



2022年度可持續發展報告
國泰航空有限公司

概覽

行政總裁致函	4
關於國泰航空	6
關於本報告	7
2022年績效亮點	8
可持續發展策略	10
持份者參與及重要議題評估	10
聯合國可持續發展目標	13

管治

我們的管治文化	16
董事局就可持續發展的聲明	16
行為守則	17
風險管理	18
企業合規	20

環境

氣候變化

我們為何重視氣候變化	26
規劃零碳排放藍圖	27
氣候績效	28
氣候行動管治	30
氣候變化目標	30
氣候風險	31
機隊現代化	32
供應商參與	33
運作效益	34
可持續航空燃油	36
碳抵銷	38
新科技	39
地面排放	39

營運中的可持續性

我們為何重視負責任地使用資源	43
我們的方針	43
採購	43
更環保的食物選擇	44
廢物管理	45
資源管理	51
噪音管理	53

生物多樣性

我們為何重視生物多樣性	55
貨物運輸方針	55
支持可持續發展貨運政策	59
禁運	59
國際宣言	59

社會

安全

我們為何重視安全	61
我們的方針	61
安全政策	61
營運安全	62
職業健康及安全	67
顧客健康及安全	69

我們的同事

我們為何重視能否成為好僱主	71
我們的方針	72
2022年的主要舉措	73
人力資源管理	74
同事關係及參與	75
吸引及培養人才	79
員工福利	82
多元共融	86

社區

我們為何重視社區	91
我們的方針	92
應對新冠疫情	93
社區計劃	94
籌款及慈善捐贈	96
義工計劃	98

附屬公司

2022年績效亮點	100
香港快運航空有限公司	103
香港華民航空有限公司	104
國泰航空飲食服務(香港)有限公司	105
國泰航空服務有限公司	106
雅潔洗衣有限公司	107
香港機場地勤服務有限公司	108

我們的績效

國泰航空對財務信息披露工作組(TCFD)的回應	109
法律及合規遵循	117
2022年關鍵績效指標	125
獎項及會籍	136
外部審查	139
全球報告倡議組織(GRI)及香港交易所的《環境、社會及管治報告指引》披露內容索引	141

目錄

概覽



行政總裁致函

2022年上半年因新冠疫情的旅遊限制，營運環境充滿挑戰，我們樂見旅遊及檢疫要求自下半年起得以大幅放寬。這些調整讓我們逐步恢復運力，重建一個令人鼓舞的新里程。

回望過去，新冠疫情的挑戰促使我們反思集團整體的抗逆能力，聚焦於重建國泰航空，以期為香港作出貢獻。在可持續發展上有傑出的表現，無疑是極其重要和適切的。這是我們使命自然的延伸：除了服務今天的顧客，我們也為明日的世代設想，期望能繼續連繫他們，跨越地域界限，沿途為他們締造非凡體驗。

以此作為背景，我欣然呈上國泰航空2022年度可持續發展報告，當中詳述我們在領導可持續發展方面所作的努力及具體進展。本報告以「攜手飛躍可持續未來」為題，這同時亦是我們即將推出的可持續發展傳訊平台主題。將人們聯繫起來是集團的理念所在，秉持同一信念，我們致力與夥伴緊密合作，以全力推進可持續發展的議程，因為這是一個需要各方共同努力，且不容有失的重要任務。

使用可持續航空燃油及邁向碳中和的進展

我們在邁向於2050年或之前達致碳中和的目標取得重大進展。於2022年，我們獲得八位創始客戶支持，成功推出亞洲首個主要「企業可持續航空燃油計劃」，並寫下首次於香港國際機場使用可持續航空燃油的歷史。推出該計劃為凝聚志同道合的機構踏出重要一步，同時亦向可持續航空燃油供應鏈發出重要的需求信號，清楚表明不僅航空公司，乘客及貨運等最終用家，均對可持續航空燃油有濃厚的興趣。



林紹波

國泰航空行政總裁

除了可持續航空燃油外，我們亦於其他方面取得進展。由來已久的自願性碳抵銷計劃「飛向更藍天」現已擴展至可供我們的貨運及企業客戶參與。顧客目前可以透過簡單易用的介面作出環保選擇，輕而易舉地抵銷空運貨物或商務旅遊的碳排放。我們亦已完成

首次範疇三間接碳排放的分析研究，這對於全面掌握我們的碳足跡非常重要。研究結果可助我們加強關注對減少碳排放舉足輕重的供應商。

利用創新方案減塑

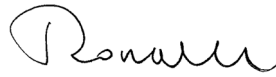
近年我們的顧客和員工要求取代一次性塑膠製品的呼聲日高，而我們亦心懷同一目標。我們早前曾以2018年為基線，立下目標於2022年或之前減少使用50%一次性塑膠。由於受到新冠疫情的影響，一次性塑膠的實際使用量遠低於該目標。然而，值得驕傲的是按每名乘客計算的用量減幅高達56%，反映我們所作的改變效果顯著。我們將繼續努力，於2023年定出下一階段的減塑目標。純粹移除和取代一次性塑膠用品並不足夠，我們必須把握機會努力創新，重新思考顧客體驗並於整個設計過程中融入可持續考量。

促進身心安康及多元共融

確保同事安全及身心安康是我們的首要任務，維護精神及情緒健康同樣重要。我們採取全面的策略，致力創建一個提倡健康、接納及共融的工作環境，讓每位同事都能發展所長。除了定期舉辦各項與身心安康相關的活動外，我們今年亦推出了為期一週的精神健康節，為同事提供不同類型的活動及工作坊。有見疫情期間引入的在家工作安排效果理想，我們決定長期推行，讓同事享有更大彈性之餘，公司的生產力亦得以提升，以達至雙贏的局面。

我們在促進行業的性別平衡方面亦進展良好。在國際航空運輸協會的「2025年25%」倡議之上，我們更進一步，定下了新目標：於2025年前，高級管理職務由不多於65%同一性別的人員擔任。另一方面，國泰航空在多元及共融方面所作出的努力亦獲得外界嘉許，獲納入彭博性別平等指數，成為納入該指數的首家商業航空公司。

在此，我謹向所有同事衷心致謝，感激大家在過去幾年團結一致、歇盡所能，在極其艱難的挑戰中追求卓越，迎難而上。憑藉我們專業且經驗豐富的航空業團隊，深信我們定能重建國泰航空，共創美好及可持續未來。



林紹波

國泰航空行政總裁

關於國泰航空

國泰航空有限公司（「國泰航空」或「公司」）連同旗下附屬公司香港快運航空有限公司（「香港快運」）及香港華民航空有限公司（「華民航空」）於2022年底持有共222架飛機，其中41架停泊於香港特別行政區（「香港」）以外地點。在新型冠狀病毒流行前，我們直接聯繫香港至全球35個國家共119個目的地（連同代碼共享協議聯繫54個國家共255個目的地），包括中國內地26個目的地。國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾20,900位員工*，其中在香港僱用的員工約17,438人。

集團的其他投資還包括航空飲食、洗衣、地勤服務及貨運站公司，以及位於香港國際機場的企業總部和貨運站。

國泰航空及其大股東太古股份有限公司及中國國際航空股份有限公司均為香港聯合交易所有限公司（「香港交易所」）的上市公司。如欲了解更多，請瀏覽 www.cathaypacific.com。

* 此數據並不涵蓋見習機師及實習生，因為他們並非國泰航空的員工。為符合財務報告披露要求，他們的相關資訊已納入我們的年度報告書中。



關於本報告

報告目標

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

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

可持續發展報告應與國泰航空的**2022年報告書**一併閱讀，該報告書另闡述我們的財政及業務營運表現和企業管治。

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

報告期間

本報告描述國泰航空集團（如下述定議）於2022年1月1日至12月31日的環境、社會及管治方針及績效。本集團過往的可持續發展報告可於以下網址取覽：<https://sustainability.cathaypacific.com/pastreports/reports-download/>。

報告指引

本報告參考全球報告倡議組織（「GRI」）準則，並遵守由香港交易所發佈的《環境、社會及管治報告指引》的條款。我們亦就與氣候變化相關披露參考氣候相關財務訊息披露工作組(Task Force on Climate-related Financial Disclosures「TCFD」)的建議。

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

報告範圍和數據

除另作說明外，本報告所有截至2022年12月31日的關於環境、社會和管治數據，主要涵蓋國泰航空及下列主要附屬公司：

附屬公司		所有權
香港華民航空有限公司	(AHK)	100%
國泰假期有限公司	(CHL)	100%
國泰航空飲食服務 (香港) 有限公司	(CPCS)	100%
國泰航空服務有限公司	(CPSL)	100%
香港機場地勤服務有限公司	(HAS)	100%
香港快運航空有限公司	(HKE)	100%
雅潔洗衣有限公司	(VLS)	100%
亞洲萬里通有限公司	(AM)	100%

本報告的經濟數據是根據公司**2022年報告書**的綜合財務報表編寫，當中包括公司及其附屬公司的財務報表，連同本集團於合資企業及聯營公司的利益。

聯絡我們

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

地址：

可持續發展組

企業事務部

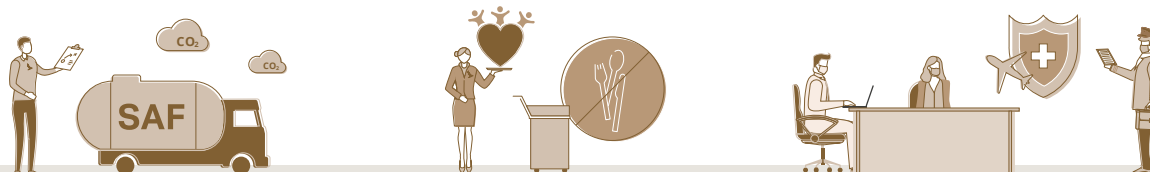
香港大嶼山香港國際機場觀景路8號國泰城

2022年績效亮點

國泰航空一向致力以可持續方式營運並將可持續發展的原則及實務融入所有業務當中。我們的工作進展亦按公司的六大策略範疇劃分，確保其引領着我們的可持續發展旅程和優先事項。

下表闡述了我們的優先事項和工作進展。儘管在疫情下，遇上阻力是在所難免，我們仍然努力不懈，力求進步。請點擊頁面頂部的連結以深入了解我們在六大範疇的方針及於2022年的進展。

2022年的進展



策略重點

氣候行動

我們致力領導行業為減少全球航空對氣候變化的影響作出貢獻，並為應付氣候變化作準備。

營運中的可持續性

我們採取全面的管理方針，負責任地採購物資，減少耗用天然資源並支持轉廢為能的研發

生物多樣性

我們致力從供應和運輸兩方面保護生物多樣性，並與價值鏈通力合作。

2022年進展

- 推出先導的「企業可持續航空燃油計劃」，讓企業客戶有機會減少商務遊覽及航空貨運的碳足跡
- 首次引入可持續航空燃油於香港國際機場使用
- 與Aemetis簽署協議，承購3800萬美制加侖混合可持續航空燃油，並由2025年起的七年內於三藩市國際機場交付
- 進行了範疇三排放的分析研究，識別應納入國泰航空碳排放清單內的主要類別，並鎖定須注視的範圍，方便日後進行減碳安排及相關行動
- 落實首項與可持續表現掛鈎的飛機融資安排，當中涉及氣候變化相關的特定關鍵績效指標
- 達致並超越早前所定立減少使用50%一次性塑膠製品的目標
- 就抵港客機和貨運站內的機艙廢物進行審核
- 修訂《[供應商行為守則](#)》，聚焦於環境、社會及管治方面需要注意的事項，並就可疑行為提供清晰保密的網上舉報機制
- 購入共150噸經認證的可持續海產，約佔集團餐飲部於香港採購的海產總量70%
- 與香港民航處合作，對出口貨品進行100%的X光審查
- 針對付美貨物，推行國泰管制空運貨物安檢設施認證計劃

2023年優先事項

- 就提升燃油效益及減少地面排放推行短期及中期的工作計劃
- 檢視中至長期的機隊及航線規劃，以達致2050或之前實現淨零碳排放的目標
- 確保額外的可持續航空燃油供應足，以應付公司的2030用量目標並配合「企業可持續航空燃油計劃」的擴展
- 與政策制定者及業界夥伴合作，於香港和亞洲區內加速研發和採用可持續航空燃油
- 為個別客戶及企業客戶增強碳抵銷方案
- 就減少廢物及一次性塑膠製品定立新的目標
- 積極參與針對減少一次性塑膠製品和廚餘的創新項目
- 繼續與民間保育組織合作，杜絕野生生物的非法交易
- 繼續嚴格遵守關於動物、野生生物及相關產品的禁運規定

策略重點

安全

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

2022年進展

- 經外部第三方機構完成了一次完整的國際航空運輸協會運作安全審核。根據該會訂定的超過950項標準及建議做法對所有營運業務部門進行查核
- 順利通過香港民航處就集團的安全管理系統進行的評估和審核
- 編製了營運及職業安全風險的綜合報告，詳列與每個營運部門相關的主要風險，並給予風險指數評分
- 繼續為前線團隊優化疲勞管理制度及相關規定

我們的同事

為同事提供發揮潛能的環境，讓我們成為同事心目中的理想僱主。

- 成立健康工作小組，支援同事的身心健康
- 修訂公司的颱風及暴雨警告程序和國泰衣著守則，以反映同事希望享有較大彈性的意願
- 推出精神健康節，鼓勵加強關注精神及情緒健康
- 入選彭博性別平等指數，成為首家出現於該指數的商業航空公司，亦是指數內五家總部設於香港的企業之一

社區

全力支持公司所服務的社區。促進全球文化交流、提供青少年發展機會、促進多元共融及提升環境保護意識。

- 已運送超過1.32億份新冠病毒抗原快速測試套裝到香港，以應對疫情
- 直接捐款達港幣210萬元
- 捐贈約39萬件物品，包括毛毯、兒童用品、消毒搓手液、口罩及翻新的平板電腦
- 同事參與接近1,720小時的義務工作

2023年優先事項

- 繼續推行針對新冠病毒的安全措施，並適時進行更新，以保障顧客和同事
- 將於2023年2月首次舉辦安全周，聚焦於國泰以及有份參與複雜營運活動的外部組織，並以安全領導及安全文化為重點
- 繼續專注於質量、合規及卓越營運等促使安全管理系統能有效運作的基石，以確保顧客及同事的高度安全

- 繼續致力確保同事在疫情下的安全及身心安康
- 靈活並迅速地應對疫情下瞬息萬變的業務環境
- 持續檢視並更新政策以顧及同事的需要
- 透過優化數碼網絡提供並促進更多創新的協同工作模式
- 持續鞏固我們的企業文化，並將設想周到、積極求進及盡心盡力等品牌理念以及隨機應變、同心協作和勇於承擔等行為典範融入其中

- 新設「身心安康」為公司社區發展的第五大核心範疇
- 在港恢復我們旗艦的企業社會責任計劃
- 重新招募國泰義工隊
- 尋求與慈善團體合力推動社區內的兒童及青少年發展的新機會

我們的方針

可持續發展策略

我們優先處理客戶及持份者期望國泰航空可領導的範疇及對環境和社會有重大影響的議題，並根據我們的《[可持續發展政策](#)》制定公司策略。該政策於2020年已因應全球的可持續發展議程作出修訂，加強聚焦於氣候變化及多元共融。

政策中的六大重點範疇確保了我們的商業決策能顧及環境、社會和經濟等因素。我們的宗旨是要達到業務所在地所有法規要求之上的水平，成為一個尊重員工的僱主，為社會創造價值，以及成為一家超出客戶期望的公司。

顧及氣候變化對環境構成潛在影響，經修訂的政策闡明我們矢志於2050年或之前達至淨零碳排放的目標，並通過與世界各地的政府和聯合國通力合作致力實踐。有關政策亦涵蓋評估、應對及緩解氣候危機，以及探討相關機遇。為貫徹《可持續發展政策》，我們於採購程序中考慮氣候變化，同時鼓勵選用低碳和合乎能源效益的產品及物料。

持份者參與及重要議題評估

與主要的持份者界別保持持續和坦誠的溝通，對建立協作關係及創造長遠價值至關重要。持份者關心的議題、他們的期望及觀感有助我們識別風險及機遇、管理重要的環境、社會及管治事項及作出知情的決定。

自2006年起，我們定期與持份者溝通，以了解他們關注的主要事項。於2021年，我們就環境、社會及管治議題進行了一次全面的持份者參與調查。我們向公司管理層、地勤同事、機組人員及機師，以及外部人士收集意見，以了解國泰航空必須優先應對的一些重要議題，以及我們當前處理相關議題的績效。是次評估一共收集了超過5,000份問卷，當中逾2,700份來自我們的同事，另外2,500份則來自顧客、業務夥伴、供應商、投資者、非政府組織、監管機構及同業。

今年，我們就環境、社會及管治議題的影響及管理制定了一份內部持份者參與指引，以期有序地引領我們的方針。該指引參考了香港交易所的《環境、社會及管治報告指引》、AA1000持份者參與標準及GRI準則，為集團就環境、社會及管治議題進行持份者參與設定了預期的時間表、持份者組別、進行程序和方法。指引列明有關的持份者參與調查應不少於每三年進行一次。

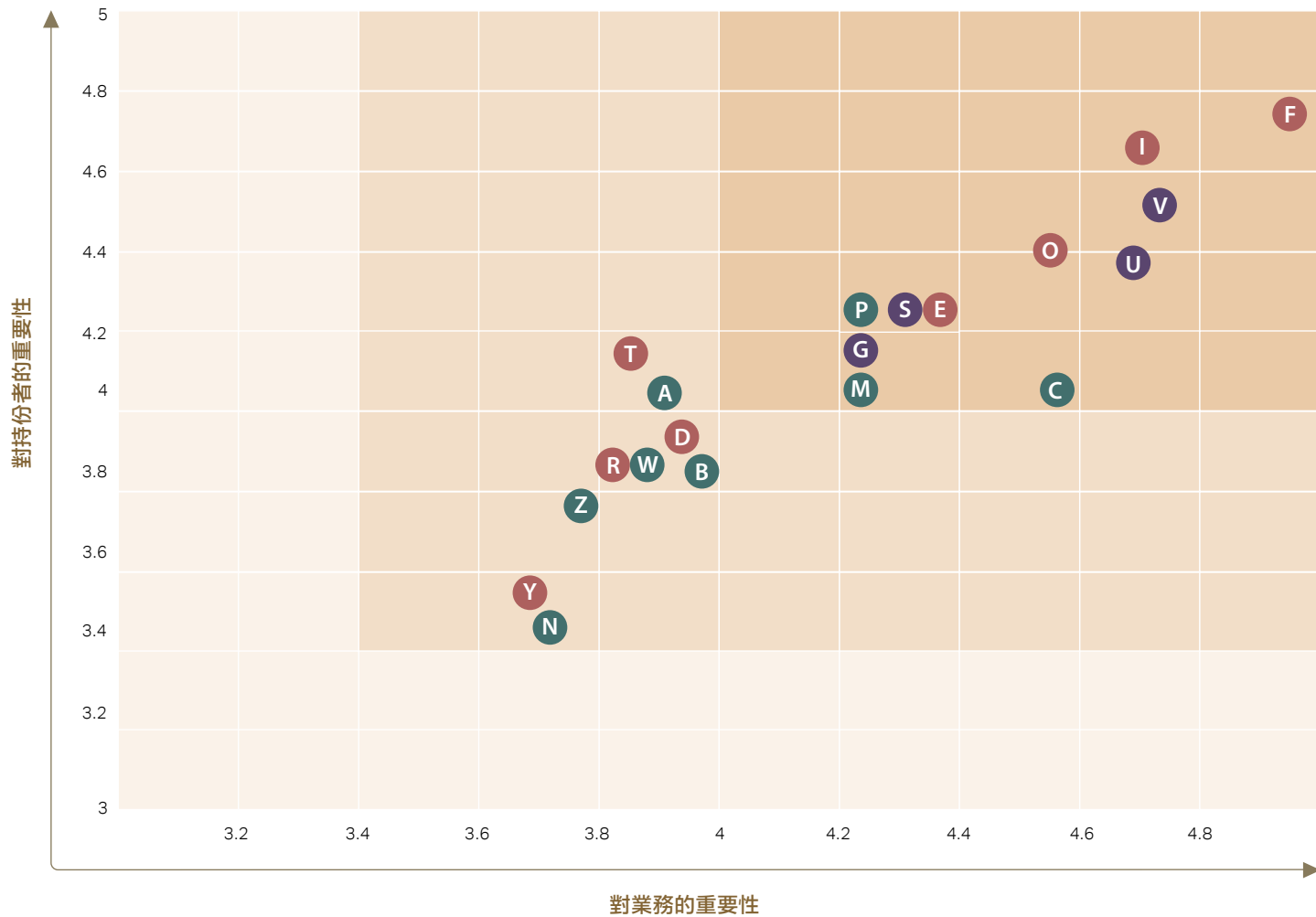
議題	報告的相關部份
環境	
塑膠	<ul style="list-style-type: none">營運中的可持續性
氣候變化	<ul style="list-style-type: none">氣候變化國泰航空對氣候相關財務訊息披露工作 (TCFD) 的回應
物料及廢物管理	<ul style="list-style-type: none">營運中的可持續性
社會	
飛行安全及保安	<ul style="list-style-type: none">安全
傳染病	<ul style="list-style-type: none">安全社區
職業健康及安全	<ul style="list-style-type: none">安全>職業健康及安全
員工福利	<ul style="list-style-type: none">我們的同事>員工福利
管治	
保護私隱及個人資料	<ul style="list-style-type: none">管治
商業操守及反貪污	<ul style="list-style-type: none">管治
企業管治	<ul style="list-style-type: none">管治
披露和透明度	<ul style="list-style-type: none">我們的方針我們的績效

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

持份者	鼓勵參與原因	參與渠道
 <p>同事</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 培養公司整體的坦誠溝通 • 加強了解同事的個別需要 • 建立正面、給予鼓勵的工作環境，時刻顧及同事的需要。 	<ul style="list-style-type: none"> • 問卷調查 • 會議或焦點小組 • 內部傳訊平台 • 員工大會 • 僱員工會會議 • 提高僱員參與度的活動 • 流動應用程式
 <p>顧客</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 密切留意顧客對我們的要求和期望 • 確保顧客能參與國泰航空的氣候行動 • 展示我們對環境、社會及管治議題的承諾和落實決心 	<ul style="list-style-type: none"> • 問卷調查 • 焦點小組 • 國泰網頁及社交媒體 • 電話熱線和網上查詢 • 流動應用程式
 <p>供應商與業務夥伴</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 於航空業內建立管理環境、社會及管治議題方面穩健的同業關係 • 確保整體價值鏈符合相關法律及條例 • 降低源於供應鏈的環境、社會及管治風險 	<ul style="list-style-type: none"> • 問卷調查 • 與關鍵供應商及業務夥伴的定期會議 • 供應商篩選及評估 • 合作計劃 • 業界組織會議 • 諮詢委員會
 <p>投資者與監管機構</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 加強了解他們對國泰航空的要求和期望，確保能夠配合 • 制訂與過渡至低碳經濟的承諾一致的行動計劃 	<ul style="list-style-type: none"> • 年度股東大會 • 周年及中期報告 • 公布及通告 • 投資者會議 • 新聞稿 • 電話熱線和網上查詢 • 政府機構會議
 <p>非政府組織合作夥伴</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 就改善環境、社會及管治事宜的管理方針收集專業機構的專家意見 • 創造本地協同效應，為社會帶來更大的正面作用 • 緊貼會對國泰航空的業務帶來影響的新興趨勢 	<ul style="list-style-type: none"> • 社區活動 • 合作計劃 • 多方持份者會議

重要議題

重要性矩陣圖我們於2021年進行了一次以持份者主導的重要性評估，其結果有助我們從20項潛在的相關議題中排序並歸納出11項重要議題。對於某些可能未被持份者認定卻對我們重要的議題，我們亦繼續彙報。各項重要議題及報告中論及該等議題的相關部份，詳見下表：



議題

- P 塑膠
- C 氣候變化
- M 物料和廢物管理
- A 空氣質素管理
- Z 食物選擇
- B 生物多樣性
- W 水資源管理
- N 噪音管理
- F 飛行安全和保安
- I 傳染病
- O 職業健康與安全
- E 員工福利
- T 培訓與發展
- D 多元共融
- R 負責任的採購
- Y 社區參與
- V 私隱及資料保護
- U 商業道德與反腐敗
- G 企業管治
- S 披露和透明度

聯合國可持續發展目標

要提升公司的長遠前景，我們必須宏觀全球以考慮公司的影響。我們在訂立重要議題的管理方向時參考了《[聯合國可持續發展議程](#)》，而當中有六個可持續發展目標與我們的《[可持續發展政策](#)》互相呼應，有助我們制定可持續發展的策略。本報告第8至9頁闡述了我們在2022年取得的進展。

聯合國可持續發展目標	我們的策略	報告章節
 <p>可持續發展目標5 性別平等</p> <p>實現性別平等，增強所有婦女和女童的權能。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cathay Women's Network由多元共融委員會建立，讓我們能夠更好地了解我們女同事當前面臨的問題，發展和留住領導人才，並創建一個討論平台。為更能配合其目標，該會於2022年進行了重組。男性盟友同事資源小組與Cathay Women's Network合而為一，組成了全新的性別平等網絡 • 2022年，我們定下一個更進取的新目標，即於2025年前管理職務由不多於65%同一性別的人員擔任 • 我們現正努力把性別平衡目標推展至每個部門，而非單按累計數目作為評估公司整體多元化的標準 	<p>我們的同事</p>
 <p>可持續發展目標8 體面工作和經濟增長</p> <p>促進持久、包容和持續經濟增長，促進充分的生產性就業和人人獲得體面工作。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 我們聘請本地人才，我們的同事超過八成來自香港 • 我們的人才發展策略旨在扶植可造之才並確保他們沿着領袖階梯逐步晉升 	<p>我們的同事</p>
 <p>可持續發展目標12 負責任消費和生產</p> <p>採用可持續的消費和生產模式</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 我們退役飛機的回收或重新利用率高達約90%。我們成功履行於2022年前將營運中的一次性塑膠製品用量減少50%的承諾，並致力在我們的航班中使用再造塑膠 • 繼續減少於營運中使用一次性塑膠製品，同時主動與不同供應商合作研究使用新的生態友善塑膠替代物料 • 根據最新的基準研究及最佳典範修訂《供應商行為守則》，以確保供應的行為與我們的整體可持續發展目標一致 • 進行廢物審核以制定能減少產生廢物同時最具成本效益的舉措 • 我們繼續與本地食物銀行及慈善機構合作。於2022年我們向供應食物的慈善夥伴捐出超過114噸剩餘食物 	<p>社區</p> <p>安全</p> <p>營運中的可持續性</p>

 <p>可持續發展目標13 氣候行動</p> <p>採取緊急行動應對氣候變化及其影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 我們承諾致力於2050年或之前實現淨零碳排放，並立下目標於2035年或之前減少55%地面碳排放 • 我們承諾於2030年前將國泰航班可持續航空燃油使用量的比例增至10% • 透過推出首創的「企業可持續航空燃油計劃」，與顧客共同創造氣候行動協同效應 • 透過範疇三分析研究，更深入地盤點國泰航空的碳排放，鎖定須關注的範圍，方便日後進行減碳安排及相關行動 • 通過投資現代化機隊、改進營運和使用可持續航空燃油，我們繼續減少對化石燃料的依賴及溫室氣體排放強度 • 我們深明需要與各方共同努力開發嶄新科技，方可為航空業界減碳。於2021年，我們與一眾志同道合的機構，共同創立全新的非牟利組織「航空界氣候變化工作組」，以推動科技突破 • 我們繼續透過「飛向更藍天」計劃為顧客提供簡易可靠的碳排放抵銷方案。該計劃於2022年合共抵銷了源自業務營運的38,399噸碳排放量 • 將「飛向更藍天」計劃推及至我們的航空貨運客戶 	<p>氣候變化</p>
 <p>可持續發展目標14 水下生物</p> <p>保護和可持續利用海洋和海洋資源以促進可持續發展</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 自2016年以來，我們已經實施了運載鯊魚翅的禁令。而我們的《支持可持續發展貨運政策》亦讓各持份者全面了解我們在貨運業務中保護環境的立場 • 我們在2011年制定了內部的《可持續食物政策》並於2021年進一步更新，為採購決策作出指引。我們拒絕購買特定的非可持續食品並了解有關食品內容的信息。在2022年，餐飲部供應超過150噸經認證的可持續海產，約佔其海產整體採購量的70% 	<p>生物多樣性</p> <p>營運中的可持續性</p>
 <p>可持續發展目標15 陸地生物</p> <p>保護、恢復和促進可持續利用陸地生態系統，可持續管理森林，防止荒漠化，制止和扭轉土地退化，遏制生物多樣性的喪失</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 我們已經禁止運載象牙製品和狩獵戰利品，目標是拒絕運載任何瀕危物種或其產品。於2021年，我們就集團的《支持可持續發展貨運政策》進行內部評估，參照《瀕危野生動植物種國際貿易公約》的條文作出更新，並將我們的政策與其他同業的做法和政策相比對。作為盡職審查及監管機制以確保符合政策規定，我們亦已設計了一個針對防止野生動物非法貿易的特別培訓課程，預計將於2023年推出 • 成功獲國際航空運輸協會頒發活體動物物流認證，充分肯定我們能確保動物在運送過程中的安全舒適 • 我們支持使用廢物作為可持續航空燃油的原材料，以避免使用會增加生態系統負荷的天然資源。我們所投資的生物燃油製造商 Fulcrum 採用都市固體廢物作為可持續航空燃油的原料。該公司於2022年成功出產首批以都市固體廢物為原料的可持續航空燃油 	<p>生物多樣性</p> <p>氣候變化</p>

管治



3

個引領集團可持續發展事務的管治架構



100%

的機艙服務員已完成反人口販賣培訓

我們的政策與指引

- > 《行為守則》
- > 《董事局多元化政策》
- > 《業務夥伴的反賄賂和貪污政策》
- > 《舉報政策》
- > 《人權政策》
- > 《現代奴隸制和人口販賣政策聲明》
- > 《現代奴役法案透明度聲明 2021》

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

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

管治

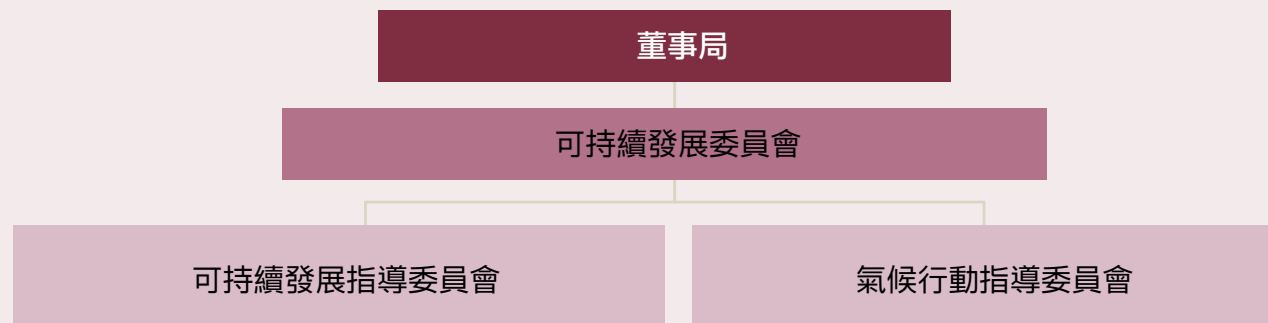
我們的管治文化

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

有關我們的管治方法及詳情，請參閱[2022年報告書](#)內「企業管治報告」部分。

董事局對可持續發展的聲明

董事局就國泰航空的可持續發展策略及表現承擔最終的責任。在董事局主席率領下，相關職務由三個專責制訂本集團可持續發展事務方針的管委員會共同執行，包括可持續發展委員會、可持續發展指導委員會及氣候行動指導委員會。此外，董事局風險管理委員會負責全面監察包括環境、社會及管治風險在內的一切風險評估事宜，並執行有關決議。董事局安全審核委員會專責監察同事的健康和安全，而審核委員會則負責監察反貪污、欺詐和舉報個案。



圖表一 可持續發展管治架構

董事局負責審視本集團內重要的可持續發展議題、批核與可持續發展相關的策略、目標、行動和政策，以及審批集團的可持續發展報告。

可持續發展委員會

可持續發展委員會由行政總裁擔任主席，由四名執行董事及另外三名管理層成員組成。該會由董事局設立並授命，負責評估和批准與集團可持續發展相關的策略、政策、目標設定與重要舉措涉及的投資，為本集團以可持續發展為本的企業文化定立方向。該會每年定期召開會議，主要職責包括評估並確定本集團重要的可持續發展議題，向董事局交代有關議題及重要性評估的過程，並每年兩次匯報進展。此運作模式能將可持續發展概念融入業務策劃、財政預算及風險管理過程中，使其成為本集團業務策略中不可或缺的一環。

可持續發展指導委員會及氣候行動指導委員會

可持續發展指導委員會及氣候行動指導委員會由可持續發展委員會設立並向該會匯報。兩個指導委員會均由財務總裁擔任主席，並由公司各職能部門主管組成。

可持續發展指導委員會的職責涵蓋一系列可持續發展議題，包括生物多樣性、營運中的可持續性、人口販賣及現代勞隸制度等。氣候行動指導委員會的成立旨在加強我們對紓緩氣候變化方面的管治。該指導委員會的任務是確保已訂定的氣候變化策略、目標及承諾按計劃執行。兩指導委員會負責就可持續發展政策、措施和目標進行評估並提出建議，經由可持續發展委員會批准後再交由董事局審議。

此報告陳述了有關我們如何管理各項重要的可持續發展議題的詳細資料。有關風險管理的詳情，請參閱在[2022年報告書](#)內的風險管理章節。

行為守則

國泰航空集團一直按照最高標準的企業管治常規執行集團的《[行為守則](#)》(下稱「守則」)。守則闡明了我們在爭取商業成就的過程中必須遵從的責任原則。守則適用於國泰航空及其附屬公司的所有同事，內容涵蓋與商業道德、利益衝突、採購、遊說行為、賄賂、知識產權、環境、健康與安全，以及在工作場所互相尊重等相關事

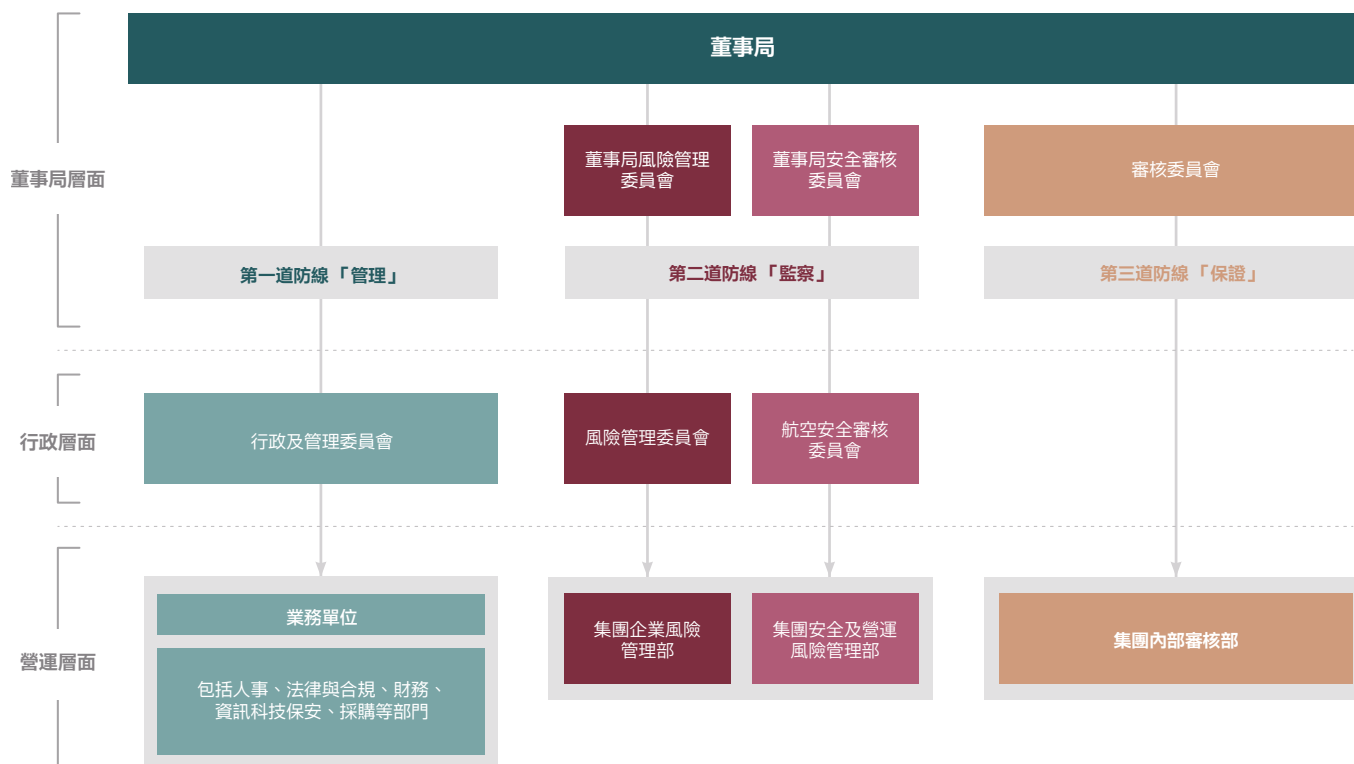
宜。我們不時審視守則，並因應經營環境的變化及持份者的期望作出更新。所有員工均可通過設於Learning Hub學習系統內的培訓課程研習守則，亦可在公司內聯網查閱。有關如何在業務中落實守則所列標準的詳情，可參閱本報告中「[我們的同事](#)」章節。



風險管理

識別和應對足以影響業務的重大風險及機遇是董事局關注的重點。從航班安全到更廣義的環境、社會及管治風險，我們已成立有效的管治架構、妥善的流程及適當的人選，為穩步邁向目標準備就緒。業務風險的管治架構由兩個平衡的部分組成，分別聚焦於營運安全與保安風險和包括環境、社會及管治風險在內的企業風險。

集團以集中的風險管理架構，透過系統化和貫徹的程序，落實集團風險管治。有關管治架構包括：



安全與保安風險

- **董事局安全審核委員會**負責監察國泰航空或旗下附屬航空公司營運的飛機在空中及地面所有與安全運作有關的事宜。
董事局安全審核委員會審視有關安全 (包括員工安全) 或保安的重大事故報告, 並確保按需要採取適當的補救措施或實施適當的建議。
董事局安全審核委員會主席按季向董事局提交在整個集團運作的安全管理系統的狀況。
- **集團航空安全審核委員會**由行政總裁擔任主席, 每年開會四次, 向董事局安全審核委員會匯報。集團航空安全審核委員會審核與國泰航空、其附屬航空公司及營運業務的附屬公司的安全運作有關的所有事宜。該委員會由航空安全審核委員會支援, 航空安全審核委員會由營運及航空服務總裁擔任主席, 每月開會一次。委員會向行政總裁負責, 確保與集團整體安全、健康及保安相關的適當風險管理策略、系統、政策、程序及控制在任何時間均獲實施、管理、監察及維持。
- **集團安全及營運風險管理部**由直接向行政總裁匯報的集團安全及營運風險管理部總經理統管。集團安全及營運風險管理部負責維持有效的安全管理系統, 推行營運及員工安全風險識別及分析工作, 以及監察風險緩解行動。集團安全及營運風險管理部監管國泰航空的安全、保安及審核計劃。

企業風險

- **董事局風險管理委員會**負責支援董事局履行集團內的風險管理職務, 主要處理與集團營運引起的安全及保安無關的風險。董事局風險管理委員會負責監督集團的風險管理框架的持續實施及發展, 並確保其成效。
董事局風險管理委員會主席按季向董事局匯報風險管理框架的狀況, 以及董事局風險管理委員會及風險管理委員會 (見下文定義) 的一般活動。
- **風險管理委員會**是由行政總裁擔任主席的執行委員會, 每年開會四次。委員會審核由集團企業風險管理部提交的風險報告, 其主席於每次就風險管理工作召開的會議上向董事局風險管理委員會提交報告。風險管理委員會負責制定、落實及維持集團的風險管理框架, 審核所有主要風險的狀況、評估集團風險狀況的變化, 以及監控第一道防線能夠將最高風險減低至可接受目標水平的程度。風險管理委員會亦負責監控集團面對的新風險及策略風險, 並推動整個機構建立風險管理文化。
- **集團企業風險管理部**由向行政總裁匯報的風險管理總裁統管。集團企業風險管理部的職能是推動集團風險管理政策的實施, 以及獨立監察其成效。此部門特別負責制定、維持及確保風險管理框架的成效。

集團的風險管理框架是根據常用的「三道防線」原則而設立, 用以防止管理人員在審核或監察本身工作時出現利益衝突。三道防線運作如下:

- 直接參與業務管理工作或行政決策的業務或專業部門歸類為第一道防線;
- 對第一道防線在管理該等工作的相關風險上提供監察、建議及支援的部門被視為第二道防線;
- 集團內部審核部歸類為第三道防線, 該部門就集團風險管理及內部監控的成效向董事局提供獨立及客觀的保證及意見。

董事局對風險管理制度、程序及執行須負整體責任, 而第一道防線負責管理風險。風險管理部門應全面參與支援, 提供構思、專業知識及意見, 尤其應確保第一道防線能夠作出客觀的決策並全面擁有一切相關資料。

集團已制定一套特別的分類法, 以全面識別及管理全整個集團的環境、社會及管治風險。如上所述, 環境、社會及管治風險評估會結合更廣泛的自上而下及自下而上的風險識別及管理程序。我們每年至少就環境、社會及管治風險進行一次正式評估, 並向風險管理委員會及董事局風險管理委員會作出匯報。

有關我們的風險管理策略和內部監控制度以及於2022年的專注重點, 請參閱[2022年報告書](#)第58-63頁。

企業合規

對本集團有重大影響的相關法律法規概述，詳見本報告內「[法律及合規遵循](#)」部分。

私隱及資料保護

集團致力維護所有人士（包括顧客和同事）的私隱同時保障他們個人資料的安全，並通過由特設資料保護辦公室負責管理的一套系統化且全面的程序切實執行。確保經由我們處理個人資料的人士在使用我們的服務時能作出適當的決定，安心提供個人資料。

我們已推行一套涵蓋政策、程序和監控措施的資料保護計劃，以配合適用於集團各項業務且不斷演變的私隱法例。相關法例包括但不限於香港《個人資料(私隱)條例》、歐盟/英國《一般資料保護規則》及中國《個人信息保護法》。

該資料保護計劃涵蓋以下範疇：

	問責	問責是資料保護法律的關鍵原則之一。我們通過為保護私隱定立高度標準及以身作則，於集團內提倡以正面的態度保護資料。
	領導及監管	集團於策略及營運層面均已為資料保護相關活動訂定清晰的權責。
	政策架構	集團的資料保護政策架構以資料保護的策略性業務規劃及資訊管治為基礎，並已獲最高管理層核准。有關政策涵蓋範疇包括資料處理及保護、紀錄管理及資訊保安。資料保護辦公室已備有相關業務程序、指引及手冊，以支援我們的資料保護政策及為前線員工提供指引。
	培訓及增強意識	員工就集團的資料保護計劃接受適當培訓，內容包括計劃的目標，同事的應有行為及他們的職責。
	資料保護風險管理	集團以私隱影響評估為主要的風險管理工具，並視之為將資料保護融入整個集團的各項構思和設計的重要環節。此舉有助集團識別、記錄並減低各項目的資料保護風險。
	持續監察	為確保集團持續合規，資料保護辦公室推出全面的合規監管計劃，涵蓋多項關鍵的資料保護合規監控程序。集團內的所有業務單位均需接受定期監察，而監察頻率則視乎相關個人資料處理活動的風險水平而定。

於2022年，集團沒有因違反私隱及個人資料保護相關條例而被定罪並因而備受影響。

廣告及標籤

我們致力確保公司的廣告及標籤符合相關的法律法規，例如香港法例第362章《商品說明條例》。該條例禁止商戶對消費者作出某些不良營商手法，包括就服務作出虛假商品說明、誤導性遺漏、具有威嚇性的營商行為、餌誘式廣告宣傳、先誘後轉銷售行為，以及不當地接受付款等。

為進一步提升我們可持續發展資訊的披露及傳訊能力，國泰航空制定了一份內部的《氣候及可持續發展傳訊指引》。該指引旨在確保我們能以真實和科學為基礎的準則下，適時地讓內部及外部持分者獲悉我們的可持續發展策略、承諾和進展。

於2022年，集團沒有因違反廣告及標籤相關法例而被定罪並因而備受影響。

反賄賂政策

國泰航空集團對賄賂和貪污採取零容忍方針，致力以專業、公平和具誠信的方式經營業務和建立關係，並遵守適用於全球各業務所在地的相關法律法規。所有同事均須遵守適用的反貪污和反賄賂法律法規。我們制訂的《反賄賂政策》由董事局負責監管，是集團全面穩健的反貪污和反賄賂合規計劃重要的一環。該計劃為遵守全球反賄賂法律提供指引。

為確保合規措施的成效，國泰航空向各業務單位推出連串持續監察及評核機制。例如作為合規查核的一部分，集團根據其《禮物及款待指引》每季進行一次禮物及款待登記審查。

為確保同事了解反賄賂的規則和認識公司的《反賄賂政策》與相關指引，我們共提供兩類網上培訓課程。分別是需要通過評核的證書課程，以及旨在提高反賄賂認知的簡易課程。我們會因應不同員工組別面對的風險及培訓效益而要求同事接受指定的網上培訓。

反賄賂網上培訓課程是國泰航空企業合規學習計劃的一部分，該計劃由我們的培訓部負責推行。所有新加入及崗位或職務有變的同事均須參加適當類別的網上培訓。培訓程式內置跟進機制，未有完成指定培訓的個案將會自動上報管理層。附屬公司的人事部門亦會安排新入職的員工接受反賄賂培訓。

2022年，我們繼續為新同事提供反賄賂培訓，並為現職同事提供複習培訓。於報告期內，國泰航空及旗下附屬公司合共約有16,000名員工曾接受反賄賂培訓，完成率超過99%。

我們通過需評核的單元課程向同事提供復習培訓，詳盡探討包括反賄賂等多個重要項目。該等課程已被納入到企業合規學習計劃之中，計劃的內置功能將會自動按年為相關員工作培訓登記。2022年，類似的復習培訓計劃已逐步擴展至各附屬公司。我們亦以多種不同形式定期發出通訊，提醒同事謹記遵守公司的反賄賂政策及相關的重要指引。

於2022年，集團沒有因違反賄賂、剝削、詐騙或洗錢相關法例而被定罪並因而備受影響。



國泰航空及旗下附屬公司合共

約有 **16,000**

名員工曾接受反賄賂培訓，完成率超過99%。

認識你的夥伴政策

國泰航空正進一步優化現有的盡職審查架構以及我們的內部查核及篩選機制。今年，我們制定了集團的《認識你的夥伴政策》。此為集團層面的盡職審查政策，對象是新加入和現有的第三方，包括顧客、業務夥伴、中介人、供應商及企業投資交易對手。與不當的第三方作任何聯繫，或會令集團面臨法律、財務或聲譽風險。為確保僅與已證實且具誠信的第三方合作，我們會在建立任何新的業務關係前進行適當的盡職審查，並於有關業務關係的周期內持續進行監察。

舉報政策

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

於報告期內，我們對《舉報政策》作出修訂，以反映香港交易所《企業管治守則》中涉及舉報的修訂，同時明確顯示集團不僅鼓勵僱員，亦鼓勵第三方挺身作出舉報。

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

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

競爭法合規政策

致力恪守誠信並全面遵守監管其環球業務的所有法律法規，是國泰航空集團的一貫政策。

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

今年，我們繼續透過企業合規學習計劃為新入職的同事提供競爭法培訓，並為現有員工提供複習培訓。複習培訓利用需要通過評核的單元課程，涵蓋包括競爭法等多個重要項目。該等課程已納入企業合規學習計劃之中，計劃的內置功能將會自動按年為相關員工培訓登記。類似的複習培訓亦已於2022年逐步推展至各附屬公司。

2022年，國泰航空在不同司法管轄區皆面對反壟斷訴訟。訴訟焦點在於定價和競爭相關的問題。詳情請參閱[2022年報告書](#)第110頁。

現代奴隸制及人權

我們的商業常規以尊重國際人權為依歸，致力使我們的全球業務不涉及任何形式的侵犯人權行為。我們尊重人權的承諾適用於全球業務的各個領域，並貫穿於公司的所有政策和流程。我們會持續評估、識別、監察及管理業務活動對人權的影響。

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

我們的採購和機買部門負責管理航空公司的供應鏈，進行供應商盡職審查，並要求供應商遵守國泰航空的《[供應商行為守則](#)》包括禁止聘用童工或強迫勞動。我們的《[供應商行為守則](#)》亦確保本集團不會在自身的營運中聘用童工或強迫勞動。

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

機艙服務員和機場團隊的培訓已於2020年初展開，旨在教導同事識別和應對潛在的人口販賣案件。學習內容包括如何識別可疑跡象和行為、發問作進一步評估以及安全地向當局報告可疑事件。培訓亦重申所有前線團隊攜手協力並與有關當局緊密合作極其重要。我們亦已更新供機組人員、機艙服務員和機場地勤人員使用的運作手冊內關於處理及報告人口販賣相關事宜的部分。

早前，國泰航空進行了一次供應鏈現代奴隸制風險識別行動，並包括全球奴隸制指數等外部風險資訊為基礎。根據研究結果，我們發現集團採購的某些產品存在較高的地域或行業相關的供應鏈現代奴隸制風險。於2022年，為了取得透徹的了解，我們要求提供該等物品的主要供應商填寫問卷，以收集他們就防止現代奴隸制採取的政策、慣例及監察行動等的相關資料，並在採購時考慮該等資料。我們亦主動諮詢Mekong Club，就評估風險的工具和做法及如何推動供應商作出改變尋求專業建議。該會是一家專於識別及解決供應鏈中的現代奴隸制的非牟利組織。集團亦已為各附屬公司展開類似的行動。

除了檢視我們的價值鏈，我們亦積極借鑒國際間處理現代勞隸及人權事宜的最佳實踐。過去一年，國泰航空於市場上發出資訊請求，以尋求能把最佳實踐融入營運的方法。我們期望有關結果有助進一步改進集團的盡職審查及價值鏈風險管理機制。



2022年，**100%**
的機艙服務員已完成反人口販賣
培訓。我們於年內沒有接獲任何
疑似人口販賣事件的報告。

稅務透明度

國泰航空集團致力確保其嚴格遵守各項國際性企業稅務法律法規，當中包括香港法例第112章《稅務條例》以及其他業務所在地的適用稅務法例。在我們的稅務政策下，集團的稅務管理事務交由稅務服務團隊專責處理，而海外航點必需按照「海外航點會計及內部監控手冊」的指引，適當地處理稅務並履行相關職責。世界各國的稅務管理局均正推行各項措施，以促使大型企業的課稅款額及稅務策略更具透明度。我們擬備全球檔案和各國報告，詳列集團的企業架構、業務運作、獲利活動、財務資料及課稅款額，並送交香港稅務局存檔。為達最佳實踐，我們定期評估稅務風險並於必要時審視潛在危機（如適用），例如於2022年聘請稅務顧問審視稅基侵蝕及利潤轉移（BEPS）專案2.0支柱二對國泰航空集團的潛在影響。此外，集團的稅務團隊亦正密切跟進BEPS專案立法程序的最新發展。董事局透過執掌集團重大稅務事務的審計委員會，全面監督集團的稅務事宜和繳稅狀況。

顧客支援及投訴處理

國泰航空以為顧客提供非凡體驗為傲。細意聆聽乘客的心聲，是集團精益求精的關鍵。顧客可以隨時利用國泰航空網頁www.cathaypacific.com上的電子表格，就傳達讚許或就任何不足之處向我們作出反饋。該表格經精心設計，意見收集後能迅速送交有關部門加以檢討。

集團致力提供以人為本的服務。我們會為每份網上表格編排號碼，然後交由顧客支援團隊成員根據適用的監管要求或法例規定加以處理。我們的目標是於五個工作天內向顧客發出回覆，而國泰

的鑽石卡會員則為三個工作天。我們亦繼續主動透過航程後的意見調查及其他渠道收集顧客回饋以提升績效。於收集顧客回饋後，國泰航空會利用電腦程式進行每月一次的數據分析，以識別影響較大的事項，然後開展後續行動及向相關團隊跟進，以期優化我們的各項程序、產品和服務。

為進一步從我們積極提高顧客滿意度的策略中獲益，自2022年7月起，國泰航空推行全新的計分制度，跟據顧客滿意度及如生產力等其他因素，每月就員工的表現評分。此舉能為集團提供更全面及更公開透明的準則，以便識別和嘉許表現傑出的同事並對仍有改進空間者加以跟進。我們將會繼續監察計分制度，確保其符合相關的標準與預期。

過去一年，我們亦重新推出主動服務恢復計劃。我們在全面推出前試行計劃，鎖定了三班受阻的航班，並主動透過電郵跟受影響的乘客聯絡，充心致歉並表達誠意。集團希望能將此積極策略推展至所有航班運作業務。我們正在研究能否簡化現時需要大量人手聯絡受影響乘客的程序，並正與資訊科技部門緊密合作，尋求實行自動化或其他科技相關方案的可行性。

2022年，我們合共處理了來自31,245位顧客的回饋，當中包括17,348宗投訴，1,323宗嘉許，約佔全年乘客總數的1.1%。

環境範疇： 氣候變化



首度

於香港國際機場引進
可持續航空燃油



承購**3800**萬美制加
侖混合可持續航空燃油



亞洲首個

開展
主要「企業可持續航空燃
油計劃」



首項

落實
與可持續表現
掛鈎的飛機融資安排

我們的政策與指引

- > 《可持續發展政策》
- > 《供應商行為守則》

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

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

聯合國可持續發展目標:



氣候變化

我們為何重視氣候變化

我們認同航空業必須減碳，同時積極參與紓緩全球暖化對地球帶來的嚴重後果，我們的持份者亦期望我們採取行動。因此，我們應積極應對源自氣候變化的風險並把握機遇，以確保業務能夠繼續蓬勃發展，順利過渡至低碳經濟。

2022年績效亮點



開展亞洲首個大型「企業可持續航空燃油計劃」，為企業客戶提供減少其商務旅遊或航空貨運的碳足跡的機會，並讓他們參與支持國泰航班率先在香港國際機場使用可持續航空燃油。



首度於香港國際機場引進可持續航空燃油供國泰航空航班率先採用



與Aemetis簽署協議，承購3800萬美制加侖混合可持續航空燃油，並由2025年起的七年內於三藩市國際機場交付。此舉亦是「寰宇一家」可持續航空燃油的聯合採購行動的其中一環，國泰航空為該聯盟的創會成員。



於2022年6月為一部全新的A321neo客機落實亞太區內首項與可持續表現掛鉤的飛機融資安排，當中涉及氣候變化相關的關鍵績效指標。



接收五部全新的高燃油效益航機，包括三部A350-900/1000客機和兩部A321neo客機。



進行能源審核，識別提升能源效益及節省能源的機遇，以助達成集團2030年和2035年的地面減排目標。



進行範疇三碳排放識別研究，了解應納入國泰航空的碳排放清單中的主要排放類別並鎖定須關注的範圍，以便為減碳安排及舉措定出優先次序，並就主要減排機遇提供建議。

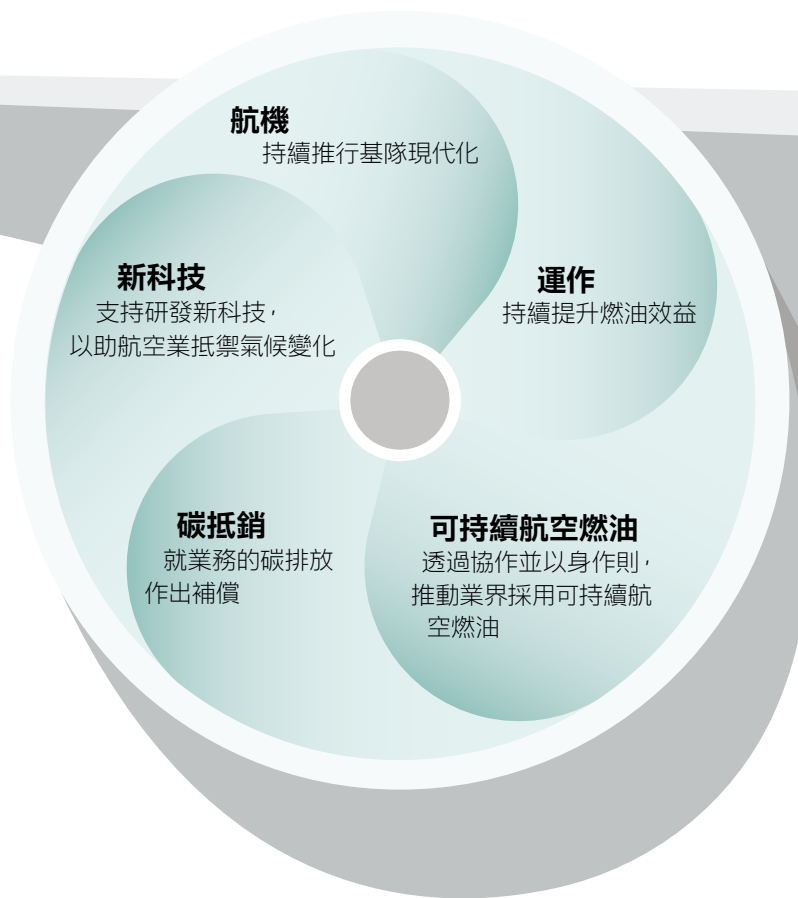


將推行多年的「飛向更藍天」自願減碳計劃擴展至我們的航空貨運客戶。



規劃零碳排放藍圖

我們設定以科學為基礎的目標，以示全力減碳的決心。為達至於2050年前實現淨零碳排放的目標，我們建立了一套涵蓋五大支柱的全方位策略，就如何管理碳排放作出指引。該五大支柱的碳排放量佔集團總排放量的99%，詳列如下：



清楚了解未來氣候可能出現的情況將如何影響我們的業務，有助強化我們於這些核心範疇的行動。披露該等氣候相關風險，是展現我們對風險的了解以及就緩解風險所作的努力的重要步驟。此舉除了有助提升業務的抗禦力外，亦讓我們可以把握隨之而來的機遇。



按此閱覽我們
[對氣候相關財務訊息披露工作組 \(TCFD\) 的回應。](#)

本章節詳述我們的氣候風險方針、策略與目標。關於按照氣候相關財務訊息披露工作組 (TCFD) 建議披露的詳細資料，可參考「[國泰航空對氣候相關財務訊息披露工作組的回應](#)」章節。



承諾於 **2050** 年實現
範疇一及二的淨零碳排放

減碳績效

- 燃油效益：新冠疫情構成機種組合改變及載客量下降等業務變更，2022年的燃油效益按可用噸公里 (ATK)計算，較2021年下降2%，按收入噸公里(RTK)計算，則上升5%。
- 國泰集團於2022年合共排放約535萬噸二氧化碳，較2021年減少11%，是受新冠疫情的持續影響所致。

指標	詳情	備註
 <p>按可用噸公里(ATK)計算的燃油效益</p>	<p>根據每可用噸公里的二氧化碳排放量 (以克為單位) 計算燃油效益。</p> <p>可用噸公里一般用以衡量航空公司的總運輸量。其計算方法是運載乘客及貨物的噸數乘以航行距離。</p>	<p>國泰航空早於1990年代已開始追蹤碳排放量。多年來，燃油效益按每可用噸公里的二氧化碳排放量計算已上升29%，而按每收入噸公里的二氧化碳排放量計算則錄得34%增長。</p> <p>隨着我們繼續推行各項節省燃油措施及更換更具燃油效益的新型號航機，燃油效益料將持續穩步上揚。</p>
 <p>按收入噸公里(RTK)計算的燃油效益</p>	<p>根據每收入噸公里的二氧化碳排放量 (以克為單位) 計算燃油效益。</p> <p>收入噸公里一般用以衡量可創造收入的飛行里數。其計算方法是將收入付載噸數乘以航行距離。</p>	
 <p>範疇一排放</p>	<p>直接溫室氣體排放，以二氧化碳當量為單位。來自國泰航空擁有或控制的直接排放源頭，例如來自燃燒航空燃油、其他液態燃料及煤氣的排放。</p>	<p>受2019冠狀病毒病疫情對運力帶來的持續影響，總排放量比2021年下降11%。</p> <p>然而，總排放量仍然低於2019年疫情出現前的水平。由於我們全面各項提升燃油效益的措施，集團碳排放強度的趨勢仍然維持樂觀。</p>
 <p>範疇二排放</p>	<p>範疇二是指溫室氣體排放的間接源頭亦以二氧化碳當量為單位。來自國泰航空購入或耗用的電力或煤氣的生產或處理過程。</p> <p>範疇二的實際排放地點通常是生產點 (例如發電站)。</p>	

國泰航空集團碳排放及燃油效率*



範疇一^o **535**
萬噸二氧化碳當量
所有航空燃油、其他液態燃料及煤氣

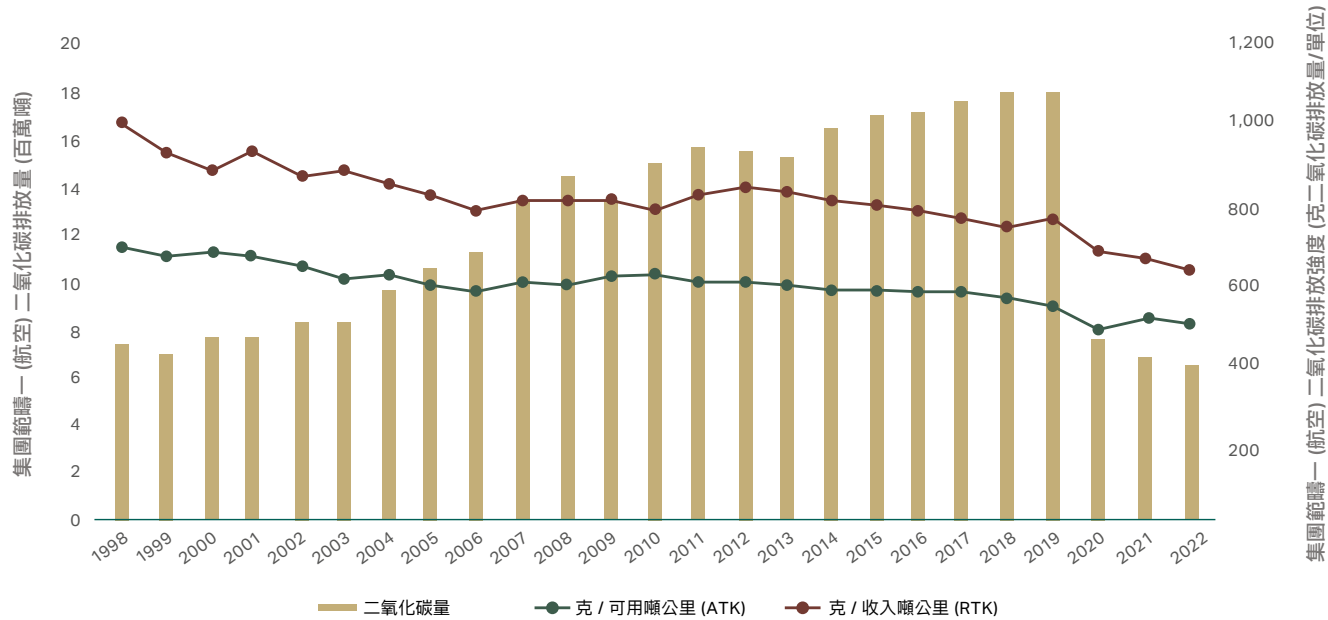


範疇二 **4**
萬噸二氧化碳當量
電力及煤氣



範疇三
我們進行了範疇三碳排放識別研究，請按此查看。

碳排放[#]



* 排放數據為報告期內集團旗下所有航空公司的排放總和。有關詳細的排放數字，請參閱本報告第126頁「2022年關鍵績效指標」章節。

^o 數據由德勤會計師事務所核實

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

氣候行動管治

氣候變化是國泰航空面對的一項主要風險，同時屬於董事局層面的管理及問責範疇。我們致力透過減少碳足跡及提升營運的抗禦力，妥善管理相關風險並回應持份者的訴求。

跨職能的氣候行動指導委員會負責監察可持續策略，並向由行政總裁出任主席的可持續發展委員會匯報。關於各委員會的詳情，可參考本報告的「管治」章節。

我們已為緩解和適應氣候變化定下方針，有關方針除適用於營運管理，亦適用於同業協作、新科技投資以及協助顧客抵銷航空旅程的碳足跡。

為推動整個航空業界的氣候行動，我們積極參與規劃業界氣候行動部署的委員會及組織。國泰航空是國際民用航空組織轄下多個工作組的成員，相關工作組隸屬主導航空業落實國際民航組織碳減排及抵銷計劃 (CORSIA) 及推動可持續航空燃油發展的航空業環境保護委員會。我們亦已加入國際航空運輸協會的可持續發展及環境保護諮詢委員會及「追蹤淨零」工作組。此外，國泰亦有參與多項涉及可持續航空燃油的舉措，包括支持世界經濟論壇的「未來清潔天空聯盟」及「寰宇一家」的「環境及可持續發展委員會工作組」。此等業界團體及組織與國泰航空擁有共同的氣候變化目標：努力實現國際航空業於2050年或之前達至淨零碳排放的長遠目標；爭取實施有力政策；同時積極提升可持續航空燃油的生產及採用規模以加速達標。

氣候變化目標

氣候變化是個影響深遠的議題，需要各方積極進取及迅速地協力解決。國泰航空早於2020年已定下於2050年或之前實現淨零碳排放的目標，是亞洲區內少數率先作出此承諾的航空公司之一。對此，我們引以為傲，此承諾與《巴黎協定》的目標遙相呼應。該目標是把全球平均氣溫升幅控制在工業化前水平不高於攝氏2度，並努力將升幅限制在攝氏1.5度以內。此舉令國泰航空在可持續發展進程中向前邁進了一大步，同時亦將我們在提升燃油效益、研發可持續航空燃油、進行碳抵銷，以及減少排放等環節的努力，以一個共同的目標緊扣起來。

於2022年舉行的國際民用航空組織第41屆大會，通過採納同一目標作為該組織的長遠全球願景，以推動國際航空業於2050年或之前達至淨零碳排放。集團全力支持各參與國以此重要目標作為業

界的共同願景。航空業界必須同心協力同時取得政策制定者及其他相關行業的支持，方可實現能源轉型。

為落實承諾同時保持勢頭努力達標，我們定出下列短期目標：

- 國泰航空營運航班的可持續航空燃油使用比列於2030年前將佔整體燃油消耗的10%
- 以2018年作基線，於2030年前減少地面排放32%，及2035年前減少55%。

有關可助達至上述目標的各項舉措，詳見本章節的相關段落。

國泰航空的氣候變化專案於2022年獲破訊息披露項目(CDP)授予B級評分。關於我們所提交專案的詳情，可瀏覽其網頁www.cdp.net。



國泰航空繼續採取主導，帶領業界，特別是亞洲同業，積極採用可持續航空燃油。於2022年，我們推出亞洲首個大型企業可持續航空燃油計劃，並獲八家企業客戶支持。我們亦很榮幸能夠得到政府和燃料供應商的大力支持，首次在香港國際機場使用可持續航空燃油。這是我們與志同道合的組織接觸，並為我們的客戶提供降低商務出行或航空貨運間接碳排放的重要一步。

林紹波
國泰航空行政總裁



氣候風險

氣候變化風險在企業風險管理程序中，被認為為集團面臨的首15大風險之一。我們必須評估氣候變化風險對業務的潛在影響，探討管理相關風險的可行辦法，並確保國泰面對氣候變化的不明朗因素仍繼續蓬勃發展。

為進一步了解我們業務對短期和長期的氣候風險的抗禦能力以及相關風險帶來的機遇，國泰航空財務總監參照TCFD的建議，於2021年召開了一次大型的情境策劃及分析。由多名業務領袖組成的跨職能小組就我們的氣候策略進行了壓力測試。分別就兩個氣候情境，因應有可能出現的外在環境，對國泰航空帶來的影響及理想的應對策略，作出個別評估。小組在評估氣候變化對業務的影響時，慮及變數最多的兩個關鍵因素，分別是社會壓力促使我們必須在全球層面全面解決氣候變化議題的政治意向，和有助商用航班減碳的新科技是否可供使用。

我們根據四個假設情境，評估集團在2030年及2050年可能會遇上的風險和機遇，並深入探討其中兩個由政府間氣候變化專門委員會制定的主要情境。我們就第一個假設情境評估實體氣候風險，例如氣溫上升及極端天氣事故等。除實體風險外，我們亦按《巴黎氣候協定》的目標就轉型至低碳經濟所涉及的風險和機遇作出評估。

在業務如常的情況下，已知的風險包括業務經常受阻、聲譽受損、載運量下降，以及長期經濟不景。成功轉型至全球氣溫上升低於2度，是最理想的假設情境。在該情境下，碳抵銷成本上升或會影響公司的盈利，而因未能符合碳相關的新規例而受罰的風險亦會隨之上升。

儘管上述兩個假設情境仍然存在大量變數，我們目前採取的措施以及進行的投資，例如制訂應變計劃、採用可持續航空燃油，及聯同業界研發減碳科技等，已為提高業務抗禦力打下基礎。

是次策劃後，小組將分析得出的結論和建議納入我們的氣候策略及日後的風險緩解計劃中，付諸實行。



我們一直關注氣候變化對我們業務可能造成的影響。由於幾乎所有的航班都從香港國際機場出發或抵達，因此確保我們自身和我們在香港國際機場的業務合作夥伴的氣候抗禦能力是我們的首要任務。我們很高興機場管理局與我們有著同樣的觀點。我們的團隊也致力於識別氣候風險並開發風險緩解措施。在2021年，我們進行了全集團的氣候情境分析演練，以支持和促進這一過程。

韓兆傑
國泰航空營運及航空服務總裁

機隊現代化

減少碳排放的首個支柱專注於為機隊添置現代化及更具燃油效益的航機。新一代客機*糅合了先進的空氣動力學技術和嶄新設計。多項先進技術的結合，令航機的燃油效益與前一代的航機相比，高出多達25%。

A350-1000型號客機配備更節能的勞斯萊斯Trent XWB引擎，幫助我們大幅提升長途航線的效益。減少溫室氣體排放及降低噪音的獨特設計，亦可為環境帶來顯著裨益。

集團於2022年共接收五部客機，並準備於2023年起迎來另外48部。



通過設立與我們的氣候變化表現相關的具體關鍵績效指標，國泰航空於2022年首次為一架新的A321neo客機取得了可持續發展相關飛機融資。這證明了投資可持續發展項目不僅對環境有利，對業務也是如此。未來，我們將繼續探索在我們的融資中納入可持續發展目標的機會。

沈碧嘉
國泰航空財務總裁

高燃油效益的國泰航空集團機隊新成員

	空中巴士 A350-900/1000	空中巴士 A321NEO	波音777-9X
2022年起加入的新航機數目	3	2	0
2023年起付運的新航機數目	2	25	21
引擎	Rolls-Royce Trent XWB	LEAP-1A-32	GE9X-105B
燃油效益特點 (資料由製造商提供)	燃油效益比現時同類長途機高25%	燃油效益比現有的A321型號高20%	每乘客座的燃油效益比波音777-300ER高21%

*新一代航機包括但不限於A320neo、A321neo、A330neo、A350、A220、B777X、B787、B737MAX及以上各型號的不同版本，包括貨機版本。



供應商參與

可持續事宜現已成為我們每年與主要供應商舉行會議時的一個指定議題。為進一步了解與航機相關的排放，我們鼓勵其產品在我們的業務運作中扮演重要角色的供應商參與，例如引擎製造商。得悉業務夥伴減少排放的策略讓我們對減排進度有更清晰的預期，從而相應地調整我們的部署。在可行的情況下，我們會與供應商合力推動航空業界期待已久的科技突破，以達致減碳的目標。

來自價值鏈的範疇三間接碳排放

於2022年，國泰航空就其於香港的航空及地面運作進行了首次範疇三排放的識別研究，了解應納入國泰航空的碳排放清單中的主要排放類別，並鎖定需要注視的範圍，方便日後進行減碳安排及相關行動時定出優先次序。集團的範疇三碳排放清單乃按照全球認可的碳排放報告標準編製，包括溫室氣體約章企業價值鏈（範疇三）標準及航天工業溫室氣體報告指引。

首次範疇三識別研究顯示來自價值鏈的碳排放佔集團碳足跡總量的49%，當中佔最大比重的類別是投資、燃油及能源相關活動和購入的物品及服務。很大部分的範圍3排放來自於我們所持有的中國國際航空和中國國際貨運航空股權。這些發現有助我們針對特定供應商採取更有針對性的行動和減排計劃。展望未來，我們將繼續提升數據準確性及確保範圍3排放計算的完整性。

範疇及類別	
範疇三	指標：佔範疇三排放百分比
類別1：購入的物品及服務	6%
類別2：固定資產	6%
類別3：燃油及能源相關活動（未被納入範疇一或範疇二）	22%
類別4：上游運輸及分銷	3%
類別15：投資	63%
總範疇三排放	5,205,000噸二氧化碳當量

備註：由於類別8、9、10、11、13和14佔範圍3總排放甚少，因此不納入計算。此外，在沒有原始數據可用的情況下，估算基於假設和轉換因子進行。

運作效益

改善燃油效益是降低溫室氣體排放的重要支柱。縱然我們能否使用最高效的航線及以最高效的方式運作有賴各國政府和監管機構的努力，我們仍力求在能力所及的範圍內進一步改善我們的運作效益，並減少二氧化碳排放。

疫情的出現，導致全球各地實施前所未見的旅遊限制。由於各種疫情相關限制此起彼落，而市場供求亦時有波動，我們必須持續為機隊進行評估及作出相應的航班調動以配合載運量。

鑑於載運需求有所上升，部分正在停泊的航機將會重新投入服務。作出決定時，在符合某些主要運作標準的大前提下，我們會優先考慮復飛較新及較具燃油效益的航機，令復蘇步伐更見環保。

案例研究



航班規劃系統

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

燃油論壇督導委員會

燃油論壇督導委員會由來自集團旗下航空公司多個部門的代表組成，並由國泰航空營運及航空服務董事擔任主席，專責管理及改善集團旗下航空公司的燃油效益。其專注研究範疇包括航機運作及績效、航機固定器材及運作物品重量、空域及航線效益、輔助動力系統及地面器材使用等。於2021年，我們為華民航空成立燃油論壇督導委員會，以此作為向附屬公司傳授知識的正規渠道，協助它們加快減碳步伐。香港快運現正著手成立其燃油論壇督導委員會並建立數據界面以利監察及評估航班資訊與績效。相關資料日後將與國泰航空共享，方便統一程序及參考最佳實踐。

優化運作及提升航機性能

在空中，華民航空及香港快運藉重新評估並修訂起飛時需要開動所有引擎的飛行高度，讓航機發揮更佳性能，以期節能。與此同時，他們亦研究空轉反推器為航機減速的成效。兩項做法，均能成功節省燃油。華民航空與物流夥伴DHL緊密合作，採用該公司的航班優化管理系統，促進物流航空網絡的效率並減少碳排放。

在地面，國泰航空則繼續透過減少降落後滑行過程引擎操作的程序（「RETI」），降低航機於地面的燃油消耗和溫室氣體排放。我們現已在可行的情況下於所有機場實行RETI，並積極提升其於所有機隊中的實踐比率和延長採用該程序的時間。於2021年，華民航空成功試行RETI而令燃油消耗獲大幅削減。鑒於成效顯著，香港快運亦已於2022年推行RETI。

兩家航空公司均經常清洗引擎，確保航機達致更佳燃油效益。此外，華民航空亦加緊監察機身的阻力，避免影響燃油效益。

航機器材 - 推行電子化並減輕重量

我們推出了eEnabled航機電子化計劃，方便旗下各航空公司的機隊可於全球進行數據分享，連接無間。我們在已安裝eEnabled的航機上使用電子飛行文件，並為機上器材選用較輕的物料。減輕重量可降低燃油消耗從而減少碳排放。

貨運業務推出了業內首個使用區塊鏈技術的集裝器管理系統，並應用於香港及部分位於美洲的貨運站，此舉除可減少手動紙本操作程序外，亦又助進一步研究智能集裝器及如何善用其他運作裝置的數據提高營運效率。同時，這項技術也能幫助我們及早識別不宜使用的集裝器，令營運更為安全。

此外，我們的電子化機上手冊「電子飛行資料夾」，為每程機取代了多達75公斤紙張，可透過平板電腦登入，集中查看駕駛艙操作手冊、飛行圖表、地圖等及完成起飛前的文書工作。實行電子化所減輕的重量可減少逾4,000噸的碳排放量，按新冠病毒疫情出現前的營運量計算，相等於每年從香港飛往倫敦5,000次的排放量。

空域及航線效益

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

可持續航空燃油

與傳統的飛機燃油相比，可持續航空燃油可減少生命週期的溫室氣體排放量多達100%。由於該燃油可以安全地使用於現有的飛機引擎及機場的基礎設施，是於可見的未來為航空運輸業務減碳的關鍵。

要達致減碳的目標，可持續航空燃油必須在商業上成為主流。為此，我們率先選用可持續航空燃油，以起牽頭作用。

我們承諾所有國泰航空營運航班的可持續航空燃油使用量的比例於2030年前將佔整體燃油消耗的10%。為了促進可持續航空燃油的發展，我們與世界知名的夥伴合作，共同開展可持續航空燃油項目。並加入了以下業界組織：

- 可持續航空生物燃油用戶小組
- 美國聯邦航空管理局替代飛機燃料研究中心
- 商業替代航空燃料方案



我們承諾所有國泰航空營運航班的可持續航空燃油使用比列於2030年前將佔整體

燃油消耗的 **10%**

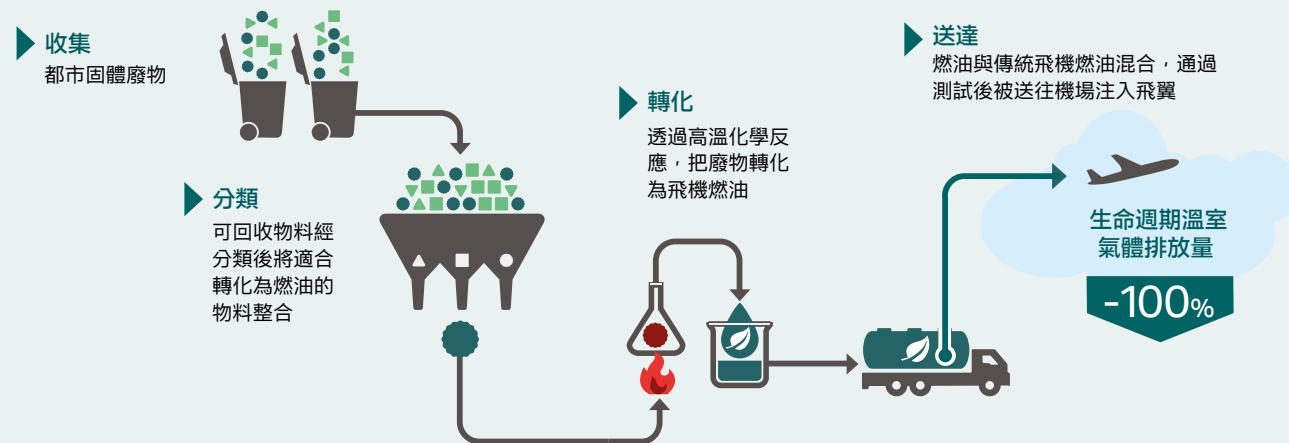
投資於供應鏈-Fulcrum BioEnergy

供應量低和缺乏基建，是廣泛使用可持續航空燃油的一大障礙。2014年，國泰航空成為首家投資於美國可持續航空燃油製造商 Fulcrum BioEnergy 的航空公司，原因在於我們希望從增加供應入手。該公司研發以都市固體廢物轉化為可持續航空燃油，並將其商業化，在這方面是全球的先驅。其廠房每年可將17.5萬噸廢物轉化為1,100萬加侖零碳運輸燃油。於2022年，該公司成功出產首批利用都市固體廢物製成的低碳合成原油。



Fulcrum Bioenergy的Sierra BioFuels 廠房已於2022年1月投入運作

我們的可持續航空燃油轉廢為能



創造需求

定立國泰航空營運航班的可持續航空燃油使用比列於2030年前將佔整體燃油消耗10%的目標，是我們向可持續航空燃油市場發出需求訊號的重要舉措。我們已與Fulcrum協定於未來10年購入3.75億美制加侖可持續航空燃油，按新冠疫情前的營運水平計算，約佔集團每年燃油用量的2%。於2022年，我們保證向可再生燃油供應商Aemetis購入3,800萬美制加侖可持續航空燃油，應用於美國三藩市機場的業務運作。預計將於2025年開始送達。

於報告期內，我們亦推出了企業可持續航空燃油計劃。這是亞洲首個同類型計劃，旨在協助全球加速轉型至可持續航空燃油，並為客戶提供減少範疇三溫室氣體排放的憑證。透過企業可持續航空燃油計劃，企業客戶可資助購買國際認可的可持續航空燃油，以供國泰航空的客運或貨運航班使用。國泰航空將向客戶發出減排及可持續發展證書*，讓他們抵銷源自商務旅遊或空運貨物的範疇三碳排放。此計劃亦有助企業客戶落實對可持續發展作出貢獻的承諾。於試行階段獲八家企業客戶提供財政支援，讓我們得以大規模使用可持續航空燃油，並首次於香港國際機場為離港航班供應可持續航空燃油。

* 我們購入的可持續航空燃油經由國際認可的可持續標準認證，例如歐盟可再生能源指令、可持續生物材料圓桌會議及國際可持續及減碳認證系統。



可持續航空燃油的應用

國泰與空中巴士同創先河，成為該公司首家客戶選擇採用可持續航空燃油進行客機付運。自2016年以來，我們接收了共38部A350-900和A350-1000型號客機，全部採用以可持續來源的糖或廢食油及動物脂肪作原材料的混合可持續航空燃油從法國圖盧茲飛抵香港。截至目前為止，我們共消耗了70,582美制加侖可持續航空燃油，減少排放約539噸二氧化碳當量。

於2022年，我們在香港國際機場首次引入可持續航空燃油，實有賴供應商及不同政府部門等持份者通力合作。計劃所用的可持續航空燃油會通過現有的一般航空燃料加油基礎設施，為未來於香港國際機場持續恒常供應可持續航空燃油提供寶貴的參考。



2022年，我們首次於香港國際機場引進並使用可持續航空燃油。

購買

國泰航空採購符合嚴格可持續性標準的可持續航空燃油。

貢獻

企業向國泰航空提供財政支援，以增加可持續航空燃油的使用。

參加

企業參與計劃，帶領減碳之路。

運輸和用於飛行

將可持續航空燃油運輸到各個機場，然後用於飛行。

認證

企業收到可持續性證明和驗證的碳排放減少證書。此證書符合SBTi的要求，以減少範疇三航空服務相關間接排放為目標。



企業可持續航空燃油計劃的運作模式

碳抵銷

應對氣候變化的先決條件，是於未來10年內大幅並迅速地削減全球的二氧化碳排放。由於減碳所需的先進技術仍在研發當中，需要在短期內推低碳排放存在挑戰。進行碳抵銷，是權宜之策。我們選用的碳抵銷計劃符合最嚴謹的可持續指標，與逐步遞增的減碳措施相輔相成，數據更交由可靠的獨立第三方核實，避免重複計算。我們亦通過「飛向更藍天」碳抵銷計劃與業務夥伴及顧客通力合作，確保所有選用國泰航空的乘客均能抵銷碳足跡。

「飛向更藍天」自願性質碳抵銷計劃

「飛向更藍天」為乘客提供抵銷航空旅程中碳足跡的機會。國泰航空是全亞洲首間提供此服務的航空公司。所有從計劃得來的捐款將直接用以資助減碳和可持續發展效益已獲肯定並擁有 [Gold Standard](#) 認證的減排項目。

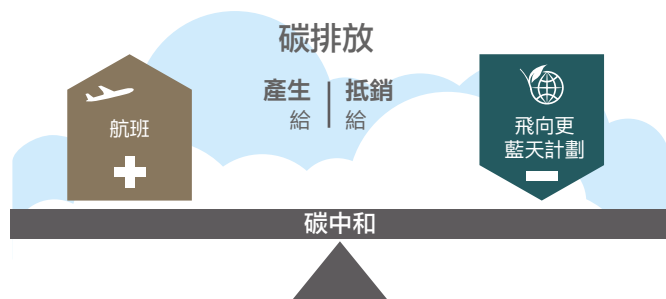
作為認證過程的一部份，項目發展商必須遵守聯合國的「不傷害」原則、諮詢當地持份者，並確保項目不但對可持續發展目標 13「氣候行動」有所貢獻從而保護氣候，同時亦能透過達至額外兩個可持續發展目標而惠及當地社會。我們的各個減碳項目除可減少溫室氣

體排放外，亦有助改善發展中國家社群的健康，計有孟加拉的潔淨爐灶、印度的可再生能源生產及於中國農村推行有機廚餘生物分解和太陽能煮食等。詳情可瀏覽 [國泰航空網頁](#)。

為進一步展示國泰航空牽頭帶領亞洲航空業邁向可持續發展的決心，我們決定將碳抵銷計劃推展至航空貨運。貨運客戶現時已可利用金額資助的形式參與前述的碳抵銷項目。已登記的貨運客戶可使用碳排放綜合計算機於網上查看個別貨物批次的碳排放量，相關程式將根據貨物的重量、貨機類型及實際的飛行路線等數據作出準確的計算。客戶其後將會接獲證書詳列碳抵銷數量及其所資助的項目，以供日後進行可持續發展進度審核時參考。

2022年，我們共抵銷了38,399噸的碳排放量，當中包括個別乘客所抵銷1,681噸^{*}，以及企業客戶所抵銷的801噸^{*}。「綠色星期五」推廣計劃於2020年首度推出時大受歡迎，今年捲土重來並推展至其他市場。除了提供吸引的機票優惠之外，我們亦為顧客提供免費碳抵銷。今年，我們共抵銷了源自逾50,000次旅程的30,083噸碳排放。同年的地球之日及雙十一節推廣計劃亦帶來額外4,643噸碳排放。到目前為止，我們已購買超過300,000噸碳抵銷。

^{*} 數據由德勤會計師事務所核實



位於孟加拉的潔淨爐灶項目



位於中國內地河南省的太陽能煮食項目

2022年的「綠色星期五」推廣計劃，

合共抵銷 **30,083** 噸
源自逾50,000次旅程的碳排放。

CORSIA及其他強制性碳排放貿易體系

CORSIA是一項全球計劃，由國際民用航空組織發起，旨在控制國際航空界別的二氧化碳淨排放水平在航空業持續增長的同時維持不變。該計劃是全球首個以市場為本且旨在解決碳排放問題的方案，並適用於整個航空業界。2022年，國際民用航空組織第41屆大會通過採用2019年二氧化碳排放量的85%作為2024年及其後的CORSIA基線。此外，國泰航空亦須遵守歐盟碳排放貿易體系 (EU ETS) 及英國碳排放貿易體系 (UK ETS) 的限制，並奉行該等計劃的匯報及抵銷規定。

有關我們就此等計劃帶來的影響所作的評估可參閱本報告「[國泰航空對財務信息披露工作組\(TCFD\)的回應](#)」章節。

新科技

航空業是一個難減排的行業，要在短期內大幅降低碳排放是個極大的挑戰，業界必需尋求科技突破，方可實現淨零目標。國泰航空深明此道並一直對具備潛質可應用於航空業的新興減碳科技深感興趣。於2022年，我們把注意力集中於研究嶄新的可持續航空燃油原材料的中國創科項目，一些可行的選擇包括蓖麻油、蘆竹、氫氣甚至二氧化碳捕獲技術。

航空氣候變化工作組

國泰航空深明與不同界別合力開發各種創新技術非常重要且有助航空業界減碳。2021年，我們聯同多個志同道合的組織合力成立「[航空界氣候變化工作組](#)」並成為創會會員。該會為一個非牟利機構，成立目的在於協助航空業迎接淨零碳排放的挑戰，並以加速推動新興減碳科技突破十年或以上為目標。

「航空界氣候變化工作組」將會尋求推動科技創新及加快研發生命週期，並以例如電轉液合成燃油等中期方案為起步點，採取整體組合的形式將研究範疇逐步擴展至包括新興生物可持續航空燃油路徑及氫氣技術等。

於2022年，「航空界氣候變化工作組」委任首位主席及行政總裁，預計將於2023年落實部分減碳項目的資金安排，並通過吸納新成員進一步擴展。

地面排放

地面排放涵蓋我們所有非飛機上的營運。雖然地面排放量遠低於飛機排放量，但我們仍一直致力針對電力消耗、設備能源效益和車輛排放三方面減少碳足跡。

我們的目標是，以2018年的為基線，於2030年前減少地面排放32%，至2035年減少55%。2035年的目標，亦是我們在2021年與香港國際機場立下約章時所作的承諾之一。該約章重申我們於2050年前實現淨零碳排放的承諾。此承諾亦與把全球暖化幅度限制在較工業革命前水平不高於攝氏1.5度這個以科學為基礎的目標一脈相承。

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

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



集團在旗下多個營運地點進行了能源審核，並識別了

超過 **100** 個減碳機遇。

我們的建築物

我們的總部鄰近香港國際機場，佔地134,000平方米，包括國泰城、國泰坊、倉庫、員工酒店及飛行培訓中心。國泰城及國泰坊均已獲得ISO 14001:2015環境管理系統標準認證。

為了減少碳足跡，我們持續投資於更新公司建築物內的各設施和系統以提升效益。2022年，我們為總部大樓的所有洗手間安裝恆壓水龍頭，成功節省約30%食水。我們亦已計劃自2023年起作出下列行動：

- 於集團總部大樓內更換所有傳統T8螢光管為發光二極管(LED) 照明
- 在倉庫大樓安裝第二個太陽能發電系統，目標負載功率為100千瓦

我們的車隊

我們的地勤服務附屬公司 — 香港機場地勤服務於香港國際機場為24家航空公司提供專業的停機坪和貨運服務。香港機場地勤服務過往一直沿用傳統的柴油汽車，為了貫徹在各業務範疇中減少排放的宗旨，我們不惜就更新車隊作出投資。地勤服務器材及汽車置換計劃專注推行車隊現代化，地勤車隊目前的電動車比例已達40%。

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



我們於國泰城總部大樓的天台增設太陽能發電板

環境範疇： 營運中的可持續性



減少**56%**
一次性塑膠用量



895噸

廢棄物經回收及轉化為能源後
成功避免堆填



114噸

剩餘食物捐贈予慈善機構

我們的政策與指引

- > 《可持續發展政策》
- > 《可持續食物政策》
- > 《供應商行為守則》

全球報告倡議組織: 2-6, 306-1, 408-1, 409-1

香港交易所關鍵績效指標: 層面 A1: 一般披露, 層面 A2: 一般披露, 層面 B5: 一般披露, 關鍵績效指標 A1.4, 關鍵績效指標 A1.6, 關鍵績效指標 A2.5, 關鍵績效指標 B5.4

聯合國可持續發展目標:



營運中的可持續性

2022年績效亮點



共減少使用近**2億**件
一次性塑膠製品

超越目標，成功減少**56%**

按每位乘客用量計算一次性塑膠用量



對回港航班的機艙和貨運站
進行廢物審查

推出最新版本的

《**供應商行為守則**》，

更新環境、社會及管治方面的專注範疇。



回收統計數字



整個集團合共產生**10,088**噸一般廢物，
當中超過895噸經回收及轉化為能源後成功避免堆填



115 噸紙張及紙板



114
噸剩餘食物捐贈予慈善機構



149 噸塑膠



83 噸玻璃



28 噸金屬



367 噸
不可食用廚餘送往小蠔灣O PARK1轉化
為能源



8,514
公升回收廢食油轉化為生物燃油

我們為何重視負責任地使用資源

作為一家領先的航空公司，我們有過萬位員工，每年運載的顧客多達數百萬人，因此必須妥善管理自身業務對環境的影響。我們必須在遵守環境衛生規定和控制航機負重以降低燃油消耗及碳排放量兩者之間取得平衡。而不同國家及航點各自的政策亦會影響我們處理廢物的做法。與此同時，每個地區轉化廢物避免堆填的能力亦不盡相同。因此，我們必須致力減少業務活動產生的廢物。

我們的方針

我們的目標是將環保概念及可持續措施融入企業文化及業務運作當中。我們通過審慎考慮資源使用、可持續採購和廢物管理三方面，從採購到最終棄置整個過程中實踐可持續發展。我們盡可能減少使用資源，並努力發掘已使用物料的重用價值。

採購

可持續採購

我們與全球超過6000家供應商合作，在不同的航點處理大量採購。與供應商通力合作是我們以可持續的方式向顧客提供產品和服務的關鍵。目前，支付予二十間最主要的戰略性供應集團的金額，佔我們第三方開支的66%。我們要求所有商品的採購程序完全符合適用於該等交易的相關法例、稅收制度和規則，同時嚴格遵守反賄賂、反壟斷和資料保護等政策。

我們的採購流程包含審查供應商，以及根據計分制度持續向供應商作出評估。該套平衡計分制度，簡稱CISQAS，主要用作衡量供應商在以下六方面的表現：價格、創新、滿意度、品質、供應保證、安全和可持續性。

我們透過持續與供應商合力遵循於2022年更新的《[供應商行為守則](#)》(前身為《可持續供應鏈的行為守則》)，管理與供應鏈相關的風險，並於採購過程中的策略部署階段加入風險分析。我們主動選擇跟我們的標準一致，有作中央風險登記，且每月更新以顯示

整體風險的供應商合作。所有供應商必須聲明其產品和服務符合我們的《[供應商行為守則](#)》。該守則列明我們的商業道德標準，除供公司內部全球各辦事處使用外，亦已分發予香港本地和世界各國的供應商參考。我們的採購管理團隊已為被評為高風險的供應商制定了一套改進計劃，假如供應商未能符合我們的要求，我們將會根據個別情況重新審視合作關係並採取適當的修正措施。

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

《供應商行為守則》

於2022年，我們就守則的覆蓋範圍及應用情況參照市場的領導者進行了比對後，發佈了更新版《[供應商行為守則](#)》，闡述了我們對供應商的最低要求，其中包括：

- 遵從法例及監管規定
- 保護環境及抗衡氣候變化
- 不僱用童工
- 不僱用強迫勞工
- 確保工作場所的健康和安全
- 保護環境
- 為同事提供合理的補償和適當的工作時間
- 尊重多元文化和不歧視
- 尊重結社自由和集體談判權利
- 讓分包商得悉行為守則
- 維持崇高的商業道德標準

著力更新《供應商行為守則》標誌着我們在可持續發展旅途上跨進了重要的一步，亦充分展現我們完善價值鏈可持續發展管理方針的堅定信心。經參考國際指引及市場楷模後制定的新版《供應商行為守則》，令我們能更具體地表達對供應商的期望，使之與集團的環境、社會及管治重點更見一致。此外，該守則亦向供應商清

晰說明匿名網上舉報機制「勇於發聲」(連結：www.cathaypacific.ethicspoint.com)，鼓勵加強關注與國泰航空有關的疑似或實際失當舉動，包括潛在的不當行為、商業失德或不道德行為等。「勇於發聲」由一家獨立的服務供應商負責管理，舉報個案將絕對保密並交由集團企業合規部先作初步評估，繼而送交相關方面進行獨立調查。

與我們的供應商緊密合作

疫情造成的影響在2022年仍然存在，與供應商繼續保持良好的合作關係實屬必要。我們的採購團隊與戰略供應商保持密切溝通和通力合作，盡可能支持他們度過難關，繼續為集團客戶提供優質及責任採購的商品。我們亦與供應商共同制定新的合作模式，配合延期付款和優惠等措施有助於加強我們的供應鏈管理及抗壓性。

更環保的食物選擇

海產

根據世界自然基金會香港分會的資料顯示，全球約90%的漁業資源已遭過度甚至完全開發。儘管這些年來，選擇使用可持續海產的意識已日漸提升，但仍有大量魚群面臨威脅，某些魚類甚至瀕臨滅絕。作為一家時常向顧客和員工供應魚類食物的公司，我們在過去十年均盡可能從可持續來源採購海產，積極應對這個挑戰。

我們認同世界自然基金會的理念，並為指定航線採購和供應經認證的可持續海產。2022年，國泰航空飲食服務共採購了150噸經

認證並能追溯來源的可持續海產，旨在保護海洋生態系統，以造福未來世代。

由於意識到有必要採取保護措施，避免某些物種因過度捕撈而瀕臨滅絕，我們在2021年修訂了內部的《可持續食品政策》，就食物及餐具的採購決策提供指引。我們拒絕購買指定類別的非可持續食品，並要求供應商提供食品來源的相關資訊。

素食選擇

隨著消費者越來越關注多肉的飲食習慣對人體健康以至環境的影

響，國泰航空自2018年首次推出素食菜式代替肉類後，繼續致力為顧客及同事提供更多選擇。我們在設於香港國際機場的玉衡堂頭等貴賓室為顧客供應植物肉替代品Beyond Meat，已有三年之久。我們在2019年更成為全球首家為乘客提供OmniPork新豬肉的航空公司。今年，我們開始於頭等及商務客艙供應燕麥奶，讓乘客享用咖啡或茶時可以其代替奶類。往後，我們將會繼續為顧客及同事帶來更多素食選擇。



“



我們積極為客戶提供更可持續的選擇，不僅因為保護環境是正確舉措，更是為了滿足顧客對於我們作為一家領先的航空公司的期望。我們很高興於過去幾年期間，在減少一次性塑膠方面取得了良好進展。我們定將繼續努力，務求讓我們的各個業務環節都符合可持續發展的理念。

劉凱詩
國泰航空顧客及商務總裁

廢物管理

集團在2021年進行的持份者參與調查結果顯示，廢物處理依然是最受關注的環境問題之一。我們的持份者，特別是我們同事，十分關注我們在減廢方面的工作。這反映了我們有必要就減廢和回收計劃加強溝通和培訓、持續審視業務運作及採用電子化方式優化管理。因此，經更新的可持續發展策略，已清晰聚焦於產品使用和廢物管理兩方面。另外，我們將會繼續按照太古集團的廢物分類指引，調整回收廢物分類設施的設置地點。

我們的資源及廢物管理方針涵蓋以下四大元素：



機艙廢物

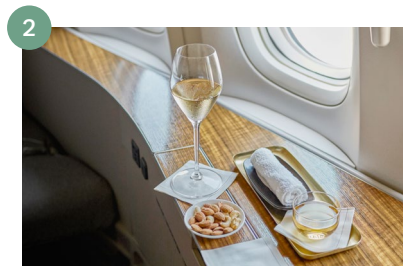
由2006年起，我們開始為機艙廢物進行分類，再加以重複使用或回收，近年則更加專注於重用機艙物品以減少浪費。由於不少航點均禁止回收國際航班的廢物，現時機上廢物回收只限在入境香港的航班上進行。部份國家例如加拿大和澳洲，對來自國外的廢物有非常嚴格的健康和安全規管，國際航班上的廢物必須深埋於堆填區或進行焚化。

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



飲品杯

一次性飲品杯是我們其中一款使用率最高的塑膠製品，亦是於世界各地的海灘最常發現的塑膠廢物之一。有見及此，我們正逐步停用一次性塑膠杯，並轉用經認證含極薄塑膠內膜的Flustix紙杯。



餐前小食

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



海產膳食

為了支持保護海洋生態系統，我們採購經認證的可持續海產作為機上膳食。



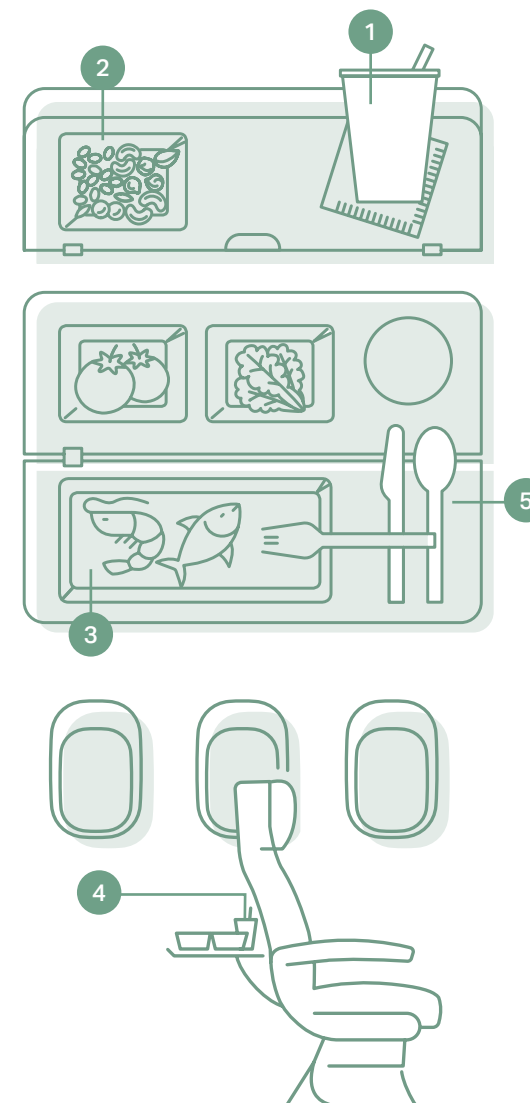
餐巾、攪拌棒和飲管

自2016年起，餐巾由70%甘蔗和30%木漿製造而成。我們亦引入了樺木攪拌棒和紙製飲管取代一次性塑膠。



餐具

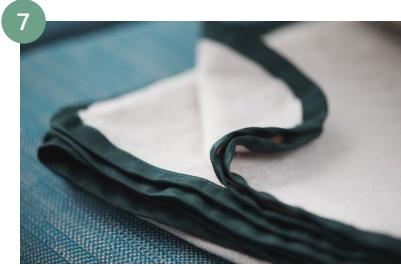
國泰航班上的塑膠餐具，經過分類、清潔和消毒後，會重複使用，以減少一次性塑膠廢物。為進一步降低塑膠用量，我們正嘗試以其他物料取代塑膠。我們於2022年為指定航線引入全新的輕盈金屬餐具，並將於2023年於所有航班上使用。





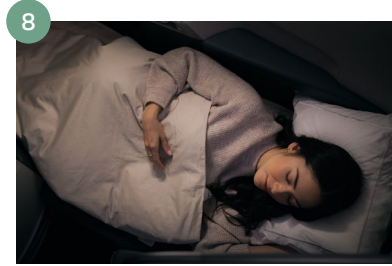
6 零食袋

全新設計的紙製零食袋，比以前更易於回收。



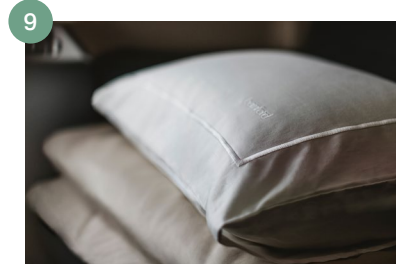
7 毛氈

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



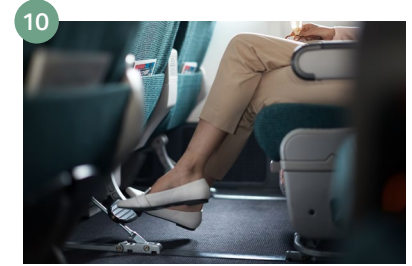
8 寢具

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



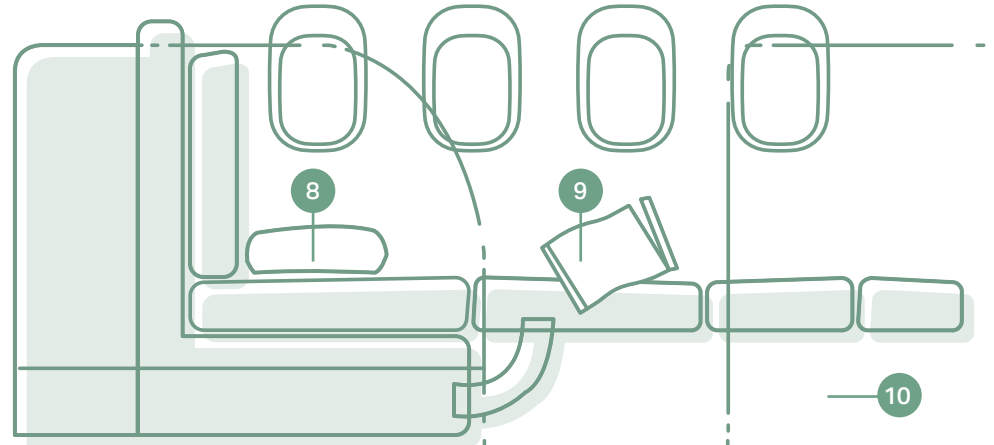
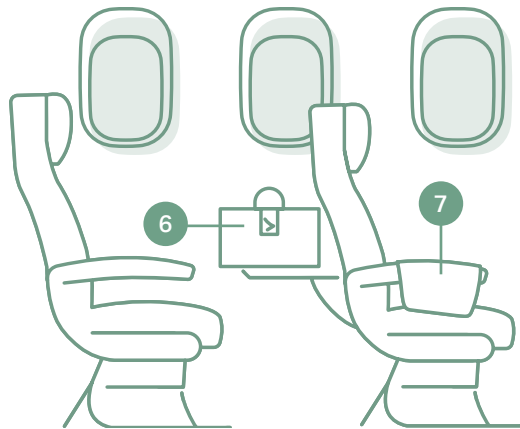
9 可重用包裝袋

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



10 地氈

自2012年起，經濟艙上的地氈採用再生尼龍廢料製成，例如廢棄魚網、布料和地氈等。



我們亦著力為設於全球各地的機場貴賓室減少廢物，並嘗試引入不同措施。例如在香港和倫敦機場貴賓室的淋浴間減少使用一次性袋裝潤膚露，及在香港減少果醬和牛油等單次使用調味品的用量。我們全球的機場貴賓室，已選用榉木攪伴棒和紙製飲管代替一次性塑膠。繼上海的成功例子後，我們已於2019年起於機場貴賓室改用濾水器，以減少一次性塑膠水樽的數量。此外，我們又以電子閱讀器代替紙本刊物以助減少廢紙。

塑膠

由於塑膠具備輕巧及低成本的特質，所以在航空界一直被廣為使用。降低航機的負重可節省燃油及減少碳足跡，經營成本下降亦有助控制機票價格。然而，塑膠因難以分解而長期停留在環境中，將會危及野生動物和自然生態。因此，我們必須大幅削減其使用量。與此同時，我們近期進行的持份者參與調查，亦再一次顯示此議題急待解決。

著手減少使用一次性塑膠製品前，我們必須衡量多項因素，以確保不會引發其他有礙可持續發展的問題。我們將會繼續以輕巧及低成本為大前提，考慮採用其他能滿足乘客要求的生態友善方案。我們亦喜聞不少乘客對此改變表示歡迎。

我們以2018年的用量為基準，承諾在2022年前削減50%一次性塑膠製品。由於新冠疫情導致集團的運作規模緊縮，一次性塑膠製品於2022年的實際使用量遠低於50%。透過逐步改用以非塑膠物料製造的用品，與2018年的基線相比，我們已成功減用56%一次性塑膠製品（按每位顧客用量計算），意即根據疫情前的運作規模計算，按年減少近2億件塑膠製品，例如膠杯、沙律碗蓋、餐具及飲管。儘管新冠疫情影響業務運作令全面取締舊有一次性塑膠製品的進度略為受阻，整個過程料將於2023年內完成。

我們正密切留意所經營業務的各個司法管轄區有關一次性塑膠製品進口及使用的最新法例及規定，並透過國際航空運輸協會一次性塑膠工作小組積極參與業界就相關議案進行的討論。我們的目標是致力確保全面考慮並在營運上作出適當的改動以配合現有及即將出台的法規，包括歐盟的《一次性塑膠產品指令》和印度的一次性塑膠法。展望未來，我們將會進行一次全新的一次性塑膠基線調查，以助制定新的減塑目標。納入考慮的因素將會包括，新冠病毒病對採購的影響、集團營運的所有市場就一次性塑膠推出的最新法例，以及其他航空公司的最佳實踐。



案例研究



淘汰塑膠衣物袋

雅潔洗衣的同事深明塑膠衣物袋用量龐大，因此設法減低用量並逐步淘汰。作為第一步，雅潔棄用原有的獨立包裝袋，改以三合一的形式進行包裝，成功令零售洗衣服務的膠袋用量減少約24%。

為求更進一步，雅潔在國泰城的倉庫已完全淘汰塑膠衣物袋，並準備將此舉分階段推展至其他洗滌服務站。

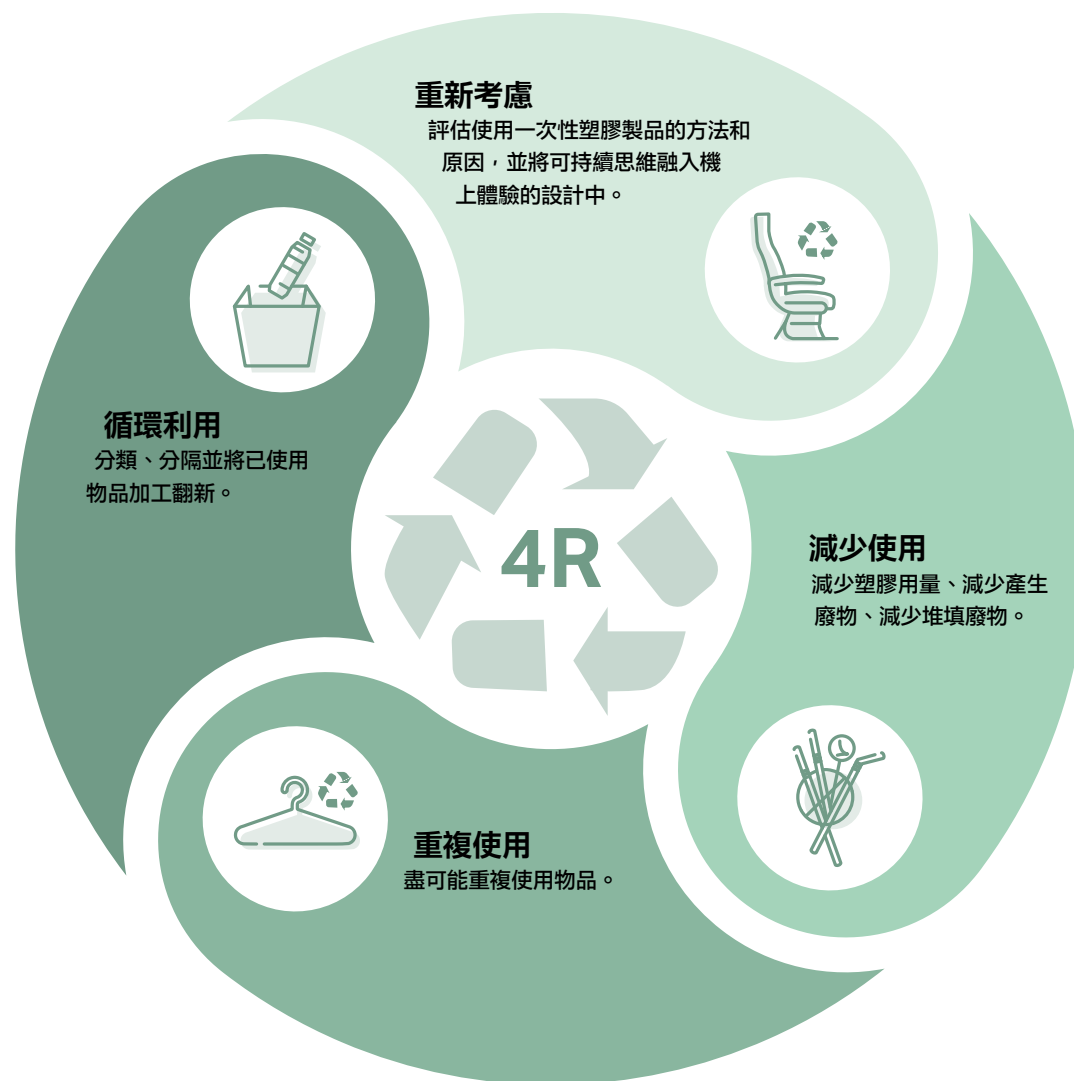
「隱形」購物袋

為配合將即棄塑膠用量減半的承諾，集團開始於銷售一系列產品時使用全新的「隱形」購物袋。該款購物袋以聚乙烯醇（PVA）、粟粉、甘油及水製造而成，是可生物分解的另類塑膠選擇，可溶於水且不留有害殘餘物或微塑膠粒。

聯同合作夥伴進行產品分析

作為減塑策略的一部份，我們聯同香港城市大學開展產品週期分析研究，由2020年起就我們使用的部份一次性塑膠製品及一些具潛質的替代品進行多項研究，了解它們的環境足跡，同時制定機上物品的選料指引。2021年，我們完成了一項由各種物料製成的杯子的產品週期分析，相關結果對於日後推展試行計劃以進一步削減一次性塑膠製品用量大有幫助。此等評估有助推動我們持續創新，同時確保我們選用物料和產品時全面考慮其於整個生命週期的環境足跡。在努力取締一次性塑膠製品的同時，我們定將不忘考慮此等因素。

一次性塑膠製品策略 - 4R守則



2022

- 成功超越目標，減少56%一次性塑膠，被取締的高用量一次性塑膠製品計有膠杯、餐具、沙律碗蓋及小水杯等
- 正在著手訂立下一階段的減塑目標



2021

- 按每年用量基線減少4,300萬件一次性塑膠製品



2020

- 展開產品週期分析，以制定機上用品選料指引



2019

- 訂立減少一次性塑膠製品的目標：於2022年底前減少50%或3.87億件塑膠製品
- 商務客艙的被袋和毛氈開始改用棉質包裝袋



2018

- 公佈一次性塑膠製品策略 - 4R守則
- 成功達標令一次性塑膠製品在公司總部的員工食堂絕跡



2016

- 以紙袋取代用以盛載免稅商品的塑膠袋



2014

- 經濟客艙採用經重新設計的9安士膠杯，比前輕33%，質料較柔軟且可回收。該等膠杯可與頭等和商務客艙的塑膠碗碟蓋一同回收
- 開始在國泰航空貨運站回收塑膠包裝膜



2013

2012



2011

選用生物可分解塑膠袋包裝毛氈、餐具和機上雜誌



2002

國泰航空全資擁有的附屬公司雅潔洗衣推出塑膠衣架回收現金回贈計劃



2001

開始將經濟客艙的塑膠餐具消毒和重用

減塑之旅的 績效亮點

資源管理

除了塑膠外，我們亦注重減少紙張、木材和食物等各種資源所產生的廢物。因此，我們在航班和地面運作中，均針對不同項目實施減廢和回收措施。為衡量各項減費措施的成效，我們定期追蹤及監察一般廢物的產生情況，並有意於短期內定出減廢目標。2022年11月，我們就航機上和貨運站內的廢物進行了一連串的審核，分析結果有助我們針對需要優先處理的項目定立全新的減廢目標。

食物

自2011年起，我們每年均參與香港機場管理局的廚餘回收計劃，收集和處理辦公室食堂、餐廳、員工酒店和機場貴賓室等的廚餘。

國泰航空飲食服務於2022年在香港為58家國際航空公司提供機上膳食。在疫情出現前，公司年產超過3,000萬份膳食，即平均每日生產83,000份。儘管深明某程度的浪費在所難免，我們仍致力落實多項措施減少浪費，例如盡可能待接近起飛時間配送膳食，將優質及未經使用的食物和材料捐贈予慈善團體，以及將剩餘的食物和食油加工轉化作其他用途。

為每班航班上載準確數量的膳食以減少浪費

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

善用數碼科技減少食物浪費

自2020年起，商務客艙的乘客可以透過國泰航空的流動應用程式使用「自選美膳」電子服務，最早於登機前10日選定餐單。是項服務具有兩大優點，除可縮短機艙服務員處理乘客點餐指示所需的

時間外，亦有助我們根據乘客的飲食習慣和對食物的喜好調節隨後航班的餐膳種類和數量，從而減少浪費。

改變剩餘食材的用途

我們正積極研究為國泰航空飲食服務準備餐膳後餘下的副產品改變用途，用以製作其他菜式，減少浪費。例如探討如何重用瓜皮，便是我們聯同香港城市大學進行研究的項目之一。期待研究結果可助我們日後將更多於營運中產生的廢物變成可供使用的資源。

捐贈予食物銀行

國泰集團與兩個本地慈善機構——樂餉社和惜食堂，已合作超過七年。樂餉社協助轉送從我們的入境航班上收集所得的未開封包裝食物。2022年，我們共向機構捐出共105噸食品和飲品。惜食堂專門收集新鮮食材和配料，為香港長者準備膳食。自2021起，我們於疫情底下一直向該機構捐贈多出的烘焙產品。2022年，我們透過惜食堂將576公斤的麪包和7,960份月餅轉贈予社會上有需要的人士。我們於2022年向上述兩家慈善夥伴合共捐出逾114噸食物，供分發予於疫情期間極需食物援助的市民。除捐贈食物外，我們的同事亦為行善付出不少寶貴時間。國泰義工隊全力支持樂餉社，協助將食物分類，包裝成應急食品包，並分發給受經濟逆境影響的弱勢社群。

回收機上食物轉化為能源

基於食品安全理由，部份廚餘可能不適合食用，例如剩餘熟食及容易變壞的食物。這些較低價值的廢物將送往O.PARK1 — 香港首家有機資源回收中心。2022年，國泰航空飲食服務回收了331萬噸廚餘，送往位於小蠔灣的O.PARK1廠房，供轉化為能源。

國泰航空飲食服務因應付煮食需要，每日亦產出廢食油。自2004年以來，我們已與一家生物柴油公司合作，將廢食油再加工成汽車生物柴油，做法遠超於法例要求。在2022年，共收集了8,514公升廢食油，並將其再加工成生物柴油。

我們不斷設法以出陳和創新的方法處理廚餘及為食材尋找新的出路。2021年，國泰航空飲食服務（香港）有限公司與hEROS合作，首次在香港推出VHHX手工啤酒。該款手工啤酒採用循環經濟概念，將航機上難登大雅之堂的剩餘麵包，變成優質的高級手工啤酒。這計劃以約250公斤剩餘麵包釀製出接近4,000公升，即12,000罐可持續手工啤酒。



紙張和木材製品

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

- 機上的eEnabled電子化系統，讓機組人員可透過平板電腦取用飛行準備資料，代替紙張版本。
- 以電子化機上手冊「飛行資料夾」取代駕駛艙內重達70公斤的實體手冊和紙張文件，每年可節省約13,400噸紙張。
- 貨運業務採用的集裝箱管理系統，亦以數碼方案取代多部紙本手冊，並簡化以往需要耗用大量紙張的各項程序。
- 與紙包飲品盒回收廠Mil Mill喺坊合作，為國泰城回收128公斤紙包飲品盒。

退役航機

為保持競爭力，我們為機隊添置新航機，從而提升燃油效益同時引入更先進的科技，以滿足顧客日益增加的期望。我們與多家飛機供應商、獲機隊回收協會認證的公司及一些專門從事飛機終結解決方案的公司的合作，妥善保留機身零件，並回收或重複使用該等零件和物料。大部份部件均可重新取得認證，並被重複使用或出售予其他用家。在飛機回收過程中，危險廢料（主要是潤滑油）將交由專業廢物處理商妥為棄置。於2022年，國泰航空正式成為飛機回收協會（AFRA）會員，此舉除可讓我們有機會觀摩更多最佳實踐外，亦有助發掘新的方法進一步改善退役航機的回收安排。

翻新及裝修措施

妥善管理基礎設施是我們的可持續發展策略中優先關注的環節。為貫徹可持續發展理念，我們鼓勵並落實綠色建築措施，以管理我們的基礎設施由設計、開發到管理等各階段所產生的影響。相同規定亦適用於在本集團建築物內經營業務的租戶(例如髮型屋和咖啡店)的裝修工程。

此外，我們亦將奉行環境友善措施的準則擴展至集團的供應商，並要求他們就廢物管理提供可持續發展行動計劃，以確保所有跟國泰城及國泰坊有聯繫的供應商均對集團的可持續發展策略作出貢獻。國泰航空於2022至2023年間亦將繼續積極進行空調系統的重新校驗及更換工作。設計先進的製冷器具有較高的運作效率，在部份負載的情況下運作，更可避免浪費能源。另外，我們亦計劃把現有的水冷式定頻製冷器更換為變頻式壓縮器製冷系統，進一步提升能源效益，同時減少集團的碳足跡。

以下文件是我們與承辦商的施工及翻新工程合約的組成部份：

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

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

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

噪音管理

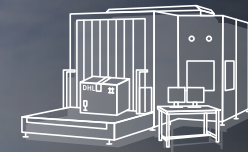
來自機場運作的噪音可能會影響周邊的社區，這些噪音的兩大主要來源為航班運作及地面運作。過去數十年，航空業一直努力減少噪音污染。時至今日，我們仍為此實施多項有效措施。

在本地，我們遵守香港國際機場的QC2晚間噪音規定，且針對特定的航機型號按機身重量及攀升高度調節啟航程序，盡量減低噪音對寧靜的馬灣區的影響。

在香港空域以外，我們遵守國際條約，例如國際民用航空組織建議的航機噪音管理平衡策略。我們認為專注於制定更有效的運作程序及對更新、更寧靜的科技作出投資非常重要，而我們的機師亦會考慮當地情況並遵從各地機場的特定噪音減降程序。此外，我們亦會作出周詳的事前籌劃，盡量配合航道及當地時間調動最適合的機型。例如，自2010年起，我們為香港至倫敦的航班安排使用更多較為寧靜的波音777-300ER客機代替波音747-400型號，以舒緩飛機升降的噪音對倫敦希斯路機場周邊區域的影響。

國泰航空繼續致力投資於較新的機種及先進的科技，力求進一步減少噪音滋擾。專門為減少噪音而設計的A350-900空中巴士配備自動噪音減降啟航程序，透過優化飛行流程緩解噪音對人煙稠密地區構成的影響。





對出口貨物實行**100%**
的X光貨物安全檢查



採購**150**噸經認證的
可持續海產

環境範疇： 生物多樣性

我們的政策與指引

- > 《可持續發展政策》
- > 《支持可持續發展貨運政策》
- > 《供應商行為守則》

全球報告倡議組織: 304-2

香港交易所關鍵績效指標:

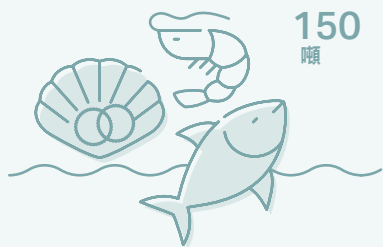
層面 A3: 一般披露, 關鍵績效指標A3.1

聯合國可持續發展目標:



生物多樣性

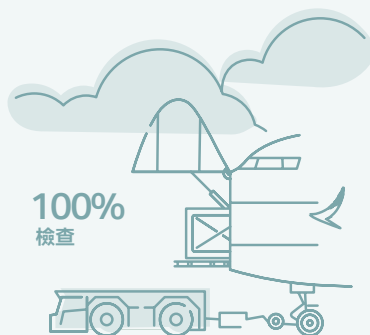
2022年績效亮點



150
噸

供應超過**150**噸經認證的可持續海產，
佔總海產採購量約**70%**。

與香港民航處合作，對出口貨物實行
100%的X光貨物安全檢查。



100%
檢查



除了原有的象牙、鯊魚翅、競賽用格雷依獵犬及狩獵戰利品外，我們亦對犀牛角和虎皮實施禁運。

我們為何重視生物多樣性

全球自然物種降幅驚人。要遏止這驚人降幅及減低生物多樣性的喪失對人類和地球健康的威脅，改變社會的消耗模式極其重要。生物多樣性不僅在社會中不可或缺，各色各樣蔚為奇觀的物種帶來的獨特體驗，亦能吸引我們的顧客到訪新的地點。

繼聯合國《生物多樣性公約》締約方第15次會議的第一階段於2021年10月完結後，落實2020年後全球生物多樣性框架的工作已取得進展。全新的框架為日後大力推動社會變革以維護生物多樣性，定下了遠大的目標。

作為航空公司，國泰致力實踐負責任的貨運管理同時採購自可持續來源，減低公司及乘客對環境的影響，在保護全球瀕危物種及生態方面擔當着重要的角色。

貨物運輸方針

我們不斷在各地審視和評估貨物運輸業務，並已制訂一套系統化方針，用以管理運作風險和質素，尤其專注在以下四個主要範疇，優化貨物運輸業務：

- 風險分析
- 貨物審查
- 基建改進
- 合作及夥伴關係

此外，國泰航空在動物運輸方面恪守世界各地以及國際性的標準，確保能妥善地處理同時安全地運送動物，並成功取得國際航空運輸協會活體動物物流 (IATA CEIV Live Animal) 認證。本著維護動物福祉的熱誠，加上在保護瀕危物種方面擔當阻截供應鏈的把關角色，我們積極偵測和防止野生動物的非法貿易。

風險分析

全球電子商貿在過去十年間迅速擴展。根據聯合國貿易和發展會議 (UNCTAD) 的推算，儘管全球77億人口中僅有一半可以連線上網，網上購物的人數卻多達14.5億，相等於全球15歲或以上人口四分之一。

因此，國泰航空作為總部設於全球最繁忙的貨運機場同時極具競爭力的貨運航空公司，所需面對的客機和貨機貨物誤報風險亦大幅上升。有見及此，我們定期對貨運代理及物流代理進行風險分析及評估，以減低誤報風險。

我們已實施貨運代理運作計劃，對逾200家香港貨運代理及物流代理進行風險分析，並對高風險代理商的貨物進行更頻密的抽查，當中包括選擇以電子商貿類別付運或使用被視為地域風險較高路線者。

代理商需至少每兩年接受一次風險分析。貨運代理運作計劃自2017年推出以來一直在香港順利運作，並從2019年起推展至其他中至高風險的外站。於2022年，我們在14個外站推行該計劃。連同香港在內，貨運代理運作計劃目前已於共36個航空貨運站全面實施。

國泰的貨運安全團隊與香港營業團隊合力推行針對付美貨物的「國泰管制空運貨物安檢設施認證計劃」，派出經過嚴格挑選的貨物安檢人員到特派空運貨物安檢設施提供特定的保安意識培訓並巡視貨倉，確保設施符合美國運輸安全管理局的規格。經認證合乎該局的標準後，所有付美貨物將改為於國泰航空貨運站以外的指定空運貨物安檢設施進行保安檢查並加以處理。目前已有逾30家代理商和約25個特派空運貨物安檢設施參與計劃。

為確保持續合規，我們將會進行季度安檢審核及年度合規審核。貨運安全團隊及香港營業團隊均會利用四重監測系統監察管制空運貨物安檢設施的保安績效。遇有重覆不合規的情況，我們將對相關代理商及其特派管制空運貨物安檢設施採取行動。一旦發現多次出現不合規情況或重覆犯錯，國泰航空服務保留權利暫緩涉事代理商及管制空運貨物安檢設施參與計劃。

貨物審查

為管理貨物誤報帶來的風險，我們採取全面的貨物審查方針，包括透過貨運代理運作計劃以開箱方式進行可有效減低整體風險的隨機抽查，以及針對高風險貨物或代理商作目標審查。我們亦鼓勵代理商提交改善貨物安全、審查及申報的建議，作為貨物付運前流程管理計劃的一部份。

此外，我們亦與香港民航處合作，自2021年7月起對出口貨品進行100%X光檢查。



我們作為一間領先的航空貨運公司，對於防止瀕危動植物種的非法貿易十分重視。我們始終保持警惕，定期更新我們的禁運列表以符合全球標準。我們亦確保我們的團隊接受培訓，以遵守這些承諾。我們運送動物時，向來把牠們的福利和安全放在首位，通過確保培訓、評估和驗證，以符合我們IATA的CEIV Live Animals認證的最新要求。

歐永棠
國泰航空貨運董事

合作及夥伴關係

我們定期與貨運代理、物流代理和香港民航處商討有關誤報事宜和對審查的要求，以改善貨運業的整體運作。

我們亦主動向本地及海外機構提供有關貨運代理運作計劃的最新資訊，而我們的風險管理措施亦獲得好評。此外，國泰航空亦透過香港國際機場的航空公司貨運聯絡小組，多次為其他在香港營運的航空公司舉辦有關該計劃的分享會。

我們已與各國海關當局溝通，積極推動為貨物分類而設的統一編碼，以確保託運人能正確地作出申報。編碼系統能增加透明度之餘，亦有助我們更有效地控制貨物運輸。



案例研究



一票一樹

紅樹林是可為植物及社區帶來極大裨益的重要生態系統。除了跟大部份植物品種一樣可從大氣中吸收二氧化碳外，紅樹林亦堪稱天然基建，其密集的根部可鎖緊沉積物防止海岸侵蝕，如遇極端天氣亦是抵擋風暴潮的天然屏障。

通過「一票一樹」計劃，國泰航空承諾於推廣期內每售出一張機票將於東南亞種植一棵紅樹林植物。乘客無需作出任何額外舉動，只需透過國泰網站cathaypacific.com訂購機票，即可自動參與「一票一樹」計劃。

在顧客的大力支持下，我們於2022年6月在泰國筓坤紅樹林區種植了999棵紅樹科植物。該批樹木將對有助當地社群修復自然生態及增加氣候變化抗禦能力。

與野生動物貿易監察網絡(TRAFFIC)的夥伴關係

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

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

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

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

國泰航空與全港各大機構的共同努力終見顯著成果。從香港特區政府統計署發表的數據可見，本港鯊魚翅入口數量過去十年一共下跌70%。

TRAFFIC
the wildlife trade monitoring network



支持可持續發展貨運政策

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

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

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

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

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

到理解和落實。我們已就防止野生動物非法交易設計專屬的培訓計劃，並視之為確保該政策合規的盡職審查及監察機制。相關培訓預計將於2023年展開。

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

禁運

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

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

國際宣言

野生動物保護聯盟宣言

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

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

我們的其他承諾還包括資訊分享、員工培訓、技術改良，以及與跨國企業和組織的資源共享。

社會範疇： 安全

審核

完成和通過了一次完整的國際航空運輸協會運作安全審核。根據該會訂定的超過950項標準及建議做法對所有營運業務部門進行查核

我們的政策與指引

- > 《安全政策》
- > 《職業健康及安全政策》
- > 《品質政策》

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

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

聯合國可持續發展目標:



我們為何重視安全

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

我們的方針

國泰航空集團的安全管理方針以最低合理可行守則為基礎，竭力向「零意外」和「零高風險事故」目標邁進。為了實現目標，我們建立了企業安全文化，運用風險主導的方法來識別相關風險，並且盡可能將危險情況對營運的影響降至最低。

安全政策

我們的《[安全政策](#)》明確地表達集團對業務營運中安全風險管理的承諾。行政總裁是安全的最終問責者，但安全亦是集團全體每一位同事的責任。此外，我們將政策延伸到所有業務夥伴，塑造企業的安全文化，包括：

- 「安全第一」的企業文化
- 鼓勵「非懲罰性報告」的公正文化
- 鼓勵所有同事提出安全問題的報告文化
- 從自己及他人的錯誤中汲取教訓的學習與分享文化
- 應用適當的品質和風險管理體制和流程來作出明智決定的文化



安全和保安對國泰航空的員工、顧客、以及品牌形象至關重要。作為國泰航空的管理層，我們在執行一切事務時亦以此為首要基石。同時，公司每位同事亦要對安全和保安提高警惕並抱持「居安思危」的態度。

我們仍繼續堅持故有的安全目標 – 實現零意外及零傷亡。我們將持續回顧和審視既定的安全目標，以改善我們的安全績效並強化管理體系。為實現此目標，我們需要各營運部門、業務夥伴、供應商和承辦商通力合作。我們將一直保持警惕，與各方共同努力，確保顧客能體驗安全可靠的旅程，而同事及合作夥伴亦能享受安全的工作環境。

林紹波
國泰航空行政總裁

營運安全

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

國際航空運輸協會營運安全審計認證

國際航空運輸協會的營運安全審計認證是國際評估航空公司運營管理和監控系統的全球安全標準。身為已獲認證的國際航空運輸協會會員，國泰航空必須定期通過審核，方可保有會員資格。於2022年11月，我們接受了由外部第三方認可審核機構實地進行的一次全面審核，範圍遍及所有業務單位，涵蓋逾950項國際航空運輸協會建議的標準及操作規程。通過審核後，我們將獲得12個月的審計認證期。



案例研究



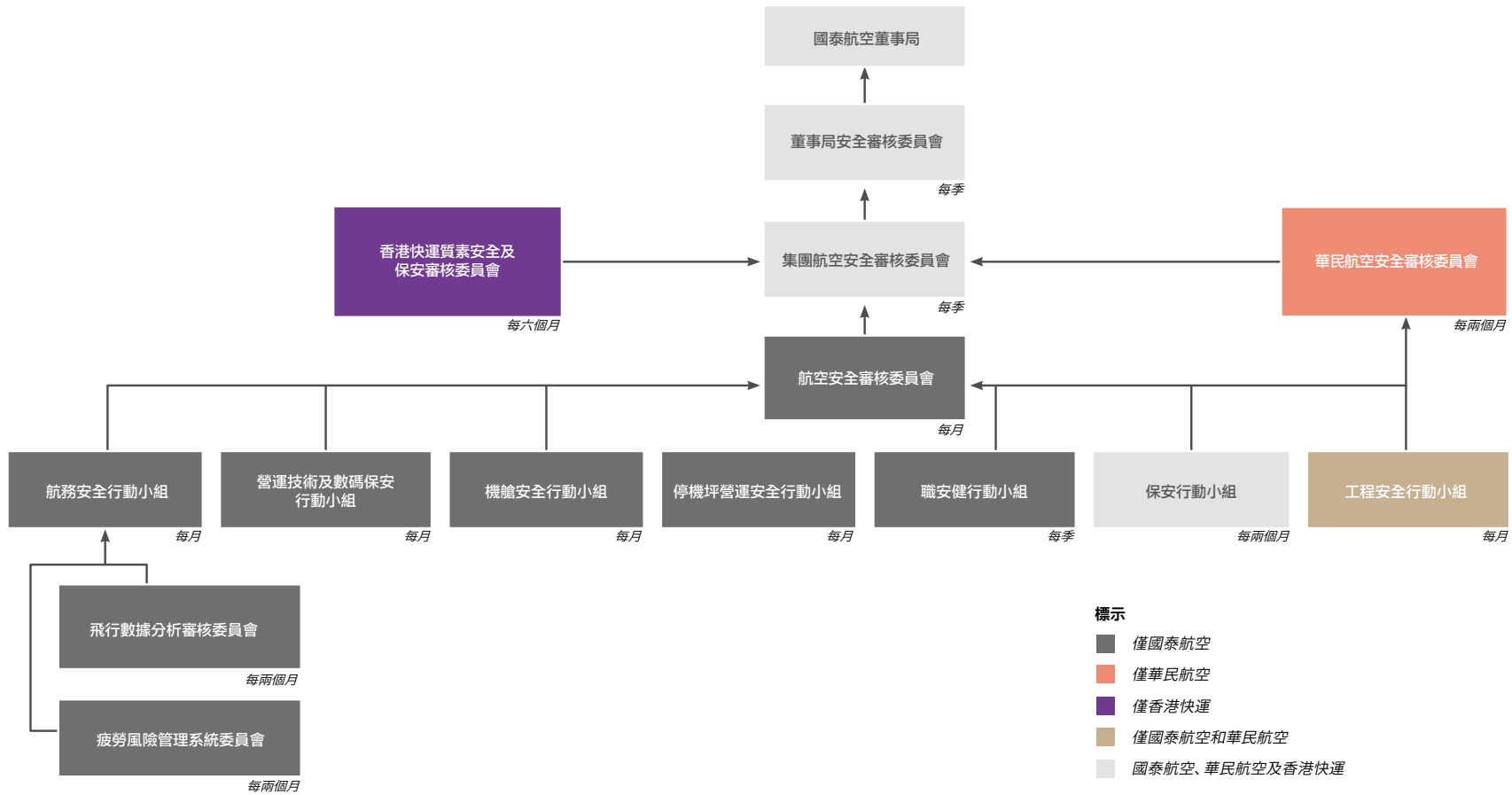
鋰電池貨物處理最高可行標準

國泰航空目前每周處理約100批鋰電池的大型貨運，處理時需要格外留神並提高警覺。一旦儲存或處理失當，鋰電池或會產生極度高溫並自行燃點。此外，鋰電池一經燃點，在缺氧環境下仍可繼續燃燒，火種即使已被撲滅仍有機會復燃。國泰航空根據最高可行的安全標準，以高度謹慎的態度處理鋰電池。我們規定電池的運輸只限利用貨運航機進行，並遵守嚴格的處理協定，包括國際航空運輸協會的《危險物品條例》，同時亦強制使用防火袋包裹貨物。集團安全及營運風險管理部負責就鋰電池運輸進行跨部門風險評估，並定期重新審視以密切留意風險變化或其他潛在危機，從而制定有效的風險緩解措施，同時確保安全體系得以持續改進。

安全管治

國泰航空集團安全管理系統確保我們能積極管理安全風險及制定相關程序，以便在事故發生時作出適當回應。安全行動小組及航空安全審查委員會每月例行監察安全績效指標，並對所有事故和意外進行徹底調查。香港民航處於2022年9月就集團推行安全管理系統進行評估和審核，確認我們符合民航處CAD712的安全管理系統標準需求，並對我們為持續改進早作準備的做法加以肯定。

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



圖表一：安全管理系統管治架構

後新冠疫情時代對風險及營運業務單位的支援

繼早前集團業務因疫情關係而經歷了超過兩年前所未見的緊縮後，我們正密鑼緊鼓地籌備航空交通流量回升的安排。集團安全及運作風險管理部將積極地向各營運業務單位提供協助，以期提升整體航班負載量。集團安全及運作風險管理部在相關團隊的監察和協助下已完成周全的航點重啟風險評估，為加快業務增長步伐作好準備。

持續完善安全管理系統 - 綜合風險登記冊

為實踐持續完善安全管理系統的承諾，集團安全及運作風險管理部編制了《國泰航空營運及職業安全風險綜合總結》報告。該報告詳列與集團每個營運部門相關的所有主要風險，所有風險經評估後均獲編配風險指數評分，並按既有、逐漸浮現、上升、下降或維持平穩等特徵歸類。評估後的風險將交由安全行動小組或運作部門根據集團的管治架構加以整理，以便從宏觀的角度檢視集團的風險及監控風險緩解措施。該登記冊將於集團航空安全審核委員會每次舉行會議前按季更新。



持續提供安全培訓

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

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

為新入職同事而設的Brushwingers迎新計劃

為國泰航空所有新同事而設的「安全及質量入門培訓」已加入由營運安全團隊主講的面對面簡介會，以示集團極其重視安全，並宣揚注重安全人人有責的訊息。該項互動培訓特別為新入職同事而設，亦歡迎其他同事參與。

外部服務供應商的安全培訓-工程相關

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

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

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

疲勞風險管理

國泰航空經營複雜交錯的客運和貨運航線網路於不同的時區。因此，管理機師的疲勞風險是安全管理系統的一個重要部分。

於2010年確立的疲勞風險管理系統，要求遠超於香港民航處現行關於管理飛機師疲勞的規定，並同時配合認可限值飛行時數計劃。疲勞風險管理系統是一個加入實際認證為基礎並以資料驅動的系統，與認可限值飛行時數計劃相輔相成，以持續監察和控制與疲勞相關的安全風險，達至《最低合理可行守則》的水準。

我們於2022年藉各項措施不斷拓展和優化疲勞管理系統，包括完善與疲勞有關的規則，為機組人員及所有同事推出網上培訓，及派出代表加入國際航空運輸協會的疲勞管理技術小組以便汲取相關經驗。

年內推出的主要措施包括藉過度疲勞報告（航空安全報告-疲勞及受控休息項目）識別與疲勞相關的安全風險，同時使用軟件作廣泛分析。為了減少這些風險，國泰航空採取了相應的措施並改動編更常規。集團安全經理-疲勞風險管理系統，繼續服務於國際航空運輸協會疲勞管理特別行動組及國際疲勞風險管理系統論壇管理委員會。

業務持續性

國泰航空危機應變中心是一個有足夠能力為集團管理全球應變措施的專用設施。我們經定期測試的企業應變計劃包括中央指揮協調、本地專責應變團隊、電話查詢及支援中心，以及訓練有素的特別援助義工隊。所有服務可通過一個全年無休的自動通知系統啟動。

由超過400名航空公司和附屬公司同事組成的特別援助義工隊，負責協助受緊急事故影響的乘客、同事及其家屬。集團準備於2023年進行一輪全面的招募，除聚焦於壯大團隊外，亦注重參與特別援助義工隊培訓計劃的同事的個人發展。另外，國泰航空亦是家庭援助基金會的會員。如遇重大事故，該會的數千名經特別訓練的義工亦會與特別援助義工隊一同提供相關協助。

國泰航空業務連續性管理計劃，專注於四類事件：失聯、供應損失、系統損失和同事短缺及其他特殊情況，例如突發公共衛生事件。既定事故管理守則讓事故按嚴重程度被快速分類，並由相應的事故管理團隊跟進。2022年，集團業務網絡下所有營運點至少曾參與一次緊急事故演習，以進一步增強應變能力。逾100位駐不同外港的業務領袖均有參與2022年的虛擬緊急應變複修培訓，確保他們清楚了解迅速重啟業務的流程及步驟。

新冠肺炎疫情大流行，對全球旅運造成前所未見的影響。我們早已為全球確診數字下降及國際旅客人數回升準備就緒，並預先制定一系列嚴謹的措施，確保同事和顧客旅途愉快，全無後顧之憂。航點重啟程序連同相關的政策和流程已一應俱全。我們採取風險為本的方式識別、評估及應對危機。整套程序由集團安全及營運

風險管理團隊監管，令業務單位之間便於協調。定期進行合規監管可確保我們符合當地的法例及行業規定。同時，我們必須在取得公司董事批准後，方會執行相關程序重啟已被取消或減少載客量的航點。



職業健康及安全

我們的所有運作必須以保障同事、顧客、承辦商及社區的健康和安全的方式進行。本集團極其重視同事的健康、安全和福祉。我們繼續專注於公司內各種職業健康和安全管理議題，相關措施包括：

- 加強香港和外站地面運輸的安全績效
- 通過培訓和風險評估，確保辦公室員工在工作場所的健康與安全
- 通過主動監測並及時調整，改善室內空氣品質、濕度和溫度
- 透過改善各項措施，確保員工於疫情期間身心安康

隨疫情而來的種種挑戰，包括多變的隔離措施和工作模式，無疑會加重同事的負擔。為此，我們經常與同事進行坦誠的對話，並透過熟悉的平台推出連串措施以保障他們的身心安泰。

為進一步了解各部門同事的不同需要，我們於2022年年初成立身心安康工作組。該工作組的主要目標是，建立包容的策略及架構以促進集團成員的精神健康及福祉。每兩月舉行一次的工作組會議，將集中討論下列議程：

- 增強同事的適應能力
- 減少尋求支援的障礙
- 適應能力與身心健康的教育及培訓
- 主動參考全球最佳實踐
- 領袖培訓，包括精神健康急救培訓課程

利用公司內聯網提供專屬數碼通訊渠道

- 定期為員工和主管級人員提供有關冠狀病毒及疫情的最新資訊和指引
- 每周一次發表管理層致函
- 設立專頁讓同事參考精神健康相關資訊和閱覽由駐公司的心理學家撰寫的專欄

透過員工支援計劃和駐公司的心理學家提供完善服務

- 就如何支援同事的精神健康為主管級人員提供面對面的訓練
- 推出網上講座和短片，內容遍及覺察、適應能力、處理壓力引致的情緒反應、理財及財政預算等

為同事舉辦精神健康節

- 安排了一系列不同主題的講座，旨在協助參加者改善精神健康。
- 舉辦工作坊及其他活動包括太極、椅子瑜伽及全身增肌訓練。

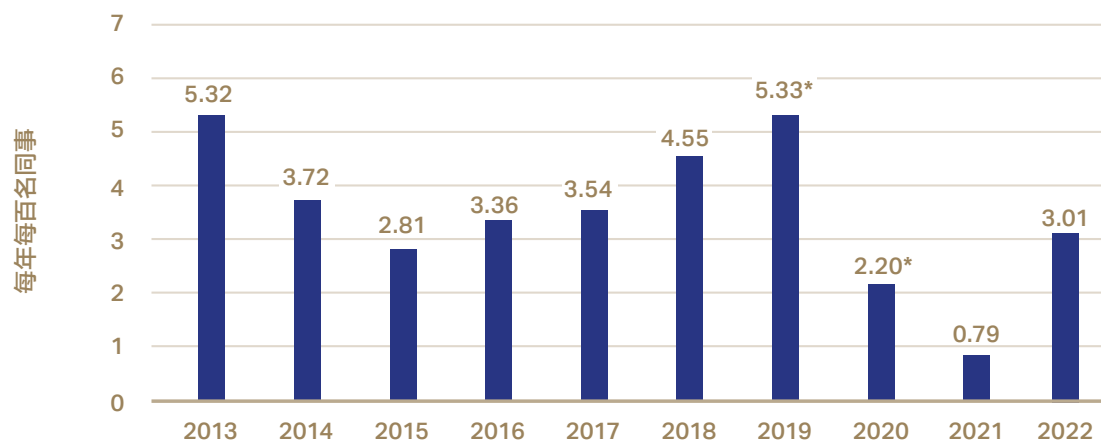
推出職業健康及安全運動，多個項目貫穿2022年

- 透過精心設計的訓練課程提升安全意識及個人對維護安全的責任感
- 提倡公平文化並透過誠懇及坦率的雙向溝通在集團內建立互信
- 藉了解真實的工作過程改進日常運作模式
- 建立視安全為「價值」的穩固安全文化

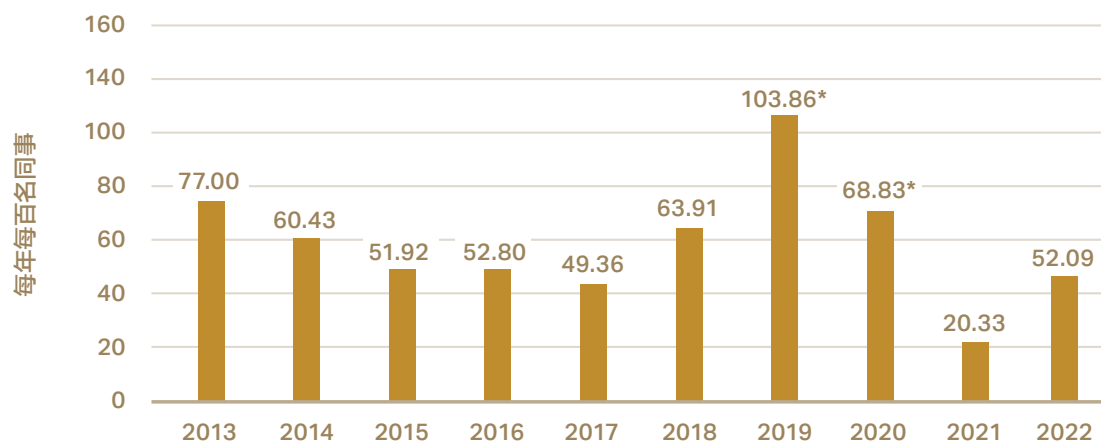


由於新冠疫情的影響導致集團的航班運作有所下降，我們曾對部份安全績效指標作出調整以反映較輕的運作負擔。集團每年均會對相關安全績效指標作出檢討並主動調節安全制度，確保能準確捕捉與我們的營運規模相應的績效。於2022年，集團沒有因違反職業健康及安全法律與法規被定罪而大受影響。

工傷比率#



損失日數比率*



2013至2014年的數據只包括國泰航空，於2015至2020年擴大到國泰港龍航空，由2020年起包括香港快運，2021年起則包括香港華民航空。國泰港龍航空已於2020年10月停止運作，故自2020年後其數據並不適用。

* 由於機師和機組人員的損失日數是基於不能上班的日數計算，因此之前使用了一個因子，根據每年250天的工作時間（相當於每年2000小時）對相關資料進行了標準化處理。2019年的相關數據已沒有採用該因子，故損失日數比率因而大增。因業務出現顯著轉變同時為確保數據能準確反映相關績效，自2020年1月起，工傷比率按機組人員和機師的實際工時計算。



案例研究



緩解瘧疾及肺癆風險

除新型冠狀病毒病以外，國泰航空亦致力保護同事免受其他傳染病的威脅，例如：肺癆及瘧疾。我們備有相關政策，確保能恰當地執行各種預防手段及安全措施。以下為針對肺癆及瘧疾的部份規範：

肺癆

- 我們建議所有同事完成疫苗接種
 - 香港的肺癆免疫措施是透過兒童疫苗接種計劃為市民接種疫苗
- 任何同事若確診患上肺癆必須休假直至不具傳染性為止，並須獲集團的醫務部門提供證明確認無恙，方可返回工作崗位。
- 如航班上有乘客或工作地點內有同事證實確診，我們會全力配合衛生當局追蹤接觸者的要求。

瘧疾

- 所有航班均會定期利用殘效性殺虫劑加以處理，以防止輸入瘧疾傳播媒介，例如：蚊子。
- 教育機組人員如何預防如瘧疾等經由蚊子傳播的疾病
- 如有任何航線要求採取瘧疾預防措施，集團定當樂意提供（現時沒有任何地區有此規定）。

顧客健康及安全

「國泰護航」是我們保護顧客在旅途上身心安泰的承諾。我們致力令乘客後顧無憂，故以提供清晰資訊、作出靈活安排及確保旅途安全為年內的服務重點。打從預訂行程、辦理登機手續到抵步檢疫，我們為顧客提供卓越服務的堅持始終如一。

顧客從預訂行程的一刻開始便自動享有費用全免的新型冠狀病毒病保障，涵蓋新冠病毒病相關檢測及住院費用，提供檢疫津貼，並安排需要從目的地撤離的顧客與其同行者或子女返回原居地。

有關「[國泰護航](#)」的詳情，可瀏覽本公司網頁。

儘管2022年載客量銳減，或未能與如常營業時期的數字相比，本集團於報告期內依然並無發生任何因運作事故或意外導致死亡的事件。我們亦沒有因產品或服務涉及違反健康及安全相關法律和法規被定罪而大受影響。

社會範疇： 我們的同事



舉辦**首個**「精神健康節」



平均每名僱員的受訓時數達
39小時



首家入選彭博

性別平等指數的商業航空公司

我們的政策與指引

- > 《行為守則》
- > 《多元共融政策》
- > 《人權政策》
- > 《招聘政策》

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

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

聯合國可持續發展目標:



我們的同事

國泰航空76年來的業務成就建基於同事敬業樂業，並致力為顧客、持份者和香港社會提供優質服務。

我們為何重視成為好僱主

為實現晉身全球最傑出服務品牌之列的目標，我們致力吸引、培育和留住背景多元、具備應有的價值觀同時言行恰當的人才，來支持我們的策略。國泰航空力求建立設想周到、積極進取的企業文化，同時鼓勵盡心盡力的工作態度。

我們在各方面均充分體現「志在飛躍」的品牌承諾。國泰員工一直堅守這承諾，同時竭盡所能追求卓越，回應客戶日益增長的期望，而我們作為僱主亦同樣需要回應同事不斷增長的期望。讓我們互相守望，繼續前行。

* 此數據並不涵蓋見習機師及實習生，因為他們並非國泰航空的員工。為符合財務報告披露要求，他們的相關資訊已納入我們的年度報告書中。

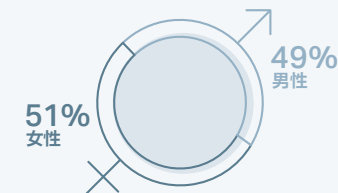
2022年績效亮點



全球共有**20,923**名同事*



香港本地僱用佔**83%**



在我們的僱員當中女性佔**51%**男性佔**49%**



今年平均每名僱員的受訓時數達**39**小時



2022年培訓開支總額達港幣**1.67**億元



為機師、機艙服務員及其他前線同事展開培訓以配合公司的重建計劃



入選彭博性別平等指數，成為**首家**出現於該指數的商業航空公司，亦是指數內五家總部設於香港的企業之一。



定下更進取的新目標，即於2025年前管理職務由不多於**65%**同一性別的人員擔任

我們的方針

疫情令公司的業務面臨有史以來最嚴峻的考驗，而同事們於這段艱難時期亦盡顯沈著應戰的樂觀本色。

於2022年，疫情構成的壓力尚未退卻。新變種病毒株的出現加上香港的入境限制持續收緊，令我們的機組人員幾乎整年均面對極度嚴厲的檢疫措施和檢測安排。航班停飛及本港對入境旅客的嚴格要求大大影響旅客人數，令公司的業務承受巨大壓力。儘管如此，我們的同事依然繼續發揮高度的專業精神。

我們引入更靈活的政策，協助同事應付多變的環境。此外，我們亦已延長多項福利的有效期限，包括有薪年假、免費機票及升級憑證和貴賓室通行證，讓同事們可繼續享有原已過期的各項優惠。

我們向來極為注重同事的福祉，故特別提供休假及身體檢查，讓他們可以安心接受冠狀病毒疫苗注射，並有充足的時間休息。我們亦舉辦了首個精神健康節，透過不同的運動班和工作坊鼓勵大家關注身體和精神健康。

隨着公司業務復蘇，我們已加大力度招聘數以千計的機艙服務員及地勤人員以應付旅客人數回升。與此同時，我們亦透過推出多項新計劃，致力協助同事們在工作與生活之間取得平衡，例如聚焦星期五，鼓勵星期五下午不進行任何會議，讓同事有更多時間專注工作或培養團隊精神。

我們樂見邊境限制得以放寬同時閉環管理安排亦已取消。過去數年，該等措施令我們的機組人員百上加斤。他們對安全至上和以客為先的堅持將國泰的服務水平推向新高，絕得值得予以嘉許。

本節概述我們的人力資源方針及與員工相關的各項重要議題。

“



我們的目標是晉身全球最傑出僱主之列，吸引、培育並留住背景多元且才德兼備的同事，以便推行我們的業務策略。在重建業務時，我們將會繼續專注於吸引人才，以及為員工帶來與時並進的體驗和令他們引以為傲的工作文化。儘管2022年充滿挑戰，同事們依然堅持提供超卓服務，我在此謹向大家衷心致謝。員工鞠躬盡瘁的專業精神是推動公司繼續前行的原動力，我們深信隨着旅遊業逐漸回復舊觀，前景定會一片光明。

黃瑋彤
國泰航空人事董事

2022年的主要舉措

未來的工作模式必須仰賴數碼連結，方便存取的資訊以及極其靈活並可滿足同事個別需要的工作間。業務於過去兩年雖見受阻，但我們於以下範疇仍獲進展

Work your Way 計劃

Work your Way 彈性工作計劃繼續於本地和海外的非前線員工間大獲好評。設計一個既能達致工作生活平衡又可配合現時盛行的嶄新協同工作模式的計劃這一概念，於數年前已萌芽。2019 新冠病毒疫情的出現，加速了此計劃的推行。

該計劃讓同事每週可遙距工作達兩天，或按個別需要彈性編排工作日，從而享有更大彈性。我們授權管理職級人員判斷其下屬應用計劃的成效，繼而提供詳盡的指引及楷模，簡化申請程序，並藉採用定期反饋機制不斷作出優化。

提供彈性福利

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

彈性福利計劃將會取代原有的RightChoice計劃。我們亦於2022年為同事進一步強化彈性福利選項，包括加入改良版旅遊保險和保栢Care Plus醫療計劃。



推行配合同事需要的政策

國泰航空一直均有為員工提供清晰及公開的溝通渠道。直接收集同事的反饋，是了解個別需要最有效的方法。於2022年，我們推行了多項能照顧同事所需的政策，包括：

- 審視及優化衣著守則，放寬衣著方面的限制，務求為在辦公室工作的員工締造舒適的工作環境。
- 全面審視及更新我們與多元共融相關的政策以與國際最佳做法看齊。
- 統一適用於香港各員工類別的紀律和申訴政策，以此確保公司整體處理相關事宜的一致性。

人力資源管理

我們的人力資源管理方針與《行為守則》一致，清楚表明我們公平、公正地對待所有同事的立場，並承諾成為平等機會僱主。

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

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



我們亦已制定一套《人權政策》，表明國泰航空致力締造一個任何時候均注重保護人權的工作環境。該政策旨在維護同事的個人尊嚴，並確保他們備受尊重同時身心安康。

在2022年，本集團沒有因違反涉及薪酬、解僱、招聘、晉升、工作時間、休息時間、平等機會、多元化、反歧視或其他福利的相關法律和條例被定罪並因而備受影響。

同事關係及參與

員工體驗部門

同事是我們的命脈，我們需要為同事帶來理想的工作體驗，他們才能為顧客提供同等賓至如歸的服務。近年，我們致力提升同事的工作體驗，並集中了解他們的真正需要。人才招聘、入職培訓、福利和獎賞、溝通與參與、電子化員工體驗和離職事項等各方面，都在我們關注之列。今年，我們亦建立了人才管理團隊，並於The Learning Hub學習及發展系統中加入全新的事業規劃功能。

同事意見調查

同事意見調查，有助管理層了解同事的想法，並從他們的工作體驗之中探求可以改進的地方。

了解同事的觀點，在多變的時年而言，比以往更見重要。我們在2022年共作出了兩項調查，分別是上半年的簡短意向調查，以及11月份較詳盡的年度同事投入度調查。

意向調查共邀請了超過6,000名同事參與，回覆率為42%，較2021年5月的32%增長。同事投入度指數為64%，較2021年5月稍跌2%。

於年底進行的年度同事投入度意見調查共有14,600名同事參與，回覆率為48%，2021年則為45%。是次調查的同事投入度指數為58%，與2021年維持在同一水平。

我們還在是次調查中引入新指標，以了解我們在落實企業文化上的表現。其中64%的受訪者認為我們符合設想周到、積極求進及盡心盡力的理念。我們將繼續監察有關進展並尋求改善機會。



更新電子化系統以優化工作體驗

我們不斷更新公司內聯網The Hub的內容，致力通過連接和溝通為同事締造更佳的工作體驗。The Hub榮獲電腦介面及用家體驗業界翹楚Nielsen Norman頒發2021年度十大最佳內聯網設計獎。全新的學習及發展系統The Learning Hub已於2022年全面推出，旨在方便同事適時學習並促進不同員工組別同事的發展。適時學習的概念標榜於員工有需要時提供相應培訓，課程並非僅限於指定時間內進修，為同事提供個人化的職業生涯規劃及發展。

於2022年第四季，我們亦於學習及發展系統內推出了專門為全球地勤員工而設的人才管理單元，賦予同事職業生涯規劃及發展的自主權，亦讓公司能有序地作出繼任規劃。

此外，全新的旅遊系統Travel Hub亦已於2022年7月推行第一階段。該系統為我們的同事提供無間的機位預訂服務，並為他們提升旅遊體驗，正如我們為客戶優化整體數碼體驗一樣。第一階段涵蓋員工出勤旅遊的需要，我們將會於來年加推消閑旅遊功能。該專頁適用於流動裝置，更備有美觀易用的介面及靈活的搜尋功能，方便同事隨時隨地使用。



嘉許及獎勵

嘉許計劃「Work Well Done」，確保同事感到備受重視，同時良好的工作表現亦獲得讚賞。我們為公司管理層提供嘉許小禮物，其中包括感謝卡、機場貴賓室通行證和升級憑證，用以表揚表現傑出或樹立良好榜樣的同事。另外，亦在「Work Well Done」專頁中加入多款精心設計的心意卡，包括聖誕卡和感謝卡等，讓同事互相分享。為切實執行並加快落實我們的品牌理念：設想周到、積極求進和盡心盡力，此等概念早已融入「Work Well Done」專頁和年度嘉獎禮等內部獎勵計劃中。

一年一度的Niki and Betsy獎勵計劃的得獎名單早於去年八月已經公布，今年共有20名得獎者。該計劃以1940年代國泰航空最先啟航的兩部客機命名。設立Niki獎項旨在肯定後勤人員所付出的努力，同時嘉許他們的傑出工作表現，而Betsy獎項則用以表揚優秀的顧客服務人員，並感謝他們貫徹實踐發自內心的服務理念。

長期服務獎

長期服務獎是國泰航空的一項悠久傳統，旨在答謝同事對公司作出的貢獻，用年資作里程碑，以第10年為起點，其後每五年再予嘉許。因疫情關係，我們於去年暫停頒發獎項。期望待疫情過後，我們能夠恢復對長期服務的嘉許。



增進參與度

我們把注意力集中於精神健康，一個在疫情下顯得尤為重要的議題。去年10月，適逢世界心理健康日，除舉辦了多個身心健康工作坊及定期為同事提供心理健康相關資訊外，我們更安排同事於國泰城內上了一節瑜珈課。

隨著冠狀病毒病的相關限制開始放寬，我們除了配合已適應在家或遙距工作的同事繼續以實體虛擬兼備的模式舉行會議外，亦於各辦事處逐步恢復面對面的活動。

公司管理層繼續定期透過員工廣場跟同事連結，確保同事能感受到自己身為國泰大家庭的一份子，同時交代公司的最新動向。

重燃大家對國泰航空的熱情是推動業務復蘇的重要焦點。除了推出各項提倡生活工作平衡及身心健康的舉措外，我們亦熱烈鼓勵同事參與公司在國泰城、線上以至世界各地舉辦的娛樂活動，例如紙飛機比賽。該比賽大受歡迎，成功吸引一眾接紙高手兼航空愛好者參與友誼賽。另外，遊戲攤位、電影欣賞會、贈品派發及臨時餐飲設施於國泰城內亦時有出現。

我們從員工參與渠道取得不少寶貴意見，並藉以改進員工食堂的食物種類和質素，例如推出更多素食菜式。

為慶祝公司76週年紀念，我們透過多項普天同慶的活動，例如萬聖節、去年在香港復辦的七人欖球賽和聖誕節等，再次展現「全情投入」的國泰精神。

每年聖誕我們的同事都會互相送上祝福，今年亦不例外。成千上萬的電子賀卡傳遍國泰航空的環球網絡，在感恩和樂觀的氣氛中為全年劃上句號。



加強與員工的關係

我們致力提供不同的平台，比如Your Voice, The Hub, Yammer等，讓同事直接向我們作出反饋。我們細心聆聽同事的聲音，並於有需要時向他們提供適切的支援。我們讓業務部門的同事直接參與項目並擁有一定程度的決定權。我們招募機組人員擔任領袖及管理要職，並透過機師交流會收集意見。此外，我們亦以各種電子工具為同事提供靈活支援，同時提升員工的整體工作體驗。

吸引及培養人才

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

吸引人才的舉措

作為主要國際航空公司，為保持競爭力，我們不惜就吸納優秀人才投放資源，包括：

- 利用數碼平台吸引人才，令應徵及挑選人才的過程更見流暢
- 評估並精簡招聘程序，使我們以更有效的方式吸引和聘請人才
- 採用多元化的招聘方式，例如接受求職者利用錄像申請職位
- 開發各種專門的篩選和評估工具，協助在市場上吸納最合適的人才
- 利用各種社交媒體平台，向目標受眾推廣職位空缺
- 在香港各間院校舉辦招聘活動，方便潛在求職者申請
- 與香港勞工處合作，開展各種活動推廣職位空缺，例如宣傳我們的少數族裔招聘政策
- 舉辦職業講座並邀請現職同事分享心得
- 為學生提供見習機會，創建當前和未來的人才庫
- 每年為每位同事提供超過39小時培訓（不論職級）
- 每年培訓總支出達1.67億港元，即每位同事的人均培訓支出超過11,800港元



每年為每位同事提供平均

39小時培訓



總培訓支出達

HK\$1.67億港元，
即每位同事逾11,800港元

每位同事的平均培訓時數（按性別）



男性：

40小時



女性：

35小時

每位同事的平均培訓時數（按工作組別）

工作組別	2022年平均培訓時數
個人貢獻者	26
主管	39
業務負責人	21
戰略領導	2

(培訓數據僅涵蓋國泰航空的全職員工)

培育人才

我們的人才培育哲學適用於集團內的所有職級。我們致力提拔有潛質的人才並賦予他們智慧、知識及機會，讓他們沿着領袖階梯逐步晉升。

培訓計劃	簡介
 <p>跨部門卓越服務計劃</p>	<p>為實踐晉身全球最傑出服務品牌的目標，我們為所有面向顧客的團隊重新設計培訓課程，確保將公司的目標、企業文化及價值完全融入課程的內容設計、數碼學習及員工的評估當中。</p>
 <p>全新的服務領袖計劃</p>	<p>前線領袖在確保運作暢順及提供卓越服務方面擔任重要角色，我們已制定及推出一項全新的領袖培訓計劃，專注於有效溝通、團隊精神及領袖才能。</p>
 <p>新任經理發展路向</p>	<p>為協助新任經理持續發展我們推出新任經理發展路向計劃。這項為期18個月的培訓計劃將會透過一系列課程為新任經理提供指引，讓他們按照自己的步伐以任何次序修讀所有單元，並根據個別需要不限次數地研習每個單元。</p> <p>課程將以實體、面授及兩者兼備的形式進行，以便全面配合所有新任經理的個別學習需要。</p>
 <p>領袖指導領袖</p>	<p>我們為一批由管理高層提名的未來領袖推出領袖指導領袖計劃。這項為期12個月的自願計劃旨在發揚知識傳承的文化，並透過師友關係分享睿智、經驗及專業知識。</p> <p>一群管理高層將會撥出寶貴的時間分享他們在職業生涯中的成長歷程，啟發及引導獲提名的未來領袖更上層樓。</p>

指定職位就業計劃

在以下特定領域，我們亦按同事的工作性質提供多種職業發展計劃：

職業選擇	簡介
 <p>見習行政人員*</p>	<ul style="list-style-type: none"> 由太古集團作中央統籌，旨在培育下一代商業領袖的職業崗位輪調管理培訓計劃，提供課堂培訓、工作坊及於香港及海外各業務單位的實習機會。 每年舉行的太古集團實習生計劃，亦為此計劃提供高質素的人才來源。
 <p>工程師培訓計劃</p>	<ul style="list-style-type: none"> 為期兩年的培訓計劃，針對應屆畢業工程師。參與者將會進行課堂學習及在不同部門實習，每年提供一次為期八週的實習機會。
 <p>見習機師</p>	<ul style="list-style-type: none"> 由公司贊助，為期55週的培訓計劃，於澳洲專門的訓練場地進行，旨在培訓及挑選合資格參與者作為商業機師，加入公司團隊。
 <p>機艙服務員</p>	<ul style="list-style-type: none"> 附設三年合約的綜合性安全和服務入職培訓計劃，旨在培訓注重安全、細意關懷和勝任香港大使的機艙服務員。
 <p>顧客服務主任</p>	<ul style="list-style-type: none"> 為期12個月的顧客服務培訓課程，內容包括學習在機場大樓辦理登機手續和著陸的檢查程序。
 <p>資訊科技練習生培訓計劃</p>	<ul style="list-style-type: none"> 在為期兩年的培訓計劃中，資訊科技見習生透過廣泛的技術課程和崗位輪調，以最快的速度吸收經驗。此乃太古見習行政人員計劃的一部分，詳情請瀏覽https://careers.cathaypacific.com/jobs/2023-digital-and-it-graduate-trainee-programme-2208198
 <p>業務領袖計劃</p>	<ul style="list-style-type: none"> 為期五年的計劃，提供國泰航空集團內各個部門的在職培訓。參與者可取得廣泛的管理知識和經驗，為將來擔任國泰的業務領袖作好準備。

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

支持本地就業

在營運的地區進行本地招聘，是我們一直奉行的政策。目前在香港本地招聘的同事佔83%。我們會優先於本地勞動市場聘請人才，未能成功才會進行國際招聘。空缺會首先開放予內部同事，接着是本地社區，最後才是海外市場。我們支持本地勞動市場及培育航空業人才亦體現於我們將新入職機師人數中香港本地見習機師的比例提高至50%的目標。

提倡虛擬學習

員工學習中心The Learning Academy因應疫情帶來的改變，特別製作了一系列虛擬課程，配合同事和領袖的最新學習要求。我們目前提供多個學習單元，包括The Future is Here, Vision Advantage, Strengths Advantage, Growth Mindset, Sharpen Your Tools, Lead like a Coach及Leading Hybrid Teams等。部分早前只設課堂學習的課程，例如MBTI培訓課程，現已同時支援虛擬學習。採用虛擬學習模式有利我們將課程擴展至香港以外，為身處海外的管理職級同事以及他們的團隊提供適時的支援。

線上合規及牌照培訓

為配合保持社交距離的措施，同時確保前線同事能汲取足夠的專業知識以滿足合規或牌照的相關要求，員工學習中心特別將原有的面授課程改為網上學習或由導師帶領的虛擬培訓。課程內容圍繞日常運作中的一些重要事項，例如關注傷健人士、確保機艙安全及處理危險貨物等。

員工福利

我們關注同事的福利，並重視他們的貢獻。我們提供全面而靈活的員工福利，包括：

- 具競爭力的薪酬，並定期針對各職位的薪酬進行基準調整
- 年度酌情特惠金
- 彈性工作政策和彈性工作時間
- 行業領先的員工旅遊福利計劃，提供折扣機票、各項優惠和旅遊福利
- 彈性福利計劃，讓同事按照個人喜好為自己及合資格的家屬選擇福利項目，包括：
 - 醫療和牙科保障
 - 保險計劃
 - 退休計劃



關注同事安康

我們向來皆極其注重同事的健康、安全及身心安康。有見檢疫規定及工作模式不斷改變令同事百上加斤，我們隨即作出回應。除與同事進行頻密及坦承的對話外，亦透過大家熟悉的平台作出連串舉措，以保障同事的健康，並鼓勵大家保持身心安泰。

升級健康及安全措施

為所有前線及客戶服務同事量度體溫及提供個人保護裝備已成為標準流程。儘管所有工作間，不論辦公室內或航機上，均已加強清潔和消毒，保護同事免受新型冠狀病毒感染最隱妥的方法仍是全面接種疫苗。因此，我們規定所有航班的當值機組人員必須已完成接種疫苗。機組人員亦須遵守嚴格的健康及安全協議，於香港以外航點作短暫停留期間，在指定酒店的房間內自我隔離。

於2022年，我們繼續推出更有效的保護措施，保障同事們免受冠狀病毒感染。在本港出現第五波疫情期間，除向高危群組提供快速抗原測試套裝外，為免機組人員前往繁忙的社區中心或其他設施輪候，亦特別在機場設立檢測中心，方便他們就地進行核酸檢測。

將支援融入工作

我們繼續為機師朋輩支援網絡提供支援。該網絡是一個獨立的組織，由經訓練的機師義工為機組人員及其家人提供援助，受助人的資料絕對保密。另外，我們亦於內聯網中設立了身心安康專頁，發放由公司臨床心理學家提供的精神健康指引和建議。

隨時隨地為同事提供指引

同事支援計劃提供24小時全天候專業輔導服務，由來自世界各地的合資格輔導人員為同事及其家人透過電話或面談提供輔導，協助他們處理壓力、喪親之痛或感情問題、法律及財務事宜及管理上的疑難等並提供相關建議。我們亦為同事推出了健康相關應用程式eCare，內容包括健康評估、個人健康報告、健康食譜，以及其他網上服務，例如每週健康資訊。另外，同事支援計劃的YouTube頻道亦載有各色各樣的短片，從心理健康、財務健康到一般支援及輔導皆一應俱全。

裝備同事應付挑戰

於2022年，我們以「一起變得更強」為主題，安排了一連串與精神健康相關的活動，協助同事適應重回工作崗位的新常態，致力緩解冠狀病毒病對日常生活的影響。舉辦該等活動的主要目的是鼓勵同事鍛鍊身心，並透過瑜伽課堂、靜觀工作坊、網上講座及精神健康節等鞏固集團整體的適應能力，同時促進個人的身心健康和生產力。





案例研究



精神健康節2022

為響應世界精神健康日，國泰航空特別於2022年10月7日至10月14日期間舉辦「精神健康節」，以推動全球關注精神健康為主題，並藉此向同事進一步重申大家必須致力促進精神及情緒健康的重要訊息。我們深明各人面對的困境及對精神和情緒壓力的反應不盡相同，所以於該星期內舉辦了多項不同類型的活動，確保能滿足同事的各種需要。

相關活動的重點詳列如下：

國泰航空聯乘渣打銀行財務健康講座

請來渣打銀行的財務管理專家分享於通脹期間管理財政資產的實用貼士。

傾一傾：精神健康貼士

由公司心理學家以小組間談形式就如何能直接促進精神健康提供實用貼士。

太極的力量

以工作坊的形式介紹太極的基本概念及招式。太極是一種可以使人放鬆和恢復元氣的運動，緩慢及輕柔的冥想式動作有助舒緩壓力，讓身體及心靈更趨和諧。

如何協助受困擾的員工

此課程協助經理學習所需的技巧與知識，了解如何識別受困擾的員工並透過員工支援計劃適當地加以處理。

呼吸卵石 - 呼吸練習如何可助平復情緒

此工作坊旨在解釋呼吸背後的科學並指導學員製作屬於自己的呼吸卵石，作為提醒自己專注地呼吸的工具。

增強健康：照顧您的情緒

富教育性的網上講座，介紹情緒如何影響身體健康。教授如何解讀身體感覺背後隱藏的訊息，並探討改善情緒健康的方法。

書法中的和諧恬靜

書法不僅是一門美學，此工作坊讓參加者親身感受書法的和諧與恬靜。研究發現，練習書法可有較減輕生理及心理壓力。

全身肌肉鍛鍊

邀請同事參與高強度運動，使體內釋放更多安多酚，感覺快樂之餘亦可讓身形保持最佳狀態。

15分鐘免費按摩

讓同事享受由專業治療師提供的15分鐘免費肩頸及背部按摩，紓緩壓力和肌肉疲勞

椅子瑜伽

向參加者教授可以坐在辦公室的椅子上輕鬆完成的一些簡單瑜伽姿勢及伸展運動。

醫療部門特設減壓站

協助參加者自我評估壓力水平，進行放鬆練習及完成有趣的任務以賺取特別獎賞。

星期五電影欣賞：派特的幸福劇本

藉播放奧斯卡金像獎得獎作品「派特的幸福劇本」坦然正視敏感的精神病的議題，以期喚醒大眾對精神健康的關注。



國泰航空認為廣義的健康包含情緒及精神的安康。我們期望建立同事互相扶持並合力確保工作環境安全正面的工作文化。因此，今年我們特別為自願成為精神健康急救員的前線員工提供精神健康急救課程。此朋輩支援系統對於協助受精神健康問題困擾卻不便向直屬上司或管理層透露的同事大有幫助。

多元共融

作為一家環球企業，我們致力為同事提供支持與共融的工作環境，無分性別、性取向、性別認同、殘疾、家庭背景、婚姻狀況、種族、國籍、族裔及宗教。為建立體現國泰航空提倡多元共融的立場的內部文化，所有國泰員工均需接受培訓並按年複修，例如參與無意識偏見訓練，及認識反歧視及反騷擾與欺凌等政策，確保大家均對相關議題耳熟能詳。

從跨越微細的文化與社會差異，到協助乘客在空中亦感到賓至如歸，國泰大家庭必須有如我們所服務的社區一樣多元共融，方能為顧客締造超卓的服務體驗。然而，單有多元而沒有共融並不足夠。國泰以成員背景多元為榮，並以建立真正的包融文化為目標。因此，我們致力保護及表揚對集團貢獻良多的同事，同時立志成為不斷求進的傑出僱主。

我們的多元及共融策略是根據太古集團的多元共融策略框架制定，並將引領我們邁向目標，晉身全球最傑出服務品牌之列。多元及共融辦事處將聯同各員工資源組別落實有關策略，並專責推動共融，以期進一步鞏固此國泰企業文化特徵。

我們早前針對由同事入職到退休的過程進行正規的審視工作，就員工福祉、人才招聘和人才管理及發展等範疇，檢討現行制度，同時研究制訂新的政策。除了以性別及性取向為關注重點外，我們今年亦設立了多個多元文化及不同能力的員工資源組別。

多元共融督導委員會專責就重要的多元及共融議題作出討論並制定決策，同時推行變革並為公司定立方向和目標。由於多元共融這議題牽涉甚廣，我們於去年10月特別進行了一個專題調查，從而了解同事認為那些範疇至為重要，以便適時作出相應改動。

為監察及評估多元及共融政策的成效，國泰航空已加入CareER傷健共融指數。該指數按照用以評估個別企業對殘疾人士提供的機會的一套共融措施檢測基準追蹤我們的績效。相關評分有助我們持續對工作間作出改進。



我們對國泰團隊的多元背景引以為傲，亦深信這獨特的優勢讓我們能令顧客感到備受接納、欣賞並賓至如歸。我們以達至真正共融為目標，讓同事能安心地分享他們的意見和想法。同事的多元思維讓我們能以創新和前瞻的方法解決問題，亦有助我們了解來自世界各地的顧客，從而為他們提供最佳的服務。

林紹波
國泰航空行政總裁

Cathay Women's Network

Cathay Women's Network於年內進行重組以進一步配合其宗旨。男性盟友員工資源小組與Women's Network合併，成為全新的性別平等網絡，由一位女性盟友及另一位男性盟友共同出任聯席主席，為應對性別平衡的各項挑戰帶來不同的觀點。該網絡將會繼續致力策劃以爭取性別平衡為目標的舉措、挑戰模式規範及消取性別障礙及歧視。該會在2022年舉辦的主要活動包括：

- 響應國際婦女節2022「性別平等共創可持續未來」的主題，透過教育及喚起關注，鼓勵同事反思各自在國泰大家庭中擔當的角色，並朝性別平等的目標邁進。
- 刊登加強同事對月經及更年期認識的指引。
- 在公司內部進行廣泛的意見調查，了解女同事的需要，以便能更有效地提供支援。

促進性別平衡

今年，我們從性別平衡的角度深切檢討集團的人才結構，以便找出於管理職位及公司各主要業務單位達至更佳平衡的關鍵。在檢討的過程中，我們一直牢記性別平衡並非侷限於女性，而是維持組織整體各方的平衡。為協助推進性別平衡，國泰航空為整個集團建立了一套性別平衡計分制度，為各部門在招聘、挑選應徵者、晉升機會及員工流失率等範疇的性別平衡績效加以評分。

往後，我們亦計劃為每個部門定立特定目標，而非僅根據集團整體的累計評分判斷相關舉措的成效，以期達到真正的性別平衡。

此外，我們很榮幸獲得彭博性別平等指數對我們促進性別平衡的認可。2023年對航空業意義非凡，是為首次有商業航空公司獲納入該指數。

國泰航空對支持國際航空運輸協會為促進航空業的性別平衡發展所提出的「2025年25%」倡議號召引以為榮。作為響應號召的參與機構，我們：

- 每年彙報主要的性別分布數據
- 於2022年定下更進取的新目標，即於2025年前管理職務由不多於65%同一性別的人員擔任[^]。
- 將國泰航空提名參與國際航空運輸協會管治職務的女性人員比例提升至不少於25%

[^] 管治職務是指集團內的總經理及董事職級。



定下更進取的新目標，即於2025年前
管理職務由不多於**65%**同一性別的人員擔任和於2027年前董事會由不多於70%同一性別的人員擔任

國泰航空員工於2022年的性別分布

管理職務層面：



董事會層面：



Fly with Pride

性小眾同事資源網絡Fly with Pride自2018年起一直專注於構建對性小眾同事提供支援並給予肯定的一個內部架構。今年，該會推出多項舉措，促進公司內部對性小眾的認識，致力建立共融的工作環境。

該會於2022年的主要活動包括：

- 於五月份慶祝國際不再恐同日
- 安排於客機機翼噴出七色彩煙公開支持性小眾，並於公司網站推出多元共融專頁
- 加強公司內聯網中Fly With Pride專頁的內容，分享國泰成員的故事，相關文章錄得自該專頁推出以來最高參與度
- 首次舉辦活動公開討論跨性別相關議題
- 舉辦以於職場公開同性戀身份為題的座談會
- 聯同管理層於全球辦事處舉辦粉紅星期五



締造共融的工作環境

我們繼續鼓勵同事參與以便聆聽他們的心聲並了解個別需要以維護多元文化及讓同事時刻感到備受尊重，且能忠於自己、免受束縛。

為進一步協助殘疾人士，我們已加入CareER傷健共融指數。該指數全面檢視我們業務內的所有範疇以識別表示理想及有待改善的地方。最近，集團透過與同事加強溝通並提高共融意識同時配合公司政策及置換辦公室設施，加大力度建設共融的工作環境。我們致力令工作環境及僱傭規範更臻共融。國泰航空希望為殘疾人士提供更多就業機會，更首度參與一年一度的展能就業博覽。

培養多元及互相扶持的工作間的權利及義務掌握在集團內上上下下每一個人的手中。為確保所有同事清楚了解他們擔當的角色，我們推出強制修讀的反歧視及騷擾網上學習單元並向所有同事提供無意識偏見訓練。國泰航空透過定期舉辦部門會議及員工廣場監察共融相關政策及舉措的成效。個人化的溝通方面，我們透過專題意見調查及焦點小組收集意見並提高參與度。

用辭恰當非常重要，因此我們現正審視主要政策和相關文件，不論對內或對外，以確保對同事及顧客均採用性別中立的言辭，以示我們尊重多元的立場。



案例研究



提倡多元文化

國泰航空最近成立了一個多元文化的員工資源小組以提倡多元及提倡共融主義。在首階段，我們藉着分享一些介紹像齋戒月和排燈節等主要宗教節日的起源、意義和相關習俗的教育性文章，加強推廣多元及共融的傳訊工作。我們亦藉此宣揚集團在推動共融方面所作出的努力及重點推介一些能配合不同宗教信仰人士需要的設施，例如多信仰祈禱室。

社會範疇： 社區



貢獻超過**1,720**義工小時



捐出包括消毒搓手液、口罩、毛氈、兒童用品及已翻新的平板電腦等接近**39**萬件物品

我們的政策與指引

> 《可持續發展政策》

全球報告倡議組織: 413-1

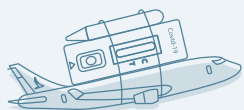
香港交易所關鍵績效指標: 層面 B8: 一般披露, 關鍵績效指標B8.1, 關鍵績效指標B8.2

聯合國可持續發展目標:



社區

2022年績效亮點



自從香港特區政府引入快速抗原測試作為認可的冠狀病毒檢測工具後，我們已運送超過**1.32**億快速抗原測試套裝到香港協助應對疫情

約
7,000



捐贈約**7,000**個月餅予香港社區



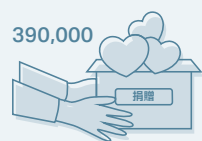
81萬港元

透過「零錢布施」機艙籌款計劃於2021年¹為聯合國兒童基金會籌得**81**萬港元



超過
1,720
小時

同事參與疫情相關義工活動貢獻超過**1,720**小時



390,000

捐出包括消毒搓手液、口罩、毛氈、兒童用品及已翻新的平板電腦等接近**39萬**件物品



完成「友·導向」師友計劃，共有20位同事義務安排多項活動及探訪，並作為導師為22名中學生提供五次師友活動。



參與香港特區政府的「共創明TEEN計劃」並展開活動序幕，招待首批1,600名學員及友師出席航空體驗日，參觀機場設施。

¹由於2022年的捐款有待審核，2021年的數字為目前可供參考的最新數據。

我們為何重視社區

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



支持香港是國泰航空成立逾76年以來不忘的初心。過去數年，集團參與的社區項目主要集中於協助抗疫及疫情相關的支援。隨著新冠疫情退卻，我們熱切期待像「空中之旅」及「飛躍理想計劃」等廣受歡迎的社區計劃能於2023年正式回歸。我們相信這些活動能為年輕人帶來親身體驗和啟發。

林紹波
國泰航空行政總裁

我們的方針

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

為了在社區關係拓展方面發揮更大的影響力，經與同事和社群持份者溝通後，我們就社區策略定出四大核心範疇：



培育青少年

國泰航空致力培育青少年，並深信社區的未來和集團的長遠發展相輔相成。



促進文化交流

作為一家國際航空公司，促進世界各地的文化交流是我們的職責所在。我們希望將此融入社區計劃，促進世界各地尤其是我們所服務的社區之間的文化交流和互相認識。



增強環保意識

經濟的急速發展帶來無數環境和社會挑戰。雖然這些問題種類繁多且情況複雜，集團仍然希望盡可能減輕與我們營運直接相關的環境影響。增強環境保護意識，可讓我們與社區共同發揮更大影響力。



鼓勵多元共融

國泰航空是香港最大的僱主之一，擁有近乎最多元化的團隊。培養多元共融的工作環境，有利於我們招聘和留住人才，亦讓我們更了解同事和顧客的需要。我們支持這種價值觀並希望透過行動、教育及增強意識，推動社會接納多元共融文化。



促進身心安康

疫症大流行正好提醒我們各方面的整體安康都非常重要。除了保持身體健康和個人衛生，養成良好的生活習慣，勤運動及注重均衡飲食之外，社會上的每一個人都需要關注自己的精神健康及情緒的適應能力。有見及此，我們希望協助我們的顧客及同事，以至我們所服務的社區促進身心安康。



有見疫情導致社區的需求有變，集團已把身心安康列為社區策略的全新支柱。

應對新冠疫情

2019冠狀病毒疫情爆發期間，全球各地的社區均採取多項社交距離措施防止病毒擴散。雖然這些預防措施有助遏止疫情，但卻暴露了社會上衛生及福利資源長期短缺的問題。

國泰航空全力打破物流障礙，善用我們的網絡把資源送達不同地點，應付所需。除了通過不同途徑與非政府組織夥伴及香港特區政府轄下多個部門合作，向弱勢社群提供支援外，我們亦大力支持同事積極參與社區服務，為有需要的人士伸出援手。

分發新冠疫苗及測試套裝到世界各地

作為一家擁有龐大環球網絡的航空公司，國泰航空在運送新冠肺炎疫苗到世界各地以助抗疫方面肩負重任。自從香港特區政府引入快速抗原測試作為認可的冠狀病毒檢測工具後，我們於2022年年初動用多部貨機冒着惡劣的天氣從中國內陸運送大批快速抗原測試套裝到香港。到目前為止，我們已運送超過1.32億快速抗原測試套裝到香港協助應對疫情。

支援弱勢社群

在此艱難時刻，我們支援本地社區的力度有增無減。2022年，我們透過母親的抉擇、聖雅各福群會、香港社區組織協會及匡智會向超過2,500個本地受助群體捐贈約7,000個月餅，而我們的同事亦義務協助樂餉社包裝食品並分發予弱勢社群。相關支援不僅為疫情期間的紓困措施，亦跟我們長期與兩家社福機構合作並捐出食物以減少浪費的做法互相配合，相得益彰。

2022年，我們的同事義務探訪唐氏綜合症患者，藉以體驗式的義工機會連繫各種社會議題。我們亦支持「營造東涌」社區項目以推動當地家庭的可持續生活。我們還與非政府組織合作，在深水埗為幼稚園學生安排講故事環節和為貧困家庭包裝日用品。



社區計劃

我們推出的各項計劃，有助應對當前迫切的社區範疇相關議題。雖然部份計劃早前因疫情影響而需暫緩，我們將於2023年開始逐步重啟。

飛躍理想計劃

飛躍理想計劃於2003年在香港啟動，旨在招募對航空充滿熱誠並致力服務社區的學生。該計劃啟動以來，共有數千名學生順利畢業。

在計劃進行期間，國泰機師和義工同事帶領飛躍理想成員參加一系列航空和社會服務活動。參加者可藉此機會參觀多個航空設施，接受航空相關培訓和參與團隊建設活動，並為社區團體設計和推行社會服務計劃。

表現優秀的學員有機會在計劃結束後踏上海外考察之旅，進一步探索廣闊的航空領域並與來自不同文化背景的人物互動。不少飛躍理想計劃的參加者後來也選擇加入香港航空業。

除香港以外，公司多個地區的本地團隊亦已開拓同類項目。然而，由於受到全球衛生事故影響，各項活動均已押後。

參觀國泰城

過去76年國泰與香港的關係一直密不可分，既為市民提供就業機會，亦為旅客安排空中旅程。招待訪客參觀國泰城，目的在於讓大家對國泰航空加深了解。由我們的同事帶領的導賞團，會安排訪客參觀各項培訓和運作設備，讓大家從員工的角度了解公司背後的運作。

我們已於2022年年底開始復辦部分參觀活動，包括接待首批「共創明TEEN計劃」的學員及友師，並準備於來年增加參觀次數。

捐贈里數傳遞愛心

國泰會員可使用亞洲萬里通里數兌換慈善物資以支援需要幫助的群體。兌換慈善物資最少只需360里數，會員能輕易地以里數傳遞愛心，為社會及環境出一分力。除了兌換物資之外，會員還可以透過捐贈里數支持慈善機構的社區項目。



帶領訪客參觀我們的培訓設施

2022年亞洲萬里通「愛心回贈」數據

	捐贈里數總額	價值214萬港元
	慈善合作夥伴數目	39
	慈善物資項目數量	138
	最受歡迎慈善物資項目	<ol style="list-style-type: none">人人流浪狗澳門義工團 - 支援人人康寧善終犬舍 - 年老或患病動物兩天照顧費用聯合國兒童基金會 - 為營養不良的兒童提供10包營養治療奶台灣防止虐待動物協會 - 捐助一隻貓狗一天的中途安置費用

國泰Hackathon

極具代表性的國泰Hackathon，於2022年11月正式回歸，是自2018年停辦以來首次讓參賽者親身上陣。80位科技精英齊集於公司總部-國泰城，連續24小時合力開發創新方案，旨在提升顧客的旅遊體驗、為他們優化生活模式及推動可持續發展。這項全港獨有的航空業技術解決方案競技賽，成功匯聚並培育了一群對航空業與科技充滿熱誠的年輕發明家。今年亦是我們首次於活動簡介中加入可持續發展元素。

今年的賽事吸引了超過500名來自各家本地大學的參賽者，他們各自擁有獨特的學術背景及技能。經過嚴格的挑選後，共有20組獲邀參與第二十四屆競技賽。正式進行虛擬競技前，我們邀請參賽者出席重點簡介會，以便他們了解業務運作背後的情況，掌握專家對我們所面對的挑戰的見解以及認識我們目前如何利用科技優化產品和服務。

參賽者們在徹夜進行的比賽中與業內的專業人士一同改進他們的想法。當日共有超過30位教練及導師在場為參賽者提供獨到的見解並從旁指導，亦就軟件、設計及商業開發提供協助。經過一輪構思、開發及原型設計後，各參賽隊伍向由行內專家組成的評判團介紹他們的作品，爭奪包括機票及亞洲萬里通里數等多項大獎。

勝出的隊伍Cathay Green由五位來自不同背景的學生組成，他們以邁向可持續的生活模式為目標，建議採用貨幣制度及智能計算程式促成可持續實踐和碳抵銷，藉提倡綠色生活優化乘客體驗。得獎隊伍除贏得來往國泰航空網絡內任何目的地的商務客位來回機票及100,000亞洲萬里通里數外，更有機會加入國泰航空擔任資訊及數碼科技見習生，進一步實現理想。





案例研究



「友.導向」師友計劃

國泰航空向以扶植青少年為己任，此舉於不穩定的時期顯得更加重要。因此，我們的義工隊特意透過參加「友.導向」師友計劃，向本地學生傳授寶貴的人生經驗並灌輸待人處世的技巧和心得。20名來自公司各部門的同事義務擔任導師，向一群來自地利亞修女紀念學校的15至18歲學員介紹航空業的不同運作單位和業務職能，並分享自己的個人經驗和在事業發展方面的心得，啟發年輕新一代，引導他們步入正軌。

籌款及慈善捐贈

我們透過多項恆常的慈善捐贈項目，結合同事、顧客及業務夥伴的力量，為香港以至全球注入正能量。

聯合國兒童基金會

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

時至今日，我們已通過聯合國兒童基金會的各項計劃幫助全球190個國家和地區的弱勢兒童和婦女。2021年該計劃籌資共港幣81萬元用以支持聯合國兒童基金會的活動。多年來，同事多次透過計劃組成考察團，探訪貧困地區，實地見證計劃所帶來的益處。

國泰愛心兒童輪椅庫

在香港中文大學醫學院、香港理工大學及威爾斯親王醫院的支持下，輪椅庫於1996年成立，為患有神經肌肉疾病的兒童購買適用的輪椅籌款。國泰航空和聯合國兒童基金會香港委員會合辦的「零錢布施」機艙籌款計劃，每年平均有一個月的收益捐贈予輪椅庫。

*由於2022年的捐款有待審核，2021年的數字為目前可供參考的最新數據。

慈善捐贈

2022年，國泰航空及各附屬公司合共直接捐款達港幣210萬元，另以機票折扣方式捐款港幣360萬元。此外，我們亦捐出毛氈、兒童用品、消毒搓手液、口罩及已翻新的平板電腦等接近39萬件物品。

其他籌款活動

國泰航空亦透過捐贈里數及機票等支持香港大型籌款活動超過十年之久，分別是旨在扶貧及支援亞洲和非洲的緊急救援項目的「100公里樂施毅行者」、奧比斯「盲俠行」和聯合國兒童基金會香港委員會為「重塑教育」倡議籌募經費的「還童心導遊」虛擬跑。



捐贈消毒搓手液、口罩、毛氈、兒童用品及已翻

新的平板電腦等接近**39**萬件物品

案例研究



參與Fly Pink有趣挑戰支持關注乳癌

根據世界衛生組織公布的數字，乳癌是全球最常見的癌症，單是2020年已有230萬名女性確診，全球死亡人數多達685,000人。為喚起公眾對乳癌的關注，國泰航空的Fly Pink團隊（由澳洲連接航空的機師於2015年成立，翌年由數位國泰航空的女機師繼續運作）於2022年10月舉辦了一項有趣挑戰，邀請所有同事免費參與12公里長跑賽或84公里單車賽，支持對抗乳癌。

Fly Pink亦透過舉辦活動喚起公眾對乳癌的關注，同時籌募善款資助相關研究。今年舉辦的活動包括義賣關注乳癌商品，例如可重用的購物袋、竹纖維襪及名牌等，並將收益撥捐香港乳癌基金會，通過及早檢測、適當地教育和有效的治療保障女性的健康。另外，每年10月，國泰航空的機師及機組人員均會戴上粉紅色肩飾和襟章以示支持關注乳癌。

義工計劃

2022年，我們的義工計劃主要聚焦於紓緩新冠疫情對社會上各弱勢群體構成的壓力。超過440名同事共獻出接近1,720小時參與義工服務。

國泰義工隊於2022年年底進行重新招募，以公司在培訓、嘉許、及服務機會協調方面的支援作為後盾，邀請更多同事參與義務工作。首階段共有超過750位同事加入，他們已受訓完畢為迎來更多訪客參觀國泰城的集團總部作好準備，首批訪客為「共創明TEEN計劃」的參加者。義工隊將於2023年繼續進行招募及培訓，並物色更多服務機會。



同事參與接近 **1,720** 小時的
疫情相關義務工作



案例研究



支持本地運動員

國泰航空向來均大力支持香港的本地運動員。去年舉行的2020東京奧運會，我們非常榮幸成為中國香港體育協會暨奧林匹克委員會的合作夥伴，接載一眾奧運英雄於當地贏取香港史上最多奧運獎牌後凱旋而歸。

我們亦協助舉辦「國泰航空2021年度香港傑出運動員選舉」，以表揚10位精英運動員在多項國際賽事中的超卓成就。通過贊助香港傑出運動員選舉，我們希望向於國際體壇為香港爭光的本地運動員致敬，並衷心感謝他們對香港體育界的貢獻。



附屬公司

2022年績效亮點

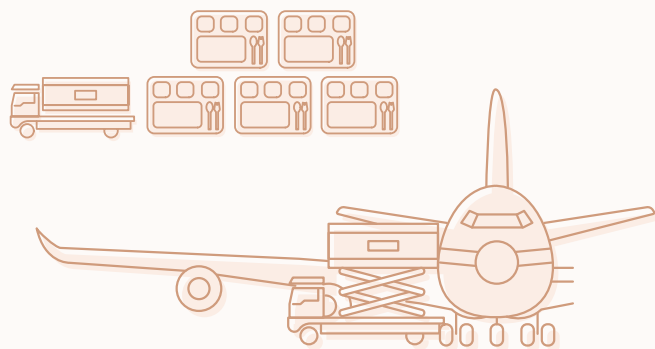
作為領先及重視可持續發展的航空公司，我們要求附屬公司在其業務範圍內設立和實踐可持續發展相關政策。

國泰航空飲食服務為58家在香港國際機場營運的國際航空公司提供機上膳食。

捐贈機上餐膳：跟例如惜食堂及樂餉社等非牟利機構及社會企業合作，向本港需要食物援助的人士分發逾110噸食品和飲料。

支持可持續採購：70%海產經認證出自可持續來源

推廣職業健康及安全和**身心健康**，舉辦身心健康週，藉各種活動鼓勵同事養成健康生活習慣，注重均衡飲食及勤加運動。



案例研究



重新優化散熱器

國泰航空飲食服務藉與中電緊密合作並進行運作數據分析，成功大幅提高水冷式散熱器的運作效率。詳細分析具體數據後得出的結果，有助我們根據實質使用情況優化系統的設定。通過優化現有的散熱系統，我們成功改善能源效益。此項優化計劃每年可為我們節省約1.13吉瓦時電力，相等於減少441噸碳排放。

捐贈自家品牌月餅

國泰航空飲食服務致力履行企業社會責任，時刻不忘回饋社會，尤其在喜慶節日。為與有需要的人士同慶中秋佳節，今年我們聯同母親的抉擇、聖雅各福群會、香港社區組織協會及匡智會轄下的學校，向超過2500位院舍兒童、低收入家庭成員及長者派發超過7000個Deli-Delight (品悅) 自家品牌月餅。

雅潔洗衣是香港的大型商業洗衣公司

源頭減廢：為減少一次性塑膠使用，我們的洗衣店組合包裹送洗的衣物，並設立回收渠道。

支援社區：為支援弱勢社群，我們和香港家庭福利會合作為貧困人士和長者提供免費洗衣服務。



國泰航空服務負責營運設備先進的香港空運站-國泰航空貨運站，服務來往香港的航空公司。

將可持續考量融入設計概念中：利用不消耗臭氧層的HFC製冷劑，並使用420塊高效隔熱板及懸浮式流動充電系統，為於2022年11月啟用的全新醫藥品處理中心提升能源效益。

節約能源：成功減少2,493兆瓦時電力消耗，相等於減少排放974噸二氧化碳當量。

增強可持續意識：舉辦自備餐具計劃，鼓勵員工落實減少使用外賣膠盒及餐具的行動。

培育未來精英：與職業訓練局簽署諒解備忘錄，合作推出航空及電子物流職學計劃，與教育機構攜手培育業界的未來精英。

提倡身心健康：舉辦包括身心健康週等多項活動以宣揚健康的生活習慣、均衡飲食及運動的重要性。隨著社會日益注重精神健康，國泰航空服務亦為員工舉辦精神健康講座，並簽署精神健康職場約章，主動為員工創造精神健康友善工作間。



案例研究



飯堂停用一次性塑膠

國泰貨運站的飯堂已實施禁用一次性塑膠，由2023年1月1日起，所有一次性塑膠製品，包括外賣盒、餐具和膠袋等均以其他可分解物料取代。公司更鼓勵員工即場堂食或自備可重用的容器及餐具。

邁向塑膠循環經濟

國泰航空服務一直致力為日常業務運作所使用的一次性塑膠尋找循環再用的方案。我們自2021年起已回收用以防塵和防水的貨物聚氯乙稀塑膠膜，並把其升級再造成含30%循環再用物料的聚氯乙稀塑膠膜，以減少使用簇新的一次性塑膠。



國泰機場地勤服務為航空公司顧客提供地勤服務

減少燃油消耗：為減少地面服務器材使用燃油直接產生的碳排放，我們已就推動電氣化定出藍圖。



華民航空是提供速遞服務的全貨運航空公司，在亞洲提供定期航班。

協助抗疫：運送約3100萬劑疫苗至亞洲多個不同地點，包括菲律賓及越南。

減碳：成立燃油論壇督導委員會並實施多項提高燃油效益的舉措，於2022年成功減少接近2,000噸碳排放。



香港快運是本地唯一的低成本航空公司，在亞洲區內提供定期航班

更年輕和環保的機隊：注重運作效益，主要採用A320neo型號客機，屬燃油效益最高的機種之一，碳排放及噪音足跡均較少。

支援社區並減少浪費：向包括惜食堂和樂餉社等非牟利機構捐贈多出的冷藏食品、飲品和小食，減少浪費食物同時幫助有需要的人士。

香港快運是香港唯一的低成本航空公司，擁有26架客機，包含A320ceo、A320neo和A321ceo三種型號的空中巴士，提供飛往亞太區的低成本航班服務。

儘管我們於2022年依然受到全球疫症大流行影響，香港快運仍繼續致力提供更實惠及更注重環保的旅遊選擇。我們正以締造更可持續的未來為目標向前邁進，並以更環保的營運、廢物管理、客戶滿意度和同事及社區為重點。除致力保障機組人員和乘客的健康及安全讓他們免受冠狀病毒感染外，我們在提升運作效益和員工參與度方面亦取得重大進展。隨着旅遊限制放寬，我們期待市場對旅遊的需求穩步上揚。展望未來，我們定將在可持續發展方面加倍努力，以期成為一家更堅韌、更負責任的企業。

可持續發展策略

香港快運一切以人為先。我們擁有925名員工，當中包括358名乘務員，207名飛行員和360名辦公室人員，每一位都是提供優質客戶服務必不可少的一員。展望未來，我們為2023年制定的可持續發展策略包括：

- 秉承低成本業務模式—以經營高負載量的短途航線為主，並採用機齡較短及能源效益較高的航機以同等燃油使用量運載更多乘客和貨物
- 積極減廢並推動分類以便回收
- 支援同事及社區，提供平等機會同時關懷員工，並協助社會上有需要的人士

重要議題

<h4>更環保的營運</h4>	<p>碳排放是香港快運極之關注的問題。</p> <p>我們的航班全數使用A320neo型號客機，屬於燃油效益最高的機種之一，可減少碳排放及噪音足跡。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 透過於飛行程序中加入重要的減碳措施提升航班運作效益，包括利用單一引擎滑行，減少使用著陸襟翼，空轉反推器及限制使用輔助動力系統等。 ● 進一步優化航班規劃系統及燃油政策以期提高燃油效益及減少碳排放，同時符合安全標準。 ● 採用FlightPulse應用程式追蹤及審視航班的碳排放績效。
<h4>廢物管理</h4>	<p>響應政府的2023年零堆填目標，香港快運主動減少廢物及提倡把廢物分類以便回收。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 為朝零廢物目標邁進，我們安排出售機上器材，給舊餐車等曾被使用的器材賦予第二生命。 ● 為減少浪費食物，我們進一步以高達八折的優惠鼓勵乘客預先訂餐，並延後截單時間以便更準確地預測需求。所有多出的冷藏食品、飲品和小食均已捐贈予包括惜食堂和樂餉社等非牟利機構，以重新分配的方法減少浪費食物。 ● 我們與餐飲供應商合力推動可持續發展，並鼓勵他們把物料分類以作回收，使用達歐盟Euro 6期排放標準的貨車，以及充份利用貨車運載量。
<h4>同事及社區</h4>	<p>我們與國泰航空同樣極為注重優質的工作體驗。除於公司內部提高參與度外，亦積極透過支持本地社區發揚我們的企業文化。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 我們繼續以多項預防措施保障機艙服務員及乘客免受冠狀病毒感染，例如在機上安裝高效率空氣微粒子過濾網，加強機艙的消毒措施，及推出Stronger Together計劃。 ● 推出彈性工作2.0計劃（彈性工作日、工作時間、工作地點及午飯時間）以及一系列員工身心安康的計劃。 ● 與香港家庭福利會合作推出員工支援計劃，透過二十四小時諮詢服務協助僱員及其直系親屬解決個人、情緒、社會或與工作上的問題。 ● 認定潛在的安全風險並經常提供職業健康及安全相關培訓，包括游離輻射防護須知、人因工學工作坊及關注安全管理培訓課程等。 ● 透過支持、贊助及參與本地慈善活動，鼓勵員工積極服務社群。各項活動計有聖公會愛童行、綠色力量的山灘拯救隊、太古集團的「全麵關心你」計劃及Fly Pink乳癌籌款活動。 ● 推出全新的AXIS見習生計劃，讓Z世代青少年有機會參與為期八星期的在職培訓並發揮企業家精神。計劃大受歡迎，更獲頒最受Z世代歡迎獎。

華民航空是在香港服務時間最長的全貨運航空公司。我們的機隊使用A300F空中巴士和A330F客機為DHL快遞提供飛往亞洲14個目的地的特快貨運服務，並在其他亞洲航點提供不定期包機服務。

可持續發展策略

作為一家航空公司，華民航空憑藉減碳方面的努力在2020年「香港國際機場減碳獎勵計劃」中獲得表揚，卻未有因而自滿。我們最重要的可持續發展議題與國泰航空的可持續發展策略互相呼應，而我們亦繼續全情投入國際航空運輸協會CORSIA計劃的燃油監察，為實現2050年淨零碳排放作好準備。我們以可持續和合規地運作為原則，重點關注安全、氣候變化及我們的同事等領域。我們的《安全管理系統手冊》列出了與安全管理系統活動相關的政策和程序，而《質量管理系統手冊》則確保符合相關法例及公司政策。華民航空的目標是為員工創造一個共融工作間，並持續監察環保的績效表現。

重要議題

<p>健康及安全</p>	<p>我們全面遵守香港特區政府專門針對於來往內地、澳門及台灣或海外的航機上工作的機組人員進入香港國際機場所定立的指定條件。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 推行疲勞風險管理系統並確保飛行員接受適當訓練，以便更有效地管理所有員工的疲勞風險。 華民航空現役機組人員及辦公室員工的疫苗接種率已達100%。
<p>氣候變化</p>	<p>我們力求於每次航程發揮最大的貨運能力，同時以燃油效益更高的新貨機取代較舊型號，以提升燃油效益和減少碳排放。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 繼續推行多項措施提升燃油效益並持續尋求更多有助減少碳排放的新契機。 設立燃油論壇督導委員會並實施多項改進燃油效益的舉措，為我們於2022年省下接近2,000噸二氧化碳排放。
<p>我們的同事</p>	<p>我們非常倚重同事的技能、經驗及專業精神。因此，我們定期與同事交流，以確保能滿足他們的期望，正如同事們對待我們的客戶一樣。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 員工意見調查的回覆率超過70%，反映了我們高度參與的文化。調查結果顯示其滿意度高於平均水平。超過90%的調查對象同意或者非常同意以效力華民航空為榮。

國泰航空飲食服務 (香港) 有限公司

作為全球最具規模的機艙膳食供應商之一，國泰航空飲食服務在香港國際機場為58家國際航空公司提供航機膳食服務。

國泰航空飲食服務於2022年生產約410萬份膳食並處理逾16,000班航班，即平均每日生產11,000份膳食及處理44班航班。國泰航空飲食服務的營運由全體1,100名同事及其駐地承包商所支持。

可持續發展策略

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

一直以來，食品安全和品質是我們最重視的議題。品質保證部負責監督食品的生產和銷售。我們的營運完全符合航空及國際標準，包括HACCP▲、ISO 9001:2015品質管理體系標準及國際航空運輸協會的航空食品保障計劃。集團的政策程序和管理系統也旨在減少業務對環境的影響，並支援我們的同事和當地社區。以下是我們在關鍵議題方面的進展。

▲ 危害分析重要管制點

重要議題

<p>廢物管理</p>	<p>通過合作及創新，我們減少了生產過程中的浪費和航班上的廢棄物。在採購、生產及營運策劃過程中，努力減少廢物的產生。我們進行廢物回收和再利用，並提高持份者的廢物管理意識。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 與惜食堂及樂餉社等非牟利組織合作，捐出110噸份食品和飲料予社會上有需要的人士。 開展多個全新的回收及捐贈計劃，包括咖啡膠囊回收計劃、廢鐵回收計劃、捐贈過盛麵包和捐贈機上水果。 回收331噸廚餘，送往O.PARK1廠房供轉化為能源。
<p>廢物管理 負責任採購</p>	<p>我們努力提高環保產品在產品組合中的比例，並鼓勵整個供應鏈邁向可持續發展。我們亦全力支持太古集團的《可持續食品政策》，竭力避免採購任何不符合可持續發展理念的食物產品，並向顧客推廣此消費習慣。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 購入150噸可持續海產，佔海產採購量的70%。 100%選用環保的衛生紙和文具紙張。
<p>我們的同事</p>	<p>人力資源的投放對於我們的成功尤關重要。我們致力吸引並培養人材，使我們的同事具備相關技能，在公司的職業生涯中成長為專業人士。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 我們在疫情下致力為同事提供更多培訓機會，並為管理職級的同事推出一系列全新的培訓工作坊，協助他們掌握新技能為未來工作模式做好準備。工作坊的主題包括： <ul style="list-style-type: none"> 基礎管理技巧 WFMS管理系統 設計思維 應對改變 人力資源須知 5S進階培訓 評估技巧工作坊 微軟Excel基礎課程 微軟Excel中級課程

國泰航空服務有限公司

國泰航空服務負責營運國泰航空貨運站，為香港國際機場各航空公司提供服務，每年可處理多達270萬噸貨物。報告期內，國泰航空服務的貨物處理量為120萬噸。

我們的願景是成為全球最以人為本的航空貨運站及物流服務供應商。

可持續發展策略

國泰航空服務的可持續發展管治，由行政總裁領導的可持續發展督導委員會負責。該委員會由多個職能的部門主管組成，透過定期會議制定可持續發展策略；作出檢討並加以改進。

國泰航空服務視推動可持續發展為營運貨運站的關鍵元素。藉著建立深厚的企業文化同時將可持續概念融入商業決策當中，我們致力緩解貨運站的日常運作對社會及環境的影響。

重要議題

<p>碳排放</p>	<p>我們致力將環境的影響減至最低，並不斷探索如何透過革新和應用科技提升貨運站內的能源效益。正確的廢物回收和再利用，是我們環境管理的另一重點。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 自2022年1月開始於非辦公時間實施關燈政策以節約能源。 節省2,493兆瓦時電力消耗，相當於減少排放974噸二氧化碳當量。
<p>物資</p>	<p>我們積極監察一次性塑膠製品的使用量，並尋求環境友善的替代品，盡可能避免使用需要送往堆填的物資。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 採用含30%循環再用物料的聚氯乙烯塑膠膜，以減少使用簇新的一次性塑膠。 舉辦「自備餐具」運動以加強同事對減少使用塑膠餐具的意識。
<p>健康與安全</p>	<p>安全是我們首要的考慮。我們致力提供安全的營運和工作環境，並鼓勵所有業務夥伴、供應商和承辦商參照我們零意外或受傷的安全目標</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 透過成立安全文化工作小組和開展員工及承辦商的安全學習檢視，於年內促進安全文化。 推行安全大使計劃，通過25位安全大使加強工作場所的健康與安全。
<p>我們的同事</p>	<p>我們竭力成為首選僱主，努力吸納、培養和留住人才，並在多元共融的工作間中建立卓越文化，讓員工們脫穎而出。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」標誌，並榮獲Recruit的「非凡工作場所文化大獎」。 組織多個與多元共融有關的活動，包括國際婦女節、同志驕傲月和粉紅星期五。 舉辦專門的身心健康週以推廣員工健康。

雅潔洗衣有限公司

雅潔洗衣成立於1964年，從一家乾洗店發展成為香港主要的商業洗衣公司。公司擁有約350名員工，服務20家航空客戶和28家酒店和會所客戶，每日平均處理82,778件生產件，相當於32.3噸衣物。

可持續發展策略

我們致力令可持續發展成為業務的一部分，著重品質、健康與安全之餘，亦力求減少廢物，為保護環境作出貢獻。

同事的安全是我們的首要任務。雅潔已達到ISO 45001:2018職業健康與安全的標準，而我們的職業健康及安全管理系統，亦可有效降低受傷和罹患職業病的風險。

雅潔的業務需要耗用大量的食水和電力。因此，我們特別注意對環境的影響。雅潔已獲得香港綠色組織的認證，我們的廠房是東亞地區最大規模的自動化洗衣設施，亦是榮獲綠建環評金級認證的建築，配有節能設備和循環用水設施。此外，我們亦設法減少溫室氣體排放，並積極探討和推行減塑措施，包括重複使用衣架及回收紙製、塑膠和鋁質包裝物料等。我們亦鼓勵供應商根據集團的《供應商的行為守則》，採取類似的回收行動。

重要議題

<p>健康及安全</p>	<p>雅潔洗衣以安全為首要目標，我們嚴守ISO 45001的標準，並以此為業務績效的重要指標。我們力求透過建立及採用一個與業務活動的風險與機遇相對應的職業健康及安全制度，利用有效的標準和實務指引，增強公司的職業健康及安全文化。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 繼續進行每週一次的管理巡視計劃同時透過每月定出不同的安全主題，促進工作間安全並加強工作人員的安全意識。此外，我們亦招募了10名來自不同部門的安全大使，協助提升雅潔洗衣的職業安全及健康標準，並將透過連串培訓、參觀及活動增強他們的安全知識。
<p>廢物管理</p>	<p>我們致力減少包裝過程中產生的一次性塑膠廢物</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 提供回收渠道並採用較耐用的洗衣袋，鼓勵並教育持份者減少使用同時循環再用一次性塑膠製品。 尋求更多循環再用的方法，持續增加循環使用率。
<p>品質</p>	<p>我們注重品質同時精益求精。優化流程是我們的策略重點之一。我們奉行精益的管理方法，鼓勵跨職能協作以提高生產效率、消除浪費並縮短週期時間。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 藉建立嚴謹的監察及投訴機制以及利用創新科技減少產生的缺陷，持續改進洗衣服務品質。
<p>回饋社會</p>	<p>關愛社群是雅潔洗衣的核心價值之一。透過參與各項社區計劃，提供服務並付出時間，我們致力維繫良好的社區關係。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 與香港家庭福利會合作，為弱勢社群和需要幫助的長者提供免費洗衣服務，並派出義工協助帶領小朋友外出活動。 繼續發揚「15年Plus商界展關懷」的精神，參與多項由香港公益金舉辦的慈善籌款活動。

香港機場地勤服務有限公司

香港機場地勤服務成立於1995年，旨在為香港國際機場的航空公司提供專業的停機坪和貨運服務，包括裝貨及卸載、行李服務、貨物及郵件運送、停機坪服務、航機平衡調控、登機橋及登機梯操作、集裝設備儲存及機組人員接送。我們擁有2,800部地勤支援設備及車輛，並僱有超過1,500名員工，目前共為24家航空公司服務。

可持續發展策略

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

重要議題

<p>環境管理</p>	<p>我們的車隊消耗的燃油佔我們的總溫室氣體排放量的87%以上。我們將繼續實施地勤支援設備和車輛更新計劃，使用燃油效益更佳車輛。透過監察及審視資源使用和廢物管理，我們力求減少業務對環境的影響。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 由於疫情期間航班活動減少，地勤支援設備的整體燃油消耗量較2021年下降5%。 減少廢物棄置23%並成功避免33噸廢物堆填，廢物轉化比率達63%。
<p>我們的同事</p>	<p>成為一個優良的僱主不但可以吸引更多的人才，還有助保留熟練員工並發揮他們的潛力。我們投資於員工的培訓和發展，亦注重嘉許員工在客戶服務等領域的貢獻。</p>	<p>今年的績效：</p> <ul style="list-style-type: none"> 為各職級同事提供了合共116,979小時的培訓，每位同事的平均培訓時數為78.4小時。 注重健康及安全，並榮獲多個安全相關獎項： <ul style="list-style-type: none"> 「2021/22機場安全嘉許計劃」銀獎 連續14年榮獲日本航空頒發「停機坪零事故」嘉許狀 獲頒「15年Plus商界展關懷」標誌，並憑藉人力資源管理的卓越表現，在職業再培訓局「ERB人才企業嘉許計劃」中獲嘉許。

我們的績效

國泰航空對氣候相關財務信息披露工作組(TCFD)的回應

1. 管治

1.1 董事局對氣候相關風險及機遇的監督

董事局就國泰航空的可持續發展策略及進展承擔最終的責任，當中氣候變化屬關鍵議題之一。相關職務由董事局主席率領三個專責制訂本集團可持續發展事務方針的管治體共同執行，包括可持續發展委員會、可持續發展指導委員會，及氣候行動指導委員會。此外，董事局風險管理委員會負責全面監察包括氣候變化風險在內的一切風險評估事宜，並執行董事局的決議。

可持續發展，包括氣候變化，是每次於董事局會議中向董事局提交的執行董事報告內的常行組成部份，可持續發展委員會亦會每年至少兩次向董事局交代可持續發展及氣候變化的相關事宜。

董事局負責審視本集團內重大的可持續發展以及環境、社會及管治議題，當中氣候變化亦為重點之一，批核與可持續發展相關的策略、目標、行動和政策，以及審批集團的可持續發展報告。

1.2 管理層在評估及管理氣候相關風險及機遇方面的角色

可持續發展委員會

可持續發展委員會有由行政總裁擔任主席，由四名執行董事及另外三名管理層成員組成。該會由董事局設立並授命，負責評估和批准與集團可持續發展相關的策略、政策、目標設定與重要舉措涉及的投資，為本集團聚焦可持續發展的企業文化定出方向。該會每年定期召開會議，主要職責包括作出評估並優先制定本集團重要的可持續發展議題，向董事局交代有關議題及落實過程，並每半年一次匯報進展。此運作模式能將可持續發展概念融入業務策劃、財政預算及風險管理過程中，使其成為本集團業務策略中不可或缺的一環。

氣候變化是可持續發展委員會的一項常行議程，以便檢視最新情況和進展，討論並決定策略方向，以及設定目標。

氣候相關的特定職責由不同團隊及委員會負責，詳見下文。各委員會須向可持續發展委員會匯報進展。成立各委員會和工作組旨在確保公司內所有範疇均已承擔及問責的方式管理，以利配合和執行可持續發展策略。此可持續發展管治架構注重分工合作，亦有助確保可持續發展委員會能利用適當的政策、標準及制度妥善管理可持續發展的風險，同時認定和抓緊可持續發展的機遇。

有關氣候變化可能對公司構成的財務影響，庫務團隊會就我們在的歐盟碳排放貿易體系 (EUETS)、英國碳排放貿易體系 (UKETS) 及國際民用航空組織轄下國際航空碳抵銷和減排計劃 (CORSA) 的現況及未來應繳的金額，按月向財務委員會匯報。

氣候行動指導委員會

氣候行動指導委員會由可持續發展委員會設立並須向該會匯報，由財務總監擔任主席，並由公司各職能部門主管組成。

成立該會旨在加強我們對紓緩氣候變化方面的管治。其任務是確保本集團已獲批准的氣候變化策略、目標及承諾按計劃執行，負責就氣候變化政策、措施和目標進行評估並提出建議。有關建議經可持續發展委員會批核後將交由董事局審議。

氣候行動指導委員會聚焦的主要範疇：

- 按照各項減碳計劃的目標及進度監察碳排放績效
- 了解國際民用航空組織CORSA、EU ETS、UK ETS及其他適用於國泰的強制性減碳或碳排放貿易計劃對公司構成的財務影響
- 提倡支持採用可持續航空燃油的政策並推動供應鍊的發展
- 監察公司採用可持續航空燃油的進度
- 進一步拓展自願性質的碳抵銷計劃「飛向更藍天」
- 從產品及服務的設計、銷售與推廣以至傳訊及品牌形象的角度討論和檢視與氣候變化相關的業務機遇

氣候變化總監負責邀請相關業務單位加入以執行已獲共識的計劃。

a) 氣候風險

集團企業風險部聯同集團安全及運作風險管理部負責管理集團的風險管理政策，確保該政策經由管理層審閱和批核，並更新企業風險紀錄冊。由集團行政總裁出任主席的風險管理委員會負責設計、交託及直接監管風險管理框架，並以該框架管理公司內的所有企業風險。管理團隊需要負上管理實質風險的責任。

國泰航空就緩解氣候變化的影響備有詳盡的行動計劃。有關風險的具體情況及緩解方案會提交予董事局風險管理委員會及風險管理委員會進行檢討並加以審批。

2. 策略

2.1 集團已認定的短期、中期及長期氣候相關風險和機遇

我們每年均會就氣候相關風險進行評估，其中對具短期（目前至未來3年）影響的風險所作的評估會較為頻密，而具中期（3 - 10年）和長期（10 - 30年）影響的風險，亦在評估之列。三項主要風險及一項機遇的詳情如下：

風險1: 航空業被惡意詆毀及看來未有採取行動應對其對氣候變化及環境造成的重大影響損及對空中交通工具的需求，被視為航空業源於氣候變化最大的中至長期過渡風險。

隨著社會對減低和控制航空界別溫室氣體排放這全球議題的關注與日俱增，環球社區、持份者和顧客均認為航空公司會為求推動業務增長而妄顧溫室氣體排放的影響。這令我們在挽留和吸引顧客時面對潛在危機，因為顧客日後可能會改為選擇更環保的客運和貨運服務。

國泰航空承諾於2030年或之前使用10%可持續航空燃油，同時於2050年或之前達至淨零碳排放。實現這些目標需各方攜手合作，當中包括有利於可持續航空燃油供應鏈發展及使用的政策、能源產業投資於可持續航空燃油供應鏈、企業客戶與航空公司簽訂採購協議等。如整個可持續航空燃油生態系統未能以同樣速度前進，我們或未能實現我們的氣候目標，從而進一步增加被惡意詆毀的風險。

b) 機隊策劃

二氧化碳價格是公司進行機隊及航線策劃時的必然考慮。機隊的燃油使用量、安排及策略部署對增加營運成本的影響，當中包括採購高燃油效益航機等業務策略，亦屬董事局會議討論之列。

c) 燃油論壇督導委員會

燃油論壇督導委員會由營運及服務總裁擔任主席。該論壇的目標是藉物色改善運作效率的方法及對減排科技的投資進行評估提升燃油效益，進而降低業務的碳排放強度。該委員會每月召開兩次會議，出席的代表來自採購、機貿、顧客體驗設計、工程及航班運作等多個部門。

風險2: 政策和條例的轉變導致營運成本上升以及自願性質的承諾，是中至長期的主要風險。

CORSIA預料是從2021年至2035年間規管國際航空業的唯一氣候相關條例。數目正在增加的其他地區性或個別國家的碳排放貿易體系，例如歐盟碳排放貿易體系及英國碳排放貿易體系，亦有可能為公司帶來額外的費用及行政負擔。國泰航空亦已承諾於2030年或之前使用10%可持續航空燃油，同時集團將於2050年或之前達至碳中和。

於2022年舉行的國際民用航空組織第41屆大會，敲定CORSIA的重要改變。雖然2021-23年的碳排放上限將設定於2019年的水平，但由2024年開始上限將降至2019年碳排放水平的85%，任何超出此新上限的碳排放均須抵銷。換言之，航空公司需要抵銷得更早及更多。部分市場預測認為，新的上限將令不少航空公司需要於2023年或2024年進行抵銷。

除CORSIA外，世界各地還有不少國內/區域性的氣候相關條例已經或準備於不久的將來推出。目前，EU ETS和UK ETS均適用於國泰航空，我們已分別自2012年及2021年起遵行該兩體系的規定。

另一方面，現時可持續航空燃油的價格仍比化石燃油高三至五倍。因可持續航空燃油為國泰航空減碳之路中重要的一環，我們亦早已就2030年及其後的可持續航空燃油用量定下目標，該價格差距將為我們帶來額外的財務負擔。

風險 3: 對公司業務運作特別是設於香港國際機場的樞紐的影響

極端天氣事件 (例如颱風和洪水) 的強度和頻密程度加劇對日常業務運作造成的突發實體風險，有機會影響運輸網絡和供應鏈，因而削弱我們的載客量和貨運量。極端天氣事件的強度加劇同時出現次數越趨頻密，長遠而言對我們構成重大影響，而突發的天氣變化則會帶來短期的影響，情況就跟數年前出現的超級颱風類似。

根據香港天文台提供的資料，假設溫室氣體濃度持續高企，香港及鄰近海域的海平面到21世紀末料將上升1.07米。另一方面，熱帶氣旋構成的風暴威脅亦會相應增加，而熱帶氣旋強度的全球中位線亦可能會上升。颱風、難以預測的天氣事件以及水浸等情況增加，或會導致航班運作嚴重受阻，例如出現延誤甚至被取消。如此一來，可能會影響航班的守時往績和乘客體驗，並對隨後的航班造成骨牌效應。氣流的強度和次數增加對乘客及機組人員的安全構成潛在風險這一點，亦須緊密監察。

機遇 1: 國泰航空是在應對氣候變化方面領先的航空公司之一。因此，我們可望憑藉在這方面的顯著績效作為競爭優勢，吸引關注氣候變化的顧客及業務夥伴，當中包括一般消費者、企業夥伴、旅行社、貨運代理及託運公司。

以下是國泰航空在緩解氣候變化方面的往績及承諾：

1. 承諾於2050年或之前實現淨零碳排放的目標。該目標涵蓋範疇一及範疇二的碳排放，跟《巴黎協定》所訂定，控制全球氣溫升幅比工業化時期前水平不高於攝氏2度，並努力限制於攝氏1.5度以內的目標一致。
2. 自1990年代開始追蹤碳排放量以來，按每可用噸公里的二氧化碳排放量計算，燃油效益至今已提升達29%。
3. 於2014年成為首家投資於生物燃油生產商Fulcrum BioEnergy的航空公司。該生產商的Sierra BioFuels廠房於2022年成功出產首批以堆填廢物為原料的低碳燃油。我們亦已承諾於未來10年購入110萬噸可持續航空燃油，足以應付2%運作所需。採用可持續航空燃油，可減少生命週期碳排放量多達80%。於2021年，我們保證在2030年或之前可持續航空燃油將佔國泰航空燃油總耗用量的10%。於2022年，我們亦與總部設於美國的再生燃油供應商Aemetis簽訂協議，承諾聯同「寰宇一家」的成員共同購入3,800萬美制加侖混合可持續航空燃油。

我們會就每項經識別的風險進行評估，探討其對財務、業務受阻、策略部署、公司聲譽、法律條例和人員等六個層面的影響，並根據已預先定立的一套準則界定有關影響的重要程度。相關準則用以識別重要風險，並能突顯對公司帶來最大實質影響的風險，供董事會審視。

4. 於2022年開展亞洲首個主要的「企業可持續航空燃油計劃」，為企業客戶提供減少其商務旅遊或航空貨運的碳足跡的機會，並讓他們參與支持國泰航班率首次在香港國際機場使用可持續航空燃油。
5. 持續更新機隊，而每更新一代可提升燃油效益高達25%。國泰於2017至2022年間已接收共46部全新A350客機，並已落實於未來數年額外接收48部新航機
6. 國泰為亞洲首家推出自願性質碳抵銷計劃的航空公司，有關計劃於2022年合共抵銷了38,399噸由營運所產生的碳排放。我們至今已購買超過30萬噸碳抵銷。於2022年，該自願性質碳抵銷計劃亦已推展至公司的貨運客戶。
7. 保證以2018年為基線，於2030年前減少地面排放32%，至2035年減少55%。2035年的目標，亦是我們在2021年與香港國際機場立下約章時所作的保證之一。該約章突顯了我們於2050年前實現淨零碳排放的承諾。此承諾亦與把全球暖化幅度限制在較工業化時期前水平不高於攝氏1.5度這個科學為本的目標一脈相承。於2022年，國泰航空及其主要附屬公司已進行能源審核，以識別提升能源效益及節能的短期和長期機遇。

2.2 集團已認定的短期、中期及長期氣候相關風險和機遇

風險1及機遇1：致力緩解氣候變化方面的績效對收益的影響

風險1對營運收益的影響短期內料屬輕微。其對需求下降造成的影響相對較低（少於5%），僅限於指定區域（以歐洲為主）且主要是內陸航線，並不是國泰所營運的市場。我們主要經營歐洲至亞洲及西南太平洋的長途國際客運。

中期而言，假如需求下降維持於5%水平同時僅影響我們的歐洲市場，對國泰的影響將為全年乘客收益的1%（按2019年新冠疫情出現前營運水平的數據計算）。

長遠來說，假如趨勢蔓延至全球而且需求雙倍下降，則有可能令我們的營運收益減少多達10%。

早前認定的機遇或有助減輕影響。亦即是說，國泰在應對氣候變化方面的優秀表現，可望能令乘客放棄可持續發展表現較差的航空公司並改為選擇我們，從而得以彌補部分業務損失。

風險2：碳排放及採用可持續航空燃油引致營運成本上升

我們預計各項強制性碳排放抵銷計劃及相關貿易體系，包括CORSIA、EU ETS及UK ETS，短期內對國泰的營運成本影響輕微。在CORSIA計劃期內直至2035年國泰航空可能需要動用合共11億美元抵銷所有碳排放，此數字是基於下列各項假設而得出：

- 截至2022年7月參與CORSIA的成員國名單顯示中國將於2027年後的抵銷階段才加入。
- 根據IATA的預測，二氧化碳價格將從每噸10美元逐漸上升至33美元，有關價格並不穩定且變化極大。
- 集團的業務增長目標是於2023年年底前達70%運力並於2024年年底前重回疫情前水平。排除藉持續更新機隊提升效益以外的任何額外紓緩措施帶來的影響（例如可持續航空燃油的使用）。

風險3：實體風險的影響-香港國際機場總樞紐的氣候變化應變能力

預計影響水平短期內不會出現重大改變，按年稍有變動則屬意料中事。中至長期而言，影響水平預期將會緩步上升，惟未有發現極端風險。

颱風、難以預測的天氣情況及洪水令航班誤點或改道，因而需要取消航班或造成延誤，將令我們需要向乘客作出賠償或支付補償，亦可能會蒙受機隊或其他資產受損的經濟損失。

由於集團營運的接近所有航班均往來香港國際機場，我們一直與關鍵夥伴香港機場管理局緊密合作以評估公司於香港國際機場的中至長期氣候變化應變能力。繼2020年的氣候變化應變能力研究後，香港機場管理局就整個機場的排水系統進行評估以了解降雨量上升期間的排水量，並通過研究評估氣候變化對海堤的影響。儘管長遠而言並未發現於2100年前有任何極端風險，於2030年可能出現的實體風險當中有部份卻被評定屬高風險類別。

可能於2030年出現的首要實體風險

風險	應對措施概要
<p>風暴事件令運作受阻，包括航機升降受到限制</p> <p>主要受影響資產：飛行區</p>	<p>為減低此項風險帶來的影響，香港國際機場設有機場閃電警告系統、航班重編控制系統，並遵從《颱風及暴雨預備指引》。我們會繼續作出有系統的檢討及實行《運作持續手冊》，藉此提高應變能力。</p>
<p>極端天氣事件對員工健康及安全造成影響，令地勤人員行動受到限制</p> <p>主要受影響資產：飛行區</p>	<p>機管局嚴格遵守政府提出的預防中暑措施，並設置遮蔽處供員工在極端天氣下暫避。我們將檢討在極端氣溫下或因應實際運作需要使用個人防護裝備的政策，並將開始記錄極端炎熱及潮濕天氣的出現次數和程度，以及對員工表現和健康的影響。</p>
<p>極端天氣事件及 / 或水浸 (例如降雨及風暴潮) 對資產造成有限損害，因而須就即時清理、維修或更換部分零件支付開支</p> <p>主要受影響資產：飛行區及飛行區配電系統</p>	<p>我們已推行多項計劃，例如飛行區道面系統管理計劃和預防性保養措施，並設有海堤及排水系統等結構物，以減低對機場和機管局運作造成的損害。為應對緊急情況，我們設有緊急供電系統及額外後備資源。為了加強對此項風險的應變能力，我們會於出現閃電後檢視避雷系統的狀況。機管局已檢討及評估整個機場的排水系統，並對海堤進行研究，以評估降雨、風暴潮、海平面上升及海水越過海堤的影響，有關研究結果將為所實行相關適應行動提供資料。</p>
<p>水浸 (例如降雨、風暴潮及海平面上升) 及閃電導致資產損壞或完全故障，令運作及主要基本工程受阻</p> <p>主要受影響資產：行李處理系統</p>	<p>海堤及排水系統保護機場免受水浸影響，我們檢討及評估整個機場的排水系統，藉此加強此方面的應變措施。此外，我們亦進行預防性保養及設有防風閘等其他結構物。為應對緊急情況，我們設有緊急供電系統及額外後備資源。日後我們將與其他重要資產擁有者合作，審視系統的應變能力，並繼續遵循最佳的可用措施，以預防新基礎設施出現漏水。</p>
<p>海平面上升導致排水渠口被淹浸，令水浸風險增加及排水系統超出負荷</p> <p>主要受影響資產：飛行區</p>	<p>機管局已檢討及評估整個機場的排水系統，並對海堤進行研究。我們亦定期監察海平面測量儀及檢查排水系統。</p>

國泰航空及香港機場管理局的團隊已於2022年12月舉行會議，檢討上述風險的現況並討論後續的緩解措施。相關團隊將會繼續定期舉行會議，以審視風險評估並就緩解措施和相關影響進行評核。

有關香港國際機場氣候變化應變能力研究的其他資訊，請參閱香港機場管理局2020/21年度的TCFD資訊披露：https://www.hongkongairport.com/iwov-resources/file/sustainability/environment/climate-change/AA_Sustainability_Report_202021_TCFD_Statement_ENG.pdf

2.3 集團策略的彈性，慮及各種氣候相關假設，包括氣溫升幅為攝氏2度或更低的假設

今年，國泰航空財務總監沈碧嘉參照TCFD的建議，召開了一次大型的假設情況部署及分析。由多名業務領袖組成的跨職能小組就我們的氣候策略進行了壓力測試。出席的高級業務領袖來自多個職能，包括航班運作部、工程部、集團安全及運作風險管理部、策劃部、財務部、人事部、企業事務部、收入管理部、營業及分銷部、品牌推廣及市場部、顧客體驗及設計部、風險管理部、法律及合規部及各附屬公司。

小組分別就兩個假設情況，因應有可能出現的外在環境，對國泰帶來的影響及理想的應對策略，作出個別評估。小組在評估氣候變化對業務的影響時，慮及變數最多的兩個關鍵因素，分別是社會壓力促使我們必須在全球層面全面解決氣候變化議題的政治意向，和有助商用航班減碳的新科技是否可供使用。

我們根據四個假設情況，評估集團在2030年及2050年可能會遇上的風險和機遇，並深入探討其中兩個由政府間氣候變化專門委員會制定的主要假設情況。我們就第一個假設情況評估實質氣候風險，例如氣溫上升及極端天氣事故等。除實質風險外，我們亦就按《巴黎氣候協定》的目標過渡至低碳經濟所及的風險和機遇作出評估。

在業務如常的情況下，已知的風險包括業務經常受阻、聲譽受損、載運量下降，以及長期經濟不景。成功過渡至全球氣溫上升低於攝氏2度，是最理想的假設情況。在該情況下，碳抵銷成本上升或會影響公司的盈利，而因未能符合二氧化碳相關的最新規例而受罰的風險亦會隨之上升。儘管上述兩個假設情況仍然存在大量變數，我們目前採取的措施以及進行的投資，例如制訂應變計劃，採用可持續航空燃油，及聯同業界研發減碳科技等，已為提高業務抗壓能力打下基礎。

我們計劃每兩至三年進行一次假設情況部署評估。

3. 風險

3.1 集團識別及評估氣候相關風險的流程

識別及評估氣候風險及其相關影響屬於集團環境、社會及管治風險評估策略的一部份。該策略採用特設的風險分類方法，識別及管理各項業務中的環境、社會及管治風險。

以下為用以識別環境、社會及管治風險的兩項主要策略：

- **由上而下的風險評估：**集團企業風險部每年會為不同等級的管理人員舉辦一系列跨職能工作坊，以識別在各項業務和附屬公司中逐漸浮現的風險。當中包括涉及環境、社會及管治三個重要支柱，並被視為對推行核心業務策略與目標有重大影響的風險。
- **由下而上的風險評估：**每個業務單位亦即國泰航空轄下的部門、航點及附屬公司均管有一部由集團企業風險部每年更新並作獨立審查的風險紀錄冊。每部紀錄冊內列出的環境、社會及管治風險均會於集團層面獲確認及歸類。我們會就風險的完整性加以評估，同時會在適當時候制訂緩解方案。評估涵蓋整個集團，包括附屬公司在內。

經識別的風險將按緩急先後依次排列並上報風險管理委員會及董事局風險管理委員會。

經識別和評估的風險將按有序的法則制定緩解措施。這一般以工作坊的方式與資深持份者進行，以了解風險背後的促成因素、有關成因和影響因素及對業務的影響。繼而制定的緩解措施能避免或助我們成功應對風險。

3.2 集團管理氣候相關風險的流程

集團的氣候風險是透過度身定造的過程加以識別並進行評估，當中涉及來自不同職能的持份者就風險對業務的影響及相應的緩解方案作深入評估。緩解方案歸個別部門所有，並由該部門負責落實及執行。

我們已就氣候風險進行評估，探討其對財務、業務受阻、策略部署、公司聲譽、法律條例和人員等六個層面的影響，並根據已預先定立的準則界定有關影響的重要程度。該準則用以識別重要風險，並能凸顯對公司帶來最大實質影響的風險，引起董事局注意。

3.3 如何將識別、評估及管理氣候相關風險的流程納入集團的整體風險管理體系

董事局已設立一套完善的管治框架以監察集團內企業風險的管理。因此，設立了：

- **董事局風險管理委員會**負責支援董事局履行集團內的風險管理職務，主要處理與集團營運引起的安全及保安無關的風險。董事局風險管理委員會負責監督集團的風險管理框架的持續實施及發展，並確保其成效。董事局風險管理委員會主席按季向董事局匯報風險管理框架的狀況，以及董事局風險管理委員會及風險管理委員會的一般活動。
- **風險管理委員會**是由行政總裁擔任主席的執行委員會，每年開會四次。委員會審核由集團企業風險管理部提交的風險報告，其主席於每次就風險管理工作召開的會議上向董事局風險管理委員會提交報告。風險管理委員會負責制定、落實及維持集團的風險管理框架，審核所有主要風險的狀況、評估集團風險狀況的變化，以及監控第一道防線能夠將最高風險減低至可接受目標水平的程度。風險管理委員會亦負責監控集團面對的新風險及策略風險，並推動整個機構建立風險管理文化。
- **集團風險管理部**由向行政總裁匯報的風險管理總裁統管。集團企業風險管理部的職能是推動集團風險管理政策的實施，以及獨立監察其成效。此部門特別負責制定、維持及確保風險管理框架的成效。

集團已制定一套特別的分類法，以全面識別及管理全整個集團的環境、社會及管治風險。如上所述，環境、社會及管治風險評估會結合更廣泛的自上而下及自下而上的風險識別及管理程序。我們每年至少就環境、社會及管治風險進行一次正式評估，並向風險管理委員會及董事局風險管理委員會作出匯報。

如上文所述，集團於2021年進行了一次假設情況的部署及分析行動。透過該行動得出的結論和建議，經整理後將納公司的氣候策略及風險緩解計劃中，並付諸實行。

氣候變化被認定為集團面對的重大風險之一。氣候風險將連同其他主要風險一併交由各相關委員會按季度進行檢討。

緊密監察碳排放條例 (例如CORSIA) 的合規事宜，由多個部門共同負責。企業事務部負責處理策略及合規事務，航班運作部負責提供航班數據和資料，而財務部則負責管理財務風險。這也是董事局層面的財務委員會的常行議程。

另外，識別及管理氣候相關風險的流程已全面納入適用於所有重大風險的風險分類法中。有關分類法包含專門為公司所面對的環境風險而設的特定類別。因此，氣候變化被視為重大風險之一。

4. 指標及目標

4.1 集團根據其策略及風險管理流程用以評估氣候相關風險及機遇的指標

我們持續衡量與氣候變化相關風險的主要指標，包括以下各項：

- 碳排放總量 (噸二氧化碳當量)
- 碳抵銷總量 (噸二氧化碳)
- 可持續航空燃油用量 (美制加侖)
- 因採用可持續航空燃油而減少的碳排放 (噸二氧化碳)
- 機隊中新一代航機的比例 (%)

新一代航機包括但不限於A320neo、A321neo、A330neo、A350、A220、B777X、B787、B737MAX及以上各型號的不同版本，包括貨機版本。一般而言，新一代航機的燃油效益與前一代相比，高出多達20-25%。

就績效而言，我們按負載能力和交通水平衡量能源效益：

- 每可用噸公里耗用航空燃油產生的二氧化碳 (克/可用噸公里)
- 每收入噸公里耗用航空燃油產生的二氧化碳 (克/收入噸公里)

這讓我們能有效監察更換航機/機隊以及持續改善運作帶來的顯著成效。航班運作部負責研究及推行適用的運作改善措施，同時須向由營運及航空服務總裁出任主席的燃油論壇督導委員會匯報。

4.2 範疇一、範疇二及範疇三 (如適用) 溫室氣體排放及相關風險

我們按照香港交易所的上市條例，每年匯報範疇一及範疇二的溫室氣體排放量。有關我們過去的績效，請參考本報告內的績效列表。

於2022年，集團就其於香港的航空及地面運作進行範疇三排放分析研究。該行動有助識別應納入國泰航空的碳排放清單中的主要排放類別，並鎖定需要注視的範圍，方便日後作出減碳安排及相關行動時定出優先次序。集團的範疇三碳排放清單乃按照全球認可的碳排放報告標準編製，包括溫室氣體約章企業價值鏈 (範疇三) 標準及航天工業溫室氣體報告指引。詳情可參閱本報告中「氣候變化」章節以及各績效列表。

溫室氣體排放量直接以我們在航程中逐次記錄的飛機燃油使用量計算得出。燃油用量及溫室氣體排放量每年須經核實，確保準確。

4.3 集團用作管理氣候相關風險和機遇以及衡量績效的目標

於2050年或之前達致淨零碳排放是我們的長遠目標。我們以可持續航空燃油的使用量於2030年或之前佔整體燃油消耗的10%為目標，亦正準備為減碳效益及碳抵銷訂立特定目標。

法律及合規遵循

對於本集團具有重大影響力的法律法規、相關管理方法、合規情況及違反的潛在影響詳列於下表。

排放			
重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
<p>香港法例第354章《廢物處置條例》及有關附屬條例。</p> <p>此條例旨在對廢物的產生、貯存、收集及處置 (包括處理、再加工和循環再造) 予以規管。</p>	香港	違反條例可引起民事和/或刑事責任, 包括罰款和監禁。	<p>本集團已採用一套環境管理系統以確保內部和外部審核的合規性。</p> <p>於2022年, 本集團沒有涉及與空氣、溫室氣體排放、污水排放、有害和無害廢棄物產生或其他環境問題帶來重大影響的事故, 亦無因違反相關法律和條例而被定罪。</p>
<p>香港法例第358章《水污染管制條例》。</p> <p>此條例旨在管制香港水域的污染。</p>			
<p>香港法例第311章《空氣污染管制條例》及有關附屬條例。</p> <p>此條例旨在禁止及/或管制大氣污染。</p>			
就業			
<p>香港法例第57章《僱傭條例》。</p> <p>此為香港主要的就業法例, 並適用於全香港的僱員。</p>	香港	違反《僱傭條例》可引起民事和/或刑事後果, 以及嚴重影響本集團與員工的關係。	<p>本集團已實施一系列員工有關的政策, 包括年假、產假和侍產假以及病假政策, 來確保員工能享有與《僱傭條例》同等或更佳的權利和待遇。</p> <p>於2022年, 本集團沒有因違反有關本集團沒有涉及與有關薪酬及解僱、招聘及晉升、工作時數、假期、平等機會、多元化、反歧視以及其他待遇及福利的法律法規相關並帶來重大影響的事故, 亦無因違反相關法律法規和規則而被定罪。</p>

健康及安全

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
<p>香港法例第282章《僱員補償條例》。</p> <p>此條例旨在就支付補償僱員予受僱工作期間受傷或特定職業病所訂定的條文。</p>	香港	<p>違反《僱員補償條例》可引起民事和/或刑事後果，以及嚴重影響本集團與員工的關係。</p>	<p>本集團已實施一系列職業健康及安全的政策和守則，例如《職業健康及安全政策》、《酒精及其他藥物政策》以及《健康與安全手冊》，確保員工和其他人士在工作場所的安全。有關的保險政策亦涵蓋了此條例下的潛在法律責任。</p> <p>於2022年，本集團沒有涉及健康及安全並帶來重大影響的事故，亦無因違反相關法律及規則而被定罪。</p>
<p>香港法例第59章《工廠及工業經營條例》。</p> <p>此條例旨在提供安全及健康的保障予工業部門的僱員，包括餐飲業以及貨物和貨櫃處理作業。</p>		<p>違反條例可有關於引起刑事責任，包括罰款和監禁。</p>	
<p>香港法例第509章《職業安全及健康條例》。</p> <p>此條例旨在提供健康及安全的保障予從事所有工業及非工業相關經濟活動的人士。</p>			

勞工準則

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
<p>英國《現代奴役法案2015》</p> <p>此法案要求所有</p> <p>(i)在英國提供商品或服務及</p> <p>(ii)每年營業額3,600萬英鎊或以上的商業組織</p> <p>提供透明度聲明，以披露防止在組織與其供應鏈中出現奴役制和人口販運情況而採取的措施。</p>	<p>英國</p>	<p>英國內閣大臣可以向不遵守《現代奴役法案》的組織尋求禁令。</p>	<p>董事會已批閱了符合英國現代奴役法案政策聲明，該聲明可在此處查閱。</p> <p>於2022年，本集團沒有因違反有關童工和強迫勞動的法律法規相關並帶來重大影響的事故，亦無因違反相關法律法規而被定罪。</p>
<p>澳洲《現代奴役法案2018》</p> <p>澳洲的現代奴役法案要求所有報告年度內營業額超過1,000萬澳元及在報告年度中曾於澳洲有商業營運的組織，匯報有關他們營運及供應鏈中的現代奴役風險及應對行動。</p>	<p>澳洲</p>	<p>澳洲政府部長可以要求未遵守現代奴役法案的實體作出解釋，也可以要求實體針對該要求採取補救措施。如果實體不遵守要求，部長可以在公開發布有關不遵守要求的信息，包括實體的身份。</p>	<p>董事會已批閱了符合澳洲現代奴役法案政策聲明，該聲明可在此處查閱。</p> <p>於2022年，本集團沒有因違反有關童工和強迫勞動的法律法規相關並帶來重大影響的事故，亦無因違反相關法律法規而被定罪。</p>

產品責任

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
健康及安全			
<p>香港法例第448C章《1995年飛航 (香港) 令》。此條例針對機組人員以及與飛機運行有關的許可和安全事宜。</p>	<p>香港</p>	<p>違反《1995年飛航 (香港) 令》可引起民事和/或刑事責任，包括罰款和監禁。</p>	<p>國泰航空的政策確保其能持續遵守《1995年飛航 (香港) 令》及由民航處發出的相關刊物，包括但不限於CAD360《航空運輸企業經營許可證規章》、CAD712航空運輸企業的安全管理系統、CAD371防止空勤人員出現疲態以及HKAR-145經批准的維修機構。</p> <p>於2022年，國泰航空及共載客280萬人次，並沒有發生任何嚴重的安全事故，亦沒有涉及健康及安全並帶來重大影響的事故。</p>
<p>香港法例第599A章《預防及控制疾病規例》。此條例要求若跨境飛機的操作者有理由懷疑機上出現以下情況時，必須即時通知衛生主任：</p> <p>(a)傳染病的個案或源頭；或</p> <p>(b)污染的個案或源頭</p>	<p>香港</p>	<p>違反《預防及控制疾病規例》可引起民事和/或刑事責任，包括罰款和監禁。</p>	<p>國泰航空已為前線員工 (包括機艙服務員、客戶服務人員及機組人員) 就執行有關如何識別及處理任何涉及乘客或機組人員的傳染病疑似個案提供程序及指引。</p> <p>這包括 (但不限於)：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 為機上的機組人員提供個人防護設備，以便向個別疑似傳染病患者提供護理。 • 由MedLink向機組人員及地勤人員針對出入境關口及處理機上醫療的緊急情況提供醫療意見。 • 衛生當局通知受感染期間出遊的旅客或機組人員的處理程序。 <p>於2022年，本集團並沒有發生任何嚴重的安全事故，亦沒有涉及健康及安全並帶來重大影響的事故。</p>

產品責任

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
健康及安全			
<p>香港法例第132章《公眾衛生及市政條例》。</p> <p>此條例旨在提供一般保障予食物購買人、出售不合格及攙雜食物的有關程序、食物的成分與標籤、食品衛生、檢取和銷毀不合格食物。</p>	香港	違反《公眾衛生及市政條例》可引起刑事責任，包括罰款和監禁。	<p>國泰航空飲食服務 (香港) 有限公司已採用ISO 9001: 2015及危害分析重要管制點管理系統，並配合有效政策以符合所有適用的食品健康與安全條例。</p> <p>於2022年，本集團並沒有發生任何嚴重的安全事故，亦沒有涉及健康及安全並帶來重大影響的事故。</p>
<p>香港法例第384章《危險品 (航空托運) (安全) 條例》。</p> <p>此條例旨在對製備、包裝、提供危險品以予空運和對危險品加上標記、標籤以予空運作出管制，以策安全。</p>	香港	違反《危險品 (航空托運) (安全) 條例》可引起民事和/或刑事責任，包括罰款和監禁。	<p>向員工提供危險品條例及危險品認知培訓。</p> <p>於2022年，本集團並沒有發生任何嚴重的安全事故，亦沒有涉及健康及安全並帶來重大影響的事故。</p>
廣告及標籤			
<p>香港法例第362章《商品說明條例》。</p> <p>此條例旨在禁止虛假商品說明、虛假、具誤導性或不完整的資料，以及禁止某些不良營商手法。</p>	香港	違反《商品說明條例》可引起民事和/或刑事責任，包括罰款和監禁。	<p>本集團的政策是遵守所有適用的廣告及標籤法律和條例。</p> <p>於2022年，本集團沒有因違反有關廣告及標籤的法律法規相關並帶來重大影響的事故，亦無因違反相關法律法規而被定罪。</p>

產品責任

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
私隱			
<p>香港法例第486章《個人資料 (私隱) 條例》。</p> <p>此條例旨在保障個人資料的私隱。</p>	<p>香港</p>	<p>《個人資料 (私隱) 條例》有機會對公司收集、持有、處理或使用數據 (如客戶及員工資料) 構成重大影響。</p> <p>若違反本條例，專員可向公司直接發出執行通知及/或 作出檢控。而違反執行通知屬違法行為，最高可被罰款 港幣50,000元及監禁2年。</p> <p>違反《個人資料 (私隱) 條例》亦可能會損害公司聲譽。</p>	<p>國泰航空和其附屬公司已制定相關政策、程序和監控制度，以遵守適用於其營運的資料保護法 (如歐盟/英國《一般資料保護規則》、《個人資料 (私隱) 條例》和《個人信息保護法》等)。</p>
<p>歐盟《一般資料保護規則》於2018年5月25日執行。此規例涉及新增條款和權利提升，旨於協調數碼單一市場框架，使個人可管理其數據及製現代數據維護管治。</p>	<p>歐盟</p>	<p>《一般資料保護規則》有機會因向歐盟境內當事人或其監管者提供商品或服務而對公司有重大影響。</p> <p>若有違反，歐洲資料保護主管機關有權收取組織高達全球4%的收入或2,000萬歐元 (以較高者為準) 的罰款以執行本條例。</p> <p>受違反本條例影響的人士可對企業採取法律行動以追回賠償。</p>	<p>於2022年，本集團沒有涉及與顧客私隱問題相關並帶來重大影響的事故，亦無因違反相關法律法規而被定罪。</p>

產品責任

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
私隱			
<p>英國《一般資料保護規則》。英國的資料保護制度受《資料保護法》監管，其將歐盟《一般資料保護規則》國內法，成為英國《一般資料保護規則》。</p>	<p>英國</p>	<p>若有違反，英國資料保護主管機關有權收取組織高達全球4%的收入或1,750萬英鎊 (以較高者為準) 的罰款以執行本條例。</p> <p>受違反本條例影響的人士可對企業採取法律行動以追回賠償。</p>	
<p>中國《個人信息保護法》。</p> <p>此規例是中國大陸首項旨在保護個人資料的法例，已於2021年11月1日正式生效。</p>	<p>中國大陸</p>	<p>由於《個人信息保護法》包含跨境提供的規則，有機會對公司有重大影響。</p> <p>外國企業凡於中國大陸境內處理個人資料以提供產品或服務，或作分析及評估消費習慣用途，均受此法例約束。</p> <p>個人資料處理者若違反本條例，最高可被罰款人民幣5,000萬元或上一財政年度全年營業額的5%。</p>	<p>國泰航空和其附屬公司已制定相關政策、程序和監控制度，以遵守適用於其營運的資料保護法 (如歐盟/英國《一般資料保護規則》、《個人資料 (私隱) 條例》和《個人信息保護法》等)。</p> <p>於2022年，本集團沒有涉及與顧客私隱問題相關並帶來重大影響的事故，亦無因違反相關法律法規而被定罪。</p>

反貪污

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
<p>香港法例第201章《防止賄賂條例》。</p> <p>此條例旨在防止在公共及私人機構之賄賂事宜。於後者，亦同時防止代理人對主人事務的貪污及欺詐行為。</p>	<p>香港</p>	<p>根據《防止賄賂條例》，在未經主事人許可的情況下，向代理人或代理人在進行主人事務時索取或接受任何利益即屬違法。</p>	
<p>《英國反賄賂法2010》把賄賂、提供或授權賄賂予他人 (包括外國官員)或作為受賄賂者列為刑事罪。</p>	<p>英國</p>	<p>《英國反賄賂法》有機會使在英國境內的業務受到重大影響。</p> <p>此法例具域外效力，包括了海外營運的英國公司及於英國境內具業務的海外公司。所有於此法例下的違法行為均可對公司或個人處以無限制罰款。而對個人而言，最高可判處10年監禁。當公司被判定給予或收受賄賂時，其董事和其他高級管理人員也可被追究責任。</p>	<p>本集團已制訂《反賄賂政策》以作為集團全面和穩健的反貪污和反賄賂制度的重要一環。該政策亦提供遵守全球反賄賂法律的指引。</p> <p>於2022年，本集團沒有涉及與賄賂、勒索、欺詐和洗黑錢問題相關並帶來重大影響的事故，亦無因違反相關法律 and 規則而被定罪。</p>
<p>在美國《海外反腐敗法》下，當某類別的個人和實體向外國政府官員付款以有助於獲得或保留業務是為違法活動。</p> <p>此法例的反賄賂條款適用於所有美國人及某些證券的外國發行人。此外，亦適用於透過直接或通過代理人而促成在美國境內賄賂的外國公司和個體。</p>	<p>美國</p>	<p>《海外反腐敗法》具域外效力並有機會對公司構成重大影響，例如與官方在許可上的交涉。</p> <p>違法行為的刑事處罰可能很嚴厲，包括罰款和監禁長達5年 (違反反賄賂條款)和20年 (違反會計規定)。</p>	

2022 年關鍵績效指標

經濟指標列表

指標	2022 百萬港元	2021 百萬港元	2020 百萬港元
產生的直接經濟價值*			
收益	51,036	45,587	46,934
財務收入	165	75	149
應佔聯屬公司溢利	(6,677)	(1,985)	(1,282)
分配的經濟價值			
營業開支	47,490	46,037	58,639
員工薪酬和福利	10,571	11,298	15,786
支付出資入的款項	3,074	2,704	3,044
- 財務支出	3,074	2,704	3,044
- 已派股息：國泰航空股東	-	-	-
- 已派股息：非控股權益	-	-	-
向政府支付的款項 (課稅)	(507)	(531)	(674)
社區投資，包括慈善捐款			
- 直接付款	2	3	4
- 航空折扣	4	0.2	1
留存的經濟價值			
國泰航空股東應佔溢利/(虧損)	(6,548)	(5,527)	(21,648)

*有關其他財務數據，請參閱國泰航空2022年報告書第22頁。

環境指標列表

排放 – 整體碳排放

指標	單位	2022	2021	2020
國泰航空及其持100% 擁有權的香港附屬公司				
範疇一*	噸二氧化碳當量	5,349,881	6,020,691	7,534,910
範疇二	噸二氧化碳當量	40,442	38,887	53,807
範疇三	噸二氧化碳當量	5,205,000	-	-
範疇一及二	噸二氧化碳當量	5,390,323	6,059,578	7,588,717
範疇一、二及三	噸二氧化碳當量	10,595,323	-	-
淨範疇一 [§]	噸二氧化碳當量	5,312,690	6,012,929	7,529,582
淨範疇一及二 [§]	噸二氧化碳當量	5,353,132	6,051,816	7,583,389
淨範疇一、二及三 [§]	噸二氧化碳當量	10,558,132	-	-

[§] 淨範疇一排放量的計算方法: 以總範疇一排放量減去衍生自經認證的可持續航空燃油的碳減排量和由國泰航空出資的其他碳減排量, 當中包括公務出勤和客戶參與「飛向更藍天」推廣計劃的碳抵銷。

* 數據由德勤會計師事務所核實。

排放 – 飛機運作

指標	單位	2022+##@	2021+##@	2020+##@	2019**	2018**	2017**	2016**	1998
可用噸公里 (ATK)	百萬	11,092	12,308	15,587	33,077	32,387	31,439	30,462	10,857
收入噸公里 (RTK)	百萬	7,857	9,268~	10,876	24,090	24,543	23,679	22,418	7,213
收入客公里 (RPK)	百萬	15,435	4,126	21,136	134,397	130,630	126,663	123,478	40,679
燃油消耗量	千噸	1,690	1,904	2,386	5,837	5,713	5,625	5,467	2,343
燃油效益	克 / 可用噸公里	152	155	153	173	176	179	179	216
	自 1998 年以來改善情況的百分比	29.4%	28.3%	29.2%	19.9%	18.3%	17.1%	16.8%	0.0%
	克 / 收入噸公里	215	204	219	238	233	238	244	325
二氧化碳排放量	千噸二氧化碳當量	5,332	5,997	7,513	18,025	17,997	17,716	17,222	7,380
	與前一年百分比的變化	27.9%	20.2%	58.3%	0.1%	1.6%	2.9%	0.8%	-

排放 – 飛機運作

指標	單位	2022+##@	2021+##@	2020*+##@	2019**	2018**	2017**	2016**	1998
二氧化碳排放量	克 / 可用噸公里	480	487	482	545	556	564	565	680
	自 1998 年以來改善情況的百分比	29.4%	28.3%	29.1%	19.9%	18.3%	17.1%	16.8%	0.0%
	克 / 可用噸公里	677	647~	691	748	733	748	768	1,023
	自 1998 年以來改善情況的百分比	33.8%	36.8%~	32.5%	26.9%	28.3%	26.9%	24.9%	0.0%

指標	單位	2022	2021	2020
碳減排				
衍生自可持續航空燃油的碳減排*	噸二氧化碳	1,274	-	-
碳抵銷 (自願性質 – 國泰航空為公務出勤和「飛向更藍天」推廣計劃所購買)	噸二氧化碳當量	35,917	7,762	5,328
碳抵銷 (自願性質 – 個別乘客及企業客戶所購買)*	噸二氧化碳當量	2,482	19,518	35,806

* 數據由德勤會計師事務所核實。

指標	單位	2022@#	2021@#	2020@##
氮氧化物排放量				
氮氧化物總排放量	噸	2,336	2,349	2,857
平均氮氧化物排放 / 每降落起飛週期(LTO)	公斤/LTO	43	45	42
隊中符合航空環境保護委員會 CAEP^ 6 標準的飛機百分比	%	91	90	81
機隊中符合航空環境保護委員會 CAEP^ 8 標準的飛機百分比	%	68	65	57

* 包括國泰港龍航空。* 包括華民航空。@ 包括香港快運。* 燃油消耗量包括測試、訓練和濕租賃航班。

- 已重列數據以反映真實狀況。

^ 航空環境保護委員會 (CAEP) 是國際民航組織屬下委員會。其長遠目標為於2026年或之前減少氮氧化物排放至低於CAEP6標準的60%

備註:

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

(2) 客運航班的燃油消耗量包括攜帶行李及機倉貨物。

(3) 轉換因子: 1 噸飛機燃料 = 3.15 噸二氧化碳當量。

資源耗用 – 飛機及地面運作

(國泰航空有限公司及其主要附屬公司)

指標	單位	2022	2021	2020
航空能源耗用				
航空燃油	噸	1,689,558	1,903,710	2,385,605
可持續航空燃油*	噸	450	3	1
可持續航空燃油佔年內總航空燃油的百分比	%	0.03	-	-
地面能源耗用				
電力	兆瓦時	97,206	98,657	102,975
移動燃燒源 – 柴油	公升	2,344,396	2,476,926	2,617,977
移動燃燒源 – 無鉛汽油	公升	139,602	142,281	161,204
固定燃燒源 – 柴油	公升	6,884	5,709	2,789
煤氣	單位	4,286,328	3,996,750	3,837,299
總能源使用量	千兆焦耳	74,860,650	84,271,045	105,454,255
能源強度 (每員工)	千兆焦耳	3,572	3,895	4,118
耗水量				
海水作冷卻用途	立方米	9,460,900	10,037,800	10,849,600
飲用水	立方米	503,821	502,615	505,503
保養水	立方米	13,246	14,517	23,239
循環再用水	立方米	11,959	9,984	2,334

* 數據由德勤會計師事務所核實。

指標	單位	2022	2021	2020
排水量				
飲用水排水量	立方米	460,569	455,474	485,941
資源使用				
營運使用的紙張	噸	65	61	76
購入的經認證可持續海產	噸	150	22	58
回收				
金屬	噸	28	7	8
塑膠	噸	149	30	140
玻璃	噸	83	28	77
紙張	噸	115	137	298
食品加工油	噸	8	6	6
輪胎	噸	31	16	12
食物捐贈	噸	114	210	276
送往回收並轉化為能源的不可食用廚餘	噸	367	246	378
分類總計	噸	895	680	1,195
雅潔洗衣的重用衣架	個	543,730	1,335,302	1,202,701
廢物				
送往堆填的非有害廢物 (商業及工業廢物, 廚餘和隔油池)	噸	9,193	7,769	9,386
有害廢物 (電池)	噸	24	1	23
有害廢物 (化學固體廢物)	噸	2	2	3
有害廢物 (化學液體廢物)	公升	10,760	17,200	17,700
送往堆填的非有害廢物強度 (每百萬港元營運收益)	噸//百萬港元	0.18	0.17	0.20
非有害廢物避免堆填比率	%	11	8	11

社會指標列表

僱傭數據

指標	單位	2022	2021	2020
國泰航空集團的員工概況				
員工總數#	人數	20,923	21,635	25,610
員工總數 — 主要業務單位及附屬公司*	人數	20,014	20,708	23,992
按性別				
男	%	49	50	50
女	%	51	50	50
按合同類型				
長期僱員	%	92	92	86
固定及臨時僱員	%	8	8	14
按僱傭類型				
長期僱員 — 全職	%	99	99	99
長期僱員 — 兼職	%	1	1	1
按地區				
香港及澳門	%	85	84	85
中國內地	%	2	2	1
台灣	%	2	2	2
美國	%	1	1	1
其他	%	10	10	11
按工作類別				
國泰機組人員	%	12	13	13
國泰機艙服務員	%	31	32	33
國泰地勤人員	%	34	32	29
附屬公司人員	%	23	23	25

此數據並不涵蓋見習機師及實習生，因為他們並非國泰航空的員工。為符合財務報告披露要求，他們的相關資訊已納入我們的年度報告書中。

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

指標	單位	2022	2021	2020
長期僱員自願離職率				
按年齡組別				
30歲以下	%	43	40	21
30 - 50歲	%	17	17	7
50歲以上	%	10	11	8
按性別				
男	%	17	17	9
女	%	23	22	10
按地區				
香港及澳門	%	18	17	9
中國內地	%	1	1	3
台灣	%	5	1	10
美國	%	4	2	15
其他	%	3	2	3
總長期僱員自願離職率	%	18	17	9
新入職率				
按年齡組別				
30歲以下	%	46	28	10
30 - 50歲	%	16	8	4
50歲以上	%	8	2	3
按性別				
男	%	18	9	5
女	%	22	8	4
按地區				
香港及澳門	%	18	8	5
中國內地	%	3	0	6
台灣	%	5	3	0
美國	%	3	1	1
其他	%	2	1	6
總新入職率	%	17	8	5

培訓及教育數據

指標	單位	2022	2021	2020
培訓及教育				
平均培訓時數				
總培訓時數	小時	968,473	589,453	761,219
平均培訓時數	小時	39	31	37
平均培訓時數 (按員工類別)				
個人貢獻者	小時	26	32	33
主管	小時	39	31	43
業務負責人	小時	21	66	46
戰略領導	小時	2	7	9
平均培訓時數 (按性別)				
男	小時	40	37	39
女	小時	35	31	33
受訓員工比例 (按員工類別)				
個人貢獻者	%	69	99	75
主管	%	94	93	89
業務負責人	%	61	86	78
戰略領導	%	17	88	83
受訓員工比例 (按性別)				
男	%	87	94	87
女	%	73	98	79

績效評估和參與數據

指標	單位	2022	2021	2020
績效評估及投入度指數				
績效評估				
接受績效評估員工比例	%	99	97	97
年度同事投入度指數				
對調查中五項主要的陳述表示非常同意或同意的同事比例	%	58	58	63

員工多元化數據

指標	單位	2022	2021	2020
國泰航空集團董事局多元化				
按性別				
男	%	94	94	87
女	%	6	6	13
按年齡組別				
39-47 歲	%	6	6	13
48-56 歲	%	38	53	50
57-65 歲	%	50	41	37
65歲以上	%	6	0	0
按種族				
美國人	%	0	6	6
澳洲人	%	6	6	6
英國人	%	44	41	38
華人	%	44	47	50
德國人	%	6	0	0
董事服務任期				
1-5 年	%	63	65	63
6-10 年	%	31	23	31
超過10 年	%	6	12	6

指標	單位	2022	2021	2020
國泰航空集團董事局多元化				
技能、專業知識及經驗				
公司行政人員	%	75	82	75
會計、銀行及金融	%	25	18	25
國泰航空與附屬公司管理要職 (總經理及董事) 多元化				
按性別				
男	%	75	72	69
女	%	25	28	31

職業健康及安全數據

指標	範圍	單位	2022 ⁺	2021 ⁺	2020 [@]
職業健康及安全					
意外*	國泰航空集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0
高風險事故	國泰航空集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0
與工作相關的死亡個案	國泰航空集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0
與工作相關的死亡率	國泰航空集團旗下各航空公司	%	0	0	0
損失工時工傷率	國泰航空集團旗下各航空公司	數目	3.01	0.79	2.20
損失日數率	國泰航空集團旗下各航空公司	數目	52.09 [#]	20.33 [#]	68.83 [#]
違反有關產品與服務的健康和安全法規之事件	國泰航空集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0

@ 包括國泰航空、國泰港龍航空及香港快運。

+ 包括國泰航空、香港快運及華民航空。

* 導致嚴重受傷及/或死亡的事件。

早前機長和機組人員的損失日數率是根據無法執行職務的日數來決定，並根據每年250天相當於每年2,000小時的工作量來標準化相關數據。但該標準不再適用於2019年的相關數據，這導致我們的損失日數率大幅增加。因應營運上的大幅改變及為確保數據能準確反映實際表現，機組人員及機長的實際工作時數被用以計算自2020年1月起的工傷率。

供應鏈數據

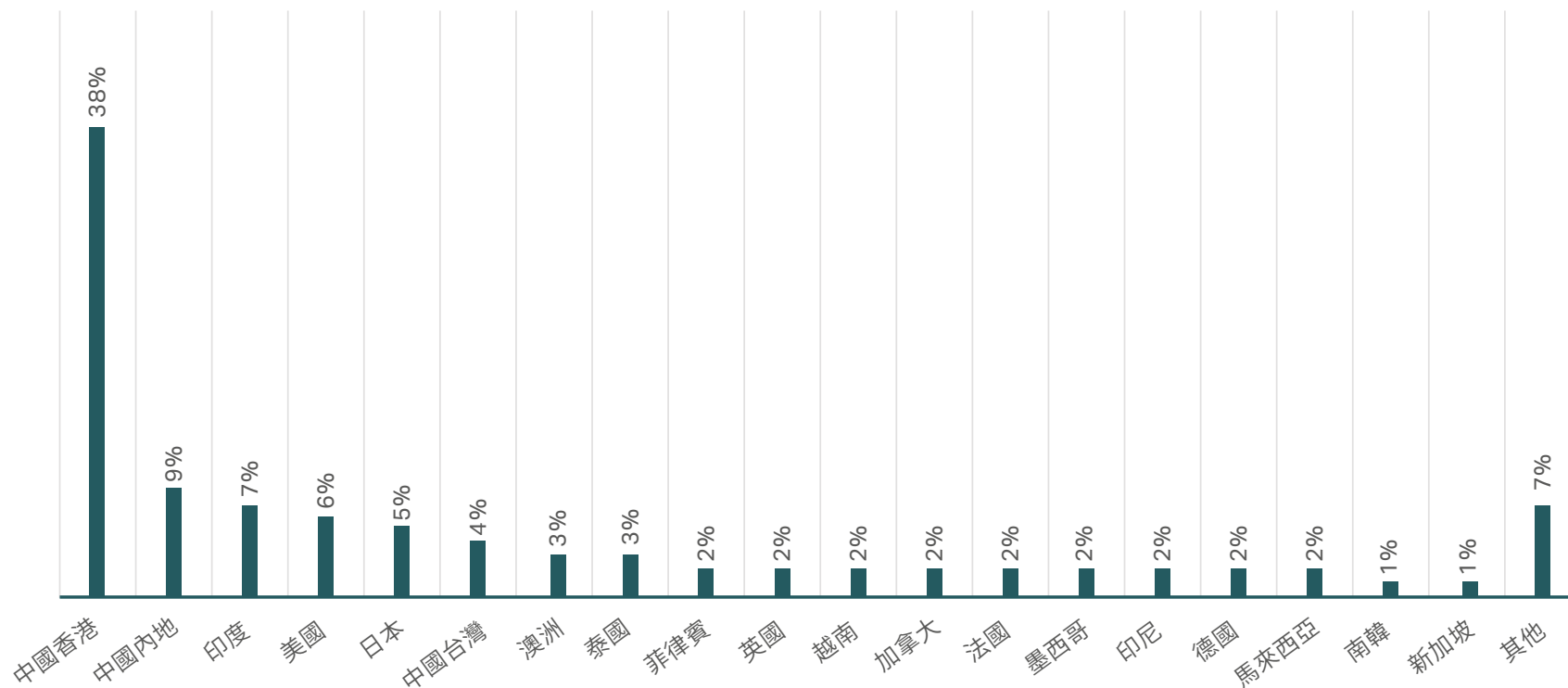
2022年一級供應商數量: 22*

佔總採購支出: 66%

2022年活躍供應商數量: 6,000

2022年活躍供應商地理位置分佈:

活躍供應商的地區分佈



* 不包括政府部門、銀行及公司間的結算等非採購項目。

僅含國泰航空數據。

獎項及會籍

會籍和約章

會籍	組織的覆蓋範圍	國泰航空的貢獻與參與
航空界氣候變化工作組	全球	國泰航空為「航空界氣候變化工作組」的創始成員。該工作組以加速推動新興減碳科技突破十年或以上為目標，協助航空業達致淨零碳排放。
國際航空運輸協會	全球	國泰航空為國際航空運輸協會「可持續發展及環境顧問委員會」的成員。該委員會為國際航空運輸協會的董事會及理事長就航空業的可持續發展和其對環境的影響提供意見。
國際民用航空組織	全球	國泰航空為國際民用航空組織「燃料工作組 – 可持續航空燃料應用」的成員。該工作組支持符合環境、社會和經濟可持續性準則的可持續航空燃料研究、發展和使用。 國泰航空為亦是國際民用航空組織「可持續航空燃油用戶組」的成員。該用戶組旨在加快可持續航空燃油的發展與商業應用。
寰宇一家	全球	國泰航空為寰宇一家「環境及可持續發展委員會工作組」的成員。國泰航空聯同寰宇一家的其他成員，承諾向購入超過 3.5 億加侖可持續航空燃油，預計將於 2024 年開始送達。
科學基礎目標倡議組織	全球	國泰航空為科學基礎目標倡議組織「航空業目標設定技術工作小組」的成員機構，就構思和制定航空業的科學基礎減碳目標上提供意見。
財務信息披露工作組	全球	國泰航空為財務信息披露工作組的支持機構。我們參照氣候相關財務信息披露工作組的建議，公佈「管治」、「策略」、「風險管理」及「指標和目標」四個類別的氣候相關財務資料。
可持續生物燃料圓桌會議	全球	國泰航空為「可持續生物燃料圓桌會議」的成員。該國際圓桌會議為可持續生物燃料認證提供可靠而具公信力的工具和解決方案，以減輕商業風險、推動生物經濟並為聯合國可持續發展目標作出貢獻。
世界經濟論壇	全球	國泰航空為世界經濟論壇「未來清潔天空聯盟」的社區成員，支持航空業的持續轉型以邁向碳中和。
亞太航空協會	亞太區	國泰航空為「亞太航空協會環境工作組」的成員。該工作組成立以在處理環境議題時反映亞太航空業的利益。
香港國際碳市場委員會	本地	國泰航空為「香港國際碳市場委員會」的初始成員。該委員會由香港交易所成立，我們通過分享專業知識協助香港建設國際碳市場。

外部約章 / 承諾	主辦機構
2025 年 25%	國際航空運輸協會
「免『廢』暢飲」承諾	一次性飲品包裝工作小組
世界無翅宣言	野生救援
種族多元共融僱主約章	平等機會委員會
白金漢宮宣言	野生動物保護聯盟

環境、社會及管治指數和評級表現


表現	
	<p>碳信息披露計劃 – 國泰航空在 2022 年的氣候變化評估中再次獲得 B 級別。</p>
 <p>FTSE4Good</p>	<p>富時社會責任指數系列 – 自 2009 年以來，國泰航空一直是這項指數的成份股。</p>
 <p>Hang Seng Corporate Sustainability Index Series Member 2022-2023</p>	<p>恒生可持續發展企業指數 – 國泰航空獲選為成份股公司。此外，國泰亦名列於 2020 年推出的恒生 ESG50 指數。該指數旨在反映在香港上市的較大型公司中，ESG 表現最好的五十間公司。</p>
 <p>Greater Bay Area Business Sustainability Index 粵港澳大灣區企業可持續發展指數</p>  <p>成功者 Achiever</p>	<p>大灣區企業可持續發展指數 – 涵蓋在大灣區營運且符合滬港通南向交易的香港上市公司。於 2022 年的第三屆指數中，國泰航空躋身前二十名。</p>
 <p>Transition Pathway Initiative</p>	<p>轉型路徑倡議 – 國泰航空取得最高的第四級評級，該計劃評估企業向低碳經濟轉型的準備情況。</p>
 <p>World Benchmarking Alliance</p>	<p>世界基準聯盟 – 國泰航空獲納入世界基準聯盟的 2022 運輸基準。我們在 28 家入選的航空公司中名列第 5 位，並在全球 90 家具影響力的運輸公司中名列第 28 位。</p>

獎項和嘉許

獎項和嘉許	主辦機構
15年 Plus「商界展關懷」標誌	香港社會服務聯會
2022 Genesys 客戶創新獎	Genesys
2023 全球五星級航空公司	航空乘客體驗協會
優質顧客服務大獎 • 數碼服務策略獎 – 銅獎 • 優秀組別獎 – 銅獎	香港優質顧客服務協會
香港環境卓越大獎 • 製造業及工業服務 – 銀獎 • 交通及物流業 – 優異獎	環境運動委員會
Red Hat 亞太創新獎 2022 • 數位轉型類別 • 混合雲類別	Red Hat
渣打企業成就大獎 • 可持續企業 (環境) — 領袖獎	渣打銀行
亞洲貨運物流及供應鏈獎 • 亞洲最佳航空貨運公司	Asia Cargo News
國際數據公司未來企業大獎 • 未來連結創新類別	國際數據公司
The Payload Asia Awards • 年度最佳全貨運航空公司—亞太地區	Payload Asia
"The Unite Awards 2022 • 內部通訊類別	Unily
TVB 環境、社會及管治大獎 2022 • ESG 最佳報告大獎 • ESG 項目創新大獎 • 創新氣候科技大獎	TVB

外部審查

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



德勤

Deloitte Touche Tohmatsu
35/F One Pacific Place
88 Queensway
Hong Kong

Tel: +852 2852 1600
Fax: +852 2341 1911
Email: enquiry@deloitte.com.hk
www.deloitte.com/cn

INDEPENDENT PRACTITIONER'S LIMITED ASSURANCE REPORT

To the Board of Directors of
Cathay Pacific Airways Limited

We have been engaged by the Directors of Cathay Pacific Airways Limited ("Cathay Pacific") to perform a limited assurance engagement in relation to certain sustainable development data (the "Data Points") included in its Sustainable Development Report 2022 for the year ended 31 December 2022 (the "SD Report 2022") and selected by Cathay Pacific.

Data Points

The Data Points are as follows:

1. Total carbon emissions (Scope 1); and
2. Amount of offsets contributed by individual customers and corporate clients under the Fly Greener Programme in 2022.
3. Amount of Sustainable Aviation Fuel ("SAF") used
4. Amount of SAF-derived carbon emissions abatement

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

Reporting Criteria

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

Our Independence and Quality Control

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

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

Responsibilities

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

Cathay Pacific Airways Limited

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

Reporting Framework

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

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

Objective

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

Procedures Performed

Our work comprised the following limited procedures:

- Interviews with relevant management and personnel involved in providing information relating to the Data Points, for inclusion in the SD Report 2022;
- Sample testing of documentary evidence on Cathay Pacific's corporate and site levels;
- Analytical procedures; and
- Recalculation.

We have not performed any procedures relating to other data included in the SD Report 2022. In addition, our work performed is not for the purposes of expressing an opinion on the effectiveness of Cathay Pacific's internal controls.


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

Inherent Limitations

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

Conclusion

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



Deloitte Touche Tohmatsu
Certified Public Accountants
Hong Kong
28 February 2023

Appendix 1 - Data Point Table

The sustainable development data selected by Cathay Pacific for the year-ended 31 December 2022:

Data Point	Unit	Amount
Total carbon emissions (Scope 1)	tonne carbon dioxide equivalent	5,349,881
Amount of offset contributed by individual customers under the Fly Greener Programme in 2022	tonne carbon dioxide equivalent	1,681
Amount of offset contributed by corporate clients under the Fly Greener Programme in 2022	tonne carbon dioxide equivalent	801
Amount of SAF used	tonne	450
Amount of SAF-derived carbon emissions abatement	tonne carbon dioxide equivalent	1,274

Appendix 2 – Reporting Criteria

GHG emissions accounting and reporting policies

The inventory of Cathay Pacific's GHG emissions is reported in accordance with the World Resources Institute and World Business Council on Sustainable Development's Greenhouse Gas Protocol (2004, Revised Editions).

Organisational boundaries

Cathay Pacific reported the GHG emissions of each of its subsidiaries shown below in proportion to their ownership percentage. The organizational boundaries for the reporting of GHG emissions include Cathay Pacific and the following 100%-owned Hong Kong-based companies (the "Subsidiaries"):

- Cathay Pacific Catering Services (H.K.) Limited
- Cathay Pacific Services Limited
- Hong Kong Airport Services Limited
- Vogue Laundry Service Limited
- Air Hong Kong Limited
- Hong Kong Express Airways Limited
- Airline Property Limited
- Cathay Holidays Limited

Operational boundaries

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

- Scope 1 – Direct GHG emissions, including global CO₂ emissions from flights, fuel used for ground vehicles (including biodiesel), refrigerant use and Towngas combustion
- Scope 2 – Electricity and Towngas (production) for indirect GHG emissions

The reporting period for the GHG data is 1 January to 31 December 2022.

Scope 1 emissions

Sources of Scope 1 emissions include fuel, refrigerant and Towngas usage from ground-based activities (including biodiesel) in Hong Kong covering Cathay Pacific and the Subsidiaries. Canteens operated by third parties within Cathay Pacific's buildings are excluded.

In Hong Kong, the CO₂ emissions factors follow the guidelines published by the Environmental Protection Department of the Hong Kong Special Administrative Region Government in February 2010¹. The emissions factor for biodiesel follows guidance from the UK's Department for Business, Energy & Industrial Strategy (Greenhouse gas reporting: conversion factors 2022)².

In respect of Cathay Pacific's GHG emissions from aircraft fuel consumption, the scope includes all flight activities, including testing, training flights, dry lease and wet lease. As fuel density varies according to a number of factors, Cathay Pacific uses the Joint Inspection Group's³ recommended specific gravity of 0.80 kg/L to calculate the weight of fuel. Cathay Pacific uses an emissions factor of 3.15⁴ to determine CO₂ emissions from the combustion of aircraft fuel.

1 Environmental Protection Department. (2010, February). Guidelines To Account For And Report On Greenhouse Gas Emissions And Removals For Buildings In Hong Kong. Retrieved from https://www.epd.gov.hk/epd/ghg/ghg_mtr/ghg_mtr_data/ghg_mtr_data_en.htm
 2 UK Department for Business, Energy & Industrial Strategy (2021). Greenhouse gas reporting: conversion factors 2022 from <https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2022>
 3 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.
 4 IPCC. (1999). Aviation and the Global Atmosphere. Cambridge: Cambridge University Press.
 5 ICAO (2018) Annex 16 – Environmental Protection, Volume IV, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). Retrieved from <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx>

Fly Greener offsets

Fly Greener offsets are calculated as the tonnes of CO₂ purchased by all employee duty travel, corporate clients and individual customers who used either cash or Asia Miles as a method of payment. The price per tonne of CO₂ is determined by the retail price of the credits purchased. The latest price is HK\$65.63 per tonne of CO₂ or 1,616 Asia Miles per tonne of CO₂. The total tonnage was computed based on the amount paid by customers during the year.

Standard of sustainable aviation fuel used and the CO₂ emissions reductions

Sustainable aviation fuel ("SAF") is a fuel for aviation derived from non-fossil feedstock that meets sustainability criteria. CO₂ emissions reductions from the use of SAF by Cathay Pacific is deducted from its Scope 1 gross emissions, starting from 2022. The scope of SAF consumption includes aircraft delivery flights, Cathay Pacific's Corporate Sustainable Aviation Fuel Programme, and any mandated or voluntary use by itself and the Subsidiaries. Note that Cathay Pacific has used all SAF purchased by loading it into the fuel tanks of aircrafts, so that it contributed to carbon dioxide emissions reduction during the year 2022.

The calculation of CO₂ 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)⁵. Cathay Pacific uses the life cycle emissions factor for SAF, as specified by the supplier's paperwork with third-party assurance.

1 Environmental Protection Department. (2010, February). Guidelines To Account For And Report On Greenhouse Gas Emissions And Removals For Buildings In Hong Kong. Retrieved from https://www.epd.gov.hk/epd/ghg/ghg_mtr/ghg_mtr_data/ghg_mtr_data_en.htm
 2 UK Department for Business, Energy & Industrial Strategy (2021). Greenhouse gas reporting: conversion factors 2022 from <https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2022>
 3 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.
 4 IPCC. (1999). Aviation and the Global Atmosphere. Cambridge: Cambridge University Press.
 5 ICAO (2018) Annex 16 – Environmental Protection, Volume IV, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). Retrieved from <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/SARPs-Annex-16-Volume-IV.aspx>

全球報告倡議組織(GRI)及香港交易所的《環境、社會及管治報告指引》披露內容索引

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》	
GRI 2: 一般揭露 2021					
組織及報導實務					
	2-1	組織詳細資訊	組織永續報導中包含的實體 報告書	p.6 p.2	
	2-2	組織永續報導中包含的實體	關於本報告	p.7	強制披露規定： 匯報範圍
	2-3	報導期間、頻率及聯絡人	關於本報告	p.7	
	2-4	資訊重編	環境指標列表	p.126-127	強制披露規定： 匯報原則
	2-5	外部保證 / 確信	外部審查	p.139-140	
活動與工作者					
	2-6	活動、價值鏈和其他商業關係	關於國泰航空 附屬公司 營運中的可持續性 – 採購 報告書	p.6 p.103-108 p.43 p.2	
	2-7	員工	社會指標列表 報告書	p.130 p.66	關鍵績效指標 B1.1
	2-8	非員工的工作者	社會指標列表	p.135	關鍵績效指標 B5.1
治理					
	2-9	治理結構及組成	管治 報告書	p.16-19 p.42-44	
	2-10	最高治理單位的提名與遴選	報告書	p.46	

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》	
治理					
	2-11	最高治理單位的主席	報告書	p.42-43	
	2-12	最高治理單位於監督衝擊管理的角色	管治 報告書	p.16-19 p.42-43	強制披露規定： 管治架構
	2-13	衝擊管理的負責人	管治 報告書	p.16-19 p.48	
	2-14	最高治理單位於永續報導的角色	管治	p.16-17	強制披露規定： 管治架構
	2-15	利益衝突	行為守則		
	2-16	溝通關鍵重大事件	管治 報告書	p.16-19 p.44-45	
	2-17	最高治理單位的群體智識	報告書	p.45-47	
	2-18	最高治理單位的績效評估	報告書	p.43-45	
	2-19	薪酬政策	薪酬政策		
	2-20	薪酬決定流程	薪酬政策		
	2-21	年度總薪酬比率	報告書	p.105	
策略、政策與實務					
	2-22	永續發展策略的聲明	行政總裁致函 管治 – 董事局就可持續發展的聲明	p.4-5 p.16	強制披露規定： 管治架構
	2-23	政策承諾	我們的方針 管治 – 企業合規 行為守則 可持續發展政策 人權政策 供應商行為守則 太古公司企業行為守則	p.10 p.20-24	

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》
策略、政策與實務				
2-24	納入政策承諾	我們的方針 管治 – 行為守則 管治 – 企業合規 可持續發展政策 人權政策 供應商行為守則 太古公司企業行為守則	p.10 p.17 p. 20-24 p.43	關鍵績效指標 B4.1; 關鍵績效指標 B5.2; 關鍵績效指標 B6.3; 關鍵績效指標 B7.2; 關鍵績效指標 B7.3
2-25	補救負面衝擊的程序	我們的方針 持份者參與及重要議題評估 管治 – 舉報政策	p.10 p.10-12 p.22	
2-26	尋求建議和提出疑慮的機制	我們的方針 持份者參與及重要議題評估 管治 – 舉報政策	p.10 p.10-12 p.22	
2-27	法規遵循	法律及合規遵循	p.117-124	層面 A1: 排放物: 一般披露 層面 B1: 僱傭: 一般披露 層面 B2: 健康和安全: 一般披露: 層面 B4: 勞工準則: 一般披露 層面 B6: 產品責任: 一般披露 層面 B7: 反貪污: 一般揭露
2-28	公協會的會員資格	獎項及會籍	p.136	

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》	
利害關係人議合					
	2-29	利害關係人議合方針	持份者參與及重要議題評估 管治 – 顧客支援及投訴處理	p.10-12 p.24	強制披露規定： 匯報原則； 關鍵績效指標 B6.2
	2-30	團體協約		不適用 — 我們大部份僱員在香港，並沒有與工會進行集體談判的法律框架。如員工已加入由法律認可的工會，我們致力與其代表進行建設性對話。	
GRI 3: 重大主題 2021					
重大主題揭露					
	3-1	決定重大主題的流程	持份者參與及重要議題評估	p.10-12	強制披露規定： 匯報原則
	3-2	重大主題列表	持份者參與及重要議題評估	p.12	
特定主題的披露					
GRI 200 經濟標準系列					
GRI 201: 經濟績效 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 報告書	p.10-12 p.11-24	
	201-1	組織所產生及分配的直接經濟價值	經濟指標列表 報告書	p.125 p.73-76	
	201-2	氣候變遷所產生的財務影響及其它風險與機會	氣候變化 國泰航空對 TCFD 的回應	p.27, 31 p.109-116	層面 A4： 氣候變化：一般披露； 關鍵績效指標 A4.1
	201-3	確定給付制義務與其他退休計畫	我們的同事 – 員工福利 報告書	p.82 p.92-96	

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》	
GRI 204: 採購實務 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 營運中的可持續性 – 採購 供應商行為守則	p.10-12 p.43	層面 B5: 供應鏈管理: 一般披露; 關鍵績效指標 B5.1; 關鍵績效指標 B5.4
	204-1	來自當地供應商的採購支出比例	社會指標列表	p.135	
GRI 205: 反貪腐 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 管治 – 行為守則 管治 – 認識你的夥伴政策 管治 – 舉報政策	p.10-12 p.17 p.22 p.22	層面 B7: 反貪污: 一般揭露; 關鍵績效指標 B7.2
	205-2	有關反貪腐政策和程序的溝通及訓練	管治 – 反賄賂政策	p.21	
	205-3	已確認的貪腐事件及採取的行動	法律及合規遵循	p.21, 124	關鍵績效指標 B7.1
GRI 206: 反競爭行為 2016					
	3-3	重大主題管理	管治 – 行為守則 管治 – 認識你的夥伴政策 管治 – 競爭法合規政策	p.17 p.22 p.22	
	206-1	反競爭行為、反托拉斯和壟斷行為的法律行動	管治 – 競爭法合規政策	p.22	
GRI 207: 稅務 2019					
	207-1	稅務方針	管治 – 稅務透明度 報告書	p.24 p.80-81	
	207-2	稅務治理、管控與風險管理			
	207-3	稅務相關議題之利害關係人議合與管理			
	207-4	國別報告	報告書	p.80	

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》	
GRI 300環境標準系列					
GRI 301: 物料 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 營運中的可持續性 – 廢物管理 附屬公司 可持續發展政策	p.10-12 p.45 p.105-108	層面 A2: 資源使用: 一般披露
	301-1	所用物料的重量或體積	環境指標列表	p.128	關鍵績效指標 A2.5
GRI 302: 能源 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 氣候變化 附屬公司 可持續發展政策	p.10-12 p.27, 36 p.103-108	層面 A2: 資源使用: 一般披露; 關鍵績效指標 A2.3
	302-1	組織內部的能源消耗量	環境指標列表	p.128	關鍵績效指標 A2.1
	302-3	能源密集度	環境指標列表	p.128	
	302-4	減少能源消耗	氣候變化 – 機隊現代化	p.32	關鍵績效指標 A2.3
	302-5	降低產品和服務的能源需求	氣候變化 – 運作效益 氣候變化 – 可持續航空燃油 氣候變化 – 地面排放 附屬公司	p.34-35 p.36-37 p.39-40 p.103-108	
GRI 303: 水與放流水 2018					
	303-1	共享水資源之相互影響	持份者參與及重要議題評估	p.10-12 p.40	層面 A2: 資源使用: 一般披露
	303-2	與排水相關衝擊的管理	氣候變化 – 我們的建築物 附屬公司	p.107	備註: 因用水並不是國泰航空重要的議題, 關鍵績效指標 A2.4 並不適用。
	303-3	取水量	環境指標列表	p.128	關鍵績效指標 A2.2

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》	
GRI 304: 生物多樣性 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 生物多樣性 支持可持續發展貨運政策 可持續食物政策 可持續發展政策	p.10-12 p.55-59	層面 A3: 環境及天然資源: 一般披露; 關鍵績效指標 A3.1
	304-2	活動、產品及服務, 對生物多樣性方面的 顯著衝擊	生物多樣性	p.55-59	
GRI 305: 排放 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 氣候變化 附屬公司 國泰航空對 TCFD 的回應	p.10-12 p.27, 30 p.103-108 p.109-116	層面 A1: 排放物: 一般披露; 關鍵績效指標 A1.5
	305-1	直接 (範疇一) 溫室氣體排放	氣候變化 – 機隊現代化	p.32	關鍵績效指標 A1.2
	305-2	能源間接 (範疇二) 溫室氣體排放	氣候變化 – 供應商參與	p.33	
	305-3	其它間接 (範疇三) 溫室氣體排放	氣候變化 – 運作效益	p.34-35	
	305-4	溫室氣體排放強度	氣候變化 – 可持續航空燃油 氣候變化 – 地面排放	p.36-37 p.39-40	
	305-5	溫室氣體排放減量	附屬公司	p.103-108	關鍵績效指標 A1.5
	305-7	氮氧化物 (NOx)、硫氧化物 (SOx), 及其它顯著的氣體排放	環境指標列表	p.126-127	關鍵績效指標 A1.1

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》	
GRI 306: 廢棄物 2020					
	306-1	廢棄物的產生與廢棄物相關顯著衝擊	持份者參與及重要議題評估 營運中的可持續性 – 廢物管理 附屬公司 可持續發展政策	p.10-12 p.45-48, 52 p.103,105-108	層面 A1: 排放物: 一般披露; 關鍵績效指標 A1.3; 關鍵績效指標 A1.4; 關鍵績效指標 A1.6
	306-2	廢棄物相關顯著衝擊之管理			
	306-3	廢棄物的產生	環境指標列表	p.129	
	306-4	廢棄物的處置移轉			
	306-5	廢棄物的直接處置			
GRI 308: 供應商環境評估 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 營運中的可持續性 – 採購 供應商行為守則 採購方針 可持續發展政策	p.10-12 p.43	層面 B5: 供應鏈管理: 一般披露; 關鍵績效指標 B5.2;
	308-1	使用環境標準篩選新供應商			2022 年, 我們以環境標準篩選所有新供應商。

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》	
GRI 400 社會標準系列					
GRI 401: 勞雇關係 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 聯合國可持續發展目標 我們的同事 附屬公司 招聘政策 可持續發展政策	p.72-73 p.13 p.72, 74, 82 p.103-108	層面 B1: 僱傭: 一般披露
	401-1	新進員工和離職員工	社會指標列表	p.131	關鍵績效指標 B1.2
	401-2	提供給全職員工 (不包含臨時或兼職員工) 的福利	我們的同事 – 員工福利	p.82	
GRI 402: 勞/資關係 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 我們的同事 – 同事關係及參與	p.10-12 p.75-78	集團營運上任何重大的變動均受香港《僱傭條例》的約束。
	402-1	關於營運變化的最短預告期			在任何營運上有關員工的變更發生前, 我們會儘快通知他們並持續、公開地與受影響的員工保持溝通。

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如 : 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》
GRI 403: 職業安全衛生 2018				
403-1	職業安全衛生管理系統	持份者參與及重要議題評估 安全 – 我們的方針 安全 – 安全政策	p.10-12 p.61	層面 B2: 健康和安全: 一般披露; 關鍵績效指標 B.2.1; 關鍵績效指標 B.2.2; 關鍵績效指標 B.2.3
403-2	危害辨識、風險評估及事故調查	安全 – 營運安全 安全 – 職業健康及安全	p.61 p.62-66	
403-3	職業健康服務	附屬公司	p.67-68	
403-4	有關職業安全衛生之工作者參與、諮詢與溝通	可持續發展政策	p.103-108	
403-5	有關職業安全衛生之工作者訓練			
403-6	工作者健康促進			
403-7	預防和減緩與業務關係直接相關聯之職業安全衛生的衝擊			
403-8	職業安全衛生管理系統所涵蓋之工作者			
403-9	職業傷害	安全 – 職業健康及安全 社會指標列表	p.68 p.134	
GRI 404: 訓練與教育 2016				
3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 我們的同事 – 吸引及培養人才	p.10-12 p.79-82	層面 B3: 發展及培訓: 一般披露; 關鍵績效指標 B.3.1; 關鍵績效指標 B.3.2
404-1	每名員工每年接受訓練的平均時數	我們的同事 – 吸引及培養人才 社會指標列表	p.79 p.132	
404-2	提升員工職能及過渡協助方案	我們的同事 – 吸引及培養人才	p.79-82	
404-3	定期接受績效及職業發展檢核的員工百分比	社會指標列表	p.133	

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》	
GRI 405: 員工多元化與平等機會 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 管治 – 現代奴隸制及人權 我們的同事 – 多元共融 人權政策 多元共融政策 董事局多元化政策 可持續發展政策	p.87-90 p.23 p.86-89	層面 B1: 僱傭: 一般披露
	405-1	治理單位與員工的多元化	社會指標列表	p.133-134	
GRI 406: 不歧視 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 我們的同事 – 多元共融 人權政策 多元共融政策 可持續發展政策	p.10-12 p.86-89	層面 B1: 僱傭: 一般披露
	406-1	歧視事件以及組織採取的改善行動	法律及合規遵循	p.117	
GRI 408: 童工 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 管治 – 現代奴隸制及人權 營運中的可持續性 – 採購 我們的同事 – 人力資源方針 行為守則	p.10-12 p.23 p.43 p.74	層面 B4: 勞工準則: 一般披露; 關鍵績效指標 B4.1; 關鍵績效指標 B4.2
	408-1	營運據點和供應商使用童工之重大風險	人權政策 現代奴隸制和人口販賣政策聲明 供應商行為守則		

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》
GRI 409: 強迫或強制勞動 2016				
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 p.10-12 管治 – 現代奴隸制及人權 p.23 營運中的可持續性 – 採購 p.43 我們的同事 – 人力資源方針 p.74 行為守則	層面 B4: 勞工準則: 一般披露; 關鍵績效指標 B4.1; 關鍵績效指標 B4.2
	409-1	具強迫或強制勞動事件重大風險的營運據點和供應商	人權政策 現代奴隸制和人口販賣政策聲明 供應商行為守則	
GRI 413: 當地社區 2016				
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 p.10-12 社區 – 我們的方針 p.92 附屬公司 p.103, 107 可持續發展政策	層面 B8: 社區投資: 一般披露; 關鍵績效指標 B8.1; 關鍵績效指標 B8.2
	413-1	經當地社區議合、衝擊評估和發展計畫的營運活動	社區 – 應對新冠疫情 p.93 社區 – 社區計劃 p.94-95 社區 – 籌款及慈善捐贈 p.96-97 社區 – 義工計劃 p.98	
GRI 414: 供應商社會評估 2016				
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 p.10-12 營運中的可持續性 – 採購 p.43 供應商行為守則 採購方針 可持續發展政策	層面 B5: 供應鏈管理: 一般披露; 關鍵績效指標 B5.2; 關鍵績效指標 B5.3
	414-1	使用社會標準篩選新供應商		2022 年, 我們以社會標準篩選所有新供應商。

標準	披露	相關章節及 / 或網址	備註 (如: 缺漏)	香港交易所的 《環境、社會及 管治報告指引》	
GRI 416: 顧客健康與安全 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 管治 – 顧客支援及投訴處理 安全 – 我們的方針 安全 – 安全政策 安全 – 營運安全 安全 – 職業健康及安全 可持續發展政策	p.10-12 p.24 p.61 p.61 p.62-66 p.69	層面 B6: 產品責任: 一般披露; 關鍵績效指標 B6.4 備註: 關鍵績效指標 B6.1 並不適用於國泰航 空。
	416-2	違反有關產品與服務的健康和安全法規之事件	法律及合規遵循 社會指標列表	p.120-121 p.134	
GRI 417: 行銷與標示 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 管治 – 廣告及標籤	p.10-12 p.21	層面 B6: 產品責任: 一般披露
	417-2	未遵循產品與服務之資訊與標示相關 法規的事件	法律及合規遵循	p.121	
	417-3	未遵循行銷傳播相關法規的事件	法律及合規遵循	p.121	
GRI 418: 客戶隱私 2016					
	3-3	重大主題管理	持份者參與及重要議題評估 管治 – 私隱及資料保護	p.10-12 p.20	層面 B6: 產品責任: 一般披露;
	418-1	經證實侵犯客戶隱私或遺失客戶資料的投訴	法律及合規遵循	p.20, 122-123	關鍵績效指標 B6.5