵消的 13,775<sup>◊</sup>吨及企业客户抵消的 21,724<sup>◊</sup>吨。

### 氮氧化物排放 – 飞机营运

指标	单位	2025	2024	2023
所有飞机的氮氧化物排放	吨	6,458	5,619	4,630
客机的氮氧化物排放	克 / 收入客公里	0.04	0.04	0.04
货机的氮氧化物排放	克 / 收入吨公里	0.18	0.18	0.17
平均氮氧化物排放/每降落起飞周期(LTO)	公斤 / LTO	34	36	37
机队中符合航空环境保护委员会 (CAEP)▲/6 标准的飞机百分比	%	99	97	92
机队中符合CAEP/8标准的飞机百分比	%	75	90	72

<sup>▲</sup> CAEP 是国际民航组织属下委员会。其长远目标为于 2026 年或之前减少氮氧化物排放至低于 CAEP/6 标准的 60%。

注意和方法：

(1) 二氧化碳的全球暖化潜能为 1；假设所有其他温室气体均微不足道，因其影响仍未确知。因需进一步研究，凝结尾迹的影响尚未纳入。

(2) 客运航班的燃料消耗量包括携带行李及机仓货物。

(3) 转换因子：1 吨飞机燃料 = 3.15 吨二氧化碳当量，参考香港民航处实施的香港民航活动二氧化碳排放监测、报告及核查计划。于报告年度并没有转变。

## 环境指标列表

### 排放 - 地面营运

指标	单位	2025	2024	2023
地面排放总量*	吨二氧化碳当量	95,223	91,028	91,980

\* 2025 数据由普华永道会计师事务所核实。

### 气候相关风险和机遇

指标	单位	2025
目前未涵盖于国际航空碳抵消和减排计划的收入吨公里	%	100
香港国际机场中易受水浸风险影响的固定资产	%	0
下一代飞机* (目前总数合计)	%	38
	架数	90

\* 下一代飞机包括但不限于 A320neo、A321neo、A330neo、A350、B777X 及以上各型号的不同版本，包括货机版本。

## 环境指标列表

### 资源使用 – 飞机及地面运营

指标	单位	2025	2024	2023
<b>航空能源使用</b>				
航空燃油	吨	5,305,757	4,457,626	3,659,651
可持续航空燃油 <sup>⊙</sup>	吨	36,242	6,884	1,048
可持续航空燃料占年内总航空燃料的百分比	%	0.68	0.15	0.03
客机的航空燃油消耗	公升 / 收入客公里 *100	4.01	4.11	4.01
货机的航空燃油消耗	公升 / 收入吨公里	0.22	0.21	0.21
<b>地面能源使用</b>				
电力	兆瓦时	114,852	115,752	107,697
移动燃烧源 – 柴油	公升	4,091,638	3,774,750	3,107,572
移动燃烧源 – 无铅汽油	公升	11,004	15,343	135,484
固定燃烧源 – 柴油	公升	10,718	3,810	5,953
可再生柴油	公升	48,186	-	-
煤气	单位	7,424,469	7,439,928	6,597,530
总能源使用量	千兆焦耳	233,999,771	196,733,858	161,589,400
能源强度 (每同事)	千兆焦耳	7,013	6,534	6,789
<b>资源使用</b>				
面向乘客的一次性塑料制品 <sup>⊙</sup>	人均件数	1.7	2.6	3.1
营运使用的纸张	吨	170	80	68
所购入经认证的可持续海产	吨	380	351	315

\* 2025 数据由普华永道会计师事务所核实。

⊙ 这些物品包括国泰航空运营的航班上提供予乘客的一次性塑料水瓶、餐具、个人护理物品及包装，但不包括国泰航空运营的航班上作医疗和卫生之用和水瓶以外的已包装食品和饮品。

## 环境指标列表

### 资源使用 - 飞机及地面营运

指标	单位	2025	2024	2023
<b>回收 (地面营运)</b>				
塑料	吨	580	598	296
玻璃	吨	562	557	419
纸张	吨	512	475	277
金属	吨	54	46	33
食物捐赠	吨	461	336	210
送往回收并转化为能源的不可食用厨余	吨	1,671	910	664
其他*	吨	78	48	40
分类总计	吨	3,918	2,970	1,939
雅洁洗衣的重用衣架	个	771,367	849,465	787,085
<b>回收 (机上营运)</b>				
塑料	吨	35	7	-
金属	吨	14	3	-
<b>废弃物</b>				
送往堆填的非有害废弃物 (商业及工业废弃物、厨余和隔油池)	吨	14,728	15,004	15,820
送往堆填的非有害废弃物强度 (每百万港元营运收益)	吨 / 百万港元	0.13	0.14	0.17
非有害废弃物的转化率	%	21	19	12
有害废弃物 (电池)	吨	30	25	12
有害废弃物 (化学固体废弃物)	吨	7	6	5
有害废弃物 (化学液体废弃物)	公升	24,900	22,940	18,460
<b>用水量</b>				
作冷却用途的海水	立方米	8,442,731	12,904,816	11,463,350
都市用水	立方米	942,751	962,273	881,180
维修用水	立方米	21,636	13,246	7,892
循环再用水	立方米	4,476	17,924	9,394

\*其他包括食品加工油和轮胎。

## 环境指标列表

### 资源使用 - 飞机及地面营运

指标	单位	2025	2024	2023
<b>排水量</b>				
都市排水	立方米	882,609	898,527	811,647

## 社会指标列表

### 总雇员

指标	单位	2025	2024	2023
同事总数#	人数	33,369	30,110	23,801
同事总数 - 主要业务单位及附属公司*	人数	32,158	28,938	22,804
<b>按性别</b>				
男	%	48	48	51
女	%	52	52	49
<b>按合同类型</b>				
长期雇员	%	73	73	85
固定及临时雇员	%	27	27	15
<b>按雇佣类型</b>				
长期雇员- 全职	%	99	99	99
长期雇员- 兼职	%	1	1	1
<b>按地区</b>				
香港	%	87	87	85
中国内地	%	3	2	2
其他	%	10	11	13

## 社会指标列表

### 总雇员

指标	单位	2025	2024	2023
<b>按雇用类别</b>				
机组人员	%	13	12	15
乘务员	%	39	38	31
地勤人员	%	48	50	54
<b>按年龄组别</b>				
30岁以下	%	25	24	19
30至50岁	%	59	59	60
50岁以上	%	16	17	21
<b>按同事类别</b>				
个人贡献者	%	64	66	64
主管	%	30	29	30
业务负责人	%	5	4	5
战略领导	%	1	1	1

\* 所提供的数据与报告书的数据范围一致。

\* 除另作说明，这涵盖国泰航空、华民航空、国泰货运站、国泰餐饮、HAS by Cathay、香港快运和雅洁洗衣，亦是本章节雇佣数据的汇报范畴。

## 社会指标列表

### 自愿离职员工

指标	单位	2025	2024	2023
<b>按年龄组别</b>				
30岁以下	%	12	19	21
30至50岁	%	5	8	12
50岁以上	%	6	5	8
<b>按性别</b>				
男	%	6	8	14
女	%	6	10	10
<b>按地区</b>				
香港	%	6	9	13
中国内地	%	3	5	6
其他	%	6	7	11
<b>按管理层级</b>				
初级管理层	%	5	6	8
中级管理层	%	4	5	5
高级管理层	%	14	9	4
<b>按同事类别</b>				
个人贡献者	%	7	11	16
主管	%	5	6	8
业务负责人	%	4	5	5
战略领导	%	14	9	4
<b>长期雇员总自愿离职率</b>	<b>%</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>12</b>
<b>长期雇员总离职率</b>	<b>%</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

## 社会指标列表

### 新聘员工

指标	单位	2025	2024	2023
<b>按年龄组别</b>				
30岁以下	%	47	55	51
	人数	1,669	1,703	1,365
30至50岁	%	11	16	15
	人数	1,612	2,143	1,783
50岁以上	%	5	9	11
	人数	227	345	447
<b>按性别</b>				
男	%	17	24	21
	人数	2,057	2,557	2,075
女	%	14	17	16
	人数	1,451	1,634	1,520
<b>按地区</b>				
香港	%	16	21	19
	人数	3,033	3,510	3,059
中国内地	%	27	38	14
	人数	209	230	70
其他	%	9	17	18
	人数	266	451	466

## 社会指标列表

### 新聘员工

指标	单位	2025	2024	2023
<b>按管理层级</b>				
初级管理层	%	14	20	19
	人数	1,158	1,397	1,137
中级管理层	%	4	5	5
	人数	49	57	55
高级管理层	%	6	2	3
	人数	4	1	2
<b>按同事类别</b>				
个人贡献者	%	18	23	20
	人数	2,297	2,736	2,401
主管	%	14	20	19
	人数	1,158	1,397	1,137
业务负责人	%	4	5	5
	人数	49	57	55
战略领导	%	6	2	3
	人数	4	1	2
<b>总长期雇员新聘比率</b>	<b>%</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>19</b>
<b>总长期雇员新聘人数</b>	<b>人数</b>	<b>3,508</b>	<b>4,191</b>	<b>3,595</b>
空缺职位由内部员工填补 <sup>#</sup>	%	8	6	17

<sup>#</sup> 仅含国泰航空数据。

## 社会指标列表

### 平均任期

指标	单位	2025	2024	2023
<b>按年龄组别</b>				
30岁以下	人数	1	2	3
30至50岁	人数	8	9	10
50岁以上	人数	16	20	20
<b>按性别</b>				
男	人数	10	9	13
女	人数	7	11	9
<b>总长期雇员平均任期 (年)</b>	<b>人数</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>11</b>

### 升迁率

指标	单位	2025	2024	2023
<b>按年龄组别</b>				
30岁以下	%	10	11	8
30至50岁	%	13	22	11
50岁以上	%	7	7	8
<b>按性别</b>				
男	%	14	13	10
女	%	10	23	10
<b>总长期雇员升迁率</b>	<b>%</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>10</b>

### 缺勤率

指标	单位	2025	2024	2023
<b>按性别</b>				
男	%	3	2	3
女	%	3	3	5
<b>总长期雇员缺勤率</b>	<b>%</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

## 社会指标列表

### 培训及发展

指标	单位	2025	2024	2023
受训同事总数	%	100	100	100
总培训时数	小时	3,190,086	4,903,889	2,780,497
平均培训时数	小时	97	166	144
<b>平均培训时数 (按性别)</b>				
男	小时	118	169	113
女	小时	157	305	177
<b>平均培训时数 (按年龄组别)</b>				
30岁以下	小时	125	-	-
30至50岁	小时	141	-	-
50岁以上	小时	130	-	-
<b>平均培训时数 (按同事类别)</b>				
个人贡献者	小时	158	308	185
主管	小时	107	131	74
业务负责人	小时	130	131	120
战略领导	小时	40	105	35
<b>受训同事比例 (按性别)</b>				
男	%	100	100	89
女	%	100	100	100
<b>受训同事比例 (按年龄组别)</b>				
30岁以下	%	100	-	-
30至50岁	%	100	-	-
50岁以上	%	100	-	-
<b>受训同事比例 (按同事类别)</b>				
个人贡献者	%	100	100	100
主管	%	100	100	84
业务负责人	%	100	100	30
战略领导	%	98	100	100

## 社会指标列表

### 培训及发展

指标	单位	2025	2024	2023
<b>同事培训平均支出 (按性别)</b>				
男	港元	24,509	31,195	11,911
女	港元	28,518	36,528	13,821
<b>同事培训平均支出 (按同事类别)</b>				
个人贡献者	港元	22,112	29,205	11,151
主管	港元	30,805	38,656	15,439
业务负责人	港元	35,240	43,083	14,142
战略领导	港元	31,559	40,599	13,824
<b>每位同事的平均培训总支出</b>	<b>港元</b>	<b>26,300</b>	<b>33,650</b>	<b>12,800</b>

### 绩效评估

指标	单位	2025	2024	2023
接受绩效评估同事比例	%	88	84	79

### 年度同事投入度指数

指标	单位	2025	2024	2023
对调查的陈述表示非常同意或同意的同事比例	%	85	84	58

## 社会指标列表

### 董事局多元化

指标	单位	2025	2024	2023
<b>按性别</b>				
男	%	76	76	88
女	%	24	24	12
<b>按年龄组别</b>				
41至50岁	%	6	6	12
51至60岁	%	76	76	70
61至70岁	%	18	18	18
<b>按种族</b>				
华人	%	41	41	53
非华人	%	59	59	47
<b>董事服务年期*</b>				
5年或以下	%	82	82	76
6至10年	%	12	12	18
10年以上	%	6	6	6

\* 於 2025 年年底, 董事局的平均任期为 4.18 年。

备注: 有关董事技能、专业知识及经验的详情, 请参阅 2025 年报告书第 p.57 页。

### 管理要职 (总经理及董事) 多元化

指标	单位	2025	2024	2023
<b>按性别</b>				
男	%	68	70	73
女	%	32	30	27

## 社会指标列表

### 女性管理层多元化

指标	单位	2025	2024	2023
<b>按职位</b>				
担任管理职位的女性(占管理人员总数的百分比)	%	33	31	31
担任初级管理职位的女性(占初级管理人员总数的百分比)	%	37	35	35
担任科学、科技、工程和数学相关职位的女性# (占科学、科技、工程和数学相关人员总数的百分比)	%	25	21	19
担任带来收入部门管理职位的女性#(占带来收入部门管理人员总数的百分比)	%	31	29	28

#仅含国泰航空数据。

### 健康及安全

指标	范畴	单位	2025	2024	2023
意外*	集团旗下各航空公司	宗数	0	0	0
每百万航线的意外率	集团旗下各航空公司	%	0	0	0
高风险事故	集团旗下各航空公司	宗数	0	0	0
与工作相关的死亡个案	集团旗下各航空公司	宗数	0	0	0
与工作相关的死亡率	集团旗下各航空公司	%	0	0	0
乘客死亡个案	集团旗下各航空公司	宗数	0	0	0
总可记录工伤频率	集团旗下各航空公司	宗数	7.94	9.67	15.17
损失工时工伤率	集团旗下各航空公司	宗数	4.27	5.82	10.39
损失日数率	集团旗下各航空公司	宗数	71.34	86.14	189.46
违反有关产品与服务的健康和法规之事件	集团旗下各航空公司	宗数	0	0	0

\*导致严重受伤及/或死亡的事件。

## 社会指标列表

### 供应链

活跃一级供应商数量: **6,364**<sup>#</sup>

活跃一级供应商群组数量: **5,854**

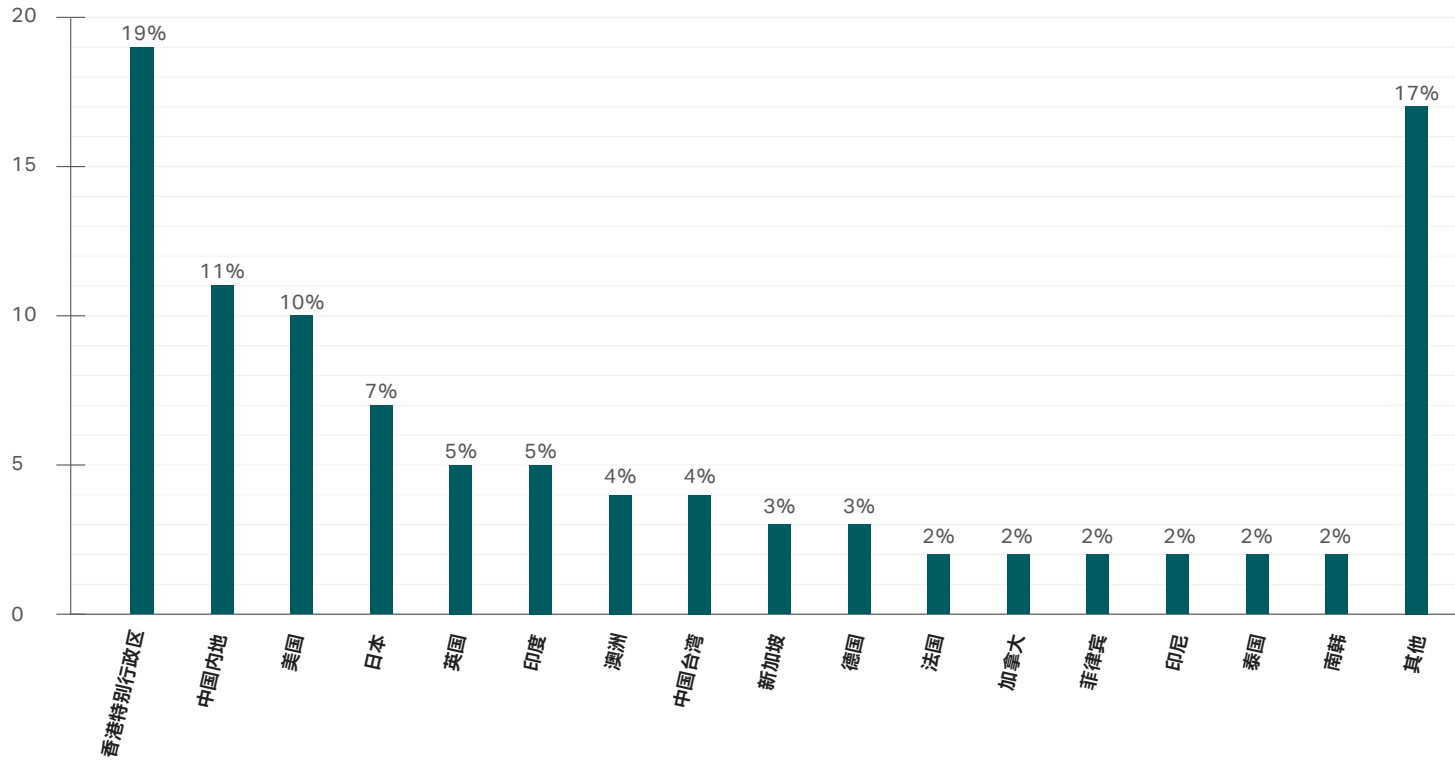
最高支出的供应商群组数量: **77**<sup>\*</sup>

- 占总采购支出: **80%**

最高支出的重要供应商群组数量: **72**<sup>^</sup>

- 占总采购支出: **69%**

按地区划分的供应商



<sup>#</sup> 仅含国泰航空数据。

<sup>\*</sup> 一级供应商指具有合约关系的直接供应商。

<sup>\*</sup> 最高支出的供应商是指达到我们年度支出 80% 的供应商。

<sup>^</sup> 不包括政府部门、银行及公司间的结算等非采购项目。

## 法律及合规遵循

本章节概述我们就香港交易所《环境、社会及管治报告指引》中具有重大影响力的法律法规和相关管理方法，亦详列我们的合规情况和违反的潜在影响。

重要的法律与法规	地点	潜在影响	管理方法及合规情况
<b>排放</b>			
香港法例第354章《废物处置条例》及有关附属条例。  此条例旨在对废物的产生、贮存、收集及处置 (包括处理、再加工和循环再造) 予以规管。			
香港法例第358章《水污染管制条例》。  此条例旨在管制香港水域的污染。	香港	违反条例可引起民事和/或刑事责任，包括罚款和监禁。	本集团已采用一套环境管理系统以确保内部和外部审核的合规性。  於2025年，本集团没有涉及违反与空气、温室气体排放、污水排放、有害和无害废弃物产生或其他环境相关法律和条例而受重大裁罚的事件。
香港法例第311章《空气污染管制条例》及有关附属条例。  此条例旨在禁止及/或管制大气污染。			

重要的法律与法规	地点	潜在影响	管理方法及合规情况
----------	----	------	-----------

## 就业

香港法例第57章《雇佣条例》。

此为香港规管雇佣关系的主要法例。

香港法例第485章《强制性公积金计划条例》、香港法例第426章《职业退休计划条例》及相关附属法例。

此等法例订明香港雇员的退休保障框架。

香港法例第608章《最低工资条例》。

此条例订明香港雇员的法定最低时薪。

香港法例第480章《性别歧视条例》、香港法例第527章《家庭岗位歧视条例》、香港法例第487章《残疾歧视条例》及香港法例第602章《种族歧视条例》。

此等条例为香港现时四项反歧视条例，禁止以性别、怀孕、哺乳、婚姻状况、家庭状况、残疾及种族为由，进行任何歧视行为。

香港

违反该等条例可引起民事和/或刑事后果，以及严重影响本集团与员工的关系及其声誉。

本集团已实施一系列雇佣政策及程序（包括年假、产假和侍产假以及病假政策、非歧视政策以及反欺凌和反骚扰政策）以及审查项目是否符合该等条例，以确保合规，特别是确保员工能享有与法定要求同等或更佳的权利和待遇。

於2025年，本集团没有因违反有关薪酬及解雇、招聘及晋升、工作时数、假期、平等机会、多元化、反歧视以及其他待遇及福利相关法规而受重大裁罚的事件。

重要的法律与法规	地点	潜在影响	管理方法及合规情况
<p>香港法例第282章《雇员补偿条例》。</p> <p>此条例旨在就支付补偿雇员予受雇工作期间受伤或特定职业病所订定的条文。</p>		<p>违反《雇员补偿条例》可引起民事和/ 或刑事後果，以及严重影响本集团与员工的关系。</p>	
<p>香港法例第59章《工厂及工业经营条例》。</p> <p>此条例旨在提供安全及健康的保障予工业部门的雇员，包括餐饮业以及货物和货柜处理作业。</p>	香港	<p>违反条例可有关引起刑事责任，包括罚款和监禁。</p>	<p>本集团已实施一系列职业健康及安全的政策和守则，例如《职业健康及安全政策》、《酒精及其他药物政策》以及相关培训及指引，确保员工和其他人士在工作场所的安全。有关的保险政策亦涵盖了此条例下的潜在法律责任。</p>
<p>香港法例第509章《职业安全及健康条例》。</p> <p>此条例旨在提供健康及安全的保障予从事所有工业及非工业相关经济活动的人士。</p>			<p>於2025年，本集团没有因违反职业健康及安全相关法律和规则而受重大裁罚的事件。</p>

重要的法律与法规	地点	潜在影响	管理方法及合规情况
<p>英国《现代奴役法案2015》。</p> <p>此法案要求所有</p> <p>(i) 在英国提供商品或服务及</p> <p>(ii) 每年营业额3,600万英镑或以上的商业组织提供透明度声明，以披露防止在组织与其供应链中出现奴役制和人口贩运情况而采取的措施。</p>	英国	<p>英国内阁大臣可以向不遵守法案的组织寻求禁令。</p>	<p>董事会已批阅现代奴隶制和人口贩卖声明及报告2025，可在<a href="#">此处</a>查阅。</p> <p>於2025年，本集团没有因违反有关童工和强制劳工相关法律和规则而受重大裁罚的事件。</p>
<p>澳大利亚《现代奴役法案2018》。</p> <p>此法案要求所有报告年度内营业额超过1亿澳元及在报告年度中曾於澳洲有商业营运的组织，汇报有关他们营运及供应链中的现代奴役风险及应对行动。</p>	澳大利亚	<p>澳洲政府可以要求未遵守法案的实体作出解释，也可以要求实体针对该要求采取补救措施。如果实体不遵守要求，部长可以在公开发布有关不遵守要求的信息，包括实体的身份。</p>	<p>董事会已批阅现代奴隶制和人口贩卖声明及报告2025，可在<a href="#">此处</a>查阅。</p> <p>於2025年，本集团没有因违反有关童工和强制劳工相关法律和规则而受重大裁罚的事件。</p>
<p>加拿大《打击供应链强制劳工和童工法案2023》。</p> <p>此法案要求在加拿大境内注册成立或在加拿大营运，并符合以下至少两项条件的组织：</p> <p>(i) 拥有至少2,000万加元的资产</p> <p>(ii) 至少产生4,000万加元的收入或</p> <p>(iii) 雇用至少250名员工。</p> <p>这些组织必须采取积极措施，防止其供应链中出现强制劳工和童工，并报告所采取的行动和发现。</p>	加拿大	<p>加拿大政府可以就未遵守法案或作出虚假陈述的实体处以最高25万加元的罚款。涉嫌在内的董事、高级职员和代理人也需承担责任。如员工牵涉在内，只需证明曾发生即可，除非他们能证明已尽力阻止其发生。</p>	<p>董事会已批阅现代奴隶制和人口贩卖声明及报告2025，可在<a href="#">此处</a>查阅。</p> <p>於2025年，本集团没有因违反有关童工和强制劳工相关法律和规则而受重大裁罚的事件。</p>

重要的法律与法规	地点	潜在影响	管理方法及合规情况
----------	----	------	-----------

## 产品责任 – 健康及安全

<p>香港法例第448C章《1995年飞航 (香港) 令》。</p> <p>此条例针对机组人员以及与飞机运行有关的许可和安全事宜。</p>		<p>违反《1995年飞航 (香港) 令》可引起民事和/或刑事责任, 包括罚款和监禁。</p>	<p>国泰航空的政策确保其能持续遵守《1995年飞航 (香港) 令》及由民航处发出的相关刊物, 包括但不限于CAD360《航空运输企业经营许可证规章》、CAD712航空运输企业的安全管理系统、CAD371防止空勤人员出现疲态以及HKAR-145经批准的维修机构。</p> <p>于2025年, 国泰航空及共载客2,800万人次, 并没有发生任何严重的安全事故, 亦没有涉及健康及安全并带来重大影响事故。</p>
<p>香港法例第599A章《预防及控制疾病规例》。</p> <p>此条例要求若跨境飞机的操作者有理由怀疑机上出现以下情况时, 必须即时通知卫生主任:</p> <p>(a) 传染病的个案或源头; 或</p> <p>(b) 污染的个案或源头</p>	<p>香港</p>	<p>违反《预防及控制疾病规例》可引起民事和/或刑事责任, 包括罚款和监禁。</p>	<p>国泰航空已为前线员工 (包括机舱服务员、客户服务人员及机组人员) 就执行有关如何识别及处理任何涉及乘客或机组人员的传染病疑似个案提供程序及指引。</p> <p>这包括 (但不限于):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 为机上的机组人员提供个人防护设备, 以便向个别疑似传染病患者提供护理。</li> <li>• 由MedLink向机组人员及地勤人员针对出入境关口及处理机上医疗的紧急情况提供医疗意见。</li> <li>• 卫生当局通知受感染期间出游的旅客或机组人员的处理程序。</li> </ul> <p>於2025年, 本集团没有因违反健康及安全相关法律和规则而受重大裁罚的事件。</p>

重要的法律与法规	地点	潜在影响	管理方法及合规情况
----------	----	------	-----------

## 产品责任 - 健康及安全

<p>香港法例第132章《公众卫生及市政条例》。</p> <p>此条例旨在就提供一般保障予食物购买人、出售不合格及夹杂食物的有关程序、食物的成分与标签、食品卫生、检取和销毁不合格食物。</p>	香港	违反《公众卫生及市政条例》可引起刑事责任, 包括罚款和监禁。	<p>国泰餐饮已采用ISO 9001及危害分析重要管制点管理系统, 并配合有效政策以符合所有适用的食品健康与安全条例</p> <p>于2025年, 本集团所提供的产品和服务并无违反健康及安全相关法律和条例而受重大裁罚的事件。</p>
<p>香港法例第384章《危险品 (航空托运) (安全) 条例》。</p> <p>此条例旨在对制备、包装、提供危险品以予空运和对危险品加上标记、标签以予空运作出管制。</p>	香港	违反《危险品 (航空托运) (安全) 条例》可引起民事和/或刑事责任, 包括罚款和监禁。	<p>向员工提供危险品条例及危险品认知培训。</p> <p>于2025年, 本集团所提供的产品和服务并无违反健康及安全相关法律和条例而受重大裁罚的事件。</p>

## 产品责任 - 广告及标签

<p>香港法例第362章《商品说明条例》。</p> <p>此条例旨在禁止虚假商品说明、虚假、具误导性或不完整的资料, 以及禁止某些不良营商手法。</p>	香港	违反《商品说明条例》可引起民事和/或刑事责任, 包括罚款和监禁。	<p>本集团的政策是遵守所有适用的广告及标签法律和条例。</p> <p>于2025年, 本集团没有因违反有关广告及标签的法律和规范而受重大裁罚的事件。</p>
--	----	----------------------------------	---

重要的法律与法规	地点	潜在影响	管理方法及合规情况
----------	----	------	-----------

## 产品责任 - 私隐

<p>香港法例第486章《个人资料 (私隐) 条例》。</p> <p>此条例旨在保障个人资料的私隐。</p>	<p>香港</p>	<p>《个人资料 (私隐) 条例》有机会对收集、持有、处理或使用数据 (如客户及员工资料) 的公司构成重大影响。</p> <p>若违反本条例, 专员可向公司直接发出执行通知及/或作出检控。而违反执行通知属违法行为, 最高可被罚款港币50,000元及监禁2年。</p> <p>违反《个人资料 (私隐) 条例》亦可能会损害公司声誉。</p>	<p>国泰航空和其附属公司已制定相关政策、程序和管控制度, 以遵守适用其营运的资料保护法 (如欧盟/英国《一般资料保护规则》、《个人资料 (私隐) 条例》和《个人信息保护法》等)。</p>
<p>欧盟《一般资料保护规则》於2018年5月25日执生效。</p> <p>此规例涉及新增条款和权利提升, 旨于协调数码单一市场框架, 使个人可管理其数据及制定现代数据维护管治。</p>	<p>欧盟</p>	<p>《一般资料保护规则》有机会因向欧盟境内当事人或其监管者提供商品或服务而对公司有重大影响。</p> <p>若有违反, 欧洲资料保护主管机关有权收取组织高达全球4%的收入或2,000万欧元 (以较高者为准) 的罚款以执行本条例。</p> <p>受违反本条例影响的人士可对企业采取法律行动以追回赔偿。</p>	<p>于2025年, 本集团没有因违反顾客私隐相关法律和规范而受重大裁罚的事件。</p>

重要的法律与法规	地点	潜在影响	管理方法及合规情况
----------	----	------	-----------

## 产品责任 - 私隐

<p>英国《一般资料保护规则》。</p> <p>英国的资料保护制度受《资料保护法》监管，其将欧盟《一般资料保护规则》国内法，成为英国《一般资料保护规则》。</p>	<p>英国</p>	<p>若有违反，英国资料保护主管机关有权收取组织高达全球4%的收入或1,750万英镑 (以较高者为准) 的罚款以执行本条例。受违反本条例影响的人士可对企业采取法律行动以追回赔偿。</p>	
<p>中国内地《个人信息保护法》。</p> <p>此规例是中国内地首项旨在保护个人资料的法例，已於2021年11月1日正式生效。</p>	<p>中国内地</p>	<p>由於《个人信息保护法》包含跨境提供的规则，有机会对公司有重大影响。</p> <p>外国企业凡于中国内地境内处理个人资料以提供产品或服务，或作分析及评估消费习惯用途，均受此法例约束。</p> <p>个人资料处理者若违反本条例，最高可被罚款人民币5,000万元或上一财政年度全年营业额的5%。</p>	<p>国泰航空和其附属公司已制定相关政策、程序和管控制度，以遵守适用其营运的资料保护法 (如欧盟/英国《一般资料保护规则》、《个人资料 (私隐) 条例》和《个人信息保护法》等)。</p> <p>於2025年，本集团没有因违反顾客私隐相关法律和规范而受重大裁罚的事件。</p>

重要的法律与法规	地点	潜在影响	管理方法及合规情况
----------	----	------	-----------

## 反贪污

<p>香港法例第201章《防止贿赂条例》。</p> <p>此条例旨在防止在公共及私人机构之贿赂事宜。於後者，亦同时防止代理人对主人事务的贪污及欺诈行为。</p>	<p>香港</p>	<p>根据《防止贿赂条例》，在未经主事人许可的情况下，向代理人（例如员工）或代理人在进行主事人事务时索取或接受任何利益，即属违法。</p> <p>若违反本条例，最高可被处以10年监禁或罚款港币100万元。</p>	<p>本集团已制订由董事局监管并经审核委员会认可的《反贿赂、反贪污、反洗黑钱及反恐怖分子资金筹集政策》。该政策辅以培训，旨在教育我们的员工识别和防止贿赂和腐败，并构成集团合规计划的一环。</p>
<p>英国《反贿赂法2010》。</p> <p>此法例把贿赂、提供或授权贿赂予他人（包括外国官员）或作为受贿者列为刑事罪。</p>	<p>英国</p>	<p>《英国反贿赂法》有机会使在英国境内的业务受到重大影响。</p> <p>此法例具域外效力，包括了海外营运的英国公司及於英国境内具业务的海外公司。所有於此法例下的违法行为均可对公司或个人处以无制罚款。而对个人而言，最高可判处10年监禁。当公司被判定给予或收受贿赂时，其董事和其他高级管理人员也可被追究责任。</p>	<p>于2025年，本集团没有违反贿赂、勒索、欺诈和洗黑钱相关法律及法规，亦没有对本集团影响重大的相关违规事故，因而没有被定罪。</p>

重要的法律与法规	地点	潜在影响	管理方法及合规情况
----------	----	------	-----------

## 反贪污

<p>2023年《经济犯罪与企业透明度法案》</p> <p>此法案规定, 如大型组织未能阻止关联人员 (如员工、代理人或附属公司) 为公司利益干犯欺诈, 则该组织将承担刑事责任(未能防止欺诈罪)。</p>	<p>英国</p>	<p>未能防止欺诈罪于2025年9月1日生效。由于该法例具有域外效力, 适用于与英国有联系的海外公司, 鉴于本集团在英国有业务营运, 该法例很可能对本集团产生重大影响。</p> <p>未能防止欺诈罪属于严格责任罪, 意味无论公司是否从欺诈中获益, 或者是否知晓或批准欺诈行为, 都需承担责任。公司若已采取合理的预防措施, 则可作为抗辩理由。被认定犯有此罪的公司可能面临无限额罚款。如高层主管和董事干犯欺诈行为或对欺诈行为的发生负有责任, 他们也可能面临个人刑事责任。</p>	<p>本集团已制订由董事局监管并经审核委员会认可的《反贿赂、反贪污、反洗黑钱及反恐怖分子资金筹集政策》。该政策辅以培训, 旨在教育我们的员工识别和防止贿赂和腐败, 并构成集团合规计划的一环。</p>
<p>美国《海外反腐败法》。</p> <p>在该法律下, 当某类别的个人和实体向外国政府官员付款以有助于获得或保留业务, 是为违法活动。</p> <p>此法例的反贿赂条款适用于所有美国人及某些证券的外国发行人。此外, 亦适用于通过直接或通过代理人而促成在美国境内贿款的外国公司和个体。</p>	<p>美国</p>	<p>《海外反腐败法》具域外效力并有机会对公司构成重大影响, 例如与官方在许可上的交涉。</p> <p>违规行为可招致严重的刑事处罚, 包括:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最高可处以200万美元的罚款 (违反反贿赂规定) 和2,500万美元的罚款 (违反会计规定); 以及</li> <li>最高可处以5年监禁 (违反反贿赂规定) 和20年监禁 (违反会计规定)。</li> </ul>	<p>于2025年, 本集团没有违反贿赂、勒索、欺诈和洗黑钱相关法律及法规, 亦没有对本集团影响重大的相关违规事故, 因而没有被定罪。</p>


重要的法律与法规	地点	潜在影响	管理方法及合规情况
----------	----	------	-----------

## 反贪污

<p>《中华人民共和国刑法》(《刑法》)</p> <p>根据《刑法》的若干条款, 贿赂公职人员和私人机构贿赂将作为犯罪行为予以惩处。</p>	中国内地	<p>本集团在中国内地的业务日益增多, 违反《刑法》可能导致本集团被处以罚款, 或对其高级职员处以罚款或最高10年有期徒刑或无期徒刑。</p>	<p>本集团已制订由董事局监管并经审核委员会认可的《反贿赂、反贪污、反洗黑钱及反恐怖分子资金筹集政策》。该政策辅以培训, 旨在教育我们的员工识别和防止贿赂和腐败, 并构成集团合规计划的一环。</p>
<p>《反不正当竞争法》</p> <p>《反不正当竞争法》禁止商业贿赂, 例如向若干收受人提供金钱、财产或其他利益, 以获得商业交易机会或其他竞争优势。</p>		<p>本集团在中国内地的业务日益增多, 违反《反不正当竞争法》可能会被处以最高人民币500万元的行政罚款、没收违法所得并吊销营业执照。</p>	<p>于2025年, 本集团没有违反贿赂、勒索、欺诈和洗黑钱相关法律及法规, 亦没有对本集团影响重大的相关违规事故, 因而没有被定罪。</p>

# 外部审查

我们已聘请独立审计公司普华永道会计师事务所为前述报告期间的温室气体排放和碳抵消数据作出独立审查。审查范围及声明如下所载。经由外部审查认证的2025数据在报告均以“◆”标示。审查报告如下：

 羅兵咸永道

**Independent practitioner's limited assurance report on Cathay Pacific Airways Limited's consolidated sustainability information**

To the Board of Directors of Cathay Pacific Airways Limited

**Limited assurance conclusion**

We have conducted a limited assurance engagement on certain consolidated sustainability information of Cathay Pacific Airways Limited (the "Company") and its subsidiaries (collectively, "the Group") as summarised in Appendix I and included in the Group's Sustainability Report 2025 (the "Consolidated Sustainability Information") for the year ended 31 December 2025.

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 Consolidated Sustainability Information is not prepared, in all material respects, in accordance with the criteria applied and as explained in the Group's Reporting Methodology for the year ended 31 December 2025 (the "Reporting Methodology").

**Basis for conclusion**

We conducted our limited assurance engagement in accordance with International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised), *Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information* ("ISAE 3000 (Revised)"), and International Standard on Assurance Engagements 3410, *Assurance engagements on greenhouse gas statements* ("ISAE 3410"), issued by the International Auditing and Assurance Standards Board (the "IAASB").

We believe that the evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our conclusion. Our responsibilities under these standards are further described in the Practitioner's responsibilities section of our report.

PricewaterhouseCoopers  
22/F Prince's Building, Central  
Hong Kong SAR, China  
T: +852 2289 8888, F: +852 2810 9888

www.pwchk.com

**Our independence and quality management**

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

Our firm applies International Standard on Quality Management 1 issued by the IAASB, which requires the firm to design, implement and operate a system of quality management including policies or procedures regarding compliance with ethical requirements, professional standards and applicable legal and regulatory requirements.

**Responsibilities for the Consolidated Sustainability Information**

Management of the Group is responsible for:

- the preparation of the Consolidated Sustainability Information in accordance with the Reporting Methodology, applied as explained in the Group's Reporting Methodology document;
- designing, implementing and maintaining such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of the Consolidated Sustainability Information, in accordance with the Reporting Methodology, that is free from material misstatement, whether due to fraud or error; and
- the selection and application of appropriate sustainability reporting methods and making assumptions and estimates that are reasonable in the circumstances.

Those charged with governance are responsible for overseeing the Group's sustainability reporting process.

**Inherent limitations in preparing the Consolidated Sustainability Information**

Greenhouse gas quantification is subject to inherent uncertainty because of incomplete scientific knowledge used to determine emissions factors and the values needed to combine emissions of different gases.

**Practitioner's responsibilities**

Our responsibility is to plan and perform the assurance engagement to obtain limited assurance about whether the Consolidated Sustainability Information is free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue a limited assurance report that includes our conclusion. We report our conclusion solely to you, as a body, in accordance with our agreed terms of engagement, and for no

2

other purpose. We do not assume responsibility towards or accept liability to any other person for the contents of this report. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence decisions of users taken on the basis of the Consolidated Sustainability Information.

As part of a limited assurance engagement in accordance with ISAE 3000 (Revised) and ISAE 3410, we exercise professional judgement and maintain professional scepticism throughout the engagement. We also:

- determine the suitability in the circumstances of the Group's use of the Reporting Methodology as the basis for the preparation of the Consolidated Sustainability Information;
- perform risk assessment procedures, including obtaining an understanding of internal control relevant to the engagement, to identify where material misstatements are likely to arise, whether due to fraud or error, but not for the purpose of providing a conclusion on the effectiveness of the Group's internal control; and
- design and perform procedures responsive to where material misstatements are likely to arise in the Consolidated Sustainability Information. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.

**Summary of the work performed**

A limited assurance engagement involves performing procedures to obtain evidence about the Consolidated Sustainability Information. The procedures 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.

The nature, timing and extent of procedures selected depend on professional judgement, including the identification of where material misstatements are likely to arise in the Consolidated Sustainability Information, whether due to fraud or error.

In conducting our limited assurance engagement, we:

3

# 外部审查

- Obtained an understanding of the Group's reporting processes relevant to the preparation of its Consolidated Sustainability Information by making inquiries of relevant personnel responsible for the Consolidated Sustainability Information.
- Evaluated whether all information identified by the process to identify the information reported in the Consolidated Sustainability Information is included in the Consolidated Sustainability Information.
- Performed inquiries of relevant personnel and analytical procedures on selected information in the Consolidated Sustainability Information.
- Performed substantive assurance procedures on selected information in the Consolidated Sustainability Information.
- Evaluated the appropriateness of quantification methods and reporting policies.
- Evaluated the methods, assumptions and data for developing estimates.

*PricewaterhouseCoopers*

PricewaterhouseCoopers  
Certified Public Accountants  
Hong Kong, 11 March 2026

4

## Cathay Pacific Airways Limited

### Appendix I: Consolidated Sustainability Information

Environmental indicator table	Units	For the year ended 31 December 2025
<b>As identified with symbol - on page 147</b>		
Scope 1	tCO <sub>2</sub> e	16,760,471
Scope 2 (market-based)	tCO <sub>2</sub> e	47,885
Scope 2 (location-based)	tCO <sub>2</sub> e	84,406
Scope 1 and 2 (market-based)	tCO <sub>2</sub> e	16,808,356
Scope 1 and 2 (location-based)	tCO <sub>2</sub> e	16,844,877
Net Scope 1	tCO <sub>2</sub> e	16,637,046
Net Scope 1 and 2 (market-based)	tCO <sub>2</sub> e	16,684,931
Net Scope 1 and 2 (location-based)	tCO <sub>2</sub> e	16,721,452
<b>As identified with symbol - on page 148</b>		
Carbon intensity of all aircraft	gCO <sub>2</sub> /RTK	751
Net carbon intensity of all aircraft (inclusive of mandatory SAF-derived carbon emissions abatement)	gCO <sub>2</sub> /RTK	750
Net carbon intensity of all aircraft (inclusive of mandatory and voluntary SAF-derived carbon emissions abatement)	gCO <sub>2</sub> /RTK	746
<b>As identified with symbol - on page 149</b>		
SAF derived carbon emissions abatement	tCO <sub>2</sub>	101,446
Emissions reduction from SAF (voluntary – purchased by the Group for duty travel)	tCO <sub>2</sub> e	2,442
Carbon offsets (voluntary – purchased by the Group for duty travel)	tCO <sub>2</sub> e	21,979
Carbon offsets (voluntary – purchased by the Group for promotional campaigns)	tCO <sub>2</sub> e	0
Carbon offsets (voluntary – purchased by individual and corporate customers)	tCO <sub>2</sub> e	35,499

5

## Cathay Pacific Airways Limited

### Appendix I: Consolidated Sustainability Information (Continued)

Environmental indicator table	Units	For the year ended 31 December 2025
<b>As identified with symbol - on page 149</b>		
Carbon offsets (voluntary – purchased for cargo shipments)	tCO <sub>2</sub> e	1,651
Amount of carbon offset under Cathay Pacific's Fly Greener Programme and HK Express' Customer Carbon Offset Programme <sup>1</sup>	tCO <sub>2</sub> e	59,129
Carbon offsets (voluntary – purchased by individual customers)	tCO <sub>2</sub> e	13,775
Carbon offsets (voluntary – purchased by corporate customers)	tCO <sub>2</sub> e	21,724
<b>As identified with symbol - on page 150</b>		
Total ground emissions	tCO <sub>2</sub> e	95,223
<b>As identified with symbol - on page 151</b>		
Sustainable aviation fuel ("SAF")	Tonnes	36,242

Climate change section	Units	For the year ended 31 December 2025
<b>As identified with symbol - on page 45</b>		
Scope 3 (Category 3: Fuel- and energy-related activities)	tCO <sub>2</sub> e	3,647,480
<b>As identified with symbol - on page 49</b>		
Amount of SAF usage under the new individual customer SAF programme by Cathay Pacific	Tonnes	1.6
Emissions reduction derived under the new individual customer SAF programme by Cathay Pacific	tCO <sub>2</sub>	5

<sup>1</sup> The total of 59,129 tCO<sub>2</sub>e offset under Cathay Pacific's Fly Greener Programme and HK Express' Customer Carbon Offset Programme is the sum of the following data metrics:  
(i) Carbon offsets (voluntary – purchased by the Group for duty travel);  
(ii) Carbon offsets (voluntary – purchased by the Group for promotional campaigns);  
(iii) Carbon offsets (voluntary – purchased by individual and corporate customers); and  
(iv) Carbon offsets (voluntary – purchased for cargo shipments).

6

# 外部审查：报告方法

本文件载列由普华永道会计师事务所审查的温室气体排放及碳抵消数据之报告边界及计算方法。

## Reporting Methodology

### Greenhouse Gas emissions accounting and reporting policies

The inventory of Cathay Pacific Airways Limited ("Cathay Pacific") and its subsidiaries (the "Cathay Group") Greenhouse Gas ("GHG") 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 Code (Appendix C2 of the Main Board Listing Rules).

### Organisational boundaries

Cathay Pacific reported the GHG emissions of each of its material subsidiaries shown below on a 100% basis. This ensures full alignment with the Annual Report. The organisational boundaries for the reporting of GHG emissions include Cathay Pacific and the following material subsidiaries:

- 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
- Vogue Laundry Service Limited

### Operational boundaries

Cathay Group uses the operational control consolidation approach in the reporting of its sustainability performance. The operational boundaries for the reporting of GHG emissions are as follows:

- Scope 1 – Direct GHG emissions, including CO<sub>2</sub> emissions from flights, fuel used for ground vehicles, refrigerant use and Towngas combustion
- Scope 2 – Electricity and Towngas (generation and transportation) for indirect GHG emissions
- Scope 3 – Indirect GHG emissions (not included in scope 2) that occur in the value chain, including both upstream and downstream emissions

The reporting period for the GHG data is 1 January to 31 December 2025.

### 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 reduced emissions contributed by the use of sustainable aviation fuel ("SAF") and carbon offsets financed by Cathay Group.

In Hong Kong, the CO<sub>2</sub> emissions factors follow the guidelines published by the Environmental Protection Department of the Hong Kong Special Administrative Region Government in February 2010<sup>1</sup>.

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

### Net Scope 1 emissions

Net Scope 1 emissions are calculated based on Cathay Group's gross Scope 1 emissions subtracting certified SAF derived carbon emission 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 emissions occur from the generation or processing of purchased electricity or Towngas bought and consumed by Cathay Group. Canteens operated by third parties within Cathay Group's buildings are excluded.

For market-based emissions, we use emission factors from local suppliers (China Light and Power and Hong Kong Electric) for electricity consumption in Hong Kong and emission factors for different locations from the International Energy Agency ("IEA") for those electricity consumption outside Hong Kong. We also purchase Renewable Energy Certificates ("RECs") issued by CLP Power Hong Kong Limited.

For location-based emissions, we use the territory-wide emission factor of 0.7kg/kWh as recommended by the Environmental Protection Department and the Electrical and Mechanical Services Department<sup>4</sup> for electricity consumption in Hong Kong. For those electricity consumed outside Hong Kong, we also use emission factors from IEA.

For those emissions relating to Towngas, we are using the emission factor from the local supplier (The Hong Kong and China Gas Company Limited).

<sup>1</sup> 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.gov.hk/en/govinfo/business-and-industry/carbon-audit/guidelines-to-account-for-and-report-on-greenhouse-gas-emissions-and-removals-for-buildings-in-hong-kong/>

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> IPCC. (1999). Aviation and the Global Atmosphere. Cambridge: Cambridge University Press.

### 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<sup>5</sup>. For SAF emissions, we use the upstream emission factor from sustainability documents provided by the supplier certified by the International Sustainability and Carbon Certification ("ISCC") and the Roundtable on Sustainable Biomaterials ("RSB"). For conventional jet fuel well-to-tank emissions, we use the emission factors from ICAO<sup>6</sup>. For electricity, the upstream emission factor is derived from local power suppliers and IEA. For other energy sources, the upstream emissions factor follows guidance from the UK's Department for Environment, Food and Rural Affairs (Defra).

### Standard of SAF used and the CO<sub>2</sub> emissions reductions

SAF is an industry term referring to alternative to fossil-based jet fuel, derived from renewable and waste feedstock. It is also defined as aviation fuels that are either synthetic aviation fuels, aviation biofuels or recycled carbon aviation fuels. The scope of SAF consumption includes any mandatory or voluntary use of SAF by Cathay Group. Mandatory use includes SAF mandates, which are obligations to use a minimum share of SAF imposed by governments on suppliers or buyers, e.g. RefuelEU mandate and UK SAF mandate effective from 1 January 2025. Voluntary use includes SAF used in aircraft delivery flights, the Corporate Sustainable Aviation Fuel Programme, and the SAF Programme for individual customers. SAF consumption during the reporting period refers to the quantity of SAF purchased by Cathay Group and delivered to airport fuel tanks, thereby contributing to carbon dioxide emissions reduction, irrespective of the chain of custody models. It is calculated upon receiving appropriate documentation, including purchase records, delivery records and sustainability information, from SAF suppliers.

The calculation of CO<sub>2</sub> emissions reductions from the use of SAF follows the guideline published by ICAO Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Annex 16 - Environmental Protection, Volume IV)<sup>6</sup>. We use the life cycle emissions factor for SAF, as specified in the suppliers' paperwork to determine the CO<sub>2</sub> emissions reduction. CO<sub>2</sub> emissions reductions from the use of SAF by Cathay Group can be deducted from Scope 1 gross emissions.

### Carbon offsets

Cathay Pacific's carbon offsets under Fly Greener Programme are certified by Gold Standard and calculated as the tonnes of CO<sub>2</sub> purchased to reduce emissions relating to various activities, comprising 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 price per tonne of CO<sub>2</sub> is determined by the retail price of the credits purchased. This price was adjusted to HK\$65.61 per tonne of CO<sub>2</sub>, effective from 26 February 2025. The total tonnage of CO<sub>2</sub> reduced was computed based on the total amounts paid in respect of the above activities during the year.

### Carbon offsets (voluntary – purchased by individual and corporate customers)

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 offset carbon emissions 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. Carbon offset offerings to individual customers have phased out in May 2025 as we started offering SAF option to them.

<sup>5</sup> Greenhouse Gas Protocol (2023). Scope 3 Calculation Guidance. Retrieved from [https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2023-03/Scope3\\_Calculation\\_Guidance\\_09158150.pdf](https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2023-03/Scope3_Calculation_Guidance_09158150.pdf)

<sup>6</sup> ICAO (2013). Emission Carbon Aviation Fuels Technology Update. Retrieved from <https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/EA/EAAP%20TechnologyUpdate%20update%20-%202013.pdf>

<sup>7</sup> 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/CORSIA-Annex-16-Volume-IV.aspx>

# 外部审查：报告方法

Corporate customers can contact Cathay Pacific directly to make contributions to mitigate the emissions induced by 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.

HK Express<sup>1</sup> 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 issuance of the flight ticket. These credits are verified by leading standards e.g. Verified Carbon Standard, Gold Standard sourced by external solution provider based on demand. We follow IATA Recommended Practice 1726 in the calculation of CO<sub>2</sub> emissions at the per-passenger level.

#### Carbon offsets (voluntary – purchased by the Group for promotional campaigns)

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, outposts, etc to reduce carbon emissions. Due to the time required for the processing of related data, these activities are reported in the period in which the costs of the events concerned are settled, rather than when the events themselves take place.

#### Carbon offsets (voluntary – purchased by the Group for duty travel)

For employee duty travel, we purchase carbon offsets to offset 90% of the carbon emissions from such travel made by all Cathay Pacific, Air Hong Kong, HK Express and ground subsidiaries 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, HK Express and ground subsidiaries, the offsets are associated with particular flights and are reported at the year-end.

We follow IATA Recommended Practice 1726 in the calculation of CO<sub>2</sub> emissions at the per-passenger level<sup>2</sup> for the above-mentioned activities.

#### Carbon offsets (voluntary – purchased for cargo shipments)

Cargo customers can mitigate the carbon emissions relating to their shipments via the Cathay Cargo Fly Greener website or the Click & Ship online booking platform. We follow IATA Recommended Practice 1678 for the calculation of CO<sub>2</sub> emissions at the shipment level<sup>3</sup>. 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.

#### Amount of carbon offset under Cathay Pacific's Fly Greener Programme and HK Express' Customer Carbon Offset Programme

Total carbon offsets under Cathay Pacific's Fly Greener Programme and HK Express' Customer Carbon Offset Programme equal the sum of voluntary offsets purchased by the Group (for duty travel and promotional campaigns), by individual and corporate customers, and by cargo customers for cargo shipments.

#### 10% usage of SAF for employee duty travel

As part of Cathay Group's commitment to SAF, we have used SAF to compensate 10% of the carbon emissions from Cathay Pacific, Air Hong Kong, HK Express and ground subsidiaries employees' duty travel flights from 2024 onwards. The scope covers employee duty travel on both Cathay Pacific and other airlines.

<sup>1</sup> IATA (2022) IATA Recommended Practice RP 1726 Passenger CO<sub>2</sub> Calculation Methodology.  
<sup>2</sup> IATA (2022) IATA Recommended Practice 1678 Cargo CO<sub>2</sub> Emissions Measurement Methodology.

#### Amount of SAF usage that relates to customers' contribution and emissions abatement derived under Cathay Pacific's B2C platform

Cathay Pacific launched a new programme in July 2025 to allow individual passengers to estimate the carbon emissions associated with their specific flight(s) and make voluntary contributions by purchasing SAF attributes. Carbon emission estimates follow the IATA Recommended Practice 1726. Individual passengers' voluntary contributions through this programme are used by Cathay Pacific to purchase voluntary SAF that is additional to and beyond the mandatory requirements.

#### Carbon Intensity per Revenue Tonne Kilometres (RTK)

Carbon intensity is expressed as CO<sub>2</sub> emissions generated from aviation fuel use in grammes per RTK across the Cathay Group.

The definition and calculation of the Cathay Group's CO<sub>2</sub> emissions from aircraft fuel consumption follows the same methodology outlined in the "Scope 1 emissions" section above.

RTK is a metric of the traffic volume. Cathay Group's total RTK is calculated by multiplying the revenue-generating payload transported in tonnes by the sector distance flown in kilometres for Cathay Pacific, Air Hong Kong and HK Express. For Cathay Pacific, RTK comprises the carriage of passengers (assumed at 0.095 tonnes per passenger), chargeable weight of cargo and mail uplifted and actual weight of excess baggage uplifted, with each component multiplied by sector distance. Air Hong Kong's RTK is derived from actual cargo weight multiplied by sector distance. HK Express calculates RTK using passenger weight (assumed at 0.085 tonnes per passenger) and actual cargo and mail weights, multiplied by sector distance.

#### Carbon intensity of all aircraft

Carbon intensity per RTK (excluding SAF emissions reduction) is calculated as CO<sub>2</sub> emissions from aircraft fuel consumption divided by Cathay Group's total RTK, prior to any emissions reduction from SAF.

#### Net carbon intensity of all aircraft

Net carbon intensity per RTK (inclusive of mandatory SAF-derived carbon emissions abatement) is determined by calculating Cathay Group's CO<sub>2</sub> emissions from aircraft fuel consumption, subtracting mandatory SAF-derived carbon emissions abatement, and dividing it by the Cathay Group's total RTK. Mandatory SAF use includes SAF mandates, which are obligations to use a minimum share of SAF imposed by governments on suppliers or buyers, e.g. RefuelEU mandate and UK SAF mandate effective from 1 January 2025.

Net carbon intensity per RTK (inclusive of mandatory and voluntary SAF-derived carbon emissions abatement) is determined by calculating Cathay Group's CO<sub>2</sub> emissions from aircraft fuel consumption, subtracting all SAF-derived carbon emissions abatement, and dividing it by the Cathay Group's total RTK. In addition to mandatory use, SAF is voluntarily used in aircraft delivery flights, the Corporate Sustainable Aviation Fuel Programme, the SAF Programme for individual customers and any other voluntary initiatives.

The calculation of CO<sub>2</sub> emissions reductions from the use of SAF follows the same methodology outlined in the "Standard of SAF used and the CO<sub>2</sub> emissions reductions" section above.

## 香港交易所《环境、社会及管治报告守则》索引

强制披露规定	报告章节
管治架构	管治 – 董事局监督 管治 – 管理层角色
汇报原则	概览 – 报告标准及准则
汇报范围	概览 – 报告范围

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>A. 环境</b>		
<b>层面 A1</b>	<b>排放物</b>	
一般披露	有关废气排放、向水及土地的排污、有害及无害废弃物的产生等的： (a) 政策；及 (b) 遵守对发行人有重大影响的相关法律及规例的资料	概览 – 可持续发展战略 我们的绩效 – 法律及合规遵循 <u>《可持续发展政策》</u>
关键绩效指标A1.1	排放物种类及相关排放数据	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
关键绩效指标A1.2	[於2025年1月1日删除]	
关键绩效指标A1.3	所产生有害废弃物总量 (以吨计算) 及 (如适用) 密度	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
关键绩效指标A1.4	所产生无害废弃物总量 (以吨计算) 及 (如适用) 密度	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
关键绩效指标A1.5	描述所订立的排放量目标及为达到这些目标所采取的步骤	气候变化 – 气候目标 气候变化 – 可持续航空燃料
关键绩效指标A1.6	描述处理有害及无害废弃物的方法, 及描述所订立的减废目标及为达到这些目标所采取的步骤	循环经济 – 一次性塑料 循环经济 – 资源管理

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>A. 环境</b>		
<b>层面 A2</b>	<b>资源使用</b>	
一般披露	有效使用资源 (包括能源、水及其他原材料) 的政策	概览 – 可持续发展战略 《可持续发展政策》
关键绩效指标A2.1	按类型划分的直接及/或间接能源 (如电、气或油) 总耗量 (以千个千瓦时计算) 及密度	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
关键绩效指标A2.2	总耗水量及密度	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标 备注: 不适用因用水不是我们重要的议题。
关键绩效指标A2.3	描述所订立的能源使用效益目标及为达到这些目标所采取的步骤	气候变化 – 气候目标 气候变化 – 可持续航空燃料
关键绩效指标A2.4	描述求取适用水源上可有任何问题, 以及所订立的用水效益目标及为达到这些目标所采取的步骤	备注: 不适用因用水不是我们重要的议题。
关键绩效指标A2.5	制成品所用包装材料的总量 (以吨计算) 及 (如适用) 每生产单位占量	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
<b>层面 A3</b>	<b>环境及天然资源</b>	
一般披露	减低发行人对环境及天然资源造成重大影响的政策	《可持续发展政策》 《支持可持续发展货运政策》
关键绩效指标 A3.1	描述业务活动对环境及天然资源的重大影响及已采取管理有关影响的行动	气候变化 – 气候绩效 气候变化 – 可持续航空燃料 生物多样性
<b>层面 A4</b>	<b>气候变化</b>	
一般披露	[於2025年1月1日删除]	
关键绩效指标 A4.1	[於2025年1月1日删除]	

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>B. 社会</b>		
<b>雇佣及劳工常规</b>		
<b>层面 B1</b>	<b>雇佣</b>	
一般披露	<p>有关薪酬及解雇、招聘及晋升、工作时数、假期、平等机会、多元化、反歧视以及其他待遇及福利的：</p> <p>(a) 政策；及</p> <p>(b) 遵守对发行人有重大影响的相关法律及规例的资料</p>	<p>我们的同事 – 吸纳人才</p> <p>我们的绩效 – 法律及合规遵循</p> <p>《多元共融政策》</p> <p>我们的《招聘政策》说明在招募方面的管理方针；我们的《人权政策》说明我们对薪酬、工时与休假等议题的管理方针。我们已制定内部《纪律政策》，为处理员工纪律及绩效相关事宜，包括解雇，提供了明确的框架与指引。</p>
关键绩效指标 B1.1	按性别、雇佣类型 (如全职或兼职)、年龄组别及地区划分的雇员总数	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
关键绩效指标 B1.2	按性别、年龄组别及地区划分的雇员流失比率	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
<b>层面 B2</b>	<b>健康与安全</b>	
一般披露	<p>有关提供安全工作环境及保障雇员避免职业性危害的：</p> <p>(a) 政策；及</p> <p>(b) 遵守对发行人有重大影响的相关法律及规例的资料</p>	<p>安全 – 职业健康及安全</p> <p>我们的绩效 – 法律及合规遵循</p>
关键绩效指标 B2.1	过去三年 (包括汇报年度) 每年因工亡故的人数及比率	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
关键绩效指标 B2.2	因工伤损失工作日数	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
关键绩效指标 B2.3	描述所采纳的职业健康与安全措施，以及相关执行及监察方法	安全 – 职业健康及安全

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>B. 社会</b>		
<b>发展及培训</b>		
<b>层面 B3</b>	<b>发展及培训</b>	
一般披露	有关提升雇员履行工作职责的知识及技能的政策。描述培训活动	《人权政策》
关键绩效指标 B3.1	按性别及雇员类别 (如高级管理层、中级管理层) 划分的受训雇员百分比	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
关键绩效指标 B3.2	按性别及雇员类别划分, 每名雇员完成受训的平均时数	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
<b>层面 B4</b>	<b>劳工准则</b>	
一般披露	有关防止童工或强制劳工的: (a) 政策; 及 (b) 遵守对发行人有重大影响的相关法律及规例的资料	管治 – 行为守则 我们的绩效 – 法律及合规遵循
关键绩效指标 B4.1	描述检讨招聘惯例的措施以避免童工及强制劳工	管治 – 行为守则 管治 – 现代奴隶制及人权
关键绩效指标 B4.2	描述在发现违规情况时消除有关情况所采取的步骤	管治 – 行为守则 管治 – 现代奴隶制及人权
<b>营运惯例</b>		
<b>层面 B5</b>	<b>供应链管理</b>	
一般披露	管理供应链的环境及社会风险政策	管治 – 可持续采购
关键绩效指标 B5.1	按地区划分的供应商数目	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
关键绩效指标 B5.2	描述有关聘用供应商的惯例, 向其执行有关惯例的供应商数目, 以及相关执行及监察方法	管治 – 可持续采购
关键绩效指标 B5.3	描述有关识别供应链每个环节的环境及社会风险的惯例, 以及相关执行及监察方法	管治 – 可持续采购
关键绩效指标 B5.4	描述在拣选供应商时促使多用环保产品及服务的惯例, 以及相关执行及监察方法	管治 – 可持续采购

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>B. 社会</b>		
<b>营运惯例</b>		
<b>层面 B6</b>	<b>产品责任</b>	
一般披露	有关所提供产品和服务的健康与安全、广告、标签及私隐事宜以及补救方法的： (a) 政策；及 (b) 遵守对发行人有重大影响的相关法律及规例的资料	管治 – 企业合规 我们的绩效 – 法律及合规遵循 <a href="#">《质量政策》</a>
关键绩效指标 B6.1	已售或已运送产品总数中因安全与健康理由而须回收的百分比	备注：关键绩效指标 B6.1 并不适用于国泰。
关键绩效指标 B6.2	接获关于产品及服务的投诉数目以及应对方法	管治 – 企业合规
关键绩效指标 B6.3	描述与维护及保障知识产权有关的惯例	管治 – 行为守则
关键绩效指标 B6.4	描述质量检定过程及产品回收程序	安全 – 营运安全
关键绩效指标 B6.5	描述消费者资料保障及私隐政策，以及相关执行及监察方法	管治 – 企业合规
<b>层面 B7</b>	<b>反贪污</b>	
一般披露	有关防止贿赂、勒索、欺诈及洗黑钱的： (a) 政策；及 (b) 遵守对发行人有重大影响的相关法律及规例的资料	管治 – 企业合规 我们的绩效 – 法律及合规遵循
关键绩效指标 B7.1	於汇报期内对发行人或其雇员提出并已审结的贪污诉讼案件的数目及诉讼结果	管治 – 企业合规
关键绩效指标 B7.2	描述防范措施及举报程序，以及相关执行及监察方法	管治 – 企业合规
关键绩效指标 B7.3	描述向董事及员工提供的反贪污培训	管治 – 企业合规

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>B. 社会</b>		
<b>社区</b>		
<b>层面 B8</b>	<b>社区投资</b>	
一般披露	有关以社区参与来了解营运所在社区需要和确保其业务活动会考虑社区利益的政策	社区 – 我们的方针
关键绩效指标 B8.1	专注贡献范畴 (如教育、环境事宜、劳工需求、健康、文化、体育)	社区 – 我们的方针
关键绩效指标 B8.2	在专注范畴所动用资源 (如金钱或时间)	社区 – 筹款及慈善捐赠
<b>管治</b>		
	负责监督气候相关风险和机遇的治理机构 (可包括董事会、委员会或其他同等治理机构) 或个人的信息。具体而言, 发行人须指出有关机构或个人及披露以下信息:	
19 (a)	(i) 该机构或个人如何厘定当前或将来是否有适当的技能和胜任能力来监督应对气候相关风险和机遇的战略	
	(ii) 该机构或个人获悉气候相关风险和机遇的方式和频率	
	(iii) 该机构或个人在监督发行人的策略、重大交易决策和风险管理程序及相关政策的过程中, 如何考虑气候相关风险和机遇, 包括该机构或个人是否有考虑与该等气候相关风险和机遇相关的权衡评估	管治 – 董事局监督 管治 – 管理层角色
	(iv) 该机构或个人如何监督有关气候相关风险和机遇的目标制定并监察达标进度 (见第37段至第40段), 包括是否将相关绩效指标纳入薪酬政策以及如何纳入 (见第35段)	

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>管治</b>		
19 (b)	<p>管理层在用以监察、管理及监督气候相关风险和机遇的管治流程、监控措施及程序中的角色, 包括以下信息:</p> <p>(i) 该角色是否被委托给特定的管理层人员或管理层委员会以及如何对该人员或委员会进行监督</p> <p>(ii) 管理层可有使用监控措施及程序协助监督气候相关风险和机遇; 如有, 这些监控措施及程序如何与其他内部职能部门进行整合</p>	管治 – 管理层角色
<b>策略</b>		
<b>气候相关风险和机遇</b>		
20 (a)	描述合理预期可能在短期、中期或长期影响发行人的现金流量、融资渠道或资本成本的气候相关风险和机遇	
20 (b)	就发行人已识别的每项气候相关风险, 解释发行人是否认为该风险是与气候相关物理风险或与气候相关转型风险	气候变化 – 气候相关风险及机遇
20 (c)	就发行人已识别的每项气候相关风险和机遇, 具体说明其合理预期可能影响发行人的时间范围 (短期、中期或长期)	
20 (d)	解释发行人如何定义短期、中期及长期, 以及这些定义如何与其策略决定规划范围挂钩	
<b>业务模式和价值链</b>		
21 (a)	描述气候相关风险和机遇对发行人的业务模式和价值链的当前和预期影响	<p>气候变化 – 气候相关风险及机遇</p> <p>气候变化 – 可持续航空燃料</p> <p>气候变化 – 航机</p>
21 (b)	描述在发行人的业务模式和价值链中, 气候相关风险和机遇集中的地方 (例如, 地理区域、设施及资产类型)	气候变化 – 气候相关风险及机遇

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>策略</b>		
<b>策略和决策</b>		
	有关发行人已经及将来计划在其战略和决策中如何应对气候相关风险和机遇的信息，包括发行人计划如何实现任何其所设定的气候相关目标，以及任何法律或法规要求达到的目标。 具体而言，发行人须披露以下信息：	
22 (a)	<p>(i) 因应气候相关风险和机遇而在当前及预期将来对发行人业务模式 (包括资源配置) 作出的变动</p> <p>(ii) 已经或预期将进行的任何适应或减缓工作 (直接或间接)</p> <p>(iii) 发行人任何与气候相关转型计划 (包括制定转型计划时使用的主要假设的信息，以及该计划所依赖的因素)，或若发行人并未有这样的计划，则作适当的否定声明</p> <p>(iv) 发行人计划如何实现第37至40段所述的任何气候相关目标 (包括任何温室气体排放目标 (如有))</p>	<p>气候变化 – 气候相关风险及机遇</p> <p>气候变化 – 可持续航空燃料</p> <p>气候变化 – 航机</p> <p>气候变化 – 可持续航空燃料</p> <p>气候变化 – 航机</p> <p>气候变化 – 营运</p> <p>气候变化 – 新科技</p> <p>气候变化 – 市场化措施</p> <p>气候变化 – 气候转型计划</p> <p>气候变化 – 可持续航空燃料</p> <p>气候变化 – 航机</p>
22 (b)	有关发行人当前及将来计划如何为根据第22(a)段披露的行动提供资源	<p>气候变化 – 可持续航空燃料</p> <p>气候变化 – 航机</p>
23	发行人须披露先前各汇报期内按照第22(a)段所披露计划的进度	<p>气候变化 – 可持续航空燃料</p> <p>气候变化 – 航机</p>

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>财务状况、财务表现及现金流量</b>		
<b>当前财务影响</b>		
24 (a)	气候相关风险和机遇如何影响发行人在汇报期的财务状况、财务表现及现金流量	气候变化 – 气候相关风险及机遇
24 (b)	当存在将导致下一汇报年度相关财务报表中的资产和负债账面价值发生重要调整的重大风险时, 关于第24 (a) 段中识别的气候相关风险和机遇的信息	不适用
<b>预期财务影响</b>		
25 (a)	<p>发行人经考虑其管理气候相关风险和机遇的策略後, 并考虑到以下各项, 预期其财务状况在短期、中期及长期内将如何变化:</p> <p>(i) 其投资及处置计划</p> <p>(ii) 其为实施策略所需的资金的计划资金来源</p>	气候变化 – 气候相关风险及机遇
25 (b)	基於发行人管理气候相关风险和机遇的策略, 其预计其财务业绩及现金流量在短期、中期及长期的变化	
<b>气候韧性</b>		
26 (a)	<p>发行人截至汇报日对其气候韧性的评估, 其有助於了解:</p> <p>(i) 发行人的分析结果对其策略和业务模式的影响 (如有), 包括发行人需要如何应对气候相关情景分析中确定的影响</p> <p>(ii) 发行人对气候韧性的评估中考虑的重大不确定因素的范畴</p> <p>(iii) 发行人根据气候发展调整其短期、中期和长期策略和业务模式的能力</p>	气候变化 – 情境分析

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
气候韧性	<p>如何及何时进行气候相关情景分析, 包括:</p> <p>(i) 使用的输入数据, 包括:</p> <p>(1) 发行人在分析中使用的气候相关情景及其来源</p> <p>(2) 分析是否涵盖多种不同的气候相关情景</p> <p>(3) 分析所使用的气候相关情景是否与气候相关转型风险或气候相关物理风险有关</p> <p>(4) 发行人在其情景中是否使用了与最新气候变化国际协议相一致的情景</p> <p>(5) 发行人为何认为所选择的气候相关情景与评估其气候相关变化、发展或不确定性的韧性相关</p> <p>(6) 发行人在分析中所使用的时间范围</p> <p>(7) 发行人分析所涵盖的营运范围 (例如分析所涵盖的营运地点及业务单位)</p> <p>(ii) 发行人在分析中所作的关键假设</p> <p>(iii) 进行气候相关情景分析的汇报期</p>	气候变化 – 情境分析
26 (b)		
风险管理	<p>发行人用于识别、评估气候相关风险, 以及厘定当中轻重缓急并保持监察的流程及相关政策, 包括有关以下方面的信息:</p> <p>(i) 发行人使用的输入资料及参数 (例如资料来源及程序所涵盖的业务范围)</p> <p>(ii) 发行人可有及如何使用气候相关情景分析来识别气候相关风险</p> <p>(iii) 发行人如何评估有关风险的影响的性质、可能性及程度 (例如发行人可有考虑定性因素、量化门槛或其他所用标准)</p>	气候变化 – 情境分析
27 (a)		

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>风险管理</b>		
	发行人用于识别、评估气候相关风险，以及厘定当中轻重缓急并保持监察的流程及相关政策，包括有关以下方面的信息：	
27 (a)	(iv) 发行人可有及如何就气候相关风险相对于其他类型风险的优次排列 (v) 发行人如何监察其气候相关风险 (vi) 与上一个汇报期相比，发行人可有及如何改变其使用的流程	气候变化 – 气候相关风险及机遇 没有改变
27 (b)	发行人用于识别、评估气候相关机遇，以及厘定当中轻重缓急并保持监察的流程 (包括发行人可有及如何使用气候相关情景分析来确定气候相关机遇的信息)	现阶段未有识别出任何对集团具重大影响的气候相关机遇
27 (c)	气候相关风险和机遇的识别、评估、优次排列和监察流程，是如何融入发行人的整体风险管理流程，以及融入的程度如何	气候变化 – 气候相关风险及机遇
<b>指标及目标</b>		
<b>气候相关指标</b>		
<b>温室气体排放</b>		
28 (a)	范围1温室气体排放	
28 (b)	范围2温室气体排放	
28 (c)	范围3温室气体排放	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
29 (a)	除非管辖机关或发行人上市之另一交易所另有要求，否则发行人须根据《温室气体核算体系：企业核算与报告标准 (2004年) 》计量其温室气体排放 披露其用于计量温室气体排放的方法，包括：	
29 (b)	(i) 发行人用于计量其温室气体排放的计量方法、输入资料及假设 (ii) 发行人为何选择该计量方法、输入资料及假设计量温室气体排放 (iii) 发行人在汇报期对计量方法、输入资料及假设进行的任何变更以及变更原因	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标 没有改变

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>指标及目标</b>		
<b>气候相关指标</b>		
<b>温室气体排放</b>		
29 (c)	就根据第28(b)段披露的范围2温室气体排放, 披露其以地域为基准的范围2温室气体排放, 并提供有助於了解该排放的任何所需合约文书的信息	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
29 (d)	就根据第28(c)段披露的范围3温室气体排放, 根据《温室气体核算体系: 企业价值链 (范围3) 核算与报告标准 (2011年) 》所述的范围3类别披露发行人计量范围3温室气体排放中包含的类别	气候变化 – 气候绩效
<b>气候相关转型风险</b>		
30	发行人须披露容易受气候相关转型风险影响的资产或业务活动的金额及百分比	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
<b>气候相关物理风险</b>		
31	发行人须披露容易受气候相关物理风险影响的资产或业务活动的金额及百分比	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
<b>气候相关机遇</b>		
32	发行人须披露涉及气候相关机遇的资产或业务活动的金额及百分比	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
<b>资本运用</b>		
33	发行人须披露用於气候相关风险和机遇的资本开支、融资或投资的金额	气候变化 – 可持续航空燃料 气候变化 – 航机
<b>内部碳定价</b>		
34 (a)	阐释发行人可有及如何在决策中应用碳定价 (例如投资决策、转移定价及情景分析)	气候变化 – 碳定价
34 (b)	发行人用於评估其温室气体排放成本的每公吨温室气体排放量定价	

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>气候相关指标</b>		
<b>薪酬</b>		
35	发行人须披露气候相关考虑因素可有及如何纳入薪酬政策, 或提供适当的否定声明。这可能构成根据第19(a)(iv)段作出的披露的一部分	管治 – 管理层角色
<b>行业指标</b>		
36	本交易所鼓励发行人披露与一项或多项特定的业务模式和活动有关的行业指标, 或与参与有关行业常见特征有关的行业指标。在决定披露哪些行业指标时, 本交易所鼓励发行人参考《〈国际财务报告可持续披露准则S2号〉行业披露指南》和其他国际环境、社会及管治报告框架规定的行业披露要求所述的与披露主题相关的行业指标, 并考虑其是否适用	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
<b>气候相关目标</b>		
发行人须披露(a)其为监察实现其策略目标的进展而设定的与气候相关的定性及量化目标; 及(b)法律或法规要求发行人达到的任何目标, 包括任何温室气体排放目标。发行人须就每个目标逐一披露:		
37 (a)	用以设定目标的指标	
37 (b)	目标的目的 (例如减缓、适应或以科学为基础的举措)	
37 (c)	目标的适用范围 (例如目标是适用于发行人整个集团还是部分(如仅适用于某个业务单位或地理区域))	气候变化 – 气候目标
37 (d)	目标的适用期间	
37 (e)	衡量进度的基准期间	
37 (f)	阶段性目标或中期目标 (如有)	没有中期目标
37 (g)	如属量化目标, 其属绝对目标还是强度目标	
37 (h)	最新气候变化国际协议 (包括该协议产生的司法承诺) 如何帮助发行人设定目标	气候变化 – 气候目标

层面、一般披露及关键绩效指标	描述	参考及备注
<b>指标及目标</b>		
<b>气候相关目标</b>		
发行人须披露其设定及审核每项目标的方法, 以及其如何监察达标进度, 包括:		
38 (a)	目标本身及设定目标的方法是否经第三方验证	气候变化 – 气候目标
38 (b)	发行人审核目标的程序	管治 – 管理层角色
38 (c)	用於监察达标进度的指标	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标
38 (d)	任何修订目标的内容及原因	没有修订
39	发行人须披露有关每项气候相关目标的绩效的信息以及对发行人绩效的信息或变化分析	气候变化 – 气候绩效
就按第37至39段披露的每一项温室气体排放目标, 发行人须披露:		
40 (a)	目标涵盖哪些温室气体	
40 (b)	目标是否涵盖范围1、范围2或范围3温室气体排放	
40 (c)	此目标是温室气体排放总量目标还是温室气体排放净额目标。如为温室气体排放净额目标, 发行人须另外披露相关的温室气体排放总量目标	气候变化 – 气候目标
40 (d)	目标是否是采用行业脱碳方法得出的	
发行人计划使用碳信用抵销温室气体排放以实现任何温室气体排放净额目标。关于使用碳信用的计划, 发行人须披露:		
40 (e)	(i) 使用碳信用以实现任何温室气体排放净额目标的程度及方式	气候变化 – 市场化措施
	(ii) 信用将由哪些第三方计划验证或认证	
	(iii) 用的类型, 包括相关抵消是否是基於自然还是基於科技的碳消除, 以及相关抵消是通过减碳还是碳消除实现	备注: 实际程度仍取决于各项减碳战略的规模及进展。我们将继续密切留意并与业界最佳实践保持一致, 包括在基于自然或是基于技术的碳消除间取得适当平衡。
	(iv) 了解发行人计划使用的碳信用的可信度和完整性所必需的任何其他重要因素 (例如, 对碳抵消效果的假设)	
41	在编制披露内容以符合第21至26及37至38段的规定时, 发行人须参考(i)跨行业指标 (见第28至35段) 及(ii)行业指标 (见第36段) 并考虑其是否适用	我们的绩效 – 2025年关键绩效指标

## 全球报告倡议组织索引

全球报告 倡议 组织指标	披露	参考及备注
<b>GRI 2: 一般披露 2021</b>		
<b>组织及报导实务</b>		
2-1	组织详细信息	关于国泰 报告书
2-2	组织可持续发展报告中包含的实体	关于本报告
2-3	报导期间、频率及联络人	关于本报告
2-4	信息重编	2025年关键绩效指标
2-5	外部保证/确信	外部审查
<b>活动与工作者</b>		
2-6	活动、价值链和其他商业关系	关于国泰 管治 – 可持续采购 报告书
2-7	同事	社会指标列表
2-8	非同事的工作者	社会指标列表
<b>管治</b>		
2-9	管治结构及组成	管治 报告书
2-10	最高管治单位的提名与遴选	报告书
2-11	最高管治单位的主席	报告书
2-12	最高管治单位於监督冲击管理的角色	管治 报告书
2-13	冲击管理的负责人	管治 报告书
2-14	最高管治单位於可持续报告的角色	管治 – 可持续采购

全球报告 倡议 组织指标	披露	参考及备注
	2-15 利益冲突	《行为守则》
	2-16 沟通关键重大事件	利益相关方参与
	2-17 最高治理单位的群体智识	报告书
	2-18 最高治理单位的绩效评估	报告书
	2-19 薪酬政策	《薪酬政策》
	2-20 薪酬决定流程	《薪酬政策》
	2-21 年度总薪酬比率	报告书
<b>策略、政策与实务</b>		
	2-22 可持续发展策略的声明	行政总裁致函 管治 – 可持续发展管治
	2-23 政策承诺	可持续发展战略 管治 – 企业合规 环境、社会及管治政策
	2-24 纳入政策承诺	可持续发展战略 管治 – 行为守则 管治 – 企业合规
	2-25 补救负面冲击的程序	利益相关方参与 管治 – 勇於发声与举报政策
	2-26 寻求建议和提出疑虑的机制	利益相关方参与 管治 – 勇於发声与举报政策
	2-27 法规遵循	法律及合规遵循
	2-28 公协会的会员资格	气候变化 – 气候相关的参与
<b>利益相关方参与</b>		
	2-29 利益相关方参与 方针	利益相关方参与 管治 – 顾客支援及投诉处理

全球报告 倡议 组织指标	披露	参考及备注
	2-30 集体谈判协议	不适用 — 我们大部份雇员均在香港, 而当地并无就与工会进行集体谈判订立的法定框架。如员工已加入由法律认可的工会, 我们承诺与工会代表建立具建设性的对话。
<b>GRI 3: 重大主题2021</b>		
<b>重大主题</b>		
	3-1 决定重大主题的流程	利益相关方参与 重要议题
	3-2 重大主题列表	重要议题
<b>特定主题的披露</b>		
<b>GRI 200 经济标准系列</b>		
<b>GRI 201: 经济绩效2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 报告书
	201-1 组织所产生及分配的直接经济价值	经济指标列表
	201-2 气候变化所产生的财务影响及其他风险与机会	气候变化 – 气候相关风险及机遇
	201-3 确确定给付制义务与其他退休计划	我们的同事 – 吸纳人才 报告书
<b>GRI 204: 采购实务2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 管治 – 可持续采购
	204-1 来自当地供应商的采购支出比例	社会指标列表

全球报告 倡议 组织指标	披露	参考及备注
<b>GRI 205: 反贪腐2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题
	205-2 有关反贪腐政策和程序的沟通及训练	管治 – 反贿赂、贪污、反洗钱及反恐怖分子资金筹集政策
	205-3 已确认的贪腐事件及采取的行动	法律及合规遵循
<b>GRI 206: 反竞争行为2016</b>		
	3-3 重要议题管理	
	206-1 反竞争行为、反托拉斯和垄断行为的法律活动	管治 – 竞争法合规政策
<b>GRI 207: 税务2019</b>		
	207-1 税务方针	
	207-2 税务治理、管控与风险管理	管治 – 税务透明度 报告书
	207-3 税务相关议题之利益相关方参与及管理	
	207-4 国别报告	报告书
<b>GRI 300 环境标准系列</b>		
<b>GRI 301: 物料2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 循环经济 – 我们的方针
	301-1 所用物料的重量或体积	环境指标列表

全球报告 倡议 组织指标	披露	参考及备注
<b>GRI 302: 能源2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 气候变化 – 我们的方针
	302-1 组织内部的能源消耗量	环境指标列表
	302-3 能源密集度	环境指标列表
	302-4 减少能源消耗	气候变化 – 可持续航空燃料
	302-5 降低产品和服务的能源需求	气候变化 – 航机 气候变化 – 营运 气候变化 – 地面营运
<b>GRI 303: 水与放流水2018</b>		
	303-1 共享水资源之相互影响	利益相关方参与 重要议题
	303-2 与排水相关冲击的管理	循环经济 – 设施管理
	303-3 取水量	环境指标列表
<b>GRI 305: 排放2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 气候变化 – 我们的方针 气候变化 – 气候相关风险及机遇
	305-1 直接 (范畴一) 温室气体排放	气候变化 – 气候绩效
	305-2 能源间接 (范畴二) 温室气体排放	气候变化 – 可持续航空燃料
	305-3 其它间接 (范畴三) 温室气体排放	气候变化 – 航机
	305-4 温室气体排放强度	气候变化 – 营运
	305-5 温室气体排放减量	气候变化 – 地面营运
	305-7 氮氧化物、硫氧化物, 及其它显著的气体 排放	环境指标列表

全球报告 倡议 组织指标	披露	参考及备注
<b>GRI 306: 废弃物2020</b>		
	306-1 废弃物的产生与废弃物相关显著冲击	利益相关方参与
	306-2 废弃物相关显著冲击之管理	重要议题 循环经济 – 一次性塑料 循环经济 – 机舱废物 循环经济 – 资源管理
	306-3 废弃物的产生	环境指标列表
	306-4 废弃物的处置移转	
	306-5 废弃物的直接处置	
<b>GRI 308: 供应商环境评估2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 管治 – 可持续采购 采购方针
	308-1 使用环境标准筛选新供应商	2025 年, 我们以环境标准筛选所有新供应商。
<b>GRI 400 社会标准系列</b>		
<b>GRI 401: 劳雇关系2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 我们的同事 – 我们的方针
	401-1 新聘和离职同事	社会指标列表
	401-2 提供给全职同事 (不包含临时或兼职同事) 的福利	我们的同事 – 吸纳人才

全球报告 倡议 组织指标	披露	参考及备注
<b>GRI 402: 劳/资关系2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 我们的同事 – 人才管理 集团营运上任何重大的变动均受香港《雇佣条例》的约束。
	402-1 关于营运变化的最短预告期	在任何运营上有关同事的变更发生前, 我们会尽快通知他们并持续、公开地与受影响的同事保持沟通。
<b>GRI 403: 职业健康及安全 2018</b>		
	403-1 职业健康及安全管理系统	利益相关方参与
	403-2 危害辨识、风险评估及事故调查	重要议题
	403-3 职业健康服务	安全 – 我们的方针
	403-4 有关职业健康及安全之工作者参与、咨询与沟通	安全 – 安全政策
	403-5 有关职业健康及安全之工作者训练	安全 – 营运安全
	403-6 工作者健康促进	安全 – 职业健康及安全
	403-7 预防和减缓与业务关系直接相关联之职业健康及安全的冲击	
	403-8 职业健康及安全管理系统所涵盖之工作者	
	403-9 工伤	安全 – 职业健康及安全 社会指标列表

全球报告 倡议 组织指标	披露	参考及备注
<b>GRI 404: 培训与教育2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 我们的同事 – 人才发展
	404-1 每名同事每年接受训练的平均时数	社会指标列表
	404-2 提升同事职能及过渡协助方案	我们的同事 – 人才发展
	404-3 定期接受绩效及职业发展检核的同事百分比	社会指标列表
<b>GRI 405: 多元化与平等机会2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 管治 – 现代奴隶制及人权 我们的同事 – Belonging@Cathay <a href="#">《多元共融政策》</a> <a href="#">《董事局多元化政策》</a>
	405-1 治理单位与同事的多元化	社会指标列表
<b>GRI 406: 不歧视2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 管治 – 现代奴隶制及人权 我们的同事 – Belonging@Cathay <a href="#">《多元共融政策》</a>
	406-1 歧视事件以及组织采取的改善行动	法律及合规遵循
<b>GRI 408: 童工2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题
	408-1 营运据点和供应商使用童工之重大风险	管治 – 现代奴隶制及人权 管治 – 可持续采购 我们的同事 – 我们的方针

全球报告 倡议 组织指标	披露	参考及备注
<b>GRI 409: 强迫或强制劳工2016</b>		
3-3	重要议题管理	利益相关方参与 重要议题
409-1	具强迫或强制劳工事件重大风险的营运据点和供应商	管治 – 现代奴隶制及人权 管治 – 可持续采购 我们的同事 – 我们的方针
<b>GRI 413: 当地社区2016</b>		
3-3	重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 社区 – 我们的方针
413-1	经当地社区议会、冲击评估和发展计划的营运活动	社区 – 国泰义工队 社区 – 社区项目
<b>GRI 414: 供应商社会评估2016</b>		
3-3	重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 管治 – 可持续采购 采购方针
414-1	使用社会标准筛选新供应商	2025 年, 我们以社会标准筛选所有新供应商。
<b>GRI 416: 顾客健康与安全2016</b>		
3-3	重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 管治 – 顾客支援及投诉处理 安全 – 我们的方针 安全 – 营运安全 安全 – 顾客健康及安全
416-2	违反有关产品与服务的健康和法规之事件	法律及合规遵循

全球报告 倡议 组织指标	披露	参考及备注
<b>GRI 417: 行销与标签2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 管治 - 广告及标签
	417-2 未遵循产品与服务之信息与标签相关法规的事件	法律及合规遵循
	417-3 未遵循行销传播相关法规的事件	法律及合规遵循
<b>GRI 418: 客户隐私2016</b>		
	3-3 重要议题管理	利益相关方参与 重要议题 管治 - 私隐及资料保护
	418-1 经证实侵犯客户隐私或遗失客户资料的投诉	法律及合规遵循