



# 目錄

## 概覽

- 4 關於國泰
- 5 行政總裁致函
- 7 關於本報告
- 9 2025年焦點故事
- 11 可持續發展策略
- 11 持份者參與
- 14 重要議題
- 15 於可持續發展指數和評級的表現
- 16 獎項及嘉許



## 管治

- 19 我們的管治文化
- 19 可持續發展管治
- 21 行為守則
- 22 風險管理
- 24 企業合規
- 31 可持續採購

## 氣候變化

- 35 我們為何重視氣候變化
- 36 我們的方針
- 40 氣候相關風險和機遇
- 43 氣候績效
- 46 可持續航空燃油
- 50 航機
- 51 營運
- 53 新科技
- 54 市場化措施
- 55 地面營運



## 循環經濟

- 57 我們為何重視循環經濟
- 58 我們的方針
- 59 即棄塑膠
- 66 機艙廢物
- 71 資源管理

## 生物多樣性

- 77 我們為何重視生物多樣性
- 78 我們的方針
- 80 合作及夥伴關係
- 81 禁運
- 81 國際宣言
- 82 支持更負責任的食物價值鏈

## 安全

- 84 我們為何重視安全
- 85 我們的方針
- 85 安全政策
- 85 營運安全
- 91 職業健康及安全
- 94 顧客健康及安全



## 社區

- 96 我們為何重視社區
- 97 我們的方針
- 98 國泰義工隊
- 99 社區項目
- 103 籌款及慈善捐贈
- 104 噪音管理



## 我們的同事

- 106 我們為何重視成為好僱主
- 107 我們的方針
- 108 吸納人才
- 111 人才管理
- 116 人才發展
- 120 Wellbeing@Cathay
- 121 Belonging@Cathay

## 附屬公司

- 127 香港快運
- 130 華民航空
- 132 國泰貨運站
- 136 國泰餐飲
- 140 HAS by Cathay
- 143 雅潔洗衣

## 我們的績效

- 146 2025年關鍵績效指標
- 164 法律及合規遵循
- 175 外部審查
- 177 報告方法
- 179 香港交易所《環境、社會及管治報告守則》索引
- 193 全球報告倡議組織索引

# 概覽



# 概覽

## 關於國泰

國泰航空有限公司（「公司」）於一九四六年在香港成立。公司連同其附屬公司（「國泰」、「國泰集團」或「集團」）在四大業務範疇提供產品及服務，包括國泰航空、國泰貨運、國泰品味及香港快運航空有限公司（「香港快運」）。

集團亦包括提供速遞服務的全貨運航空公司香港華民航空有限公司（「華民航空」）及其他不同的業務，包括飲食服務、洗衣、地勤服務及貨運站公司。

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



## 行政總裁致函

2025 年標誌著國泰連續三年高速增長，創下集團紀錄。年內，我們持續拓展全球網絡，鞏固香港國際航空樞紐與各地的聯繫。此等成果充分彰顯團隊「盡心盡力」的精神，靈活應對營運環境中的不明朗因素，將挑戰轉化為推動長遠發展的機遇。

國泰銳意領導可持續發展的決心始終如一。透過與價值鏈不同持份者緊密合作，以及投資於可持續航空燃油、減用即棄塑膠，以至社區和團隊等重點領域，我們致力以更可持續且負責任的方式，帶動每個人在人生旅途上飛躍前行。

### 以協作與投資，共建可持續航空燃油價值鏈

推動航空業減碳是關鍵而複雜的任務。對國泰及整個行業而言，可持續航空燃油是達致長期可持續發展目標最重要的方案。然而，現階段的供應有限且成本高昂，為其廣泛應用帶來重大挑戰。

國泰作為推動可持續航空燃油的先驅，歡迎香港特區政府宣佈在 2030 年或之前，於香港國際機場實現可持續航空燃油 1 至 2% 的使用比例，並計劃在大灣區建設本地混合與生產設施。這政策方向在鞏固香港的國際航空樞紐地位方面，邁出了重要的第一步。鑒於國泰約一半的燃油於香港加注，要縮小與其他航空樞紐的差距，並提升可持續航空燃油在本地的供應和成本效益，仍有賴更緊密合作和進一步的政策支援。



林紹波  
行政總裁

儘管挑戰重重，我們透過策略性投資及合作，在建構穩健的可持續航空燃油價值鏈上穩步向前。2025 年，「寰宇一家—突破能源風險投資基金 (BEV) 可持續航空燃油基金」正式成立，總投資額達 1.5 億美元，國泰欣然加入成為其中一位創始投資者。該基金旨在推動下一代可持續航空燃油技術並將之商業化。我們與志同道合的機構攜手，為這範疇的長遠創新提供必要的資本。與此同時，我們與空中巴士聯合投資最多 7,000 萬美元，聚焦於技術成熟的可持續航空燃油項目，加快中短期的供應。

國泰的「企業可持續航空燃油計劃」於 2025 年亦取得顯著增長。計劃成員合共承諾使用約 17,400 噸可持續航空燃油，較 2024 年增加近 180%。按生命週期計算，相當於減少約 54,600 噸二氧化碳當量排放，等同約 61,800 趟香港來回倫敦經濟艙航程的排放量。此等成就印證了我們秉持的信念：唯有透過跨地域及業界的合作，方能建立具規模和韌性的可持續航空燃油生態系統。

## 領航即棄塑膠的循環之旅

我們聚焦於產品生命週期中的循環使用，涵蓋設計、使用和用後處理等階段，盡可能減少廢棄物產生，降低對原生資源的倚賴。我們的航空及地面營運均貫徹這理念，並在整個價值鏈中倡導更負責任的物料使用。推動循環轉型須挑戰現狀，克服營運和基礎設施方面的限制。我們透過與上下游夥伴緊密協作，積極應對挑戰，推動航空業邁向更可循環的未來。

2025 年，我們在即棄塑膠的首要目標上繼續取得進展，將面向乘客的人均即棄塑膠製品減少至 1.7 件。隨著現有庫存按計劃逐步淘汰，並解決替代品供應不足和更換週期較長等問題，我們預期到 2026 年年中將能達致人均 1.5 件的目標。

在即棄塑膠的次要目標，我們成功實現其餘 50% 面向乘客的即棄塑膠製品轉由再生塑膠製成。與此同時，我們在香港及八個機場推行回收流程，將航線網絡的機上水樽回收率提升至 21%，並將致力繼續提高回收率。

## 同築社群韌性和共融團隊

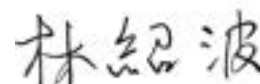
年內一場突如其來的悲劇再次提醒我們團結一致的重要性。我們深切關懷受大埔火災影響的家庭，盡力為他們提供所需協助。我由衷感謝各位同事與合作夥伴在艱難時刻齊心協力，伸出援手，給予捐助與支援。這份關懷與凝聚力進一步鞏固了我們對同事與社區的承諾。

為了營造一個讓同事茁壯成長並充分發揮的工作環境，我們推行了 Belonging@Cathay，以整合多元、平等、共融與歸屬感，推進更全面的多元共融策略，力求建立讓每位同事都備受尊重和重視，並能一展所長的文化。此外，我們亦更新了創立多年的嘉許項目「Betsy 大獎」，以表彰在策略領域展現國泰文化價值及領導力的團隊。

我們的努力亦延伸至職場以外，以青少年、藝術與文化、體育運動三大社區支柱為重心，為所服務的社區注入正能量。2025 年，「飛躍理想計劃」以煥然一新的面貌吸引逾 1,550 名航空愛好者參與，印證我們對培育青少年發展的長期承諾。我們亦成為啟德體育園的獨家創始旅遊合作夥伴，透過此合作並延續與西九文化區管理局的夥伴關係，國泰致力支持本港的體育、藝術及文化發展，讓更多市民和旅客參與盛事，提升體驗。

## 展望

今年，我們與香港社會各界攜手慶祝「同心飛躍八十年」，對國泰而言別具意義。我謹此衷心感謝全體同事的熱誠與付出，實踐我們的核心理念；同時亦感謝顧客、股東及合作夥伴長久以來的支持。展望未來，集團將繼續推動策略合作、重點投資，並努力不懈實現新目標，把握未來的機遇，推動國泰在可持續發展及其他領域邁向新高峰。



### 林紹波

行政總裁

## 關於本報告

### 報告期

本可持續發展報告闡述集團於 2025 年 1 月 1 日至 12 月 31 日的可持續發展方針及績效。我們過往的可持續發展報告可於以下網址取覽：[https://www.cathaypacific.com/cx/zh\\_HK/about-us/sustainability/sustainability-reports.html](https://www.cathaypacific.com/cx/zh_HK/about-us/sustainability/sustainability-reports.html)。

### 報告標準及準則

本報告參考全球報告倡議組織標準編製，並遵從由香港交易所發佈的附錄 C2《環境、社會及管治報告守則》的條文。我們亦就與氣候變化相關披露參考《國際財務報告準則 S2 號》。

報告內容以重要議題評估及與內部和外部持份者溝通後認定的議題作骨幹。有關管理該等議題和績效的資料先由數據提供者核實，再經管理層、董事局風險委員會，並最終經董事局審批。

為界定本報告的內容並保證呈述資料的質素，我們遵循香港交易所的《環境、社會及管治報告守則》並參考了全球報告倡議組織的匯報準則。

我們對報告中若干的數據點進行了外部獨立審查。有關工作範圍載於審查報告部分。

本可持續發展報告應與我們的 2025 年報告書一併閱讀，該報告書另披露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。



#### 重要性

定期進行持份者參與及重要議題評估工作，以識別屬優先範疇的可持續發展議題。請參閱 [重要議題](#) 的部分。



#### 量化

[我們的績效](#) 章節附註列明計算數據時採用的標準、方法、假設（如適用）。



#### 平衡

透明全面地匯報正面及負面表現，以提供我們整體績效的客觀描述。



#### 一致性

為方便長期比較，我們計算數據的方法均保持一致，如有重大更改則會特別說明，方便讀者詮釋資料。

## 報告範圍

國泰採用營運控制合併法釐定匯報範圍。除另作說明外，本報告所載的環境、社會和管治數據涵蓋公司及重大附屬公司，與2025年報告書一致。

## 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](mailto:sustainability@cathaypacific.com)

地址：

集團可持續發展部

香港大嶼山香港國際機場觀景路8號國泰城

本報告的經濟數據是根據2025年報告書的綜合財務報表編寫，當中包括公司及其附屬公司的財務報表，連同集團於合資企業及聯營公司的利益。

### 重大附屬公司

香港華民航空有限公司

Airline Property Limited

Airline Stores Property Limited

Airline Training Property Limited

亞洲萬里通有限公司

國泰假期有限公司

Cathay Pacific Aircraft Leasing (H.K.) Limited

Cathay Pacific Aircraft Services Limited

國泰航空飲食服務(香港)有限公司 – (「國泰餐飲」)

Cathay Pacific Finance Limited

### 重大附屬公司

Cathay Pacific Finance III Limited

Cathay Pacific MTN Financing (HK) Limited

國泰航空服務有限公司 – (「國泰貨運站」)

Connaught Network Services Private Limited

廣州國泰信息處理有限公司

香港機場地勤服務有限公司 – (「HAS by Cathay」)

Hong Kong Aviation and Airport Services Limited

香港快運航空有限公司

雅潔洗衣有限公司

## 2025 年焦點故事

我們致力以更可持續及負責任的方式營運，並將可持續發展的原則及實務融入主要業務範疇當中。我們的工作進展亦按六大策略範疇劃分，確保其引領我們的優先事項。下表闡述了我們於 2025 年的焦點故事。請點擊頁面頂部的連結以了解我們在該等範疇的方針及於 2025 年的進展。

### 氣候變化

我們致力領導行業減少航空業對氣候變化的影響，並提升業務的氣候韌性。

#### 焦點故事

國泰航空積極投資於加快可持續航空燃油在亞洲及全球的發展。旗艦合作包括規模達 1.5 億美元的「寰宇一家—突破能源風險投資基金 (BEV) 可持續航空燃油基金」，以及與空中巴士簽署聯合投資最多 7,000 萬美元的協議。詳情請參閱[氣候變化](#)章節。



香港快運於 2025 年接收了四架 A321neo 航機。這款下一代航機採用了先進的空氣動力學設計，與上一代航機相比，燃油效率能提升多達 15%。詳情請參閱[氣候變化](#)章節。



### 循環經濟

我們透過將可循環原則融入我們營運的整個生命週期中——即從上游的設計和採購到下游的使用、回收和再生，積極支持循環轉型。

#### 焦點故事

國泰航空成功在香港國際機場推行首創的膠樽回收計劃。該等回收程序現已擴展至另外八個機場。詳情請參閱[循環經濟](#)章節。



國泰品味推出了一連串升級再造系列，將退役航機的機艙物料轉化為高級生活用品。點擊[此處](#)了解更多關於「從機艙到家中」升級再造系列的資訊。



### 生物多樣性

我們致力透過負責任的貨運管理和轉型至可持續採購，保護物種多樣性和完整性。

#### 焦點故事

在國際航空運輸協會世界可持續發展大會中，國泰貨運就動物福利和非法野生動物貿易與決策者和業界同仁交流。詳情請參閱[生物多樣性](#)章節。



國泰貨運是亞洲首家擁有國際航空運輸協會活體動物物流認證的航空公司。我們遵循業界最高的動物福祉標準，妥善照料動物。詳情請參閱[生物多樣性](#)章節。



## 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。

### 焦點故事

我們開展為期一年的「安全每一步」活動，每月探討不同的安全和福祉主題，旨在將卓越安全融入日常工作中。詳情請參閱[安全](#)章節。



國泰貨運自 2023 年起獲得國際航空運輸協會獨立驗證師卓越中心 鋰電池認證。安全運輸鋰離子電池是我們貨運業務的核心重點。詳情請參閱[安全](#)章節。



## 社區

我們致力為所服務的社區注入正能量，此使命的核心為促進青少年、體育運動，以及藝術與文化的發展。

### 焦點故事

國泰義工隊為各項社區活動貢獻約 4,650 小時。義工隊為我們與不同非政府組織長期合作重要的一環。詳情請參閱[社區](#)章節。



集團直接捐款達港幣 500 萬元，另以機票折扣方式捐款港幣 390 萬元。詳情請參閱[社區](#)章節。



## 我們的同事

我們致力成為首選僱主，培養積極正面的工作文化，重視多元共融，並投資於同事的發展和培訓，從而使同事感到被信任、賦權和引以為傲。

### 焦點故事

我們完善了多元共融策略，名為 Belonging@Cathay，旨在整合多元、平等、共融和歸屬感，營造讓員工感到安全、被接納和賦權的工作環境。詳情請參閱[我們的同事](#)章節。



香港快運的 AXIS 暑期實習計劃和 HORIZON 畢業培訓生計劃旨在培養具潛質的人才成為未來的航空翹楚。詳情請參閱[附屬公司](#)章節。



## 可持續發展策略

國泰深明其肩負可持續發展的責任。我們積極管理影響最大且持份者有所期望的範疇，包括氣候變化及循環經濟。

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

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

我們亦就優先議題的管理方針參考了[聯合國可持續發展目標](#)，以便更配合國際可持續發展議程。

作為太古公司集團的聯屬公司，我們的可持續發展策略與其可持續發展 2050 策略的核心範疇相符。

## 持份者參與

與主要持份者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。他們關心的議題、期望及觀感均有助我們識別風險及機遇，並管理重要的環境、社會及管治事項和作出知情的決定。

自 2006 年起，我們定期與持份者溝通，以了解他們關注的主要事項。我們就環境、社會及管治議題管理制定了一份內部持份者參與指引，以期有序地引領我們的方針。該指引參考了香港交易所的《環境、社會及管治報告守則》、AA1000 持份者參與標準及全球報告倡議組織標準，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、流程和方法。指引亦列明專門的持份者參與調查應不少於每三年進行一次。

## 我們的持份者

國泰的持份者涵蓋公司內部和外界的利益相關群體，他們對我們的業務有重大影響，又或我們的業務對他們有重大影響。我們定期通過不同的溝通途徑與持份者溝通，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。除了向特定同事作季度意見調查外，我們還向所有同事進行年度問卷調查以了解其想法。

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



除了讓我們的同事參與可持續發展事宜外，香港快運亦透過「**Gotta GO! 可持續旅遊挑戰賽**」鼓勵學生體驗低碳出行。詳情請參閱[附屬公司](#)章節。





## 與同事們共倡可持續發展



可持續發展週和煥然一新的「Betsy 大獎」充分體現同事如何將對可持續發展的熱忱轉化為具體行動，其為我們倡導可持續發展的重要平台。這些旗艦活動讓來自不同職能部門的同事廣泛參與，並表彰在日常職責以外積極將可持續發展融入工作的團隊。

2025 年的可持續發展週舉辦了一系列精彩的工作坊、專題研討會和互動體驗，進一步鞏固我們在可持續發展領導方面的承諾。本年度以「可持續發展，始於我們」為主題，強調在日常行動中實踐可持續發展的各種機會。此理念在活動展示日中得以充分體現，多項「Betsy 大獎」提名項目均展示了具體的可持續發展舉措，包括失物捐贈、機上回收及動態注水計劃。

持份者	同事 	顧客 	供應商與業務夥伴 	股東、投資者與監管機構 	非政府組織合作夥伴 
鼓勵參與原因	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 促進公司整體的坦誠溝通</li> <li>• 加強了解同事的個別需要</li> <li>• 建立正面、給予鼓勵的工作環境，時刻顧及同事的需要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 密切留意顧客對我們的要求和期望</li> <li>• 讓顧客參與國泰的氣候與循環經濟行動</li> <li>• 展示我們對環境、社會及管治議題的承諾和決心</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 確保整個價值鏈均符合相關法律及條例</li> <li>• 降低源於供應鏈的環境、社會及管治風險</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 加強了解並配合他們對國泰的要求和期望</li> <li>• 制訂與過渡至低碳經濟的承諾一致的行動計劃</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 就改善環境、社會及管治事宜的管理方針收集專家意見</li> <li>• 創造本地協同效應，為社會帶來更大的正面影響</li> <li>• 緊貼會對國泰的業務帶來影響的新興趨勢</li> </ul>
參與方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 問卷調查</li> <li>• 會議或焦點小組</li> <li>• 內部傳訊平台</li> <li>• 同事大會</li> <li>• 僱同事會會議</li> <li>• 提高僱員參與度的活動</li> <li>• 流動應用程式</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 問卷調查</li> <li>• 焦點小組</li> <li>• 國泰網頁及社交媒體</li> <li>• 電話熱線和網上查詢</li> <li>• 流動應用程式</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 問卷調查</li> <li>• 與關鍵供應商及業務夥伴的定期會議</li> <li>• 供應商篩選及評估</li> <li>• 合作計劃</li> <li>• 業界組織會議</li> <li>• 諮詢委員會</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 年度股東大會</li> <li>• 周年及中期報告</li> <li>• 公布及通告</li> <li>• 投資者會議</li> <li>• 新聞稿</li> <li>• 電話熱線和網上查詢</li> <li>• 政府機構會議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 社區活動</li> <li>• 合作計劃</li> <li>• 多方持份者會議</li> </ul>
關注議題	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飛行安全及保安</li> <li>• 網絡安全、私隱及資料保護</li> <li>• 氣候變化減緩及適應</li> <li>• 同事福利</li> <li>• 職業健康與安全</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飛行安全及保安</li> <li>• 網絡安全、私隱及資料保護</li> <li>• 氣候變化減緩及適應</li> <li>• 即棄塑膠</li> <li>• 空氣質量管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飛行安全及保安</li> <li>• 氣候變化減緩及適應</li> <li>• 負責任的供應鏈管理</li> <li>• 即棄塑膠</li> <li>• 空氣質量管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 網絡安全、私隱及資料保護</li> <li>• 氣候變化減緩及適應</li> <li>• 披露和透明度</li> <li>• 吸納和留任人才</li> <li>• 生物多樣性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 社區參與</li> <li>• 商業道德與反貪污</li> <li>• 公共衛生</li> <li>• 披露和透明度</li> <li>• 食物選擇</li> </ul>

## 重要議題

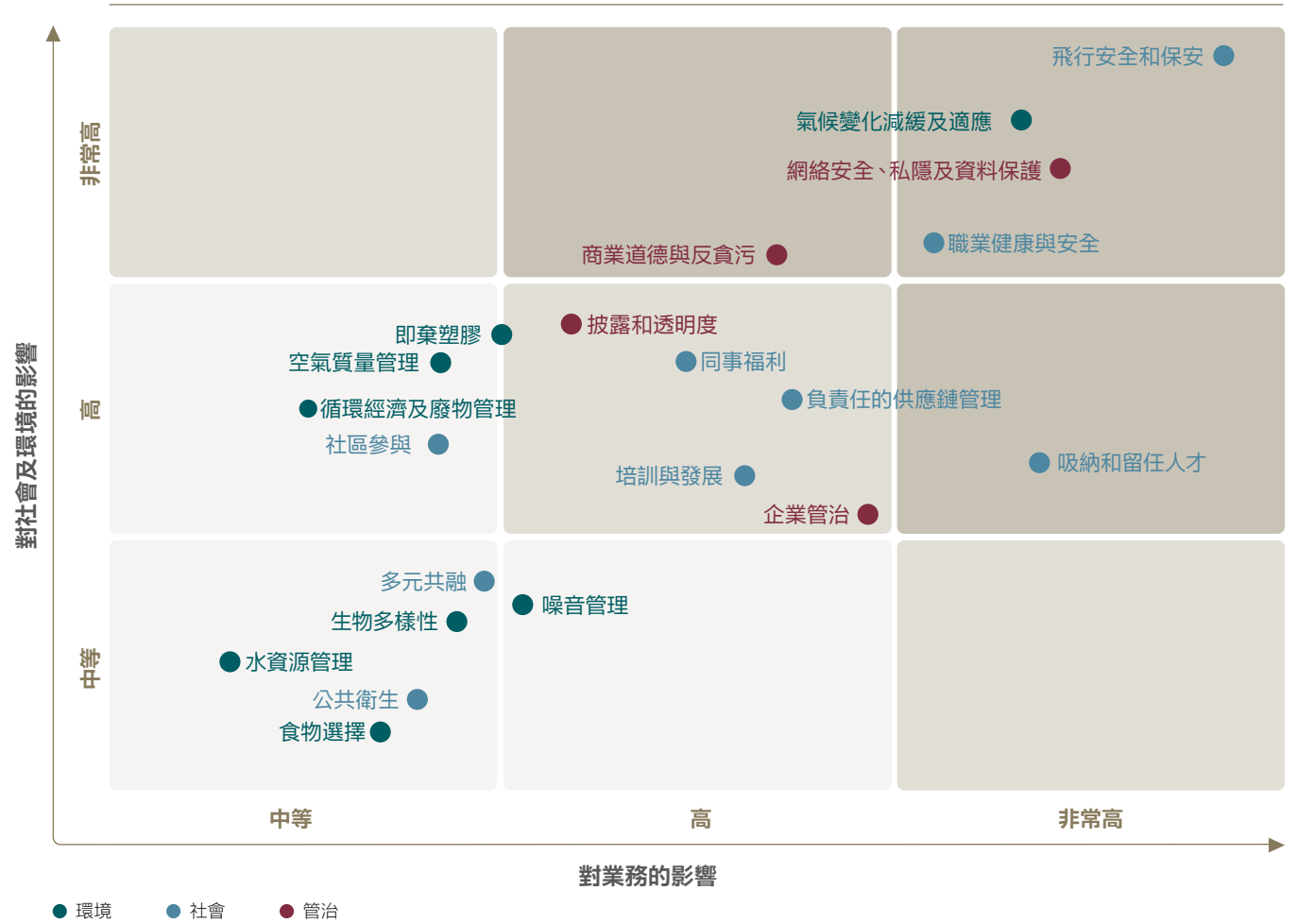
2024 年，我們根據[持份者參與](#)章節所述的持份者參與結果，更新了屬優先範疇的可持續發展議題。在此過程中，我們考慮了對業務的內部影響（對內影響）以及對社會及環境的外部影響（對外影響）。

從影響方面而言，屬優先範疇的可持續發展議題與上一次評估的結果相若，並且與我們的策略重點相符。其中，飛行安全及保安和氣候變化減緩及適應為最重要的兩大議題。我們亦注意到供應鏈和人才相關議題的重要性有上升趨勢。儘管循環經濟及即棄塑膠在矩陣中的優先相對較低，但預計其在未來五至十年將愈加重要。我們亦識別出重要議題之間的主要聯繫，以強調有需要同步處理該等議題。例如，負責任的供應鏈管理涉及多個重要環境問題（尤其是氣候變化減緩及適應）。此外，由於任何系統性的業務變動均需行政團隊的認可，企業管治亦能正面推動若干環境及社會議題。

我們根據既定的風險管理流程，對已識別的環境、社會及管治相關風險進行財務和非財務上的評估。我們根據固有的基準評估環境、社會及管治相關風險，並考慮其對通用財務報告主要使用者的重要性。

其中，氣候變化被識別為應予緩解前，集團於中長期內唯一具財務重要性的風險。有關我們氣候相關披露的更多資訊，請參閱本報告的[氣候變化](#)章節。

評估結果經[可持續發展領導小組](#)確認後將納入風險管理流程，並至少每三年審閱一次。其亦將用於制定國泰在 2026 至 2030 年的可持續發展策略。



## 於可持續發展指數和評級的表現

2025 年，我們在可持續發展方面的表現繼續獲得外部認可。我們已成為多項主要國際及本地可持續發展指數及基準的成份股。

### 標普全球可持續發展年鑑

國泰獲納入標普全球 2026 年可持續發展年鑑。該年鑑評選全球逾 9,200 間公司，按照企業可持續發展表現排名。只有在所屬行業排名前百分之十五的公司獲納入年鑑。我們亦自 2023 年起被納入標普全球可持續發展年鑑（中國版）。

**S&P Global**



### 碳信息披露計劃

國泰在 2025 年氣候變化評估中再次獲評 B 級別，該評分標準從 A 到 D- 級。



### 富時社會責任指數系列

自 2009 年以來，國泰一直是這項指數的成份股。



### 轉型路徑倡議

根據轉型路徑倡議就我們溫室氣體排放管理，以及與低碳轉型相關的風險與機遇所作的最新評估，國泰獲得最高的第 5 級別。



### EcoVadis可持續發展評級

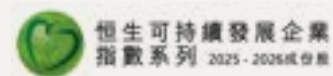
國泰榮獲銅牌，在全球所有行業的受評估企業中躋身前 35%。

**ecovadis**



### 恒生可持續發展企業指數

國泰為恒生可持續發展企業指數的成份股公司。在 AAA 至 D 的評級中，我們獲得 AA 評級。



### 大灣區企業可持續發展指數

於第六屆大灣區企業可持續發展指數中，國泰名列第 11 名，並榮獲最高「典範者」等級。該指數涵蓋納入恒生港股通大灣區指數的香港上市公司。



## 獎項及嘉許



《Air Transport World》航空業成就獎  
國泰榮膺「年度環保航空公司」，成為亞洲首家  
獲得此獎項的航空公司。



### 2025香港可持續發展獎及最佳年報獎

在香港管理專業協會舉辦的 2025 香港可持續發展獎中，國泰憑藉在經濟、社會及環境可持續發展方面的努力，榮獲典範獎。在 2025 最佳年報獎中，我們的《可持續發展報告 2024》榮獲優秀環境、社會及管治報告獎。

### Airline Ratings可持續發展大獎2025

國泰憑藉在機艙服務和貨運業務中廣泛實施可持續發展舉措，在 Airline Ratings 可持續發展大獎 2025 的「全服務航空公司」組別獲得殊榮。



### TVB 環境、社會及管治大獎 2025

國泰榮獲 ESG 特別嘉許獎 – 優異，以表彰我們在日常營運中融入環境、社會及管治理念的努力。國泰餐飲也以新設計的洗滌系統榮獲 ESG 環境創新科技大獎。

## 獎項及嘉許

### 安永可持續發展年度最佳獎項

國泰的企業可持續航空燃油計劃入選「安永可持續發展年度最佳獎項 2025 優秀案例」，是航空業界唯一得獎者。



### Freightweek 可持續發展大獎2025

國泰貨運榮獲 Freightweek「2025年度最佳可持續發展貨運航空公司」大獎。此全球獎項肯定了我們持續使航空貨運日常業務更可持續的努力。

### 香港商業時報企業大獎2025

HAS by Cathay 榮獲香港商業時報頒發的「香港最佳地勤服務供應商」大獎，以表彰我們為追求卓越營運所付出的不懈努力和堅定承諾。



### Randstad僱主品牌獎2025

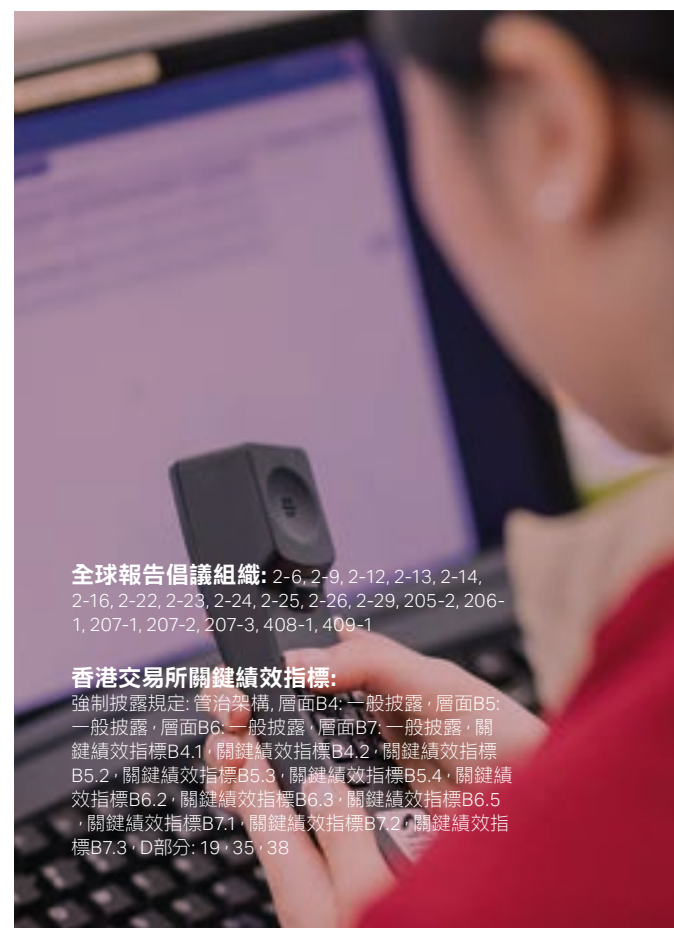
國泰航空榮獲 Randstad 香港頒發「策略僱主品牌卓越獎」，表彰我們致力構建一個啟發卓越、促進創新及倡導共融的工作場所。



# 管治

## 我們的政策與指引

- 《業務夥伴的反賄賂政策》
- 《董事局多元化政策》
- 《行為守則》
- 《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》
- 《勇於發聲與舉報政策》



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

### 香港交易所關鍵績效指標:

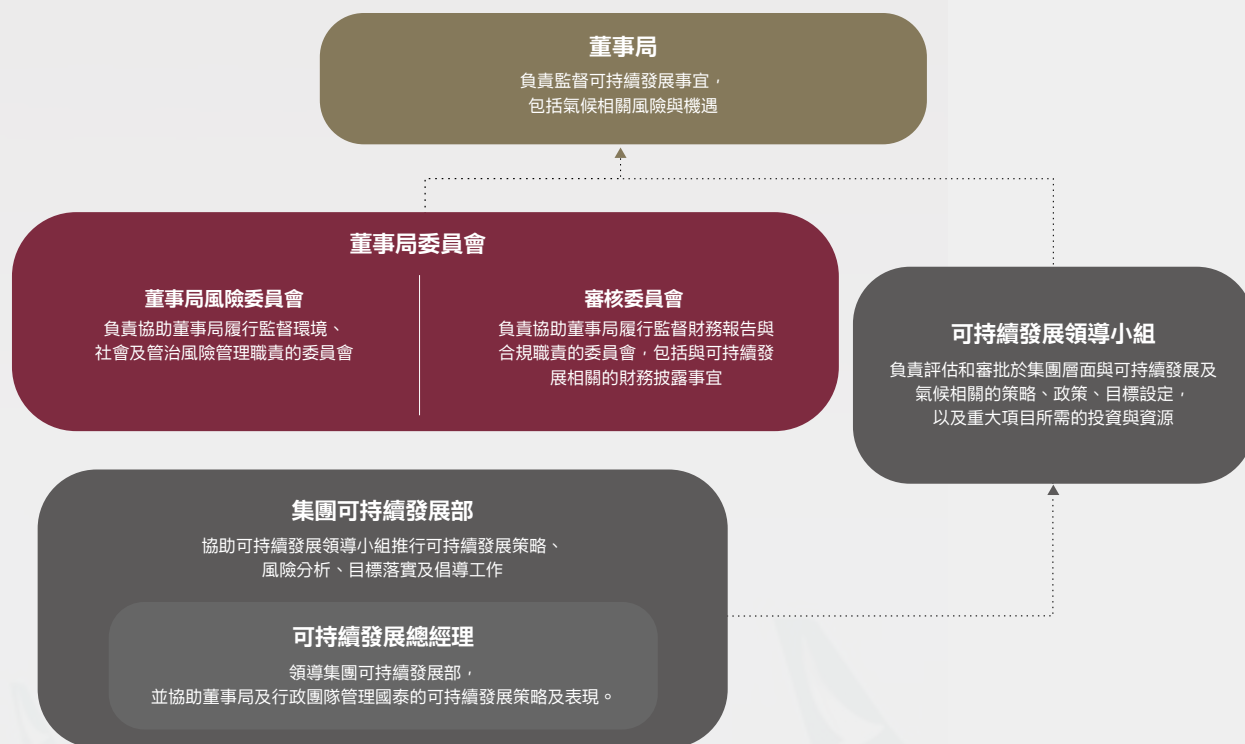
強制披露規定: 管治架構, 層面B4; 一般披露, 層面B5; 一般披露, 層面B6; 一般披露, 層面B7; 一般披露, 關鍵績效指標B4.1, 關鍵績效指標B4.2, 關鍵績效指標B5.2, 關鍵績效指標B5.3, 關鍵績效指標B5.4, 關鍵績效指標B6.2, 關鍵績效指標B6.3, 關鍵績效指標B6.5, 關鍵績效指標B7.1, 關鍵績效指標B7.2, 關鍵績效指標B7.3, D部分: 19, 35, 38

# 管治

## 我們的管治文化

國泰致力確保處理事務時恪守其文化、價值及高水平的職業操守。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，亦希望惠及我們的同事、業務夥伴及所服務的社區。

### 可持續發展管治



圖一：可持續發展管治架構

有關我們管治方法的詳情，請參閱 [2025 年報告書](#)內「企業管治報告」部分。

## 董事局監督

可持續發展是國泰策略下三大領先領域之一。董事局對國泰的可持續發展策略及表現承擔最終責任。董事局的職責包括監督集團的可持續發展事宜，其中涵蓋氣候相關風險及機遇、確保與可持續發展相關的資源、員工資歷和經驗、培訓及預算的充足性，並審批可持續發展報告。為協助董事局履行其監督及管治職責，我們每年向董事局提供兩次可持續發展最新進展的匯報。

董事局透過以下方式確保其具備適當的技能與勝任能力來監督可持續發展及氣候相關風險與機遇：

- 培訓：董事局不時接受由外部專家提供的直接培訓或相關培訓資料。
- 多元化導向的董事委任：在委任董事局成員時，平衡且互補的技能及經驗為關鍵考量。適切的專業背景及多元觀點，有助董事局有效應對當前及新興的風險與機遇。
- 授權管理層：董事局在履行職責時，獲一個行政層級的管治架構 – 可持續發展領導小組提供支援。相關授權涵蓋落實集團可持續發展策略、在重大交易決策中納入可持續發展相關風險與機遇的考量，以及向董事局提供最新進展匯報。

此外，董事局亦透過各個董事局層級的委員會，持續監督集團的風險管理框架及環境、社會及管治風險，當中包括氣候相關風險。

## 管理層角色

可持續發展領導小組由行政總裁擔任主席，核心成員包括董事局主席及四名執行董事。該小組由董事局設立並授權，負責評估和審批與可持續發展相關的策略、政策、目標設定，以及重大可持續發展項目所需的投資與資源。

該小組每年至少召開四次會議，其職責包括向董事局匯報可持續發展的整體策略方向、重點環境、社會及管治議題的管理，以及相關風險及機遇和目標進展。小組亦負責評估及釐定集團的可持續發展議題優次，並協助董事局履行適用法律法規下的環境、社會及管治披露要求。可持續發展得以融入業務規劃、預算編制及風險管理中，並成為集團整體業務策略不可或缺的一部分。

氣候變化及循環經濟是兩個常設的討論議程，與其他重要的環境、社會及管治議題並列。正如我們的《氣候變化政策》所述，可持續發展領導小組定期就氣候變化策略、相關風險與機遇，以及目標進展向董事局匯報，以支持其監督職能。就氣候相關的討論，小組適時邀請其他行政管理團隊成員參與，以確保相關氣候考量及權衡能納入策略決定之中。集團可持續發展部亦在專業知識及氣候相關事宜方面，為可持續發展領導小組提供建議。

與國泰 2030 年碳強度目標一致的氣候相關目標進展，構成行政總裁整體績效評估的一部分，並自 2026 年起成為釐定可變薪酬的考量之一，進一步強化對集團氣候策略及減排工作的問責。



## 行為守則

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

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



### 2025年違反《行為守則》的次數

貪污或賄賂	0
歧視或騷擾	6
利益衝突	0
洗黑錢或內幕交易	0

## 風險管理

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

集團以集中的風險管理架構，通過系統化和貫徹的程序，落實集團風險管治。有關管治架構如圖二所顯示。集團的風險管理框架是根據「三道防線」原則，並參考 ISO 31000 及 COSO 企業風險管理框架而設立。管理委員會每月檢視集團主要風險的整體風險狀況及相關緩解措施。

公司已建立風險評估矩陣，並考量我們的風險承受能力，以確保公司能實現其策略目標的同時不會面臨過高的財務損失、業務中斷、負面聲譽、不合法規以及員工健康與安全等方面的風險。集團每年就主要風險進行至少一次詳細評估，在財務及非財務兩大範疇評估這些風險的影響，並檢視集團對風險的脆弱度，確保適切的內部管控和緩解措施。我們設有主要企業風險紀錄冊，以釐定優次並突顯對集團影響最大的主要風險，該登記冊由董事局風險委員會按季度進行審閱。



我們採用自上而下及自下而上的雙重方針，按照專為管理環境、社會及管治風險而設的風險分類法，每年就該等風險及其相關影響進行至少一次識別。涵蓋營運中的氣候相關物理和轉型風險已納入主要企業風險紀錄冊。

集團機遇及風險部門定期舉辦一系列跨職能工作坊，邀請中高層管理人員參與，以識別在集團及其附屬公司業務中逐漸浮現的風險。相關風險涵蓋三大環境、社會及管治支柱，並對落實核心業務策略及願景具重大影響。

由上而下的方針



由下而上的方針

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

附註：對於超出既定財務門檻的新項目，相關團隊必須進行項目風險評估，確保在開發新產品或服務時充分考慮相關風險因素。

2025 年，我們已識別出不適當的人工智能管治及供應鏈受阻為對業務有重大影響的長期新興環境、社會及管治相關風險。

新興風險	說明	緩解措施
<p>不適當的人工智能管治</p> 	<p>對部署人工智能技術的管治不足，導致技術遭到濫用及 / 或違反監管規定，或未能充分發揮創新效益。</p>	<p>制定適當的管治架構、政策及工具，以監督及引導國泰的人工智能發展及應用。同時吸引並挽留主題專家，並打造創新的人工智能與機器學習創意生成平台。</p>
<p>供應鏈中斷</p> 	<p>供應鏈嚴重受阻，導致國泰營運中斷，成本增加及 / 或國泰服務惡化。</p>	<p>對供應鏈合作夥伴進行審慎選擇及盡職審查，配合持續監察及緊密合作，以確保及早識別潛在的供應鏈風險。</p>

2025 年，我們根據國際專業實務架構進行內部審核，以審查針對特定主要企業風險實施的管治、行動及管控。審核結果已提交審核委員會。

有關我們的風險管理策略、內部監控制度以及於 2025 年的重點工作，請參閱 2025 年報告書第 71-77 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。私隱相關系統及程序已納入集團整體風險管理系統之中。

集團具備完善的私隱與資料保護框架，已推行一套涵蓋政策、程序和管控措施的私隱及資料保護項目，以配合適用於集團各項業務且不斷演變的私隱及資料保護法例。相關法例包括但不限於香港《個人資料（私隱）條例》、中國《個人信息保護法》及歐盟 / 英國《一般資料保護規則》。

所有業務單位都必須執行框架所訂明的管控措施，並由集團的資料保護專員及私隱專業團隊負責監督及管控。此外，集團內部審核部執行審核工作，評估框架及其相關主要管控措施的有效程度，旨在緩解主要風險，包括因違反監管規定或聲譽受損而導致的財務損失。若未遵循私隱與資料保護政策及框架下其他相關政策所確立的義務，可能導致紀律處分，包括解僱。於 2025 年，集團沒有因違反私隱及個人資料保護相關條例而受重大裁罰的事件。

集團在處理個人資料時採用下列國際認可原則：

- **處理的合法性及公平性**

集團僅在適當的法律基礎下處理個人資料。集團在任何情況下都會盡力公平處理個人資料。

- **處理的透明度**

集團應確保個人被了解哪些個人資料會被處理，以及個人資料將用於何種目的。

- **目的限制**

除非適用法律要求或取得個人同意，否則集團僅可基於收集個人資料時所述之目的處理個人資料。

- **準確性**

集團採取合理措施，確保所處理的個人資料準確無誤，並保持更新。

- **第三方管理**

當個人資料由第三方（包括我們的供應商）處理時，集團會遵循私隱與資料保護政策，確保訂明適當的合約條款，以確保個人資料的保護符合適用法律。

- **儲存限制**

集團保存個人資料的時間不得超過達成收集個人資料之目的所需的時間。

- **資料最小化**

集團處理的個人資料應充分、相關且僅限於與最初收集目的相關的必要範圍內。

- **個人權利**

集團確保個人可根據適用法律行使其個人資料相關的合法權利。

- **保安**

集團考慮資料性質及對個人的潛在危害，確保採取適當的技術及組織措施保護個人資料，防止未經授權或意外的存取、刪除、遺失或使用。

- **問責**

集團所有同事均有責任確保遵守上述原則。



## 資訊科技保安

國泰的營運倚賴精密的資訊科技系統。我們致力持續加強網絡安全防護。透過投資於人才、系統及科技，我們提升資訊安全成熟度，並加強在識別、防護、偵測、應對及復原方面的能力，以應對來自網絡罪犯、第三方及黑客的威脅。

我們已制定《資訊安全政策》，以維持穩健的網路勢態並減少資訊安全風險。該政策在內聯網供所有同事查閱，並會因應新興威脅及法規變更進行定期檢討，其中闡明我們在以下方面的承諾：

- 持續改進資訊保安系統
- 確保資料完整及安全防護
- 監察並應對資訊保安威脅
- 為全體同事訂立明確的資訊保安個人責任
- 制定第三方 (包括供應商) 的資訊保安要求

董事局風險管理委員會負責監督資訊保安相關事宜，行政團隊負責在內部推廣網路安全意識文化，並確保不同角色及職責均支持資訊安全管理計劃。此總體計劃支援企業安全架構、弱點與滲透測試、持續監察、第三方管理以及員工培訓與意識的有效實施，以確保遵守我們嚴格的資訊保安標準。

### • 事故應對

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

### • 業務連續性與事故復原

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

### • 意識培訓

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

### • 審核與合規

我們致力遵守相關資訊保安法律、條例及標準，並定期進行內部及外部審核，確保我們的做法符合高水平的資訊保安及合規標準。

### • 第三方管理

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



我們已獲得全球公認的資訊安全管理系統標準 **ISO 27001:2022 認證**，同時亦符合支付卡行業資料安全標準。



## 廣告及標籤

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

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

於 2025 年，集團沒有因違反廣告及標籤相關法例而受重大裁罰的事件。

## 稅務透明度

我們致力於負責任的稅務實務，並在產生經濟價值的所在地繳納稅款。我們的稅務繳納與收益產生活動相一致，並遵守所有適用的稅務法律及規定，如《稅務條例》（香港法例第 112 章）以及我們營運所在地的相關稅務法例。我們根據適用規定向香港稅務局提交的報告，包括全球檔案及國別報告，當中載列集團的企業架構、業務活動、財務資料及已繳付的企業所得稅。

作為風險管理流程的一部分，我們定期識別、檢視及管控稅務風險及潛在風險承擔，以維持健全的稅務管治，並支持最佳實務。

集團的稅務事宜（包括稅務風險及稅務撥備）由董事局透過審核委員會負責監督，確保重大稅務相關事項得到妥善管理，並與我們的管治架構保持一致。



## 反賄賂、貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策

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

我們已制定集團層面的《反賄賂、貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》，該政策由董事局負責監管，並經審核委員會認可，是集團全面穩健的反賄賂及反貪污合規項目重要的一環。《反賄賂、貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》為提供和接受禮物，以及慈善及政治獻金提供指引。我們已制定相關程序，以處理可能違反《反賄賂、貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》的情況。對違反《反賄賂、貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》的疑慮，可透過集團的「勇於發聲」渠道舉報，並將依據《勇於發聲及舉報政策》管理。違反政策有機會導致如解僱等的紀律處分。2026年，我們將檢討並更新《反賄賂、貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》及相關指引，並適時更新國泰集團同事的培訓內容。我們亦制定《[業務夥伴的反賄賂政策](#)》，為所有業務夥伴及其相關人士（如中介機構）訂立最低遵循標準。

為確保合規措施的成效，國泰已向各業務單位推出連串持續監察及評核機制，包括反賄賂及反貪污相關機制。例如，作為合規查核的一部分，公司根據其《禮物、款待及其他利益指引》每季進行一次禮物及款待登記審查。2025年，我們亦實施一項合規檢查計劃，以識別適用於所有業務單位的關鍵合規範疇及相關管控措施。各業務單位須每年就上述範疇及管控措施評估其合規水平，並在識別出不足之處時，落實相應的緩解措施。

為確保同事了解反賄賂規則並具備有關意識，我們為同事提供兩類網上培訓課程：需要通過評核的證書課程及旨在提高認知的簡易課程。因應不同同事組別面對的風險及培訓效益，我們會要求同事接受指定的網上培訓。反賄賂網上培訓課程是國泰企業合規學習項目的一部分，該項目由國泰學院負責推行。新加入及崗位或職務有變的同事均須參加適當類別的網上培訓。培訓程式內置跟進機制，未有完成指定培訓的個案將會自動上報管理層。附屬公司的人事部門亦會安排新入職的同事接受反賄賂培訓。

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

2025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2025年，國泰及旗下附屬公司合共超過28,000名同事曾接受反賄賂培訓，完成率超過99%。

作為加強合規工作的其中一環，我們已將反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集的合規要求，納入企業合規學習項目，為相關同事提供培訓，以提升其對反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集法例的認識。相關培訓亦涵蓋集團附屬公司的同事。

於2025年，集團沒有因違反賄賂、剝削、詐騙或洗黑錢相關法例而受重大裁罰的事件。

## 認識你的夥伴政策

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

自 2024 年 12 月起，我們已在集團內特定的業務部門試行一個中央數碼平台，以進行盡職審查。我們正積極監察及評估該平台的表現，並計劃於未來一至兩年內在集團全面推行。

## 勇於發聲及舉報政策

我們所制訂的《勇於發聲及舉報政策》旨在促進及維護合乎道德的行為，並降低在法律、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。2025 年，我們更新了《勇於發聲及舉報政策》，並推出新的舉報程序指引，以進一步加強集團對企業問責的承諾，並確保整個集團對舉報個案的處理方式一致且具透明度。所有接獲的投訴均會進行評估，以判斷是否屬於該政策的適用範圍；如屬適用，則會進一步釐定是否需要展開調查，以妥善處理相關事宜。所有調查均遵循公平、獨立及保密的原則進行，並在適當情況下採取補救行動以回應所識別的問題。根據《勇於發聲及舉報政策》提交的任何舉報，均可透過多個渠道以保密方式作出，並容許匿名舉報。



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

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

## 競爭法合規政策

致力恪守誠信並全面遵守監管其環球業務的所有法律法規，是集團的一貫政策。

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

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

2025 年，國泰在不同司法管轄區皆面對反壟斷訴訟。訴訟焦點在於定價和競爭相關的問題。詳情請參閱 [2025 年報告書](#) 第 123 頁。

## 現代奴隸制及人權

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

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

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

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

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

早前，國泰進行了一次以包括全球奴隸制指數等外部風險資訊為基礎的供應鏈現代奴隸制風險識別行動。自 2024 年起，我們推出集團層面的盡職審查計劃，包括以專有資料庫進行的外部篩查，以及結合第三方問卷回應的新供應商引入及持續監察流程，從而加強對供應鏈中現代奴役風險的識別、評估及緩解。詳情請參閱本報告的可持續採購部分。



2025年，**100%**的機艙服務員和機組人員已完成**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。



## 顧客支援及投訴處理

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

集團致力提供以人為本的服務。在國泰航空及國泰品味方面，在確認收到客戶提交的電子表格後，我們會為每份網上表格編排號碼，交由顧客支援團隊成員根據適用的監管要求或法例規定加以處理。我們的目標是於七個日曆天內向顧客發出回覆。我們亦繼續主動通過航程後的意見調查及其他渠道收集顧客回饋以提升績效。於收集顧客回饋後，國泰會進行每月一次的數據分析，以識別影響最大的事項，然後開展後續行動及向相關團隊跟進，以期完善我們的各項程序、產品和服務。

我們的客戶社交媒體團隊全天候提供服務。在全新監察平台的支援下，團隊專注於主動回應客戶於社交媒體上的查詢，並監察熱門話題趨勢。透過將客戶關懷服務的能力與覆蓋範圍擴展至社交媒體，我們確保在客戶與我們互動的任何時刻，均能保持便捷接觸及迅速回應。

為進一步提升我們顧客的滿意度，我們採用了評分制度，根據顧客滿意度及生產力等其他因素，每月就既定同事的表現評分。此方法提供一套全面且具透明度的準則，用以識別及表揚表現卓越的同事，並就有改善空間的情況作出跟進。我們將會繼續監察該評分制度，確保其符合相關的標準與預期。我們亦針對品質保證、培訓及政策管理等範疇成立專責團隊，以提升客戶滿意度與評分表現。

我們的顧客恢復及支援團隊透過主動服務恢復機制，主動聯絡受航班延誤或中斷影響的乘客，在客戶提出投訴前提供說明、致歉及相應的服務復原安排。為了簡化整個航班運作業務中需要大量人手的流程，我們已成功為國泰會員建立自動觸發的主動服務恢復道歉信和履行流程，並正逐步擴展至非會員及其他類型的航班中斷情況，同時計劃建立一個可以自動觸發主動服務恢復流程的中斷偵測系統。透過上述措施，我們主動聯絡了來自 994 班受影響航班的 219,666 名乘客，較去年增加 521%。

香港快運亦設有類似的投訴處理機制。每宗個案均由專責人員全程負責調查及處理，並按需要與相關業務單位協作。對於較為複雜或經轉介自外部機構的個案，則由客戶關懷團隊負責，並指定專人進行調查、與相關機構聯絡，以及在適當情況下直接跟進投訴人。所有個案均作統化分類、記錄及彙整至內部報告及主記錄系統。我們亦運用生成式人工智能分析客戶回饋，以汲取洞察，從而提升服務質素、改善內部工作流程，並進一步支持以客為本的服務體驗。

年內，國泰航空共處理了來自 321,840 位顧客的回饋，當中包括 176,423 宗投訴和 10,660 宗嘉許。香港快運亦處理了 2,446 宗投訴。



香港快運透過生成式人工智能分析客戶回饋，以汲取關鍵洞察，體現我們致力提升服務質素及以客為本體驗的承諾。



## 可持續採購

公司致力確保在採購流程中納入可持續發展考量，並遵循最高標準的道德採購原則。

2025 年，我們與全球約 6,364 家供應商合作，涵蓋我們所服務航點的多元採購需求。所有供應商均須遵守國泰的《[供應商行為守則](#)》，該守則闡明我們的商業道德標準。約 69% 的第三方採購支出來自 72 個主要策略性及重大供應商集團，我們透過供應商關係管理流程，與這些供應商緊密協作，以實現產品與服務的可持續供應。

我們要求所有產品及服務的採購均須全面遵守適用的法律、稅務制度及規管相關交易的法規，並透過反賄賂、反壟斷及資料保障政策，確保問責性。我們的採購流程包括全面的供應商審查，以及根據計分制度持續評估供應商表現。該套計分制度簡稱 CISQAS，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。

我們優先與將可持續發展融入業務各層面的供應商合作，並已將此取向納入 CISQAS 評估方法。在 CISQAS 供應商遴選過程中，我們會考慮供應商是否具備可持續發展認證，以及是否提供環境表現較佳的產品及服務，例如增加使用可持續物料、再生廢料及採購再生塑膠產品。在環境、社會及管治要求方面未能符合我們最低要求的供應商將不予考慮；而在相關表現較佳的供應商，將在「可持續性」方面獲得較高評分，因此在選擇供應商及授予合約（如適用）時更受青睞。我們將持續把環境及其他可持續發展因素更全面地納入供應商評估，以促進供應鏈內環境、社會及管治實務的持續提升。



### 第三方盡職審查

自 2021 年起，公司一直在採購團隊引入新供應商時，採用第三方數碼平台就制裁及合規方面進行盡職審查。為進一步提升我們就供應鏈相關風險的盡職審查能力，公司於 2024 年 12 月展開試行計劃，透過外部資料庫篩查及第三方盡職審查問卷回應，制定新的供應商入職及監察程序。

此計劃評估多個關鍵風險範疇，涵蓋環境、社會及管治、職業健康與安全、資料私隱、網絡安全、使用人工智能、財務穩定性及政治風險，並根據業務重要性、國家、行業及商品類別等因素作出針對性的評估。

如在第三方引入過程中識別出重大風險，相關業務單位將與內部的風險領域負責人合作，就風險承受程度及緩解策略提供專業意見與指引。未能達至最低要求的第三方將不獲考慮。而較為複雜的個案則會上呈至上報機構作最終決定，確保管理層對重大第三方風險保持適當監督。

就現有供應商的持續監察，盡職審查將至少每三年更新一次。所有國泰同事均可在內聯網上獲得有關整個盡職審查流程及各業務單位、風險領域負責人及管理層職責的相關培訓材料，確保其理解各自在計劃中的角色。

除盡職審查計劃中的案頭評估外，我們亦對營運供應商進行實地評估，以檢視其安全及品質管理實務。

此外，風險分析已於採購流程的類別策略規劃階段中加以整合。負責管理高風險評級供應商的業務單位，須制定有效的風險緩解計劃；如供應商未能符合相關緩解要求，則會就個別情況進行評估，並落實適當的糾正措施。

### 《供應商行為守則》

《供應商行為守則》列明成為及持續作為國泰集團供應商所須符合的最低要求，其中包括：

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

《供應商行為守則》可供公眾查閱，所有獲邀參加我們徵求建議書的供應商在與國泰簽訂合約前，必須聲明遵守《供應商行為守則》。我們定期檢討《供應商行為守則》，以確保守則內容與時俱進，並與供應商緊密合作以確保其持續合規。



### 「勇於發聲」

《供應商行為守則》亦向供應商提供匿名網上舉報機制，鼓勵彼等關注與國泰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。



## 與供應商合作

我們的採購團隊透過供應商關係管理流程，與策略供應商保持密切溝通。透過定期舉行業務檢討會議，我們與特定供應商展開討論，攜手推動支持集團可持續發展議程的新舉措。

我們亦會定期檢視對供應商的採購實務，以確保公司的做法與《供應商行為守則》保持一致，避免與環境、社會及管治要求產生潛在衝突。此外，我們持續檢討採購及供應商管理相關實務，確保符合適用的環境、社會及管治要求，並推動內部流程及整個供應鏈的持續改進。



## 案例研究

### 首屆國泰供應商大獎



我們鼓勵供應商分享可持續發展的最佳實務，以加強與國泰乃至其相關供應市場的協作。2025年，我們舉辦首屆國泰供應商大獎，表彰在可持續發展等多個類別中表現卓越的供應商。此舉不僅肯定並嘉許得獎供應商的成果，亦讓我們能在主要供應商群體中分享成功案例，從而鼓勵其他供應商參與，並提升對環境、社會及管治事宜的認知。

環境範疇

# 氣候變化

我們的政策與指引

《氣候變化政策》

《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, 關鍵績效指標A1.5, 關鍵績效指標A2.1, 關鍵績效指標A2.3, D部分: 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 33, 34, 37, 38, 39, 40



# 氣候變化

## 我們為何重視氣候變化

我們認同航空業必須減碳，以紓緩氣候變化帶來的嚴重後果。氣候變化可令集團的經營環境變得更具挑戰性，持份者期望我們能採取果斷的行動。為在邁向低碳未來的過程中確保業務持續性，我們必須主動管理氣候變化所帶來的風險，並從策略層面作好部署，把握未來發展機遇。

### 2025年績效亮點



成為總投資額達**1.5億美元**「寰宇一家—突破能源風險投資基金 (BEV) 可持續航空燃油基金」的創始投資者，共同推動下一代可持續航空燃油技術的發展



與空中巴士**聯合投資最多7,000萬美元**於技術成熟的可持續航空燃油項目，加快中短期的供應



「**企業可持續航空燃油計劃**」再創新高，**17個全球合作夥伴**的可持續航空燃油承諾使用量較去年增加近**180%**



與多家領先的可持續航空燃油供應商簽署新協議，透過**全球網絡**以**具成本效益**的方式採用可持續航空燃油



推出能讓旅客以**自願性質參與的可持續航空燃油新計劃**，並向參加者回饋「亞洲萬里通」里數



接收四架下一代航機，另有**103架**將於未來交付

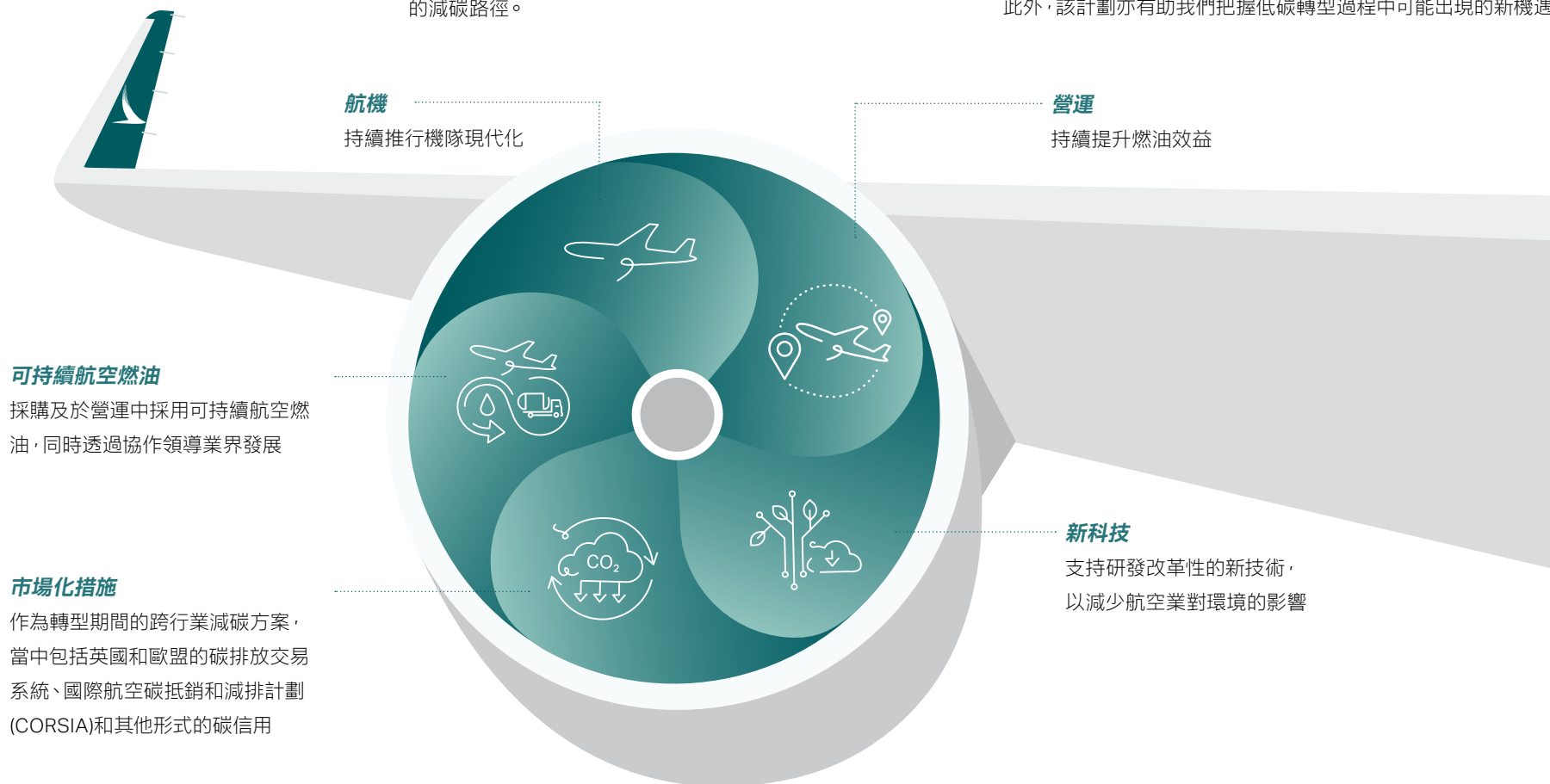
## 我們的方針

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

## 我們的淨零碳策略

國泰的目標是在 2050 年前於營運層面的範疇一及範疇二實現淨零碳排放。航空業是一個難以減排的行業，而我們目前的業務模式仍依賴以化石燃料為基礎的航空燃油來營運我們的主要業務。為實現此長期願景目標，行業上的重大變革和價值鏈間的緊密合作至關重要。我們的氣候轉型計劃<sup>1</sup> 圍繞五大支柱制定，規劃潛在的減碳路徑。

此氣候轉型計劃旨在加強我們的氣候韌性，即在邁向低碳經濟轉型過程中，應對及管理氣候相關風險，並把握相關機遇的能力。儘管當中存在不確定性及部分因素超出國泰的直接控制範圍，透徹理解這些風險與機遇有助強化我們的策略及營運韌性，並應對與氣候影響相關的轉型風險（如法規變動及市場變化）和物理風險。此外，該計劃亦有助我們把握低碳轉型過程中可能出現的新機遇。



<sup>1</sup>我們的氣候轉型計劃載有前瞻性假設，並定期檢視及更新該等假設，以反映不斷變化的航空減碳途徑。相關假設的制定及驗證均參考多項獲廣泛認可的行業框架及研究，包括航空運輸行動組織的《航路點 2050》、國際航空運輸協會的《淨零排放路線圖》和國際民航組織的長期願景目標。上述資料共同構成重要基礎，有助我們隨時評估各項關鍵減碳支柱的預期貢獻，並確保轉型規劃持續與行業最佳實務及新興政策方向保持一致。

## 情景分析

### 甚麼是氣候情景分析？

情景分析是一項用於探討在多個合理假設的未來情境下，可能出現的潛在風險、機遇及動態的策略工具。情景分析並非預測，當中亦涉及不確定性。儘管情景分析有助識別氣候相關風險和機遇，及測試我們的氣候韌性，但並不構成對最可能或理想結果的判斷。









2024 年，我們舉辦了第二次氣候情景工作坊，透過結構化的定性四步流程，檢視企業在不同時期內對氣候風險和機遇的韌性，當中涵蓋我們的航空及地面營運，以及上下游價值鏈。



鑒於物理風險及轉型風險在性質上的差異，我們在分析中採用了四個不同的情景，其建基於全球、本地及行業層面的驅動因素及趨勢的洞察及實證。在各個情景中，我們均確定主要變化驅動因素及重大不確定性範疇，包括氣候對航班運作的影響、政策推動力度以及具變革性的科技發展等因素。

考慮到國泰業務的長期性，例如資產租賃及將新技術推向市場所需的較長準備期，我們選擇 2035 年至 2040 年作為分析的時間範圍。該時間點既足夠進行創新，亦留有餘力以調整我們的策略和商業模式，以便在 2050 年之前採取進一步行動。

此情景工作坊所得的洞察為我們應對氣候變化的策略方向提供參考，並有助我們更有效地將氣候相關風險和機遇納入風險管理、業務策略和財務規劃流程。為應對未來在政策、科技及市場發展方面的重大不確定性，我們將至少每三年進行一次情景分析。

 情景 1 – 極端氣候  RCP <sup>2</sup> 6.0 & RCP 8.5		<b>情景特徵</b>			<b>對國泰的主要影響</b>
		營運受阻	政策環境	科技發展	
高 物理風險	不適用 轉型風險	頻繁且定期	加強對自然復育的承諾	必須採取變革行動及鼓勵 創新	不斷變化的氣候環境將顯著推高成本，並對國泰的核心業務造成干擾，因而難以沿用既有業務模式維持具盈利的營運。
 情景 2 – 持份者的果斷行動  RCP 4.5 定制轉型情景 <sup>3</sup>		<b>情景特徵</b>			<b>對國泰的主要影響</b>
		營運受阻	政策環境	科技發展	
中等 物理風險	高 轉型風險	非持續性	嚴苛的氣候法規與稅收優惠、研發投資和基礎設施發展相配合	行業協作行動推動採用變革性的解決方案	高昂的轉型成本令增長受限。然而，這亦為新的商業模式創造機遇，在低碳未來中展現領導地位。
 情景 3 – 全球市場變化  RCP 4.5 定制轉型情景 <sup>3</sup>		<b>情景特徵</b>			<b>對國泰的主要影響</b>
		營運受阻	政策環境	科技發展	
中等 物理風險	高 轉型風險	非持續性	氣候政策優先事項分歧	區域差異顯著，全球南方影響力增強	氣候法規及相關投資在不同地區之間的差異，將影響哪些地區具備引領下一代航空轉型的潛力，並可能促使新的可持續航空燃油生產樞紐逐步形成。
 情景 4 – 變革性技術  RCP 4.5 定制轉型情景 <sup>3</sup>		<b>情景特徵</b>			<b>對國泰的主要影響</b>
		營運受阻	政策環境	科技發展	
中等 物理風險	高 轉型風險	非持續性	透過加快研發進程及針對性投資，為先進技術發展創造有利條件	在先進的可持續航空燃油產能和下一代技術（如電動飛機）方面取得突破	技術先行者可被視為全球領導者，從而提升競爭力及營運的社會認受性。惟新能源在不同地區的供應差異，或會造成營運不一致。同時，航空公司亦須應對新技術在安全、可靠性及可擴展性方面實績有限所帶來的風險。

<sup>2</sup> RCP 是指政府間氣候變化專門委員會所採納的代表性濃度路徑 (Representative Concentration Pathways)，顯示直至 2100 年的相關溫室氣體排放及由此產生的暖化路徑。

<sup>3</sup> 定制轉型情景參考一系列可信的資料來源，涵蓋全球、本地及行業層面的重點趨勢及議題，例如世界經濟論壇的《2024 年全球風險報告》，以及來自行業機構（如國際民航組織、國際運輸論壇）的洞察，並輔以其他相關報告、數據及媒體資料。

## 碳定價

國泰已推行內部碳定價機制，以量化各項投資、策略決定及財務規劃對碳排放的影響，同時識別低碳機遇和推動減碳措施作持續改進。目前，影子碳價為每噸 100 美元，其參考歐盟及英國碳排放交易系統等國際碳監管標準。碳定價水平將每年進行檢視，並按需要作出調整。該機制在第一階段聚焦於航空營運所產生的碳排放，涵蓋所有涉及航空燃油消耗的業務個案及相關活動，約佔我們範疇一及範疇二碳排放總量的 99%。地面營運相關排放將於第二階段納入考慮。

## 氣候相關的參與

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

主要行業協會的行動概述如下。

會籍	組織的覆蓋範圍	國泰的貢獻與參與
國際航空運輸協會	全球	國際航空運輸協會致力於2050年或之前實現淨零碳排放。國泰是國際航空運輸協會可持續發展及環境諮詢委員會的成員並現擔任副主席。該委員會就航空業的可持續發展及其與環境的關係，向國際航空運輸協會理事會及總幹事提供建議。
國際民用航空組織	全球	國際民航組織致力於2050年或之前實現淨零碳排放的長期願景目標。國泰是國際民航組織航空業環境保護委員會航空燃料工作組5的成員。該工作組聚焦於可持續航空燃油相關工作的推進，包括評估可持續航空燃油的新技術、分析其供應，以及就潛在政策制定提供指引。
寰宇一家	全球	「寰宇一家」致力於2050年或之前實現淨零碳排放。自2023年起，國泰將擔任寰宇一家環境及可持續發展委員會工作組的主席。我們承諾聯同「寰宇一家」的同業共同向Aemetis購入3.5億加侖混合可持續航空燃油。
可持續生物燃料圓桌會議	全球	國泰為「可持續生物燃料圓桌會議」的成員。該國際圓桌會議為可持續生物燃料認證提供可靠而具公信力的工具和解決方案，以減輕商業風險、推動生物經濟並為聯合國可持續發展目標作出貢獻。
亞太航空協會	亞太區	亞太航空協會致力於2050年或之前實現淨零碳排放。國泰為「亞太航空協會環境工作組」的成員。該工作組成立以在處理環境議題時反映亞太航空業的利益。
全球可持續交通創新聯盟	中國內地	國泰為全球可持續交通創新聯盟的創始成員。此為一項聯合倡議，致力於透過政策對話、知識共享和創新，在全球範圍內開展可持續交通合作。
香港可持續航空燃油聯盟	香港	香港可持續航空燃油聯盟匯聚不同持份者，旨在加快香港可持續航空燃油政策的制定及推動相關發展及應用。國泰擔任聯合發起人並參與所有工作組。

## 氣候相關風險和機遇

在未考慮任何計劃中的緩解措施前，氣候變化被識別為於中長期內對集團具有財務重要性的風險。因此，我們必須評估其對業務和價值鏈的潛在影響，並探討管理相關風險的策略方案，確保國泰在氣候變化對行業帶來不確定影響的情況下，仍能持續穩健發展。

國泰已識別六項氣候相關風險。該等風險可能在不同程度及時間範圍內，對我們的航空及地面營運，以及跨地區的上下游價值鏈造成負面影響。根據我們的風險管理程序，這些氣候相關風險已整合並歸類為一項整體的「氣候變化」風險。有關我們用以評估、排序及監察主要風險的風險管理程序詳情，請參閱我們 2025 年報告書的風險管理章節。

截至匯報之日，在基於無需付出不必要成本或努力即可獲得的一切合理且有依據的資料，我們尚未識別出任何具財務重要性的氣候相關機遇。缺乏重大機遇亦與未來技術、市場、政策和其他發展的重大不確定性有關。

風險	詳情	當前財務影響 (2025年)	時間範圍 <sup>4</sup>
			短期 0-3年
<b>轉型風險</b>			
<b>缺乏可持續航空燃油的支援政策及基礎設施</b>	受全球市場變化、政策支援不足，以及相關基建配套未臻完善所影響，未能以具成本效益的價格獲取足夠的可持續航空燃油。	由於目前可持續航空燃油的使用有限，且集團設有有效的採購策略，此獨立風險並未造成任何具財務重要性的影響。  於2025年，可持續航空燃油佔國泰總燃油消耗量的0.68%。根據國際航空運輸協會的資料，可持續航空燃油的溢價可較傳統航空燃油高出二至五倍。若以市場中間價作概算，相關的額外成本最高可達港幣7.46億元。然而，透過實施有效的可持續航空燃油採購策略，並充分善用我們的全球網路和供應商的積極參與，其對國泰帶來的實際財務影響遠低於上述估算。	氣候相關風險在時間、規模和更廣泛的市場方面均持續演變。該等因素本質上具有不確定性，且超出國泰的控制範圍。就估算預期財務影響而言，相關的計量不確定性仍然偏高。因此，於現階段所作的任何量化估算，均未具備足夠可靠性以作為具決策參考價值的資料。  儘管存在不確定性，但氣候相關風險仍可能在不同程度上對我們於2030年或之前的財務狀況、財務表現及現金流量造成負面影響。例如因應氣候適應或緩解措施而導致的營運成本上升。
<b>碳成本變化風險及其的應對能力</b>	現行及潛在排放合規責任所帶來的影響，及未能取得具成本效益的碳信用。	由於我們在歐洲區內的航班服務有限，在英國和歐盟排放交易系統下的排放量相對輕微。此獨立風險並未造成任何具財務重要性的影響。2025 計劃年度的合規成本估計為五百萬港元。	

<sup>4</sup>與策略和財務規劃的時間範圍保持一致。

風險	詳情	當前財務影響 (2025年)	預期財務影響 (當前直至2030年)
<b>顧客對氣候表現期望的轉變</b>	由於顧客對國泰或整體航空業在氣候行動進展方面的負面觀感，導致收入流失至其他航空公司、旅行模式或體驗。	此獨立風險並未造成任何具財務重要性的影響。為支持營運及業務增長所需的社會認受性，我們持續依循氣候轉型計劃，並以透明方式定期披露我們在減碳方面的進展及成效。	
<b>氣候相關的漂綠風險</b>	因被認為就氣候相關行動或進展作出失實陳述，而可能面臨與氣候相關的漂綠訴訟、罰款或聲譽損害。	此獨立風險並未造成任何具財務重要性的影響。我們恪守清晰的可持續發展溝通指引，確保相關聲稱均可信且有理有據。我們亦透過當地團隊和航空公司的經驗分享，以及其他行業組織（如國際航空運輸協會及法律顧問的意見，持續關注有關漂綠的最新發展。	氣候相關風險在時間、規模和更廣泛的市場方面均持續演變。該等因素本質上具有不確定性，且超出國泰的控制範圍。就估算預期財務影響而言，相關的計量不確定性仍然偏高。因此，於現階段所作的任何量化估算，均未具備足夠可靠性以作為具決策參考價值的資料。
<b>集團整體應對氣候轉型的準備程度</b>	業務決策與轉型計劃之間的不一致，或對低碳技術的準備不足，可能增加達致內部目標的成本，或使該等目標在經濟上難以實現。	此獨立風險並未造成任何具財務重要性的影響。我們透過與領導層和主要業務單位持續互動，提高內部的可持續發展意識。我們亦推行內部碳定價機制，將碳影響納入投資、策略決策和財務規劃之中。	儘管存在不確定性，但氣候相關風險仍可能在不同程度上對我們於2030年或之前的財務狀況、財務表現及現金流量造成負面影響。例如因應氣候適應或緩解措施而導致的營運成本上升。
<b>物理風險</b>			
<b>對極端天氣事件的抵禦力</b>	資產、營運和供應鏈對極端天氣的抵禦力不足，可能導致營運成本上升、飛行安全風險（例如氣流）、貨量減少及／或收入損失。	此獨立風險並未造成任何具財務重要性的影響。由於我們幾乎所有航班均往返香港國際機場，我們一直與主要合作夥伴香港機場管理局緊密合作，評估及加強我們總部樞紐的氣候抵禦及適應能力。	

有關我們業務模式（包括資源配置）當前和預期的變動，以及為應對氣候相關風險的適應及緩解工作，請參閱本章節的其他部分。

## 制定氣候目標

應對氣候挑戰有賴具前瞻性、迅速的共同行動。我們作為亞洲首批承諾實現碳淨零碳排放的航空公司之一，凸顯了我們推動航空業變革的雄心，並與《巴黎協定》和國際民用航空組織的長期願景目標保持一致。我們已制定短至中期的目標以保持減碳勢頭。然而，能否實現上述目標將取決於多項外在因素，包括政策及科技層面的發展，以及內部的商業限制。

- 在 2030 年或之前淨碳強度<sup>5</sup> 較 2019 年的水平降低 12%，即從 761 克二氧化碳 / 收入噸公里減至 670 克二氧化碳 / 收入噸公里
- 以 2018 年作基準，於 2030 年或之前減少地面排放 32%，2035 年或之前減少 55%<sup>6,7</sup>
- 國泰航空營運航班的可持續航空燃油使用比例，於 2030 年或之前將佔整體燃油消耗的 10%
- 以可持續航空燃油抵銷 10% 因員工商務旅行而產生的航班碳排放量

本章節將介紹各支柱的詳細措施，以及我們如何與不同價值鏈夥伴合作。



<sup>5</sup> 此強度目標涵蓋航空營運因消耗航空燃油而產生的二氧化碳排放 (即範疇一排放)，約佔集團總排放量的 99%。目前，碳信用並未納入此強度目標之內。其並非採用行業脫碳方法得出，亦未經任何外部第三方驗證。

<sup>6</sup> 此絕對目標涵蓋香港地面營運因使用非航空燃油、電力及煤氣而產生的二氧化碳、一氧化氮及甲烷排放 (即範疇一及範疇二排放)，約佔集團總排放量不足 1%。其並非採用行業脫碳方法得出。雖然該目標並未經任何外部第三方直接驗證，但作為香港國際機場 2050 年淨零碳排放承諾的一部分，我們與香港機場管理局合作進行年度碳審計和定期績效更新。

<sup>7</sup> 此為排放淨額目標。我們或透過使用碳信用或其他能源權益抵銷就因技術、成本或可行性限制而剩餘的碳排放。目前，我們尚未就此訂立相應的排放總量目標。

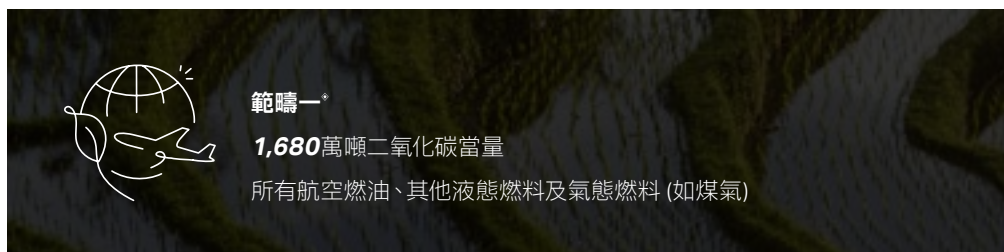
## 氣候績效

### 直接運營的範疇一和範疇二排放

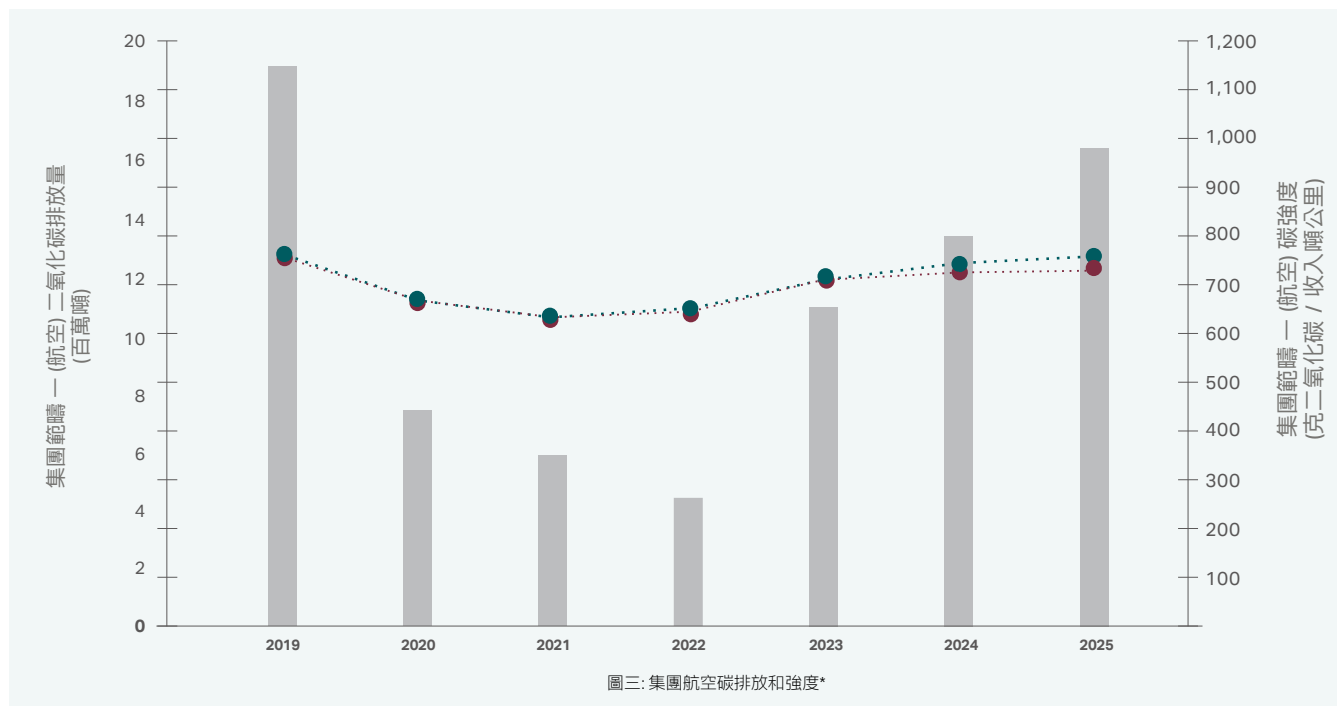
於 2025 年，隨著集團持續擴展業務及航線，其二氧化碳排放量約為 1,680 萬噸，較 2024 年增加 19%，但仍較 2019 年（疫情前最後一個正常營運年度）低 9%。

航空營運的淨碳強度按收入噸公里計算，按年略微上升 1%，主要反映貨機與客機比例有所轉變，其中後者於年內佔比提高。由於貨機具備較高載重能力，其碳強度一般低於客機。隨著機隊不斷現代化及往 2030 年間增加使用可持續航空燃油，碳強度有望降低。

有關進一步細分數據及相關方法，請參閱我們的績效。



\* 2025 數據由羅兵咸永道會計師事務所核實



\* 排放數據為報告期間集團旗下所有航空公司的排放總和。有關詳細排放數字，請參閱本報告第147頁「2025年關鍵績效指標」章節。

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

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

指標	詳情	備註
	<p><b>碳強度</b> (按收入噸公里計算)</p> <p>碳強度按每收入噸公里計算使用航空燃油產生的克二氧化碳排放量 (不包括可持續航空燃油減排)。</p> <p>淨碳強度按每收入噸公里計算使用航空燃油產生的克二氧化碳排放量 (包括強制及自願性衍生自可持續航空燃油的減排)。</p>	<p>我們最早便於 1990 年代開始追蹤碳排放量。與 1998 年相比，碳強度 (克二氧化碳 / 收入噸公里) 已降低 26%。</p> <p>在 2030 年或之前淨碳強度較 2019 年的水平降低 12%，即從 761 克二氧化碳 / 收入噸公里減至 670 克二氧化碳 / 收入噸公里。</p>
	<p><b>淨碳強度</b> (按收入噸公里計算)</p> <p>收入噸公里用以衡量可創造收入的飛行里數。其計算公式為收入運載噸數乘以航行距離。</p>	<p>因我們繼續推行各項節省燃油措施，用更節油的下一代航機淘汰舊航機，故碳強度有望持續穩步上升。</p>
	<p><b>範疇一排放</b></p> <p>直接溫室氣體排放量以二氧化碳當量為單位。該等溫室氣體的直接排放源頭為國泰所擁有或控制，例如飛機燃燒航空燃油、固定源燃燒其他液態燃料及氣態燃料 (如煤氣) 產生的排放。</p>	<p>隨著我們持續擴展業務及航線，總排放量較 2024 年上升 19%，主要是由於航班運力的增加。</p>
	<p><b>範疇二排放</b></p> <p>範疇二是指間接源頭排放的溫室氣體，亦以二氧化碳當量為單位。該等溫室氣體來自國泰購入及所耗用電力及氣態燃料 (如煤氣) 的生產或處理過程。範疇二的實際排放地點通常是生產點 (例如發電站)。</p>	<p>然而，總排放量仍然低於 2019 年疫情前的水平。</p>

## 來自價值鏈的範疇三碳排放

範疇三碳排放清單涵蓋航空公司及地面營運公司，該清單按照以下全球認可的碳報告標準編製，包括《溫室氣體核算體系：企業價值鏈（範疇三）標準》及《航天工業溫室氣體報告指引》。我們評估了全部 15 個排放類別，並確定了九個相關類別。<sup>8</sup>

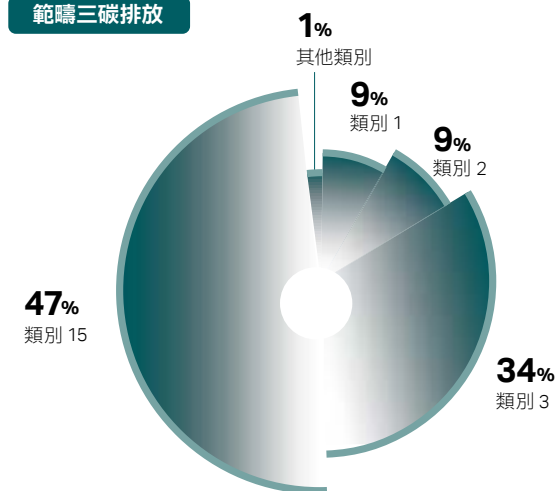
價值鏈產生的二氧化碳排放量佔我們碳足跡總量的約 39%。當中，排放量最高的前三者為投資、燃油及能源相關活動及外購商品和服務。展望未來，我們將繼續提升數據準確性及確保範疇三排放量覆蓋面的完整性。這為我們奠定了基礎，令我們能夠更有效地專注於參與工作。

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

鑒於類別 3 和類別 15 是最重要的類別，佔我們範疇三排放的 81% 以上，我們已優先針對這些價值鏈夥伴開展參與活動。自 2023 年起，我們與主要航空燃油供應商進行一對一的接觸。從今年開始，我們在招標過程中加入了一份專項問卷，收集航空燃油供應商的排放數據、減碳目標和舉措，用於根據其表現進行評分。今年，我們與約 30% 的航空燃油供應商進行了溝通。

基於對供應商價值鏈及生產活動排放的了解，我們可以獲得更具體的排放數據，從而準確追蹤範疇三排放。此外，我們檢討了供應商的減碳策略，並鼓勵其制定減排目標，加快生產活動的減碳。今年，我們亦繼續就範疇三主題與聯營公司國航及國貨航開展討論。除談及其減碳計劃外，我們亦分享最佳減排實務，並共同尋找更多減排機會。

### 範疇三碳排放



範疇三類別	適用性	方法	噸二氧化碳當量
類別1：外購商品和服務	適用	基於支出的數據	952,753
類別2：資本商品	適用	基於支出的數據	919,078
類別3：燃油及能源相關活動*	適用	基於燃油及供應商特定數據	3,647,480
類別4：上游運輸和配送	適用	基於支出的數據	103,714
類別5：營運產生的廢棄物	適用	廢物類型特定數據	8,082
類別6：商務旅行	適用	基於燃油和距離的數據	2,491
類別7：同事通勤	適用	平均數據	28,105
類別12：售出產品生命週期終止的處理	適用	廢物類型特定數據	33
類別15：投資	適用	投資特定及平均數據	4,930,805
<b>總範疇三排放</b>			<b>10,592,541</b>

\* 2025數據由羅兵咸永道會計師事務所核實。

<sup>8</sup> 由於類別 8、9、10、11、13 和 14 佔範疇三總排放甚少，因此不納入計算。此外，在沒有原始數據可用的情況下，估算基於假設和轉換因子進行。

## 可持續航空燃油

### 甚麼是可持續航空燃油？

可持續航空燃油是航空業達致淨零碳排放目標最重要的方案。可持續航空燃油可直接用於現有航機引擎及機場基礎設施，使其成為航空業減碳的即時方案。可持續航空燃油由廢油、農業剩餘物或都市固體廢物等可再生資源製成。燃燒時，可持續航空燃油產生的二氧化碳與傳統航空燃料的水平相近，但所釋放的二氧化碳已經是自然碳循環的一部分，而非特地為製造航空燃料而從地球上提取的資源。因此，與傳統航空燃油相比，**最多可減少生命週期碳排放量 80%**。作為大型商用航機及長途航線唯一可行的可持續航空技術，可持續航空燃油對國泰等航空公司尤為重要，因為長途航線是我們業務的重要部分。

可持續航空燃油面臨的一個主要挑戰是其全球供應量仍然偏低，在 2025 年只佔全球航空燃料的 0.6%。為此，我們採取策略採購方針，充分利用我們的全球網絡，支持制定全面的政策，並與各地區及業界的主要持份者建立夥伴關係。同時，國泰積極倡導有利於可持續航空燃油發展的政策環境，並支持公私營機構加大對替代燃油技術的投資。上述措施有助建立穩健的可持續航空燃油生態系統，幫助我們實現目標，並推動整個航空業邁向低碳未來。

### 拓展全球可持續航空燃油採購

於 2025 年，我們穩步增加可持續航空燃油在香港樞紐及海外主要地點的使用，總量達 36,242 噸，較去年上升約 430%。

年內，我們進一步鞏固與全球領先可持續航空燃油供應商的合作夥伴關係。例如，我們與中石化簽署協議，在香港國際機場加注其於中國內地生產的可持續航空燃油，標誌著中石化首次向香港出口可持續航空燃油。此外，我們亦與 SK 能源合作，確保於 2025 至 2027 年間在南韓提供 20,000 噸可持續航空燃油。此等合作關係配合我們善用國泰全球網絡的策略，在亞太、歐洲及北美地區以更具成本效益的方式獲取可持續航空燃油。透過此全球性的採購方針，我們累積了與不同供應商合作、統籌複雜供應物流，以及處理持續演進的認證計劃的寶貴經驗，從而建立更具韌性的可持續航空燃油供應鏈。

國泰訂下了具前瞻性的可持續發展目標，但與所有航空公司一樣，我們不能單靠自身努力達成。我們透過策略性投資及合作，包括專注於提升亞洲及其他地區的可持續航空燃油產能及未來技術發展的兩項聯合投資計劃，在建立更具韌性及擴大可持續航空燃油生態系統方面穩步向前。儘管 2025 年的增長令人鼓舞，要擴展可持續航空燃油的應用以實現長遠減碳目標，支援政策與完善的市場激勵措施至關重要。

林紹波  
國泰行政總裁



## 投資並加強可持續航空燃油價值鏈中的合作

策略性投資是國泰可持續航空燃油策略的一大基石，使我們得以在未來確保具成本效益的供應，並推動在亞洲及全球建立穩健的可持續航空燃油生態系統。

於 2025 年，我們在該策略下達成兩項重要里程碑。在 9 月，國泰欣然成為投資額達 1.5 億美元「寰宇一家—突破能源風險投資基金 (BEV) 可持續航空燃油基金」的創始投資者之一。該基金由「寰

宇一家」由比爾蓋茨創立的 BEV 共同發起，專注於具備大規模潛力及成本效益的下一代可持續航空燃油技術，以支持業界長遠的減碳需求。此外，國泰於 10 月與空中巴士宣佈聯合投資最多 7,000 萬美元，聚焦於技術成熟的可持續航空燃油項目，加快中短期的供應。「寰宇一家—BEV 基金」專注於未來技術，而與空中巴士的合作則旨在提供必要資金，加速提升 2030 年及往後的可持續航空燃油產能。



### 案例研究

## 透過「寰宇一家—BEV基金」投資於下一代可持續航空燃油技術



我們與「寰宇一家」的同業及由比爾蓋茨創立的氣候投資機構 BEV 合作，共同發起總投資額達 1.5 億美元的「寰宇一家—BEV 基金」。這項新投資基金得到國泰航空、阿拉

斯加航空、美國航空，以及國際航空集團、日本航空及新加坡航空等創始投資者的支持，旨在推動下一代可持續航空燃油技術的商業化，並以具成本效益的方式擴大其應用，支持航空業實現以低排放燃料為基礎的長遠發展。

對於如國泰航空般擁有大量長途航線的航空公司而言，推動創新使可持續航空燃油更易獲取及更具成本效益至關重要。我們積極參與並投資於該基金也與香港特區政府加快發展可持續航空燃油供應鏈的承諾高度契合。此項倡議反映我們的信念，即唯有透過跨地域及界別的共同行動，方能建立更具韌性及可規模的可持續航空燃油生態系統。



### 案例研究

## 與空中巴士共同投資加快可持續航空燃油短期的供應



國泰與空中巴士簽訂共同投資協議，將聯合投資最多 7,000 萬美元，用於推動可持續航空燃油於亞洲及全球的發展。雙方將共同物色及投資具商業可行性、技術成熟度及長遠供應潛力的可持續航空燃油項目，目標是推動 2030 年及往後的可持續航空燃油產能。

雙方亦攜手倡議促進亞洲可持續航空燃油供應及需求的政策發展。憑藉亞洲地區在原料供應、生產能力及航空市場方面具備強大潛力，我們將善用全球經驗，協助制定相關政策，令可持續航空燃油於亞洲區內更易獲取及更具成本效益。

香港可持續航空燃油聯盟是一個匯集航空業主要參與者的多方持份者平台。我們作為聯盟的共同發起人，積極支持其開展相關倡議工作。這亦符合香港特區政府加速可持續航空燃油供應鏈發展的更新政策方法。2025 年的主要活動包括深入研究可持續航空燃油在香港應用的經濟影響，以及展開提高公眾對可持續航空燃油認知的宣傳活動。

擴大可持續航空燃油的開發及應用需要整個價值鏈的緊密合作。我們與領先航空公司、氣候技術投資者，以及製造商建立合作夥伴關係，彰顯國泰推動業界進步的承諾。透過共同努力，我們旨在加速創新、擴大供應，並產生更多正面的影響。



我們歡迎北京大學就**加強中國可持續航空燃油的使用**所提出之建議。作為全球航空業及可持續航空油生態系統中的重要一員，中國內地發展其國內產業有助提升全球航空業在可持續航空油的供應保障和負擔能力。

## 於不同客戶接觸點促進可持續航空燃油應用

### 國泰「企業可持續航空燃油計劃」

國泰的「企業可持續航空燃油計劃」自 2022 年推出以來，計劃保持強勁發展勢頭，並於 2025 年迎來另一里程碑。這是亞洲區內首批推行的同類計劃之一，旨在協助國泰的企業及貨運客戶減少因商務旅程及貨運而產生的範疇三間接排放，同時協助全球加速轉型至可持續航空燃油。

透過該計劃，企業合作夥伴可資助國泰航空購買及使用獲國際認可的可持續標準認證的可持續航空燃油。所出售的可持續航空燃油均屬額外使用量，超出國泰的法定要求及其他自願性承諾（如員工商務旅行）。我們會為客戶簽發核實的減碳證書及第三方驗證報告，讓他們減低因商務旅程和貨運業務而產生的範疇三類別碳排放量。

這計劃展示了志同道合的合作夥伴如何攜手擴展可持續航空燃油的應用，並創造具實質意義的影響。國泰非常重視迄今建立的企業合作夥伴關係，並積極推廣該計劃，以構建更強健的協作平台，加快可持續航空燃油的使用。

繼 2024 年的成功後，我們的計劃於今年更有長足進展，讓其繼續成為全球同類項目的業界先驅。該里程碑有賴全球合作夥伴如 DHL、微軟及德迅集團等的積極參與，承諾使用量再創新高。計劃成員合共承諾使用約 17,400 噸可持續航空燃油，較 2024 年增加近 180%。按生命週期計算，相當於減少約 54,600 噸二氧化碳當量排放。

## 擴大可持續航空燃油的使用

客戶的貢獻有助擴大國泰可持續航空燃油的使用量，相關用量經由國際認可的可持續標準<sup>9</sup>認證，進一步支持航空業邁向低碳轉型。

### 合作

客戶透過「企業可持續航空燃油計劃」與國泰合作，在配合其可持續發展目標及預算的同時，減少空運排放。

### 認證

客戶會收到經核實的減碳證書及第三方驗證報告，從而能夠按照科學基礎目標倡議組織指引，獲得減排量的可信認證。



### 個人客戶可持續航空燃油選項

今年，我們推出全新的個人客戶可持續航空燃油計劃，旨在攜手擴大可持續航空燃油的應用規模。顧客可透過專設網站，估算所乘坐航班的碳排放量，並透過購買可持續航空燃油環境權益作出自願性貢獻。與「企業可持續航空燃油計劃」一樣，所出售的燃油均屬額外用量，超出國泰的法定要求及其他自願性承諾，確保帶來額外的減碳效益。合資格的國泰會員可就其貢獻賺取「亞洲萬里通」里數，以表揚及回饋支持航空業邁向低碳轉型的顧客。2025 年，該新計劃合共使用約 1.6<sup>\*</sup> 噸可持續航空燃油，相當於減少約 5<sup>\*</sup> 噸碳排放。未來，我們將陸續於官方網站的訂票流程，以及其他銷售渠道中提供更多個人客戶參與可持續航空燃油的選項。

<sup>9</sup> 例如國際永續發展與碳驗證系統及可持續生物材料圓桌會議。

<sup>\*</sup> 2025 數據由羅兵咸永道會計師事務所核實。

## 航機

在航機採購過程中，燃油效率是最重要的評估標準之一。因此我們在航隊中加入現代化、燃油效率更高的航機。下一代航機<sup>10</sup>採用了先進的空氣動力學及設計技術。多項先進技術的結合，令航機的燃油效益與前一代相比，高出多達 15%。

於 2025 年，本集團接收四架下一代航機，並已計劃自 2026 年起再接收 103 架。

飛機類型	2025	2026年或之後
A320neo	4	32
A321neo		
A330-900	0	30
A350F	0	6
777-9	0	35
合計	4	103

<sup>10</sup> 下一代航機包括但不限於 A320neo、A321neo、A330neo、A350、B777X 及以上各型號的不同版本，包括貨機版本。

我們增添 **14 架波音 777-9 飛機**，令訂購總數增至 35 架。與被取代的機型相比，該等下一代航機能減少燃油耗用及排放。



在總額逾港幣一千億元的重大投資下，國泰已展開全面的機隊更新及擴展計劃，包括自 2026 年起陸續接收逾 100 架下一代客機及貨機。這些新一代飛機具備更高的燃油效益，將在推動我們實現減碳目標的過程中發揮關鍵作用。

沈碧嘉  
國泰財務總裁



## 營運

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

### 飛行規劃系統

為協助我們計劃航班路線，國泰航空一直採用電子飛行規劃系統。該系統運用最先進的技術和包括機械人在內的自動化技術，根據當天的環境和空中交通情況優化航線。當這個系統與我們主要開發的業界領先的電子飛行資料夾整合時，更能實現顯著的效益，包括制定出最短飛行時間路線，並可在起飛前一小時進行修訂，以及負載最優化。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。

### 提升航機運作及性能

在空中，我們的三間航空公司均透過管理其飛行方式以節省燃油，包括飛行至最佳高度及透過直飛航線減少飛行里數，以節省燃油及時間。華民航空與物流夥伴 DHL 緊密合作，採用該公司的航班優化管理系統，促進物流航空網絡的效率並減少碳排放。

在地面，國泰航空則繼續通過「減少降落後滑行過程中的引擎操作」的程序 (RETI)，降低航機的燃油消耗和溫室氣體排放。我們現已在可行的情況下於所有機場實行 RETI，並積極提升其於所有機隊中的實踐比率和延長採用該程序的時間。鑒於成效顯著，華民航空及香港快運亦已採用 RETI，令燃油消耗獲大幅削減。香港快運亦在香港國際機場實行「減少起飛前滑行過程中的引擎操作」。國泰航空將與香港民航處及香港機場管理局合作，於 2026 年在其窄體機隊上進行試驗。一旦成功推行該程序，預計將節省大量燃油。

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

航空燃油仍是我們最主要的排放來源，因此有效的燃油管理一直是營運層面的首要工作。我們正推進一步效率提升措施，涵蓋航班規劃、人工智能驅動的數碼營運，以及預測性維護等，務求實現切實的燃油節省。展望 2026 年，我們將於香港國際機場試行「減少起飛前滑行過程中的引擎操作」，進一步彰顯我們對全面提升空中及地面營運表現的堅定承諾。

麥皓雲

國泰營運及航空服務總裁



作為我們績效改善方案的一部分，我們已為六架航機進行機身改裝。年內，這項措施成功減少約**1,690噸**的碳排放。



### 航機器材 – 推行電子化並減輕重量

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

我們亦根據載客量、飛行時間及過往數據等因素，動態計算出航班所需的用水量，從而完善航班的注水系統。為確保航班不會出現缺水情況，我們亦預留合理的應急用水。此等措施有助減少不必要的載重，並於 2025 年合共減少約 4,120 噸的碳排放。

### 飛行效率

我們與通用電氣航空合作，選用該公司的測量系統進行燃油監測。該系統可助我們處理及分析包括天氣、導航、行程規劃及安排等飛行數據和資料，進一步加強我們利用數據為本的解決方案，提升飛行效率的能力。透過與通用電氣合作，我們已向全體機組人員推行 FlightPulse，以便其追蹤燃油效率表現及節省成效，實現持續改善。



## 新科技

航空業是一個難以減排的行業，要在短期內大幅降低碳排放是個極大的挑戰，業界必需尋求科技突破，方可實現淨零目標。國泰深明此道理，並支持先進可持續航空技術的研發工作。

### 全球可持續交通創新聯盟

作為全球可持續交通創新聯盟的創始成員，我們致力於將該聯盟發展成一個具影響力的平台，在創新融合、知識分享、政策對話、凝聚共識及傳播理念等方面發揮作用，推動全球可持續交通創新發展。2025年，我們參與了該聯盟下設可持續航空燃油專責小組的討論，並分享了有關本地及國際可持續航空燃油方案的知識。

### 與中國民航大學合作

在現有備忘錄的基礎上，我們不僅與中國民航大學更緊密合作，開展研究並為其學生制定實習計劃，還與中國民航大學環境與可持續發展研究院攜手，分析航空公司採用可持續航空燃油的情況，探索可持續航空燃油的新技術及研究將新的原材料商業化的可行性。



## 市場化措施

市場化措施 (包括碳信用) 預期用以抵銷營運中剩餘的碳排放。該等碳排放因受技術、成本或可行性限制，無法透過氣候轉型計劃下的其他方法予以解決。在可持續航空燃油、機隊現代化及營運效率提升等措施帶來改善後，要實現 2050 年淨零碳排放目標或仍需使用碳信用。然而，實際程度將高度取決於上述方法的規模及進度。我們將繼續監察並遵循業界最佳實踐，包括就基於自然的碳抵銷或基於科技的碳消除作適當平衡。

## CORSIA 及其他強制性碳排放貿易體系

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



## 地面營運

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

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

為深入探討能有效地節省能源的機遇，我們在整個集團內進行了多項能源審核，為推行減排行動及開展重新較驗的程序作好準備。是次行動成功找出超過 100 個節能機遇，審核所得的結果有助我們確保各項減碳行動步伐一致，並朝著正確的軌道全速前進。由於集團的地面排放絕大部分來自我們的附屬公司，如欲了解更多，可參閱本報告附屬公司章節。

## 我們的建築物

我們的總部鄰近香港國際機場，佔地 134,000 平方米，包括國泰城、國泰坊、倉庫大樓、一所酒店及飛行訓練中心。該等處所均已獲得 ISO 14001:2015 環境管理體系標準認證。截至 2025 年末，集團在香港擁有的建築物已全部通過 ISO 14001:2015 或同等認證，包括國泰城、國泰坊、國泰貨運站、國泰餐飲大樓及雅潔洗衣在元朗的廠房。

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

- 持續將處所內的傳統 T8 光管更換為 LED 燈
- 分階段將製冷裝置的定速壓縮機更換為可變速驅動器，預計可減少 10% 的用電量
- 在倉庫大樓安裝太陽能發電系統，發電容量為 100kW，預計每年可減少 8% 的用電量
- 增設電動車充電設施

## 我們的車隊

我們的全方位地勤服務附屬公司 HAS by Cathay 於香港國際機場為 27 家航空公司提供專業的旅客服務及停機坪和貨運服務。HAS by Cathay 的車輛過往一直使用柴油，然而我們在致力減少業務其他領域排放量的同時，亦不忘為減少其排放量進行投資。我們的「地勤服務設備及車輛置換計劃」優先專注推行車隊現代化及逐步過渡至電動車。我們在停機坪邊營運的私家車已全部更換為電動車。同時，我們將繼續探索替代燃料及創新解決方案，以實現車隊減碳。



環境範疇

# 循環經濟

我們的政策與指引

《可持續發展政策》

《供應商行為守則》



全球報告倡議組織：306-1, 306-2

香港交易所關鍵績效指標：層面A1：一般披露，關鍵績效指標A1.6



# 循環經濟

## 我們為何重視循環經濟

作為一家全球領先的航空公司，我們僱用數萬名同事及每年接載數以千萬計的顧客，因此妥善管理我們對環境的影響至關重要。因應環境挑戰及污染，全球各地正漸推行循環經濟模式，其核心原則包括：從源頭減少浪費和污染，以最高價值循環利用產品和材料，以及修復自然系統<sup>11</sup>。有別於「獲取、生產、丟棄」的傳統線性經濟模式，循環經濟旨在減輕對有限自然資源的壓力，並有助於應對包括氣候變化在內的环境挑戰。

在國泰，我們心懷同一目標，致力將循環模式融入我們的營運中，以減少環境足跡，提高營運效率和韌性。該轉變不僅有助符合法規要求，亦能回應日益重視環保責任實踐，並將其視為優先考量的消費者期望。

### 2025年績效亮點



將我們**首創**的航班水樽回收計劃擴展至**八個**機場的特定出境航班



加快採用替代物料，於2025年內減少**2,500萬**件面向乘客的即棄塑膠製品



進行全面**廢棄物審核**，為下一階段的機艙廢物減量工作做好準備，並評估減量成效



推出「**機上可持續發展大使計劃**」，賦能機艙服務員識別並推動新的減廢及回收措施



國泰餐飲引入**全港首個**入境廚餘分類設施，其廚餘回收能力可提高**200%**

<sup>11</sup> 根據倡導循環經濟的全球慈善機構艾倫·麥克阿瑟基金會。

## 我們的方針

我們的循環經濟政策指導我們實現產品生命週期閉環，從而最大限度地減少廢物產生，並降低對原生及有限資源的依賴。我們的目標是盡可能延長資源的使用壽命，在回收和再生成為下一個生命週期的組件或原材料前，充分發掘其最高價值。我們參考了圖四所示的 R 階梯框架，將循環經濟原則轉化為實際行動，優先採取能保留最高價值的方案——首先避免不必要的消耗，其次透過重用及重新用途延長產品壽命，僅在較高價值方案不可行時，才選擇回收及回收再生。

優先次序最高



圖四：循環經濟的 R 階梯框架

我們致力成為客戶最喜愛的服務品牌，並將卓越服務與可持續發展理念結合。我們注重循環經濟，將環境責任、不斷變化的客戶期望和策略業務重點融為一體。透過機上和地面營運的協作與創新，我們將繼續提升旅行體驗的可持續性和責任感。

劉凱詩  
國泰顧客及商務總裁



## 即棄塑膠

由於塑膠具備高硬度、輕巧及衛生的特質，其在航空界一直被廣泛使用。然而，塑膠因難以分解而長期停留在環境中，將會危及野生動物、自然生態以及生態系統對氣候變化的適應能力。因此，我們必須大幅削減其使用量。與此同時，我們近期的持份者調查結果再次顯示此議題急待解決。

減少使用即棄塑膠製品意味在引入更可持續的新替代品時，需要權衡不少因素。自 2001 年起，我們一直致力透過協作夥伴關係的方式減少使用即棄塑膠製品，當中包括對內與我們的員工及對外與志同道合的夥伴攜手合作。在空中，我們的機艙服務員社群多年來一直站在改變的最前線，擔當推動改變的關鍵角色；在地面方面，各業務單位的即棄塑膠製品負責人則於其專屬範疇內主導循環經濟相關措施。此外，我們還與外部持份者建立必要的協同效應，例如對特定即棄塑膠製品進行生命週期評估，與機場合作夥伴率先開展機上膠樽回收，以及支持倡導全行業的塑膠減量和制定生命週期評估指引。

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



## 案例研究

### 機上可持續發展大使計劃



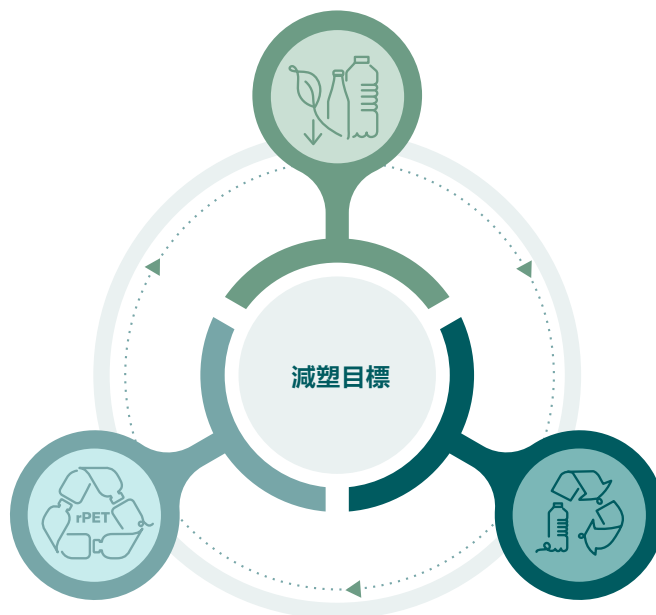
為賦能我們的機艙服務員為循環經濟實務帶來改變，我們專門推出機上可持續發展大使計劃。透過該計劃，大使們分享他們在空中的親身觀察，支援我們識別出減廢和回收的機會，並嘗試試行創新的機上減廢和回收措施。

## 績效概覽

我們制定了即棄塑膠目標，當中不僅考慮塑膠製品的使用階段，還考慮到其採購和處置，旨在減輕上下游的影響，並堅持循環經濟原則。

### 使用階段

在 2025 年或之前將面向乘客的即棄塑膠製品<sup>12</sup> 由 2019 年的平均 7.7 件 (按每位乘客計算) 減少至 1.5 件



### 上游

確保其餘 50% 面向乘客的即棄塑膠製品將由再生塑膠製成

#### 上游

##### 進度及亮點

截至 2025 年底，其餘面向乘客的即棄塑膠製品中有 63% 由再生塑膠製成。

有關我們為實現此目標的相關工作，可[點擊此處查看](#)。

##### 狀態

已超額完成

### 使用階段

#### 進度及亮點

截至 2025 年底，我們將面向乘客的即棄塑膠製品平均數量減至每位乘客 1.7 件，反映我們在實現減量目標方面繼續取得進展。我們正逐步完成過渡，邁向 1.5 件的最終目標。

有關我們為實現此目標的相關工作，可[點擊此處查看](#)。

#### 狀態

預計將於 2026 年中達標。

### 下游

提高航班上的水樽回收率<sup>13</sup> 至 33%

#### 下游

##### 進度及亮點

截至 2025 年底，我們整個航線網路的整體回收率達到 21%。這得益於抵港航班上取得的 32% 回收率，以及離港航班的 11% 回收率。其中，我們於八個外站機場設立回收計劃，以支援離港航班的回收工作。

有關我們為實現此目標的相關工作，可[點擊此處查看](#)。

#### 狀態

在符合當地法規情況下，繼續推廣回收計劃到更多地區

<sup>12</sup> 僅限國泰航空的航班。這些物品包括面向乘客的即棄塑膠水樽、器具、個人護理物品及包裝，但不包括作醫療和衛生之用水樽以外的已包裝食品和飲品。

<sup>13</sup> 僅限國泰航空的航班。

## 使用階段減塑

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

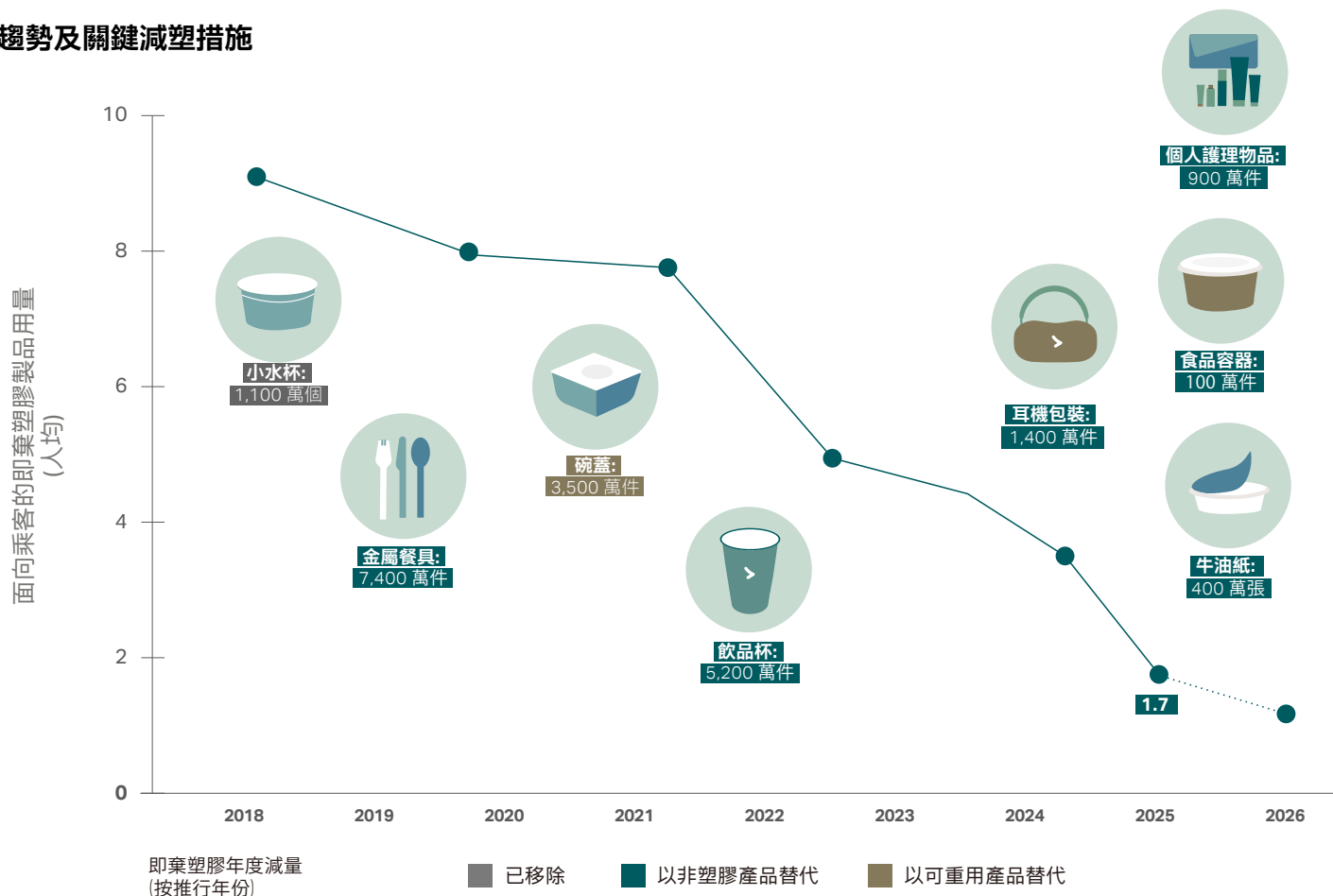
**績效：**平均每位乘客使用 1.7 件。與 2024 年相比，我們於 2025 年進一步減少了 2,500 萬件塑膠製品。

過去兩年，我們積極推進採用替代物料的過渡，對十多種產品進行了試驗和分階段替換。顯著改變包括我們個人護理物品包裝、牙刷、耳機包裝以及一系列的機上餐飲包裝。這些措施不僅反映我們融入循環設計理念，也提升了客戶的體驗。

完全達標所需時間延長，主要反映轉型過程中存在系統性的市場和營運限制，包括可作為機上用品使用的非塑膠替代品，以及使用若干新物料時須配備的專用機械和基礎設施，均供應有限。這些因素導致大規模地替換須作複雜處理且用量龐大的物品 (例如經濟客艙的毛氈包裝) 需較長時間。

考慮到須負責任地消耗現有庫存，我們預計原訂在 2026 年中期達標的時間表將略有延後。

## 趨勢及關鍵減塑措施



## 上游減塑

**目標：**確保其餘 50% 面向乘客的即棄塑膠製品將由再生塑膠製成。

**績效：**其餘面向乘客的即棄塑膠製品中有 63% 由再生塑膠製成。

我們已超額完成目標，其餘面向乘客的即棄塑膠製品超過 50% 由再生塑膠製成，較 2024 年的 25% 顯著提升。達成這項績效主要由於從香港上架的所有品牌及所有容量的樽裝水，全面轉為 100% 再生塑膠樽，以及我們的區域機場亦大幅採用再生塑膠水樽。此外，於非塑膠包裝目前在運作上並不可行的情況下，我們已使用再生塑膠替代品取代部分即棄塑膠產品。



從香港出發所有出境航班上的水樽（無論品牌和大小）均採用 100% 再生塑膠製成。從其他機場出發的航班也廣泛採用再生塑膠樽。



## 案例研究

### 重新設計頭等和商務客艙個人護理物品包



2025 年，國泰對其頭等客艙和商務客艙的個人護理物品包進行了全面升級，以體現循環經濟原則，同時提升乘客的旅行體驗，例如牙刷改用竹製材料，其套裝包裝也改為紙質，牙膏採用鋁管包裝，漱口水和枕頭噴霧的容器則採用再生塑膠製成。這些貼心的改變顯著減少了即棄塑膠的使用，體現我們對循環經濟解決方案的承諾。

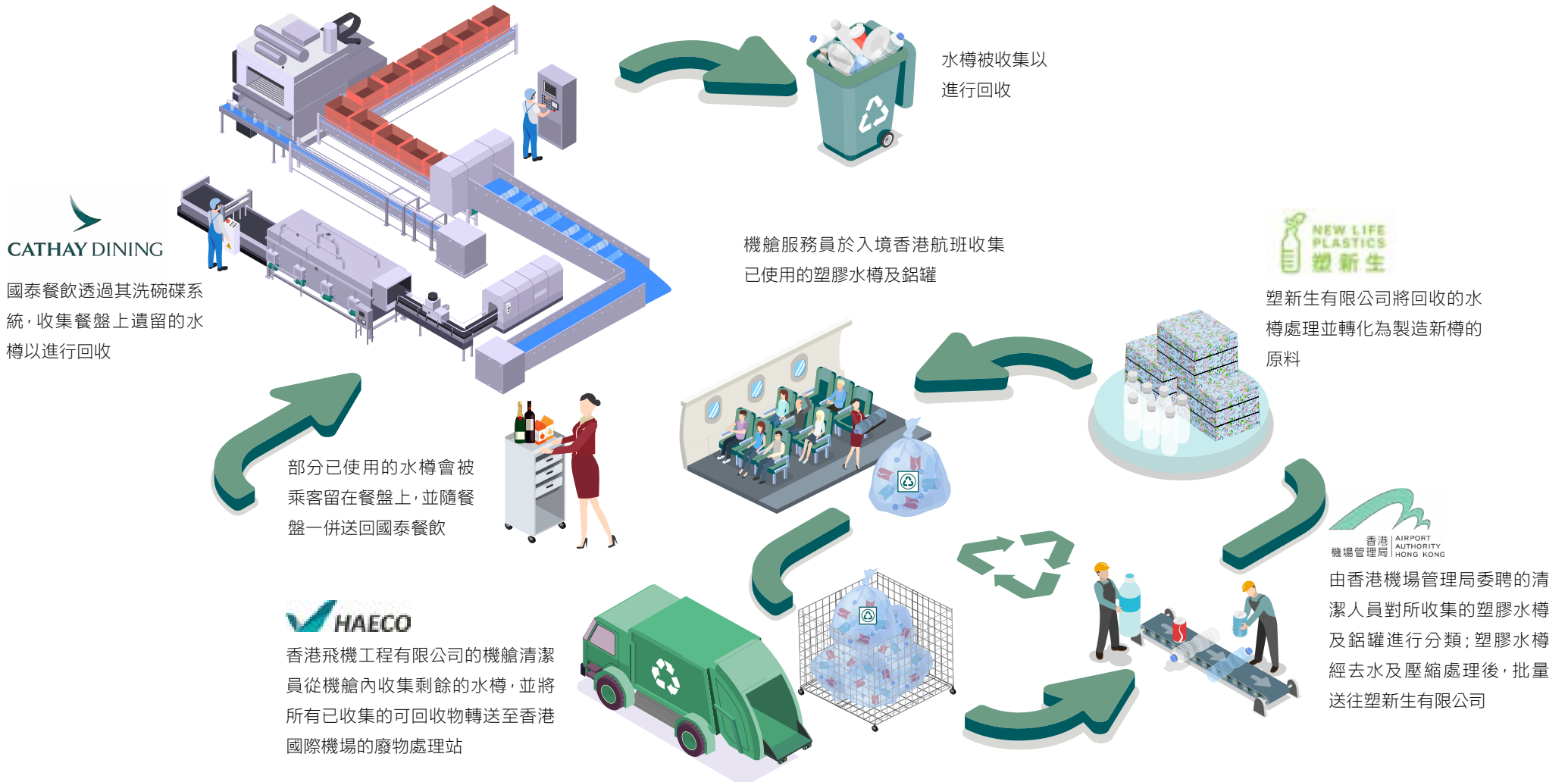
## 下游減塑

**目標：**提高航班上的水樽回收率至 33%。

**績效：**我們整個航線網絡的機上樽裝水回收率達到 21%，當中入境香港航班的回收率為 32%，而其餘航線的回收率則為 11%。透過此項計劃，我們於 2025 年全年共回收超過 35,000 公斤的膠樽。

隨着於香港國際機場推出機上回收試行計劃，抵港航班的回收率從 2024 年接近零穩定提升至 32%。在香港機場管理局、香港飛機工程有限公司和塑新生有限公司（一間將廢棄膠樽處理轉化成新樽原料的本地回收公司）的支持下，我們成功將首創的回收流程整合到標準作業程序中。這項計劃亦獲我們的機艙服務員及清潔

員團隊支持。我們旗下的餐飲公司國泰餐飲亦引入一套專用工作流程，並配備全新的洗碗碟系統，用於收集和分類餐盤上遺留的使用過的水樽，以便進行回收。這項提升進一步加強了入境航班的整體回收表現。



在我們航線網絡的其餘部分，我們正逐步擴大機上回收範圍，同時克服包括監管要求和機場處理可回收物的基礎設施水準參差不齊等系統性限制。2025 年底，我們在服務另外八個外站機場的引入回收程序，使離港航班的回收率達到 11%。更多詳情請參閱下文的案例研究。

為提高回收意識和歸屬感，我們積極鼓勵和賦權機組人員參與回收相關工作，並肯定和表揚他們的貢獻。在可持續發展週期間，我們舉辦了問答遊戲和遊戲攤位等多項活動，其後推出「機上回收照片挑戰賽」，以表彰他們在回收工作中的付出和展示的團隊精神。展望未來，我們將繼續與營運夥伴緊密合作，尋找進一步改進的機會。



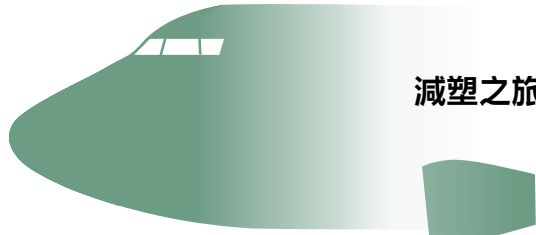
## 案例研究

### 擴大各區域的機上回收計劃規模



繼我們在香港國際機場與不同合作夥伴成功開展機上回收計劃，收集廢棄膠樽並將其轉化為新樽後，2025年我們將該計劃擴展至飛往八個機場的特定出境航班，包括孟買、德里、班加羅爾、真奈、杜拜、台北、馬尼拉和布魯塞爾。

透過與地勤服務代理商、當地回收商和機場當局的緊密合作，我們克服了在不同監管和基礎設施環境下推動回收的複雜挑戰。目前，相關地區已建立標準化的工作流程，用於收集和轉移機上可回收物。除展現該項目的可擴展性外，這項經驗也為我們在營運網絡中推動機上回收奠定了必要的基礎。



## 減塑之旅的績效亮點

以紙質替代品取代經濟客艙的多種包裝用品，包括耳機、餐具和按需要提供的個人護理物品包裝（例如眼罩、牙具套裝）。



### 2025

將機上水樽回收計劃擴展至八個目的地的出境航班。

在頭等客艙和商務客艙的個人護理物品包中引入替代材料，包括竹製牙刷、紙質包裝和再生塑膠製成的容器。

### 2024

制定兩項新的即棄塑膠目標，以推動上下游減塑。

在香港國際機場實施首創的從我們入境航班回收分類水樽的流程。

開展可行性試驗，以再造紙包裝機上毛氈及耳機。

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



### 2023

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

與我們的清潔夥伴一同進行機上廢物分類試驗，以回收入境的即棄塑膠廢物。

改善機艙服務員在機上的回收收集流程。

國泰成為由艾倫·麥克阿瑟基金會與世界自然基金會聯合發起《全球塑膠公約》商業聯盟的首個航空公司成員。

### 2022

超標所訂目標，減少50%即棄塑膠，被取締的高用量即棄塑膠製品有膠杯、餐具、沙律碗蓋及小水杯等。



完成對由各種物料製成的杯子的產品週期分析。



### 2021

減少使用毛氈袋以及配菜和麵杯上的塑膠蓋。



### 2020

與香港城市大學合作，展開產品週期分析，以制定機上用品選料指引。

## 機艙廢物

機艙廢物是國際航空運輸協會認為對航空業可持續發展至關重要的另一議題，且此主題受到我們持份者的高度關注。就如許多提供全面服務的航空公司，我們最大的廢物來源之一來自機艙服務，包括機艙內的清潔、餐飲或廚房廢物，以及其他機艙內的廢物。

作為我們廢物管理承諾的一部分，我們旨在於 2030 年或之前，將每位乘客的機艙廢物減至 0.63 公斤，較 2019 年基準減少 30%。為實現此目標，我們對自身的營運方式及所有業務活動中使用的材料進行了評估。我們致力為顧客提供個人化的體驗，以減少浪費創造更美好的旅程。

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

2025 年，我們進行了機艙廢物概括性審計，旨在更深入了解機艙廢物的構成，並與上次審計結果進行對比以評估進展，同時利用數據驅動的洞察分析特定廢物類別，從而推進循環經濟的機遇。我們參考國際航空運輸協會發布的《航空公司廢物分析方法》，收集並分析了來自不同航線的入境航班數據，以全面了解我們的廢物組成。

審計結果顯示，與 2022 年相比，每位乘客的機艙廢物減少了 16%，這部分歸功於提升的廢物分流程序。我們意識到食品和飲品仍然是主要的廢物類別，因此我們正在採取措施，進一步優化食品裝載，替換即棄用品，並在日常航班營運中加強回收。



### 概括性廢物追蹤

不定期收集資料，以估算每位乘客的廢物總量



### 廢物分析

分析特定廢物，以識別規律並從源頭減廢



### 全面廢物審核

進行詳細審核，以評估廢物在不同類別中的分佈情況

## 食物

雖然國泰及國泰餐飲留意到，我們可在改善規劃及物流上減少入境航班上機艙剩餘食物的機會，但我們處理離港航班上機艙剩餘食物的方法時須遵守國家廢物管理的管控規定，這可能會限制國際航班上的航空膳食及機艙產品的重用及回收。就我們的入境航班而言，我們致力落實多項措施減少剩餘食物並減低送往堆填區的比例。這些措施包括重新設計作業流程、投資於設施升級、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，全部均考慮到循環經濟理念。



隨著全港首個入境航班廚餘分類設施引入，國泰餐飲的廚餘回收能力提高了**200%**。



### 為每班航班上載準確數量的膳食以減少浪費

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

### 盡量減少飲料及乾貨物品在重新上架時的損耗

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

### 善用數碼科技減少食物浪費

「自選美膳」數碼服務於 2020 年首次向商務客艙乘客推出，並於 2023 年頭等客艙服務恢復後，擴展至乘搭長途航班的頭等客艙乘客。自 2025 年 7 月起，該服務亦已適用於前往指定區域的離港航班。乘客可透過國泰航空應用程式或網上平台，於登機前 10 天預先選擇機上膳食，並可在起飛前 24 小時內靈活更改訂單。經改進的用戶界面及服務有助收集乘客的飲食習慣和對食物的喜好，調節隨後航班的餐膳種類和數量，從而減少浪費。

### 捐贈予食物銀行

國泰集團與兩個本地慈善機構 – 樂餉社和惜食堂合作多年。樂餉社協助轉送從我們的入境航班上收集所得的未開封包裝食物。2025 年，我們共向機構捐出約 458 噸小食和飲品。惜食堂專門收集新鮮食材和配料，為香港長者準備膳食。自 2022 年起，我們一直向該機構捐贈多出的烘焙產品。我們於 2025 年向上述兩家慈善夥伴合共捐出約 461 噸食物，分發予極需食物援助的市民。

### 回收機上食物轉化為能源

基於食品安全考量，我們營運中產生的部分廚餘並不適合食用，例如已烹調的膳食或容易變壞的食物。這些價值較低的廢棄物會送往香港的有機資源回收中心 O-PARK 處理。2025 年，國泰餐飲為其場內廢物收集設施進行升級，以支援回收來自食品製作過程及入境航班的廚餘。年內，共有 1,518 噸廚餘送往 O-PARK 的設施，用於發電。

國泰餐飲在食品製作過程中亦會每日產生廢食用油。自 2004 年起，我們已超越本地法規要求，與一家生物柴油公司合作，將廢食用油再加工轉化為汽車用生物柴油。2025 年，我們共收集 16,110 公升廢食用油，用於轉化為生物柴油。

## 案例研究

### 慶祝與樂餉社合作逾十載



十多年來，國泰與樂餉社攜手合作，透過剩餘食物回收計劃，共同應對環境和社會挑戰。該計劃收集國泰入境航班上未使用的食物，並將其重新分配給香港各區的弱勢群體。自 2014 年以來，該計劃已收集並重新分配了超過 2,250 噸入境航班機上食物，惠及超過 26 萬人，同時有效減少了食物浪費。

## 其他機艙廢物

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

雖然我們仍持續改善機艙回收常規，我們愈加專注於重複使用機艙物品以減少浪費。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。

## 在機艙內引入循環利用和更可持續的替代品



### 飲品杯

符合歐盟即棄塑膠製品法規的經認證無塑料的Flustix紙杯。



### 水樽

離港航班供應的樽裝水現均以100%再生塑膠製造。



### 餐巾、攪拌棒和飲管

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



### 餐具

所有航班均使用輕便金屬餐具。經濟客艙的餐具包裝也從塑膠改為紙質。



### 零食袋

全新設計的紙製零食袋，比以前更易於回收。



### 多用途袋

將原生塑膠袋改為採用再生塑膠製成的多用途袋。



7



### 毛氈

自2016年起，我們一直為經濟客艙乘客提供完全由回收膠樽製成的毛氈，每年使用超過45萬張；未開封的毛氈則會於隨後的航班上重複使用。

8



### 寢具

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

9



### 可重用包裝袋

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

10



### 地氈

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

11



### 雪糕匙

以木製替代品取代塑膠雪糕匙。

12



### 耳機

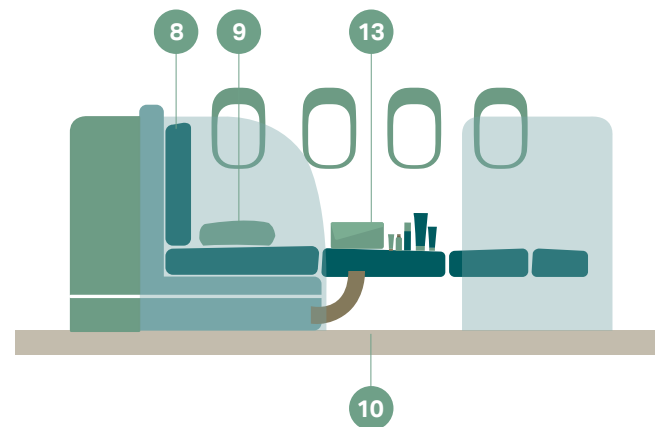
經濟客艙的機上耳機包裝已改為使用再生紙，每年可減少約1,400萬個難以回收的塑膠包裝。

13



### 個人護理物品

將頭等及商務客艙個人護理物品的包裝由塑膠改為紙張、再生塑膠及鋁，同時以紙質替代品取代經濟客艙按需要提供的個人護理物品包裝。



## 資源管理

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

## 貴賓室

我們著力為設於全球各地的機場貴賓室減少廢物，並引入和嘗試不同的措施。例如在倫敦機場貴賓室的淋浴間，我們以環保製品作即棄塑膠替代，並除去所有塑膠包裝。我們亦在世界各地的機

場貴賓室以樺木攪拌棒和紙製飲管代替有關即棄塑膠製品。繼上海貴賓室的成功例子後，我們於 2019 年起於機場貴賓室改用濾水器，以減少使用塑膠樽裝水。

### 提高香港機場貴賓室的資源效率

我們於香港機場貴賓室實施多項改變，以優先考慮資源效率和可持續性：



#### 分類和回收

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



#### 節能

設有指示牌等措施，提醒大家在不使用時關閉電源。



#### 善用舊傢俱

某些舊沙發和傢俱會被送往國泰城或其他設施重用。



#### 節約用水

安裝可自動關閉的水龍頭。



#### 可持續採購

於可行的情況下，食品原料就地、季節性地採購。



#### 減少食物浪費

我們就食品和飲料消耗進行客戶洞察分析，並按需採購。



#### 減塑

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



#### 更環保的替代品

為客人提供紙製飲管、木製攪拌器和經 FSC 認證的餐巾。

## 設施管理

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

2025 年，我們推行多項措施，進一步減少我們的環境足跡，並提高資源利用效益：

- 安裝環保乾手機，減少紙巾的使用。
- 推行中央垃圾及回收箱系統，同時提升同事的回收意識及參與度。
- 與香港電池回收中心合作，回收從我們大樓不間斷電源系統中退役的廢鉛酸電池 (WLAB)。超過 80% 的 WLAB 材料被回收利用，其中國泰城及國泰坊分別回收 416 公斤和 950 公斤。
- 改善國泰城及國泰坊的飲水機及水龍頭使用。

以下文件是我們與承辦商的施工及翻新工程合約的組成部分：

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

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

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



## 國泰城內的各種回收措施

### 智能追蹤系統：

智能磅簡化了廢物數據的收集流程，使我們能夠準確記錄整個場所收集的廢物和可回收物的數量和類型。



### 透明回收箱：

透明的展示箱陳列了各種不應棄置在內的非回收物，以減少垃圾混合和回收物污染。



### 一般回收設施：

我們辦公大樓內的每一樓層均設有紙張、金屬及塑膠回收設施。

### 可持續發展站：

我們正在國泰城設立專用的可持續發展站，設於位置便利而顯眼的地點，提供回收設施及可持續發展相關資訊。



### 里數入樽機

該首創的入樽機讓同事可以將使用完的塑膠飲料容器兌換里數，使回收變得更有意思。該首創的入樽機讓同事可以將使用完的膠樽兌換里數，使回收變得更有意思。自 2024 年 11 月推出以來，入樽機已避免約 92,000 個膠樽送往堆填區，並吸引約 2,200 名使用者參與。



### 紙包飲品包裝和咖啡膠囊回收：

在國泰城飯堂置設收集飲料紙盒和鋁製咖啡膠囊的回收站。



### The Loops：

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



## 退役航機

為保持競爭力，我們為機隊添置新航機，從而提升燃油效益同時引入更先進的科技，以滿足顧客日益增加的期望。對於退役機隊，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退役解決方案的公司合作，妥善保留機身零件，並回收或重複使用該等零件和物料。與這些機構的緊密合作使我們能夠採用更多行業最佳實踐，並探索新的途徑，進一步提升退役機隊的回收和升級改造效率。



這款經過升級改造的坐墊由經濟客艙回收的座椅布料製成。



用回收的空中巴士 A330-300 機身材料製成的鋁製航空標籤吊飾。

大部分飛機部件均可重新取得認證，並被重複使用或出售予其他用家。例如，座椅布料和機身蒙皮可以升級改造，製成特色商品。在整個過程中，危險廢料（主要是潤滑油、過期電池和海龍滅火器）將負責任地交由專業廢物處理商妥為棄置。

此外，我們與香港紡織及成衣研發中心合作，從停用的座椅套回收可再用紗線，作其他機上用途。初步研發成果令人鼓舞，我們正進一步探索這個循環理念。

### 案例研究

#### 用創意賦予退役資產新生



作為客艙改造計劃的一部分，我們會拆除部分老舊的客艙產品，這些產品通常會被回收以備營運之需。為了賦予

這些退役資產有意義的「新生」，我們與太古小學展開了一項特別合作。我們向該校捐贈了四張商務艙座椅和40張特選經濟客艙座椅，將校內原有的客艙模擬室改造成一個逼真的沉浸式環境，用於進行航空相關的教育活動。

對年輕學子們來說，升級後的空間不僅是一間教室，更是通往航空領域的大門，啟迪下一代航空專業人才。隨著客艙改造計劃的持續推進，香港其他教育機構也已開展類似的計劃。

### 紙張和木材製品

我們的採購政策概述了我們盡可能優先選用可持續來源物料的方針。我們從香港採購的《國泰》雜誌和辦公室用紙均來自經認證的來源，包括獲森林管理委員會認可的紙張。

- 機上的 eEnabled 電子化系統，讓機組人員可通過平板電腦取用飛行準備資料，代替紙張版本。
- 以電子化機上手冊「飛行資料夾」取代駕駛艙內重達 70 公斤的實體手冊和紙張文件。按 2019 年的水平計算，飛行資料夾項目的推出每年可為我們的航班節省約 13,400 噸紙張。
- 貨運業務採用的集裝箱管理系統，亦以數碼方案取代多部紙本手冊，並簡化以往需要耗用大量紙張的各項程序。
- 我們已全面數碼化員工的獎勵通行證 (包括升級憑證和機場貴賓室通行證)，以減少用紙。



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》
- 《可持續食物政策》
- 《供應商行為守則》



全球報告倡議組織：304-2

香港交易所關鍵績效指標：層面 A3：一般披露，關鍵績效指標 A3.1



# 生物多樣性

## 我們為何重視生物多樣性

生物多樣性與健康的生態系統是地球上所有生命賴以生存的基礎。然而，全球自然環境正以空前的速度惡化。在《2025年全球風險報告》中，生物多樣性喪失和生態系統崩潰甚至被列為未來10年全球第二大的長期風險。2024年聯合國生物多樣性大會再次強調企業在保護自然中的關鍵作用，即透過將生物多樣性考量納入企業策略並採取實際行動。

國泰相信通過實踐負責任的貨運管理和轉型至可持續採購，我們可在保護物種多樣性及完整性方面擔當著重要的角色，減低公司及乘客對環境的影響。

### 2025年績效亮點



在國際航空運輸協會世界可持續發展大會上，與決策者和業界同仁就**動物福利**和**非法野生動物**貿易交流



國泰貨運繼續擁有**國際航空運輸協會活體動物物流認證**



為所有貨運同事和地面服務人員安排有關於活體動物運送和非法野生動物貿易的**強制性培訓**



國泰餐飲自2025年底起已全面轉用**非籠養帶殼雞蛋和液態蛋**



供應**360噸**經認證的可持續海鮮，約佔採購總量的**63%**

## 我們的方針

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

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



作為一間領先的空運公司，我們肩負著打擊非法野生動物貿易和確保動物福祉的重任。

今年我們就野生動物貿易的趨勢進行了全面評估，確保運輸指引、保育策略及全球夥伴關係持續發揮作用，並加強偵測與防範未經授權的運輸。從禁運鯊魚翅到先前安全運送兩隻大熊貓抵港，我們致力於在動物福祉方面展現「專業成就可能」。

彭德明  
國泰貨運貨運董事



## 支持可持續發展貨運政策

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

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

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

我們參照《瀕危野生動植物種國際貿易公約》的條文制訂了現行的《支持可持續發展貨運政策》，並將我們的政策與其他同業的做法和行業基準相比對，確保其足以反映野生動物非法貿易活動的變化。與此同時，我們亦會與顧客和代理商多加聯繫，確保該政策得以理解，持續更新並得以落實。我們亦將進一步檢討並按需要修訂該政策，以確保其能對重大的環境變化作出適切可行的應對。

為確保政策合規及在業務網絡內提高相關意識，我們已為所有貨運同事及地勤代理安排一項網上必修培訓，並要求每三年重新認證。該課程涵蓋野生動物非法貿易及活生動物運輸，全面概述國際公約、政府政策及行業法規，包括《瀕危野生動植物種國際貿易公約》、《保護瀕危動植物種條例》（香港法例第 586 章）及《國際航空運輸協會活體動物運輸規則》。該課程提供實務指引，涵蓋識別警示徵兆、通報異常情況，以及落實有效的盡職審查與監控程序。培訓內容經定期檢討，並透過正式流程向營運團隊傳達最新資訊（包括經修訂的禁運清單），確保所有相關系統能即時同步最新數據。



**案例管理系統**是我們行動的核心，供同事舉報懷疑**野生動物非法貿易**或**動物處理違規行為**，以便展開調查。



## 案例研究

### 國泰貨運於國際航空運輸協會世界可持續發展大會上分享負責任的貨運實務



作為國際航空運輸協會世界可持續發展大會的主辦航空公司，我們把握此契機，與決策者及業界同仁共同探討動物福祉與野生動物非法貿易等議題。貨運團隊透過分享重要見解與實務經驗，包括其活體動物物流認證，以及依據《支持可持續發展貨運政策》嚴格審查貨運代理等，展現與民間組織的協作如何幫助我們主動防止野生動物非法貿易，並推動生物多樣性保護。

## 合作及夥伴關係

我們與不同持份者團體及專家合作，共同制定並實施各項指引及政策。這些合作有助維護貨運業務的信譽，使我們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。

每當接獲鯊魚和相關產品的託運請求，我們的貨運團隊會諮詢國際專家小組的意見，包括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](http://www.traffic.org)。

**TRAFFIC**  
the wildlife trade monitoring network



## 禁運

我們在打擊野生動物非法貿易方面的貢獻建基於與保育團體的合作、專家諮詢及行業標準，以確保我們的行動能持續有效遏制非法貿易趨勢，並分享行業最佳實踐。

為防止非法運輸野生動物物種及其衍生物，我們對更多動物、野生生物及相關產品實施禁運。我們的禁運清單會定期審視及更新，遵循《瀕危野生動植物種國際貿易公約》的規定，並結合對物種滅絕風險、最新販賣威脅及野生動物貿易模式的綜合審查及評估，作出調整。現行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，以及用於賽狗比賽的格雷伊獵犬和進行實驗研究、娛樂或表演用途的活體動物。任何人士或組織必須簽署託運申請書，證明所運送的動物符合國泰貨運的要求，方可使用我們的動物運送服務。違反有關規定，可招致法律刑責。

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

## 國際宣言

### 野生動物保護聯盟宣言

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

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

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



## 支持更負責任的食物價值鏈

### 可持續食物選擇

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

根據[世界自然基金會香港分會](#)的資料，全球約 90% 的漁業資源已遭完全甚至過度開發。儘管這些年來，選擇使用可持續海產的意識已日漸提升，但仍有大量魚群面臨威脅，某些魚類甚至瀕臨滅絕。同樣，在現今農業綜合企業的某些領域中，動物福利可能沒有得到充分的重視。我們近十年均盡可能從可持續來源採購海產，積極應對這個挑戰。

這包括在我們的營運中優先採購經認證的可持續海產。2025 年，國泰餐飲共採購約 380 噸經認證並能追溯來源的可持續海產。此外，自 2025 年底起，國泰餐飲已全面為國泰航空及其他航空公司客戶採用非籠養帶殼雞蛋及液態雞蛋。透過這些轉變，我們為顧客提供更負責任的餐飲選擇，並支持向更負責任的全球食物價值鏈轉型。

### 更多素食餐膳選擇

素食選項是一種鼓勵人們在飲食中更注重素食的方法。其重點不在於排除或限制若干食物種類，而是在餐盤中加入更多素食，如蔬菜、水果、全麥、豆類、堅果和籽類。這與我們的承諾相一致，即通過減少膳食中對動物性蛋白質的依賴以幫助降低碳排放，從而促進可持續發展。其中，自 2022 年起，我們於頭等及商務客艙供應燕麥奶，讓乘客享用咖啡或茶時可以其代替奶類。自 2023 年起，我們亦於香港的貴賓室提供這項服務。



# 社會範疇 安全

## 我們的政策與指引

- 《安全政策》
- 《職業健康及安全政策》
- 《品質政策》



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

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



SDG 8

# 安全

## 我們為何重視安全

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

### 2025 年績效亮點



我們的安管理系統通過國際航空運輸協會的**營運安全審計認證**



透過研究、分析和度身設計的研究，完善我們的**疲勞風險管理系統**



成立專責的**高空作業工作小組**，以應對職業環境中風險最高的活動之一



開展為期一年的「**安全每一步**」活動



所有航點已悉數完成**業務連續性演練**



進行 **210 次審查活動**，以實現我們的安全目標

## 我們的方針

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

## 安全政策

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

- 「每個業務決定及行動均以安全和福祉為首要考慮」的**企業文化**
- 確保員工不會因非蓄意、無心之失而受到懲罰性行動的**公正文化**
- 鼓勵所有同事提出安全問題，以便及時採取適當行動和實施控制的**報告文化**
- 將成功、錯誤及疏忽視為學習機會，從中汲取教訓的**學習與分享文化**
- 在決策過程中採用適當的品質與風險管理系統及流程的**知情文化**

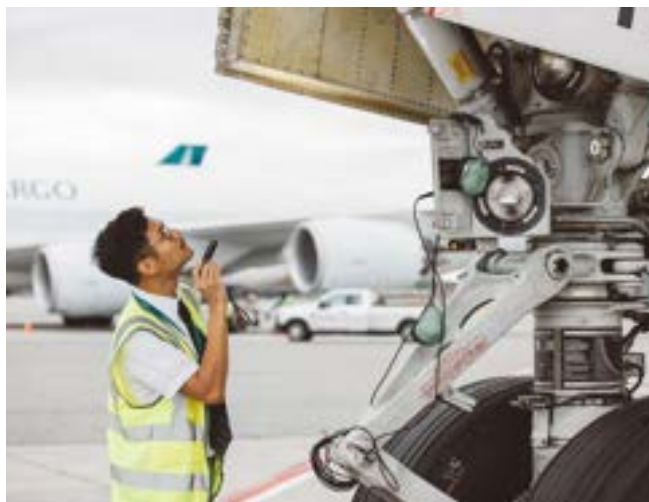
## 營運安全

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

在安全管理系統所識別的主要風險中包括鋰電池起火和影響航空業的潛在供應鏈風險。

### 國際航空運輸協會營運安全審計認證

國際航空運輸協會的營運安全審計認證是評估航空公司營運管理和管控系統的國際安全標準。身為國際航空運輸協會的會員，我們必須定期通過審核，方可保有會員資格。我們的安全管理系統已通過國際航空運輸協會的營運安全審計認證，並將於 2026 年完成第二次以風險為本的國際航空運輸協會營運安全審計認證。



國泰致力在卓越安全和卓越營運方面達致世界領先的水平。這驅使我們在遵守相關法規之餘，更不斷精益求精和訂立新的業界標準。

2025年，我們透過多項策略性舉措推行這核心理念，包括為展為期一年的「安全每一步」活動。這凸顯國泰對員工、業務夥伴及顧客的承諾，在每個業務決定及行動均以安全和福祉為首要考慮。

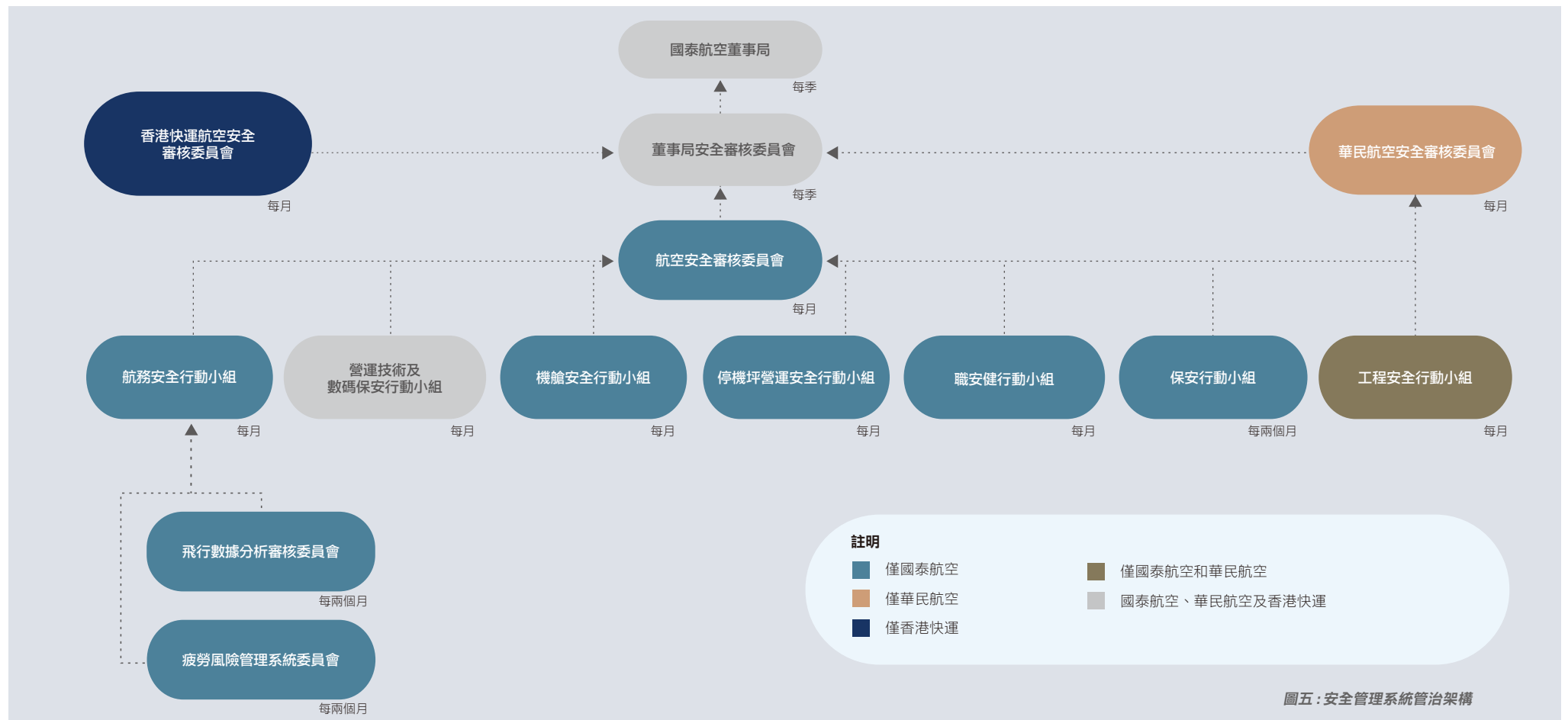
林紹波  
國泰行政總裁



## 安全管治

國泰安全管理系統確保我們能積極管理安全風險及制定相關程序，以便在事故發生時作出適當回應。安全行動小組及航空安全審核委員會每月例行監督安全績效指標，並對所有事故和意外進行徹底調查。我們的安全管理系統亦經由香港民航處的評估和審核。

航空安全審核委員會由我們的行政總裁擔任主席，而安全行動小組則由相關董事或總經理擔任主席，並由各業務領域的高級主管及專家參與。當航空公司的營運有所改動，例如發展新航線、引入新客艙服務或組織架構變更等，便必需進行跨部門風險評估，以有系統的方式管理各項風險。集團委任獨立安全專家擔任董事局安全審核委員會主席，並直接向董事局匯報安全事宜。



### 國際航空運輸協會的鋰電池運輸認證

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

### 透過有效的安全風險管理實現持續改進

為實踐持續完善安全管理系統的承諾，我們登記國泰各業務部門相關的主要風險，並就風險指數評分，同時定期進行檢討，以確保風險得到妥善管控及緩解。評估後的風險將根據集團的管治架構分配給專門的安全行動小組或業務部門，以便更宏觀地檢視集團的風險及管控有關緩解措施。我們會定期審查每項風險，而風險登記冊將按季更新並於董事局安全審核委員會會議上提交。

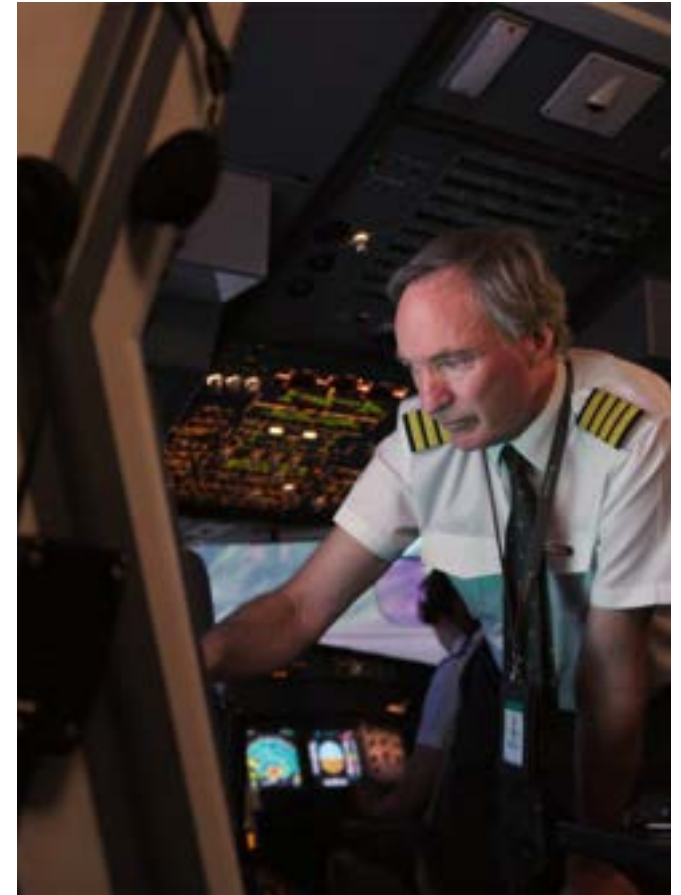
### 疲勞風險管理

我們經營複雜交錯的客運和貨運航線網路。因此，管理航班機組人員的疲勞相關風險是安全管理系統的一個重要部分。

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

我們於 2025 年藉各項措施不斷拓展和完善疲勞管理系統，包括睡眠和疲勞研究，改良安全報告系統，並檢討針對不同員工群體的現有培訓方案。

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



### 持續提供安全培訓

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

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

### 為新入職同事而設的 Brushwingers 面對面培訓

儘管網上學習既方便又靈活，但我們明白只有課堂培訓才能體現參與的重要性。因此，我們繼續為所有新同事提供面對面的安全及質量入門培訓，以展現我們對安全的重視。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

國泰對業務夥伴抱有極高期望，旨意他們在與公司合作的整個過程中，積極保障所有相關人士的安全。我們的業務夥伴幾乎參與我們業務的各個部份，從地面營運、危險品到倉庫、餐飲供應和工程。作為擁有完善安全系統的組織，我們認為將安全系統培訓的範圍擴展到這些服務供應商屬明智之舉。這包括：

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

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



作為我們**供應商評估框架**的一部分，安全相關標準已納入採購和合約要求中。



## 案例研究

### 安全每一步



無論身處營運崗位或辦公室職位，安全人人有責。我們所作出的每一項決定、採取的每一次行動，都必須體現對保障同事及顧客安全和身心健康的承諾。

2025 年，我們透過為期一年的「安全每一步」活動，進一步加強此項承諾。該活動善用數碼平台及敘事力量，每月分享以安全及身心健康為主題的內容，涵蓋地面運輸安全、高空作業安全、工作場所和工作站安全、以及精神健康等範疇，旨在將安全理念轉化為切實可行的日常行為。

## 質素保障項目

國泰一直在實施風險為本的質素保障項目，與內部部門和整個網絡的供應商一同評估管理體系和營運情況。質素保障項目確保強有力的安全管治，並識別任何潛在情況和安全隱患，提高營運安全性。2025 年，國泰開展了 210 項審查活動，以確保本公司達到安全、保安及質素要求。

## 業務適應力

國泰危機應變中心是一個具備在不同危機下為集團統籌及管理全球應變行動的能力的專用設施。我們經定期測試的危機框架包括中央指揮協調、本地專責應變團隊、電話查詢及支援中心，以及訓練有素的特別援助義工隊。所有服務可通過一個全年無休的自動通知系統啟動。我們近期升級並翻新了危機應變中心，同時完善了危機應變策略，以確保涵蓋所有可能發生的問題，當中包括涉及飛機、資訊科技系統故障、颱風防備措施，以及其他可能影響營運或業務的事件。

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，負責在重大事故發生後為乘客及其親友提供支援。我們於 2024 年招募新義工成為特別援助團隊一員，並為該等同事提供必需的創傷處理和輔導培訓，使他們能夠在事故發生後提供支援。

國泰業務連續性管理項目，專注於四類事件：失聯、供應商損失、系統損失和同事短缺。此外，我們亦將其他特殊情況納入考量，例如突發公共衛生事件及設施緊急應變計劃。我們的危機管理規程可讓所有事件即時由具備可擴展規模的危機管理團隊進行分類及管理。

2025 年，集團業務網絡下所有航點均完成涵蓋資訊科技系統損失情境的業務連續性演練，以及年度緊急應變複習演練，以確保流程和程序得到審查，同事熟悉應變功能和系統。



## 職業健康及安全

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

- 加強香港和外站地面運輸的安全績效；
- 識別高空作業等高風險活動，確保設置嚴格的控制措施；
- 通過培訓和風險評估，確保辦公室同事在工作場所的健康與安全；
- 通過主動監測並及時調整，改善室內空氣品質、濕度和溫度。
- 完善設施緊急應變計劃；
- 完善承辦商安全管理計劃，確保安全措施貫徹所有工作環節；及
- 定期檢查設施，包括國泰城及國泰坊內的建築物及餐飲供應商廚房。

相關事項均透過我們的《職業健康與安全政策》加以管理。該政策適用於整個公司的業務營運以及集團監督下的承辦商或個人，確保遵守所有相關的職業健康和 safety 法律、標準及實務守則。我們承諾持續改善職業健康和安全管理系統的績效，設定優先順序和行動計劃，以解決已識別的工作場所危害，並建立改善職業健康和 safety 績效指標的量化目標。我們提供各種管道，例如委員會、宣傳活動和回饋機制，以促進員工在職業健康與 safety 領域的諮詢和參與。

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

我們亦已建立調查工傷及事故的既定程序。我們的調查員遵循嚴謹流程，涵蓋證據蒐集、事件分類、詳盡報告編製及持份者意見回饋。相關調查結果及建議會於每月舉行的職安健行動小組會議上匯報，並就具體行動項目進行跟進，以確保有效落實。保密性及「公正文化」原則是該流程的核心，重點是經驗學習及預防措施。定期檢討及審核進一步強化我們的管理方針，推動安全表現的持續改進。

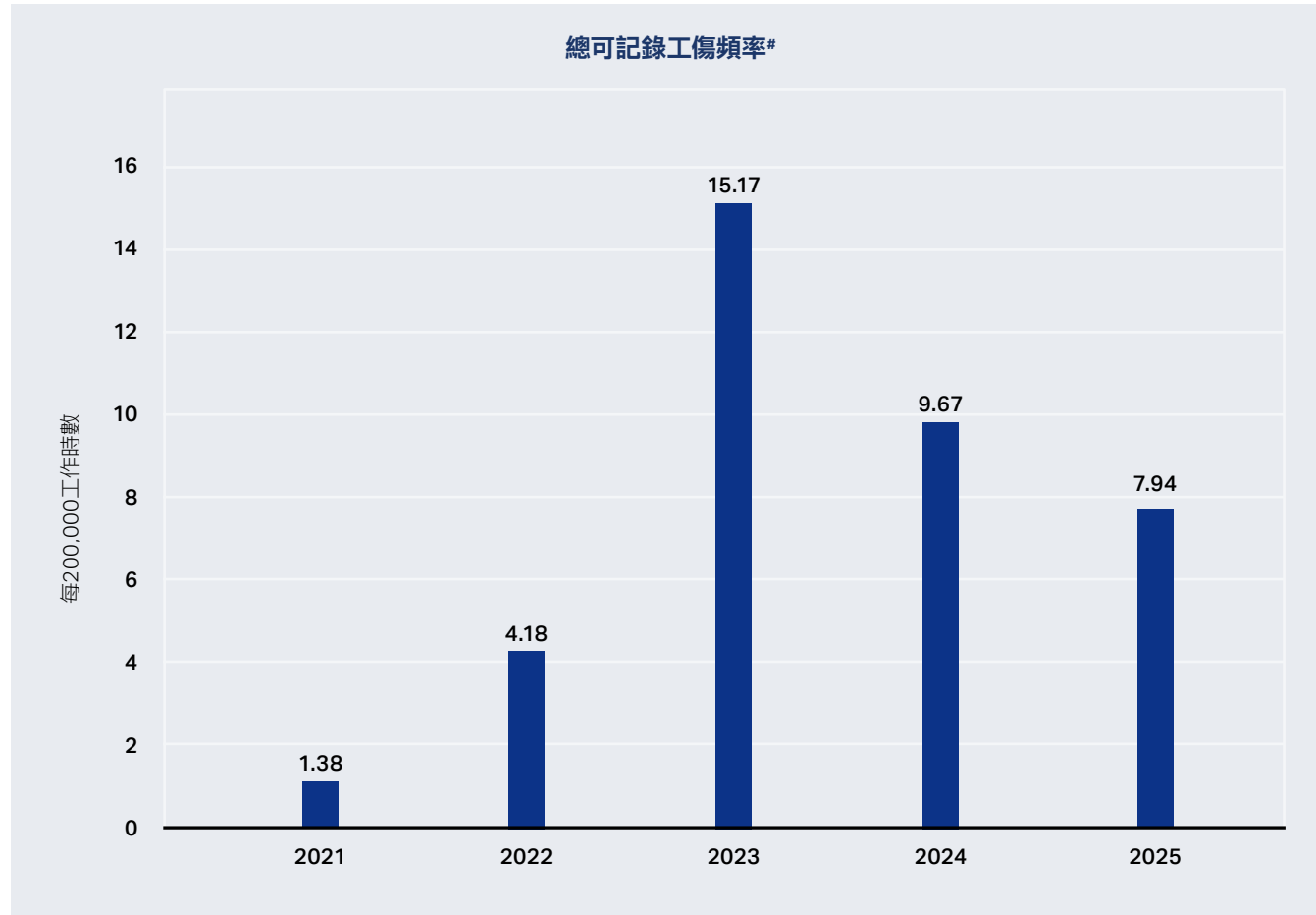
### 案例研究

#### 高空作業工作小組



飛機裝載、行李搬運及維修等核心營運活動均在高空進行，對前線人員構成潛在的風險。2025年，我們成立專責的高空作業工作小組，其明確職責包括識別及評估所有相關危害、落實適當的緩解措施，並建立安全規程，以確保風險控制於合理可行的最低水平。此一安全架構對確保相關作業以最高安全標準執行至關重要。

儘管與 2024 年相比，總可記錄工傷頻率有下降趨勢。然而，預防工傷仍然是管理層持續關注的重點。我們將繼續實施並檢討與安全相關的措施，確保將已識別的風險降至合理可行的最低水平。



\* 包括國泰航空、香港快運及華民航空



## 酒精及其他藥物的全面管理計劃

- 對所有同事進行教育，提高意識
- 為有藥物使用障礙的同事提供康復和監察方案
- 對所有安全敏感崗位的同事進行定期隨機檢測



## 緩解傳染病風險

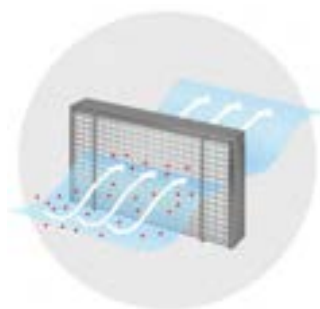
由傳染病引發公共衛生緊急事故的風險仍然存在，國泰時刻保持警覺，致力保障同事、乘客及更廣泛社區免受傳染病的影響。我們已制定相關政策，確保各項預防措施及安全安排得到妥善落實。

以下為應對傳染病傳播風險的部分措施：

- 強烈建議所有同事及時保持常規免疫接種，其中包括接受肺結核疫苗接種和完成新冠病毒疫苗的初始接種程序。在香港，肺結核疫苗接種是兒童疫苗接種計劃的一部分。
- 任何被診斷患有傳染病的同事將暫停執勤，直至不再被視為具傳染性為止，並須獲集團的醫務部門提供證明確認無恙，方可返回工作崗位。
- 如航班上有乘客或工作地點內有同事證實確診傳染病，我們會全力配合衛生當局追蹤接觸者的要求。
- 所有飛機均配備高效空氣微粒過濾系統，以確保機艙空氣質素達至最高水平。同時，我們會在每次航班之間徹底消毒經常接觸的表面，包括顯示屏及行李艙門鎖扣，並每 30 天進行一次機艙深層清潔。



- 所有飛機均定期進行殘效殺蟲劑處理，以防止輸入由昆蟲傳播的疾病媒介（例如攜帶瘧疾及登革熱的蚊子）。
- 如個別航線需要採取瘧疾預防藥物措施，相關藥物將由公司提供。目前我們並未營運任何需要此類安排的航線。
- 為機組人員提供有關預防昆蟲傳播疾病（包括瘧疾）的培訓與教育。
- 集團的醫務部門持續監察有關新興或新出現疾病及疫情的資訊，以確保及早識別風險並作出應對。



## 顧客健康及安全

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

儘管 2025 年載客量有所增加，本集團於報告期內並無發生任何因運作事故或意外導致死亡的事件。我們亦沒有因產品或服務涉及違反健康及安全相關法律和法規被定罪而大受影響。

### 案例研究

## 預防亂流顛簸 – 氣候變遷中的飛行安全



氣候變化導致天氣模式轉變，增加了亂流（尤其是晴空亂流）的發生頻率。由於晴空亂流難以透過目視方式察覺，對乘客及機組人員的安全構成風險。為加強應對能力，我們舉辦題為「前方亂流：氣候變化與科技如何重塑我們飛行的天空？」的午餐研討會，邀請了開發出全球第一套激光雷達風切變預警系統的岑智明教授，以及國際航空運輸協會氣流感知計劃主席 Tony Pringle 機長擔任講者。

這場互動式分享會介紹了多項實用方案，包括先進的雷達及光達系統，以及實時數據共享平台，協助機師預判亂流並適時調整飛行線路。這些技術在日益難以預測的大氣環境中持續提升飛行安全及營運可靠性。

# 社會範疇 社區

我們的政策與指引  
《可持續發展政策》



全球報告倡議組織: 413-1

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



# 社區

## 我們為何重視社區

強大而具凝聚力的社區，是促進社會繁榮與福祉的重要基石。環顧全球，各地社區均面對各色各樣的艱巨挑戰，極待多方協作加以應對。過去數年令我們深深體會，像國泰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。

### 2025年績效亮點



國泰義工隊參與不同社區義工活動，合共投入約 **4,650小時**



推出全新的「國泰青年探索家」計劃，促進沉浸式的文化體驗及以航空為主題的學習活動



作出合共 **500萬港元** 的直接捐款，並以機票折扣方式捐款 **390萬港元**



推出「國泰航空香港青年航空學會年度航空課程」，培養年輕人對航空業的興趣



國泰的旗艦項目「飛躍理想計劃」以煥然一新的形式吸引超過 1,550 名學生參與



成為啟德體育園的獨家創始旅遊合作夥伴

## 我們的方針

國泰致力為所服務的社區注入正能量，並以此為榮。作為一家以香港為家的航空公司，我們肩負將不同的人物、文化和地點聯繫起來的獨特使命，帶動所有人在生活中邁步向前。我們本著多方協調合作的方針，秉承「盡心盡力」的精神，透過切實的夥伴關係，為社會帶來更長久的正面影響。

推動青少年發展、體育、藝術及文化是我們使命的核心所在。我們發揮所長，與不同界別的夥伴攜手合作，積極推動多項計劃，促進年輕一代發展、實現身心安康和文化交流。我們攜手同行，致力建構充滿活力且共融的社區，為社會帶來深遠而正面的影響。

國泰自 2003 年起獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」殊榮，以表揚我們在履行良好企業公民責任方面的承諾。

### 青少年



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

### 體育運動



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

### 藝術與文化



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

我們深信航空服務不僅聯繫世界，更能帶動所有人在生活中邁步向前。國泰植根香港，與本地社區緊密相連。我們很榮幸能透過不同的策略協作，為香港培育未來的航空人才，同時支持本地的體育、藝術及文化發展。

劉凱詩

國泰顧客及商務總裁



## 國泰義工隊

作為一個具全球影響力的品牌，我們積極與所服務的本地社區互動，致力為顧客以至其所處社群創造價值。多年來，我們的社區參與工作亦延伸至香港以外不同的營運地區，為當地社群帶來正面影響。

2025年，國泰義工隊積極支持多項社區計劃，包括旗艦項目「飛躍理想計劃」。義工隊為我們與各非政府組織夥伴長期協作的重  
要一環。他們在活動中投入時間並發揮專長。從參與籌款活動、分享專業航空知識，以至為有需要的人士準備及分發食物包等工作，皆見其身影。



國泰義工隊積極參與多個社區項目，  
於2025年共投入接近

# 4,650

小時的義工服務。



## 社區項目

我們的項目旨在回應與社區支柱一致的當代重要議題，其成效則透過活動後調查進行評估。

### 飛躍理想計劃

我們的旗艦項目「飛躍理想計劃」充分體現我們對青少年發展及教育的長久承諾。2025 年度的「飛躍理想計劃」以煥然一新的形式展現，以「探知」、「探求」和「探索」為三大核心範疇。透過全年一系列的活動，已成功吸引逾 1,550 名學員參與。「飛躍理想計劃」自 2003 年推出以來，已累積超過 5,000 名學員參與，部分人更成功投身航空業。

#### 「飛躍理想青年學院」

該計劃由國泰機師及同事義工帶領，旨在啟發新一代的航空愛好者。參加者有機會參觀國泰的設施、與業界專業人士交流及參與社會服務。計劃的尾聲為航空體驗活動，讓部份獲選學員進一步從不同角度認識航空業，並與不同文化背景的人交流。



#### 「飛躍理想航空探索家體驗日」

透過一系列沉浸式的探索家體驗日活動，讓學員更了解國泰城幕後的運作。活動包括與國泰機師與各部門同事的師友計劃，以及參觀國泰貨運站、國泰餐飲等主要附屬公司，從而全面了解航空業的運作。該計劃自 2025 年首辦以來，已接待逾 1,400 名學員。

相關活動讓學員深入了解航空業的運作，並透過實地體驗，加深他們對國泰多元職能及工作環境的認識。這些體驗往往難以在課堂中獲得。

鄭卓瑤  
香港小童群益會項目主任



#### 「飛躍理想空中之旅」

「飛躍理想空中之旅」為 180 名學員提供千載難逢的機會，從高空俯瞰香港。該計劃與「共創明『TEEN』計劃」及本地非政府組織合作，讓不同背景的人有機會體驗飛行樂趣，拓闊視野。

「飛躍理想空中之旅」為學員帶來不僅是首次飛行的喜悅，更讓他們領略迷人的航空世界。不少學員分享相關體驗加深了他們對航空業的認識，並讓他們感受到這個行業的活力。

蔣志恒  
循道衛理觀塘社會服務處總幹事



## 國泰青年探索家

我們與宋慶齡基金會合作舉辦全新的文化交流項目「國泰青年探索家」，旨在透過沉浸式的文化體驗和以航空為主題的學習活動，促進香港青少年深入認識中國的歷史文化。透過參觀歷史遺址、同儕交流及航空主題學習，從而加深參加者對國家歷史、發展及全球影響力的認識，並特別聚焦航空業的創新與成就。

2025年8月，我們為30名香港中學生舉辦深度研學之旅，走訪烏魯木齊、吐魯番、成都及廣漢，親眼見證絲綢之路的歷史痕跡。

最難忘的行程是參觀中國民用航空飛行學院，讓我有機會跟機師直接交流，了解他們是如何裝備自己，逐步走來成為機長。這次體驗加深了我對未來投身航空業的想法。

曾同學  
參與學員

## 國泰航空香港青年航空學會年度航空課程

今年，我們與香港青年航空學會建立策略夥伴關係，致力培育年輕一代及啟發他們對航空業的興趣。我們在這合作框架下籌辦了多項計劃，包括「國泰航空香港青年航空學會年度航空課程」。這項為期一年的課程透過機師、政府官員及飛機工程師等資深業界專家的指導，協助學員掌握投身航空業所需的知識與技能，並提供沉浸式的學習體驗。



## 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400里數，會員能輕易地以里數傳遞愛心，為社會及環境出一份力。除了兌換物資之外，會員還可以通過捐贈里數支持慈善機構的社區項目。

### 2025年亞洲萬里通「愛心回贈」數據：

捐贈里數總額	價值834萬港元
慈善合作夥伴數目	25
慈善物資項目數量	68
最受歡迎慈善物資項目	<ol style="list-style-type: none"><li>人人流浪狗澳門義工團：支援年老或患病動物兩天照顧費用</li><li>西寧野生動物園：改善雪豹生活環境</li><li>小彬紀念基金會：為兒童提供社交情緒小組支援</li></ol>

## 支持香港體育、藝術與文化的發展

### 與西九文化區管理局合作

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

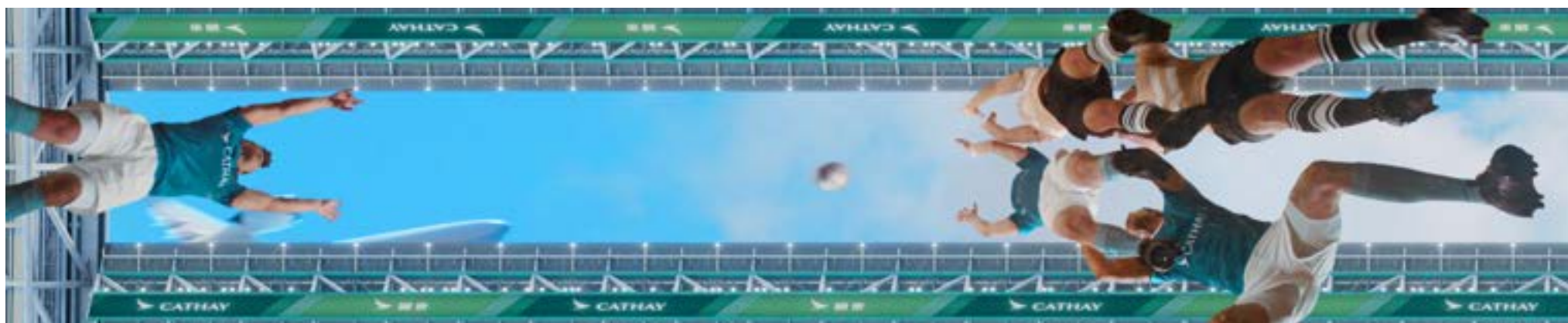
2025 年，國泰推出全新短片系列「雲上西九」，乘客可在屢獲殊榮的椅背機上娛樂系統上觀賞。這一短片系列不僅透過扣人心弦的故事，向乘客展示香港的獨特魅力，亦彰顯了國泰在推動香港作為全球文化藝術交流中心的重要角色。

### 與啟德體育園合作

國泰成為啟德體育園的獨家創始旅遊合作夥伴，進一步彰顯其致力推動香港的體育、藝術及文化發展，鞏固香港作為世界級體育及文化盛事之都的地位。

2025 年，為紀念國泰由啟德起航的香港百年航空歷史，以及啟德體育園正式開幕，我們安排一架客機在 2025 年香港國際七人欖球賽期間低空飛越維港，象徵香港航空史的百年傳承，喚起昔日飛機穿梭鬧市的集體回憶，讓市民見證別具意義的歷史時刻。

國泰長久以來冠名贊助國泰 / 滙豐香港國際七人欖球賽。我們的參與不僅於贊助項目活動，透過打造沉浸式以航空為主題的體驗，我們進一步提升顧客體驗，並提供教育與社區互動交流的空間。



## 國泰科創馬拉松

國泰科創馬拉松是其年度科創旗艦盛事，旨在培育航空業的年輕人才和推動創新發展。活動匯聚來自大灣區及各地的精英隊伍，通過協作向業界領袖展示創意想法。

今年的賽事更新增國泰「員工組別」，以匯聚全球團隊的創意智慧與專業經驗，鼓勵團隊通過協作創新，為實際的業務挑戰提供解決方案。第八屆國泰科創馬拉松共吸引逾1,900名大學生及200名同事報名，創下賽事規模新紀錄。經過多輪嚴格篩選後，36支學生隊伍與12支員工隊伍共225名參賽者獲邀到國泰城參加開發日，並圍繞國泰各個業務提出、改善及模擬不同的創新方案，涵蓋生活品味、顧客體驗、貨運管理及營運效率等領域。經過長達24小時的密集構思及開發，每個組別的最後五強隊伍分別向業界專家組成的決賽評審團展示他們的解決方案。

今年的學生組別冠軍團隊Kairos Takeoff Crew，其為香港快運顧客而設，並富有遠見的多合一體驗平台，贏得評審一致青睞；員工組別的冠軍則由FlyLab獲得，其人工智能驅動的方案，為機師提供簡潔的航前簡報摘要。

作為航空業唯一的科創馬拉松活動，國泰科創馬拉松體現了國泰致力培育人才、推動航空業創新科技發展的承諾。



## 籌款及慈善捐贈

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

### 慈善捐贈

2025年，國泰航空及各附屬公司合共直接捐款達港幣500萬元，另以機票折扣方式捐款港幣390萬元。此外，我們也捐贈了近151,200件物品，包括餐飲設備。

### 其他籌款活動

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

## 與香港社會各界同舟共濟

國泰謹向受大埔火災影響的人士致以深切慰問。事故發生後，我們立即調動資源，為有迫切需要的居民提供緊急援助。

我們成立「國泰集團緊急援助配對基金」，由集團按同額配對同事捐款，合共籌得港幣600萬元，並全數捐贈予香港特區政府成立的「大埔宏福苑援助基金」。除直接捐款外，我們亦向非政府組織捐贈個人護理用品、毛毯及睡袋等生活必需品。我們透過國泰餐飲，為暫居臨時庇護中心的家庭提供熱餐。國泰同事亦投入各類義工服務，協助運送及安排各類重要救援物資。

## 噪音管理

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

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

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

國泰航空繼續致力投資於較新的機種、開發更有效率的營運程序，並採用先進的科技，力求進一步減少噪音滋擾。例如，空中巴士 A350-900和A350-1000均配備自動噪音減降啟航程序，協助機師於起飛後採用較陡升的爬升航線，以減低對人煙稠密地區的噪音影響；A321neo機隊排放的噪音亦比國際民用航空組織附件16第14章的噪音標準低10 EPNdB以上。對於我們購買的所有新機，其噪音水平將低於國際民用航空組織的標準。



社會範疇

# 我們的同事

我們的政策與指引

- 《行為守則》
- 《多元共融政策》
- 《人權政策》
- 《招聘政策》



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

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



# 我們的同事

## 我們為何重視成為好僱主

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

### 2025年績效亮點



在全球聘用逾 **33,000** 名員工，並於 2025 年招聘約 **3,500** 名新同事



同事投入度指數達 **85%**，反映其對公司的信心與整體員工體驗日趨向上



平均為每名同事提供 **97 小時** 培訓，相關支出達 **港幣 6.06 億元**



推行 **Belonging@Cathay**，以整合多元、平等、共融與歸屬感，推進更全面的多元共融策略



更新了嘉許項目「**Betsy大獎**」，旨在向國泰的傳統致敬，以及表彰展現非凡成就的同事



舉辦年度 **身心健康節**，提升同事對精神健康的關注

## 我們的方針

國泰致力吸引、培育及留住人才。我們為同事提供長遠的職涯發展機會，並投放資源於鼓勵持續學習與發展的計劃。透過定期互動及意見回饋，我們力求營造一個讓同事得以茁壯成長，並共同為實現集團成功作出貢獻的工作環境。

我們確保所有人力資源政策貫徹整個組織，並不斷改進相關政策和做法，保持我們作為香港領先僱主的地位。

### 《行為守則》

我們的《行為守則》清楚表明我們致力以公平、公正的方式對待所有僱員，並恪守成為平等機會僱主的承諾。該指引亦表明了我們在處理影響僱員、顧客、業務夥伴、社區鄰里及公眾的相關事宜時，作出合乎道德標準決策的原則。《行為守則》為同事提供行為指引，確保其行事方式與我們的文化及價值觀一致，並推廣以下原則：

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

於 2025 年內，相關部門及管理層已就《行為守則》作全面檢視，確保其持續反映最佳實務，並與國泰的企業文化及核心價值保持一致。

### 《人權政策》

我們的《人權政策》表明國泰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。於 2025 年內，內部持份者已全面檢視《人權政策》，確保其持續反映最佳實務。

我們定明並告知同事有關標準工時的規定，所有加班安排均經過審慎評估及監控，以防止工作時間過長。對於須於非標準工時及加班工作的前線同事，我們制定了《疲勞管理指引》，說明建議的輪班安排，以及可協助同事有效管理疲勞的支援措施。

憑藉全體同事的熱誠與專心致志，我們於 2025 年延續發展勢頭，在多個領域取得顯著進展。

秉持我們致力建立共融工作環境、支持並讚頌多元團隊的承諾，國泰持續提升同事體驗，如推行全新的能力評估框架、更新嘉許項目，以及整合多元、平等、共融與歸屬感方面的策略。同時，我們亦歡迎數以千計的新同事加入國泰大家庭。我們現正攜手創造一個更美好和讓所有同事均引以為傲的國泰。

黃瑋彤  
國泰人事董事



## 吸納人才

我們持續改善人事策略，以吸引市場上的優秀人才。同事享有具競爭力的薪酬待遇，涵蓋多項福利，並綜合考量職位職責、個人及公司業績，以及營運所在地的就業市場狀況。我們藉此確保同事的薪酬水平達至或高於生活成本的估算或相關基準。

我們植根香港，凡所需技能可於本地勞動市場內覓得，均優先聘用本地人才，其後才考慮在國際市場進行招聘。我們支持本地勞動市場及培育航空業人才，亦體現於我們將新入職機師人數中香港本地見習機師的比例提高至至少 50% 的目標。同時，我們與香港勞工處及多個非政府組織合作，向少數族裔及殘疾人士宣傳我們的工作職責。

我們亦制定了一項內部《空缺政策》，就處理內部空缺及晉升提供指引框架。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。



## 提升同事福利

### 旅行福利

對於國泰的許多同事來說，我們的旅行福利是最令人興奮的特殊待遇之一。除可指定一位「Plus One」旅伴外，我們繼續透過提升數碼技術改善同事的旅行體驗，包括將同事旅行預訂整合至國泰應用程式，為他們打造便捷的旅行體驗。

### Work Your Way

我們致力透過彈性工作計劃 Work Your Way 讓同事實現更佳的工作與生活平衡。該混合工作模式繼續於本地和海外的非前線同事間大獲好評。同事每週最多可遙距工作兩天，或按個別需要調整工作時間。為確保該項目持續符合同事偏好，我們定期進行意見調查。

### Flexible Benefits

我們的僱員福利計劃 Flexible Benefits 仍是同事體驗重要的一部分。推出其主要目的是讓僱員可按自己及其家庭成員的需要，靈活選擇合適的福利項目。可供選擇的項目計有醫療、牙科保障、預防性體檢、輔助治療、保險、退休及專為地勤同事而設的額外年假項目等。我們亦透過定期提醒，確保同事享有應得的休假權益。



## 提供多種事業發展機會

### 見習管理人員

由太古集團作中央統籌，旨在培育下一代商業領袖的職業崗位輪調管理培訓項目，提供課堂培訓、工作坊及於香港及海外各業務單位的實習機會。每年舉行的太古集團實習生計劃，亦為此項目提供高質素的人才來源。

### 早期職業計劃

我們推出一系列畢業生培訓計劃，旨在培養應屆畢業生，加速他們在國泰的職業發展。參與者將接受全面及系統的學習課程：內容包括技術及職能學習，以及在不同部門的工作經驗及輪調。主要領域包括工程、資訊科技及數碼、貨運及法律。此外，我們為不同學科的大學生提供為期八週的實習機會，讓他們在專業導師指導下獲取實務經驗。

### 見習機師

見習機師將在香港和世界各地的頂尖訓練機構接受地面培訓，而飛行訓練則安排在世界知名的飛行學院進行。我們致力培訓見習機師成為具資格的商業機師，並加入公司的機師行列。

### 機艙服務員

我們設計一套全面的安全及服務培訓旅程，旨在讓新晉機艙服務員做足準備。透過入職培訓，我們的機艙服務員將具備專業的航空安全知識，能以同理心協作共事，並自豪地擔當香港的形象大使，隨時以充滿自信和關懷的方式提供卓越服務。



## 人才管理

國泰一直為同事提供清晰及公開的溝通渠道。直接收集同事的反饋，是了解個別需要最有效的方法。

我們確保同事能定期獲得公平、透明的績效評核。我們的年度人才評估週期結合以目標為本的管理方式及持續交流機制，並提供多角度回饋的選項，同時在年度績效評估過程中，促進具靈活性與建設性的對話。

## 聆聽同事需要

### 同事意見調查

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

2025 年，我們進行了兩項調查，分別是 5 月的簡短意向調查，以及 11 月份較詳盡的年度同事投入度調查。年度同事投入度意見調查共有超過 24,000 名同事參與，回覆率為 68%，2024 年則為 64%。整體而言，我們的同事投入度指數為 85%，較 2024 年的 81% 增長 5%，並超越 2025 年 80% 的目標。

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

我們的團隊淨推薦值也顯著改善，2025 年的得分為 52.3，相比 2024 年的 41.9，增長高達 25%。這轉變反映了各同事組別對國泰的信心和自豪感。



## 嘉許及獎勵

嘉許是我們建立感謝文化的核心，亦有助營造一個讓同事感到投入、備受激勵並以全力以赴為榮的工作環境。我們致力以與顧客體驗同等的關懷與用心，持續提升同事體驗。

### *The Betsy Awards*

這是我們標誌性的嘉許計劃，旨在表彰將載入國泰史冊的卓越成就。為傳承此精神，獎項於 2025 年重新命名為「Betsy 大獎」，將以往代表前線與後勤的獎項合而為一。這彰顯國泰致力表彰同事就「設想周到」、「積極求進」和「盡心盡力」的三大核心價值，以及在安全及卓越營運、數碼及可持續發展領域所作出的卓越貢獻。今年，我們從超過 200 項提名中選出 18 個得獎故事，更新增代表最高榮譽的大獎，表彰同事的非凡成就及卓越典範。

### *Work Well Done*

「Work Well Done」透過嘉許通行證表彰傑出團隊貢獻，包括升級憑證和機場貴賓室通行證。今年全面推行數碼化通行證，提升了使用體驗和便利性，同時契合我們在數碼化轉型與可持續發展的領導目標。

### *長期服務獎*

長期服務獎計劃旨在答謝同事對公司的承諾及忠誠度，每年表揚數千名達到 10 年、15 年、20 年及以上重要年資里程碑的同事。為回應同事一直以來的建議，我們今年推出全新的個人化紀念品，以凸顯每位同事在公司獨一無二的職涯歷程。我們亦改善獎勵機制：提高長期服務的利是金額，並擴大邀請範圍從過往年資 30 年以上擴大至 20 年以上的同事及其伴侶，邀請其共同出席慶典。今年我們很榮幸向服務年資介乎 10 至 45 年的同事頒發合共 2,181 個長期服務獎，以表揚他們為公司的成功所作出的默默奉獻及卓越貢獻。



## 參與項目及活動

公司管理層繼續定期通過員工大會跟同事交流，同時交代公司的最新動向。我們以「志在飛躍」大會展開新的一年，領袖們在會上規劃未來，分享如何推動國泰攀上另一高峰。在接下來的中期業務會議上，我們與同事分享了業務進展，以及在季度總經理會議上，由公司管理層分享策略式的最新情況和討論公司發展機會。

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

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



國泰 79 週年慶祝活動



慶祝獲得業界獎項的活動



文化及節慶場合



## 帶摯愛上班



2025年舉辦的兩場「帶摯愛上班」活動，讓同事有機會與摯愛親友分享國泰令他們深感自豪的地方。賓客們參與了多項親子活動，包括「創造回憶」手工坊、國泰城導賞團及可持續發展主題尋寶遊戲，藉此加強凝聚力與歸屬感。

## 國泰會



國泰會透過體育活動及興趣班，培育團結緊密、包容共融的社群。國泰會有超過720名成員，提供20多個由同事負責的體育及興趣小組，讓同事獲得交流互動、追求共同愛好的機會。2025年，國泰會的成員屢創佳績，在多項知名賽事中晉身決賽達30多次。

### 國泰文化之旅

我們的三大文化理念：設想周到、積極求進和盡心盡力，促使我們成為一家與眾不同的公司，並使我們的團隊更加團結一致。「國泰文化之旅」是一項由領袖倡導的內部計劃，旨在幫助同事了解及認同我們的理念及指導原則。該計劃包括影片、案例研究、小貼士及資源共享，以說明每項理念及指導原則背後的意義。國泰領導及文化主題演講系列是該計劃的一大亮點，來自不同行業、具影響力的領導者分享各自的故事和見解，講述這些文化理念如何塑造及影響其職業及個人經歷。2025年，我們推出全新的能力評估框架，闡明最佳實務指引，涵蓋有助建立高績效文化的日常例子。

### 加強與同事代表機構的關係

我們致力提供不同的平台，讓同事直接向我們作出反饋。我們細心聆聽同事的聲音，並於有需要時向他們提供適切的支援。我們定期與不同的員工代表團體舉行會議，例如機場聯合諮詢委員會會議、本地員工工會及空中服務員工會，共同商討工作條件事宜。我們讓業務部門的同事直接參與項目並擁有一定程度的決定權。我們招募前線同事，包括機組人員，擔任領袖及管理要職，並通過機師交流會等平台收集意見。



## 人才發展

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。通過繼任規劃和人才庫開發，我們幫助有志青年做好擔任未來領袖角色的準備，確保平穩過渡及不斷成長。

我們專注於提升同事績效，培養積極的工作文化、團隊合作和目標實現。此外，我們度身設計培訓項目，可提高工作績效及生產力，堅持最高安全標準，並培養以人為本的方針，從而建立了積極的關係，獲得高客戶滿意度及競爭優勢。在我們的培訓中，一些常用的學習方法包括師友計劃，以及提供不同的支援網絡。

為更有效評估培訓計劃的成效，我們試行於課堂培訓前後進行問卷調查，比較同事在培訓前後對學習成效的自我評估。相關指標將有助我們持續追蹤及量化培訓與人才發展計劃所帶來的實際影響。

### 每位同事的平均培訓時數 (按同事類別)

同事類別	2025年平均培訓時數
個人貢獻者	158
主管	107
業務負責人	130
戰略領導	40



每年為每位同事提供平均

**97** 小時

培訓，即每位同事超過12天的培訓。

總培訓支出

**6.06** 億港元

即每位同事逾

**\$26,300** 港元

\* 培訓數據僅涵蓋國泰航空的全職同事

### 每位同事的平均培訓時數 (按性別)



女性

**157** 小時



男性

**118** 小時



## 國泰學院

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



我們已重新設計培訓單元，以確保其擴展性並能適應我們不斷增長的需求。此過程涵蓋引入更多顧客洞察，並全面檢視培訓內容、授課方式及學習材料，使其回應日益提升的營運培訓需求，並以實際成果為導向。

鑑於持續提升學習體驗的重要性，我們積極採用數碼科技及創新方式，以提升培訓成效、打造更具吸引力的學習體驗，並促進同事的主動參與。舉例而言，我們已於空中服務及貨運服務培訓中引入虛擬實境技術，作為遊戲化學習元素之一。

隨著航空業加速數碼轉型，提升及重塑同事技能仍然至關重要，以確保他們具備當前及未來所需的能力。2025 年，我們推出涵蓋機械人流程自動化與數據知識等主題的全新數碼轉型課程。



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

註：所有同事（包括以合約制或兼職形式聘用的同事）均可報讀非服務及營運相關的培訓課程。

### 職涯發展加速計劃

為培養未來領袖，國泰繼續透過「職涯發展加速計劃」投資於同事們。為期 12 個月的培訓課程與香港大學高層管理教育學院合作推行，旨在提升各階層高績效同事的能力。

項目包括個人化發展計劃、導師計劃及度身設計的培訓，涵蓋方向設定及策略思維、領導及凝聚團隊、推動業務表現及持份者參與等議題。今年，共有超過 120 名高績效同事經由「職涯加速計劃」提名並參與該項目。

### 服務文化教育

鑑於國泰在提供服務方面的獨特定位，我們推出兩項新課程 – 中國文化工作坊及華文服務語言，以提升我們團隊的能力，滿足華語乘客的需求。中國文化工作坊與中國民用航空飛行大學合作，成功吸引 3,685 名參與者，讓他們深入了解中國傳統文化及服務理念，加深與不同背景客戶的聯繫。同樣，華文服務語言課程亦於同期內吸引了 2,498 位學員，著重提升其專業服務語言技能，確保有效溝通及卓越服務。



## Wellbeing@Cathay

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

### 將支援融入工作

我們為同事提供一系列身心健康支援，包括機師前輩支援網絡。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。該網絡同時作為機師精神健康支援計劃。此外，機師可透過集團醫療部獲得擁有航空醫學資格的醫生提供的內部支援。

精神健康方面，我們設有專責的公司心理學家，並為管理人員提供精神健康急救培訓，以及為所有同事提供壓力管理支援。2025 年，我們培訓了合共 99 名新的精神健康急救培訓學員，他們學習如何識別精神健康問題徵兆、提供初步支援，並引導同事尋求專業協助與資源。

### 身心健康與適應力

多年來，我們的身心健康計劃從提升意識進階至積極賦能同事，協助其採取實際行動邁向全面身心健康。該計劃涵蓋生理、心理、職業、環境及財務五大方面，年內實施多項措施。例如，專設的「正念系列」課程協助參加者掌握提升思維清晰度與情緒抗逆力的實用技巧，經證實能有效增強工作記憶與專注力。



## 案例研究

### 2025年身心健康節



每年10月，為配合世界衛生組織的世界精神衛生日，我們舉辦每年一度的身心健康節，旨在提升職場心理健康意識並推廣相關理念。

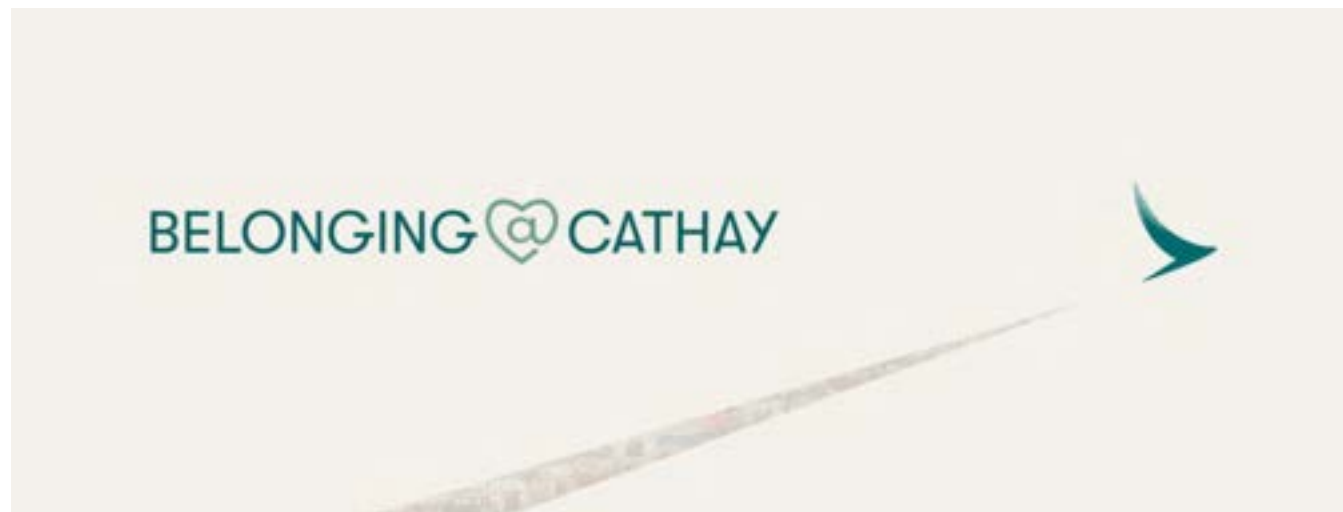
2025年活動以「攜手同行：守護身心健康 遠離職業倦怠」為主題。在整個10月份，我們舉辦一系列線上及線下活動，並輔以精選學習資源，協助同事深入理解職業倦怠、掌握切實可行的預防策略，並積極實踐自我關懷，維護心理健康。

## Belonging@Cathay

我們以多元的團隊為榮，涵蓋不同族裔、世代、宗教信仰、性別認同、性取向、能力、思維模式，以及人生與職涯背景。這份多元正正反映我們所服務的廣泛顧客群。我們深信，營造一個平等共融的企業文化，不僅是正確之舉，亦是推動業務長遠成功的關鍵。

在太古公司主導的多元、平等、共融和歸屬感評估的基礎上，我們更新了多元共融策略，並將之重新定位為 Belonging@Cathay。我們深信，真正的共融必須建基於平等，以及讓每一位同事都能感受到歸屬感的文化氛圍，從而在一個安全、被接納且備受賦權的環境中，以發揮所長。

為推動上述願景，我們全面檢視《反歧視、反騷擾及反欺凌政策》，並更新《多元、平等、共融和歸屬感政策》，清晰訂明期望的行為準則。我們亦設立專責的辦公室，配置全職資源以負責執行相關策略。該辦公室與同事資源組別緊密合作，於不同多元面向上倡議平等與共融。整體工作由多元、平等、共融和歸屬感督導委員會負責監督，確保問責機制到位，並持續推進既定目標。



作為領先的服務品牌，我們服務全球多元化的客戶群，並僱用來自不同背景的人才。因此，推動多元、平等、共融和歸屬感是我們的業務目標。當每個人，包括同事、客戶及業務夥伴，均能在國泰找到歸屬感時，我們便能真正帶動人們在人生旅途一路前行。

林紹波  
國泰行政總裁



## 我們的同事資源組別

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



### 性別平等網絡

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



### Fly with Pride

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



### OneCathay跨文化網絡

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



### Ability to Fly

該網絡致力建立對殘疾人士的正面認知和理解，促進融合具有各種才能的同事，並合作制定傷健共融政策及實務。



## 締造共融的工作環境

我們致力為同事營造一個多元、平等和共融的工作環境，無分年齡、文化背景、傷健狀況、性別或性別認同、婚姻或家庭狀況、懷孕與否、哺乳狀況、種族、國籍或族裔、宗教信仰、性取向或社會群體，都能擁有歸屬感。

為營造這樣的環境，所有新同事及現有同事均須完成培訓及每年一次的複習培訓，確保大家熟知我們相關的多元共融、反歧視、反欺凌及反騷擾政策。

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

除遵守規定之外，我們亦繼續在工作場所中營造更加共融的環境，以包容來自不同文化背景的同事。我們提供性別中立洗手間、無障礙洗手間、供信仰不同宗教同事使用的祈禱室、育嬰室，在飯堂提供多種食物選擇（例如純素、素食及清真食物），並在飯堂設置無障礙座椅。



## 推動多元、平等、共融及歸屬目標

在我們的年度同事投入度意見調查中，我們邀請同事分享他們對國泰文化的多元、平等、共融及歸屬感的看法。今年平均有 84% 的同事認為我們是一個多元、平等、共融及具有強烈歸屬感文化的機構，較去年增加 4%。我們亦邀請同事自願披露若干背景資料，例如族裔、性別認同、性取向、照顧者身分及身心能力狀況。平均有 32% 的調查對象披露這些資料，讓我們更了解團隊的多元化狀況，有助我們制訂更切合需要的措施。

為改善性別代表比例，我們訂立目標，即於 2025 年或之前管理層由不多於 65% 同一性別的人員擔任和於 2027 年或之前董事會由不多於 70% 同一性別的人員擔任。截至 2025 年底，68% 的管理層由男性擔任，與我們既定目標相差 3%。然而，自我們於 2021 年訂立目標以來，相關比例已取得顯著進展，當年男性佔比高達 75%。我們亦已於行政管理團隊實現性別比例均等。

這差距反映航空業長期以來的結構性實況。技術及營運相關的職涯路徑歷來以男性為主<sup>14</sup>。這種歷史因素持續影響高層管理的性別比例，皆因相關晉升往往需要在專門領域累積數十年的經驗。儘管如此，我們正持續在職涯初期及中期階段建立更均衡的性別結構，包括於新一屆見習機師，以及工程、貨運及數碼與資訊科技範疇的見習培訓生招聘中，提升女性比例，從而為長遠在高層實現更均衡的性別代表性奠定基礎。

<sup>14</sup> 根據國際航空運輸協會的資料，航空業技術相關職位中女性的平均佔比約為 25%，而飛行駕駛艙相關職位的女性比例則約為 6%。

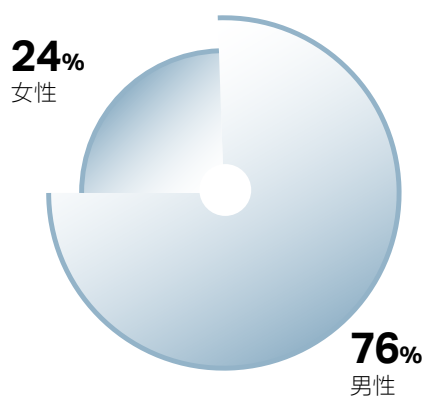
## 國泰於2025年的性別分佈

### 管理層層面 ^



^ 管理層指集團內總經理和董事的職級。

### 董事會層面



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

- 為所有在香港合資格的同事提供 14 週有薪主要照顧者假期及 5 天有薪次要照顧者假期，不論其以任何方式成為父母（透過自然分娩、代孕或領養）
- 《育嬰政策》為同事提供有新育嬰時段，並在國泰城及國泰坊設有育嬰室
- 《重返辦公室政策》適用於合資格的地勤同事，讓父母可暫時以兼職形式工作，可在工作與育兒之間取得平衡
- 機場管理局提供的機場幼兒園，為所有機場同事三歲以下子女提供托兒服務
- 《月事及更年期指引》教育同事認識女性健康，並指引同事如何為可能有健康問題的女性同事提供支援，以及有需要時如何尋求協助

在不同人生階段的轉變中，退休是影響個人身份認同與身心健康的一環。為此，我們主動提供多元支援措施，協助即將退休的同事感受到被肯定，並賦能他們在退休後繼續為社會作出貢獻。相關支援包括為空中服務員而設、涵蓋財務、身體及心理準備的退休規劃工作坊；同時，我們亦為所有同事提供同事支援計劃，並於退休後延續六個月，讓退休同事可繼續使用專業諮詢服務。



## 案例研究

### 職場照顧者支援先導計劃



我們致力打造無分年齡且跨世代共融的工作環境。為協助同事平衡工作責任與照顧年長家屬的義務，今年我們夥拍 AgeWhale 推出先導計劃，開辦長者照顧教育課程、WhatsApp 諮詢服務及社工個人化諮詢。整體而言，該先導計劃廣受好評，大部分參與者均給予高度評價。

# 附屬公司



# 香港快運



香港快運是本地唯一以香港為基地的低成本航空公司，我們致力提供優惠的票價及卓越的運作效益。我們在亞太地區提供 37 條低成本航班服務航線，以短途航線為主，涵蓋旅客渴望的未被發掘的目的地。

## 可持續發展策略

香港快運以人為先。我們擁有 1,955 名同事，當中包括 876 名機艙服務員，436 名機師和 643 名辦公室人員，每一位都是提供優質客戶服務必不可少的一員。為負責任地管理我們的環境足跡，我們致力透過採用具燃油效益的新型飛機以提高運作效益，並推行環保營運措施。此外，在減廢方面，逐步淘汰機上即棄塑膠製品和減少機上膳食產生的廢棄物，仍是我們的重點工作。在社會方面，我們支援同事及社區，幫助有需要人士，同時向大學生推廣可持續旅遊。

## 減碳

我們的減碳工作專注於機隊現代化及營運效益，以減少營運排放。今年，我們共引進四架全新 A321neo 航機。A321neo 配備新一代的引擎，較舊型號節省最多 20% 燃油。

我們推出 FlightPulse® 飛行數據表現追蹤系統，透過監測及改善營運過程中的燃油效率來提升減碳成效。此舉與我們的飛行效率計劃相輔相成，該計劃推廣綠色操作程序，例如起飛與降落時採用單引擎滑行、減襟翼降落及反推怠速降落等措施。我們的綠色操作程序在 2025 年成功節省 2,660 噸燃油，較 2024 年提升 64%。

地面作業方面，截至 2025 年，我們已將七輛柴油車替換為五輛電動車及兩輛電動牽引車。香港國際機場所有航班的行李輸送帶均已電動化。我們引入電動飛機推出裝置取代傳統高能耗柴油動力推車，並定期執行引擎核心清洗以維持最佳燃油效率。

我們的顧客碳抵銷項目，讓其可選擇抵銷航空服務所產生的碳足跡。透過該自願項目，顧客可更好地了解航程的碳排放量，並在訂票過程中透過 Verra 或 Gold Standard 認證的項目抵銷碳足跡。此外，我們抵銷同事因公務差旅所產生的所有排放量。

## 資源及廢棄物管理

為將循環經濟理念融入航班運作，我們使用更環保的替代品來取代不可回收的即棄塑膠製品，如經 FSC 認證、環保油墨印刷及可堆肥的餐具套裝、嘔吐袋、竹餐巾、木製攪拌棍及紙杯。

為加強庫存規劃及減少剩餘食物，我們推出預購餐膳折扣，鼓勵顧客提前訂購。此外，2025 年推出的數碼應用程式可供機組人員在機上預訂餐膳。此舉預計每日可減少超過 60 份餐食的浪費。若仍有剩餘食物，我們會繼續與樂餉社合作，將食物捐贈予弱勢群體。



為響應世界地球日，香港快運推出「自備杯」活動，向使用可重用杯具的同事提供飲品折扣，以鼓勵減少一次性用品的使用。香港快運亦同步推出「You Offset, We Match」計劃，就當日顧客所作出的碳抵銷進行全額配對，以倍增氣候行動的正面影響，並進一步彰顯其對可持續旅遊的承諾。



## 同事及社區

香港快運繼續致力提升同事的體驗感、參與感及身心健康。除支持同事積極參與體育活動外，例如香港國際機場同業單車及划艇比賽、愉景灣動感亞洲越野跑步賽及馬拉松賽事等，我們亦繼續優先推行與身心健康相關的項目，例如 Flexiwork 2.0、同事身心健康措施及同事援助項目。

為培育下一代航空翹楚，我們推出 AXIS 暑期實習計劃，為具潛質的學生提供銜接 HORIZON 畢業培訓生計劃的途徑。計劃期間，香港快運安排了多項參觀及聯繫活動，讓學員深入認識航空世界，親身體驗航空業運作與文化。我們亦夥拍本地頂尖大學，舉辦客席講座及案例研究，主題包括航空業創新與低成本航空商業模式。我們亦支持業務營運所在的社區。10 月，我們夥拍 Fly Pink Hong Kong 合辦慈善義賣，為香港乳癌基金會籌募善款。

我們以人為本、服務社群的工作榮獲業界表揚，贏得以下獎項：

- **Human Resources Online** 大獎：最佳員工聯繫溝通策略銀獎；最佳僱主品牌銀獎；最佳人才招聘與吸引策略銅獎
- **香港人力資源管理學會獎項**：僱主品牌卓越獎；吸引 Z 世代人才—優異獎；人才招聘—優秀實踐獎
- **香港社會服務聯會頒發 5 年 Plus「商界展關懷」標誌**

## 案例研究

### Gotta GO! 可持續旅遊挑戰賽2025



2025 年，香港快運舉辦第二屆「Gotta GO! 可持續旅遊挑戰賽」，此旗艦青年參與計劃旨在鼓勵大學生探索低碳旅遊，並了解可持續旅遊的實務方法。繼 2024 年首屆

挑戰賽成功舉辦，本屆挑戰賽吸引更多關注和參與，共計 470 名學生參與，較 2024 年增長 176%。大學合作夥伴數目亦由兩家增至四家，參與同學來自香港中文大學、香港浸會大學、香港科技大學及香港理工大學。

透過一系列的公開講座和工作坊，參與者學習有關可持續發展旅遊的基礎知識、碳足跡計算方法，以及制定切實可行的低碳旅行計劃的實用技能。學員隨後運用所學設計四日三夜的行程，由來自可持續發展、航空及學術界等不同領域的專家進行評審。最終選出三隊入圍隊伍，將其低碳旅遊計劃付諸實踐。



本年8月為同事的「健康月」，活動包括捐血日、與基督教家庭服務中心合辦健康課程，以及首度舉辦的「UO親子日」，旨在加強同事關係和家庭聯繫。



# 華民航空

香港華民航空  
air Hongkong



華民航空是在香港服務時間最長的全貨運航空公司，為 DHL 快遞提供特快貨運服務並為國泰航空提供貨運服務。我們的機隊使用 A300F 空中巴士和 A330F 航機飛往亞洲 15 個目的地的特快貨運服務，並在其他亞洲、歐洲及澳洲航點提供不定期包機服務。

## 可持續發展策略

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



香港華民航空現已**全面過渡至A330F貨機**。相比之前的**A300F貨機**，新型貨機的**燃油效率提升逾10%**，同時降低了噪音水平。



## 氣候變化

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

今年，我們繼續推行多項措施提升燃油效益，並持續尋求更多有助減少碳排放的新契機。其中一項重要舉措是我們的機隊更新計劃，該計劃已於 2025 年中完成全面過渡至燃油效益更高的 A330F 貨機。為配合集團在全球航線網絡擴大使用可持續航空燃油的策略，香港華民航空於 2025 年首度為國際航班加注可持續航空燃油。

## 健康及安全

2025 年，我們不斷升級及擴大疲勞風險管理系統，確保機師接受適當訓練，以便更有效地管理所有同事的疲勞風險。此舉體現我們致力積極管理疲勞，並與提升機師身心健康、確保營運抗逆力的策略目標一致。

## 我們的同事

我們非常倚重同事的技能、經驗及專業精神。為確保我們將待客之道延伸至我們的同事，我們定期透過坦誠對話與同事保持溝通。2025 年，同事意見調查回覆率高於往年水平。同事投入度指數接近 80%，反映了我們積極投入的文化，這賴以為不同職位及需要而量身制定的多元人才投入度計劃。

## 案例研究

### 香港華民航空首次使用可持續航空燃油



秉承推動航空貨運業減碳的承諾，國泰航空與 DHL Express 簽署一項新的可持續航空燃油協議。根據協議，香港華民航空從首爾仁川國際機場、東京成田國際機場及新加坡樟宜機場出發的航班，將使用 2,400 噸的可持續航空燃油。這標誌著香港華民航空航班首次使用可持續航空燃油，亦是國泰航空在全球航線網絡

(尤其是亞洲) 推廣使用可持續航空燃油的重要里程碑。

2025 年，該合作預計將減少約 7,190 噸全生命週期溫室氣體排放量，相等於超過 100 架 A330F 貨機從香港飛往新加坡所產生的總排放量。

# 國泰貨運站



CATHAY CARGO TERMINAL

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

## 可持續發展策略

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

國泰貨運站成為亞洲首批獲得國際航空運輸協會環境評估認證的貨運公司之一。此項重要里程碑凸顯我們對環境可持續發展的堅定承諾。



國泰貨運站已試行使用**氫化植物油**作為地面服務設備的替代燃料。



## 減碳

我們的目標是以 2018 年為基準，2035 年碳排放減少 55%，2050 年達到淨零排放，我們致力將環境的影響減至最低，並不斷探索如何通過革新和應用科技提升貨運站內的能源效益。

為實現車隊減碳，我們積極探索電動化方案及替代燃油。國泰貨運站已開展氫化植物油試行計劃，作為地勤設備的替代燃料。在重型地勤服務設備的潔淨燃料方案商業化前，這計劃旨在探索以替代燃料作為臨時解決方案的可行性。

## 物料及廢棄物

我們積極監控即棄塑膠製品的使用量，並尋求環境友善的替代品，盡可能避免使用需要送往堆填的物料。正確的廢棄物回收及再利用，是我們環境管理的另一重點。今年我們的廢棄物轉化率達 51%，與 2024 年相比上升 29%。此項改善源於我們對廢棄物收集及回收流程進行全面檢討及改善。

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

## 案例研究

### 率先於貨運營運中試驗無人駕駛拖車技術



2025年3月，國泰貨運站於香港國際機場成功完成了首次端到端無人駕駛拖車試行計劃，這是車隊電氣化工作以減低碳足跡的其中一環。這次試行的一大亮點是精準對接技術，無人駕駛拖車能將拖架自動與轉運平台對齊，將集裝箱精準地載到拖架上。

同年進行的第二次試行計劃針對特別容易變壞的貨物。國泰貨運站一輛專門用來運送冷凍貨物的「冷藏拖卡」，可在無人駕駛的情況下自動將貨物由客機停機坪運往客運大樓的指定區域。

## 健康及安全

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

鋰電池篩查是其中一個重要的安全層面。為此，我們的解決方案為在 X 光機上採用最新的人工智慧技術，並由訓練有素的安檢人員準確偵測及識別貨物中的鋰電池，從而降低與這些潛在易燃物品相關的火災風險。

今年，我們榮獲香港國際機場 2024/2025 年度「機場安全嘉許計劃」金獎，以及在第二十四屆香港職業安全健康大獎中榮獲「安全表現卓越獎」。多年來，我們屢獲殊榮，彰顯我們在持續改善安全管理方面的堅定承諾，以及在卓越安全及營運方面維持領先地位的決心。



我們的保安管理獲得外界認可，成為亞洲首家取得國際航空運輸協會**保安管理系統 (SeMS) 認證**的地勤機構，並獲得「營運狀態」肯定，是首次獲得SeMS認證可達到的最高級別。



## 案例研究

### 應用人工智能技術提升安全和保安



國泰貨運站成為全港首個將人工智能技術與現有的閉路電視系統無縫結合的航空貨運站。國泰貨運站與業內領先的工作場所安全解決方案供應商Intenseye合作，運用先進的電腦視覺技術和人工智能演算法，實時分析偵測和辨識場內的安全和保安相關風險，有效減少潛在事故，並提升工作場所的整體安全表現。

## 我們的同事及社區

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

為秉持同事身心健康的承諾，我們舉辦了身心健康週，內容包括設置職場按摩服務、健康風險評估及捐血活動，藉此鼓勵同事養成健康生活習慣，共同營造更注重身心健康的支援性工作環境。

年內，義工隊參加國泰貨運站與香港基督教服務處合辦的「少數族裔家庭歡慶節日」活動。此外，我們於 2025 年度 QF 資歷架構夥伴嘉許典禮榮獲「QF 星級僱主」殊榮，並連續第七年獲香港社會服務聯會評選為「商界展關懷」企業。



# 國泰餐飲



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

國泰餐飲於 2025 年在香港為 45 家國際航空公司提供機上膳食服務，供應約 2,970 萬份膳食並處理逾 69,100 班航班，即平均每日生產約 81,349 份膳食及處理 189 班航班。國泰餐飲的營運由全體 2,100 餘名同事及其駐地承包商所支持。

## 可持續發展策略

我們認為可持續發展對於引導卓越營運，更好地利用資源和確保業務增長至關重要。可持續發展管治由我們行政總裁領導的可持續發展督導委員會負責。該委員會由常務總裁擔任主席，成員包括多個職能的部門主管，負責可持續發展策略規劃、執行、監察及檢討方面的工作。

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

## 減碳

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

鑑於製冷劑是我們碳足跡的重要來源之一，我們已就餐飲服務車隊全面推行硬件升級，為日後轉用全球暖化潛能較低的製冷劑作好準備。截至 2025 年，我們已有 30% 的車隊成功完成改裝，可使用 R134A 製冷劑運作。相關升級工作以系統化方式推行，並經過嚴謹的測試與驗證，以確保營運的可靠性及符合相關規定。

### 案例研究

## 透過冷凝水預冷技術改善能源效益



為進一步減少製冷系統的能源消耗，國泰餐飲採用創新技術，將冷凝水轉化為預冷媒介。新系統運用冷凝水本身的冷卻特性，降低流經冷卻器的空氣溫度，從而提

升整體製冷效率，並減少用電量。新系統每年可節省約 160,000 度電，相當於減少 60.5 噸碳排放。

## 資源及廢棄物管理

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

多年來，我們與惜食堂及樂餉社等非牟利組織合作，捐出剩餘食物及飲料予香港社會上有需要的人士。2025 年，我們捐贈了 461 噸未經使用的食品及飲品，展現我們減少浪費及支持社區的承諾。於報告年度，我們亦透過 O·PARK 的廢棄物轉能設施，合共回收了 1,518 噸廚餘，較去年增長 86%，反映新的洗滌及廚餘真空系統投入運作後，廚餘回收能力有所提升。該系統能處理入境航班廚餘的分類及回收，進一步提升整體回收成效。



我們先進的洗滌系統榮獲 **TVB ESG 環境創新科技大獎**，肯定其顯著的環保裨益及率先於本地引入入境航班廚餘分類功能。



## 案例研究

### 推動可持續發展及營運升級：全港首個入境航班廚餘分類系統



今年，國泰餐飲成功引入全新設計的設備洗滌系統，成為全港首間回收入境航班廚餘的航空膳食供應商。

全新設備洗滌系統配備專用輸送帶及壓縮機，有效將廚餘從一般廢棄物分離。收集所得的廚餘會送往 O·PARK，經厭氧消化技術轉化成電力。我們與物流供應

商及 O·PARK 緊密合作，而落實的新物流安排，每日可額外收集五噸廚餘。新系統可顯著節省能源消耗，在類似的營運條件下，與舊系統相比，新系統的電力消耗預計可減少高達 70%，而用水量則預計可減少約 60%。

## 負責任採購

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

今年，我們購入 380 噸可持續海產，佔海產採購量的 63%。我們也達到 100% 選用環保的衛生紙和文具紙張。

## 我們的同事及社區

人力資本的投放對於我們的成功尤關重要。今年，我們改善人才發展架構，舉辦了一系列的培訓工作坊，以讓同事掌握現職及未來發展所需的關鍵技能。公司各級同事的培訓總時數達 11,643 小時，平均每位同事 5.5 小時，較 2024 年的總培訓時數上升 34%。

我們亦關顧同事身心健康及提倡多元共融的工作環境，讓他們盡展所長。例如，我們舉辦「頤鉢深度放鬆」工作坊及「瑜伽伸展」課程，以促進同事身心健康。此外，我們繼續每兩個月舉辦一次生日慶祝活動，以提升職場滿意度。

「20 年 Plus 商界展關懷」標誌，體現我們視社區參與為核心價值之一。我們持續與多個非政府機構合作，組織義工活動以支援有需要人士如長者。今年，我們與香港聖公會東涌綜合服務合辦「與長者玩魔力橋」活動。此外，我們繼續舉辦「關愛街貓」計劃，將愛心足跡延展至動物世界。



於2025年底前，我們成功**全面**採用  
**非籠養帶殼雞蛋及液態雞蛋。**



# HAS BY CATHAY



HAS By Cathay 成立於 1995 年，旨在為香港國際機場的航空公司提供專業的停機坪和貨運服務，包括裝貨及卸載、行李服務、貨物及郵件運送、停機坪服務、航機運載調控、登機橋及登機梯操作、集裝設備儲存及機組人員接送。我們擁有 2,800 部地勤支援設備及車輛，並僱用超過 2,650 名同事，目前共為 27 家航空公司服務。

## 可持續發展策略

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



我們在 2024 香港環境卓越大獎中榮獲 **交通及物流業界別銀獎**，表揚我們在可持續發展及環保工作方面的努力和承諾。



## 減碳

我們的車隊耗油佔總溫室氣體排放量的 89% 以上。我們繼續實施地勤支援設備和車輛更新項目，使用燃油效益更佳或電力驅動的車輛。

### 案例研究

#### 透過營運應急準備體現氣候韌性



面對日益頻繁且嚴重的極端天氣事件，穩健的氣候韌性是減低潛在損害，並確保停機坪作業可提供穩定和優質服務的關鍵。

在超強颱風樺加沙襲港期間，我們在香港國際機場積極做好營運應急準備，展現氣候韌性。我們的首要目標是確保人員及地勤服務設備的安全。在風暴襲港前，我們迅速將地勤服務設備遷往指定的安全區域，成功保護關鍵資產，減少造成損毀及營運中斷時間。我們同時靈活調配人手，提升人力資源調配成效，確保颱風期間及過後服務持續可靠。

### 案例研究

#### 率先推動機場地勤作業採用可再生柴油



雖然車隊電氣化仍是我們長期減碳策略的關鍵元素，但目前仍欠缺所需的基礎設施和電動車方案，以配合大規模轉型。

為此，HAS by Cathay與國泰貨運站聯合開展氫化植物油試行計劃。它是一種地勤服務設備的可再生柴油替代品，與傳統柴油相比，可減少超過80%的生命週期碳排放。這項試行計劃使HAS by Cathay成為香港國際機場首家採用氫化植物油的地勤服務營運商，彰顯我們在維持營運效率及可靠性的同時，於地面作業減排方面開創先河。

## 健康及安全

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

我們已實施全面的交通安全措施，以應對營運風險及推廣安全實務文化。營運人員每週向全體司機進行安全簡報，並持續舉辦以「為飛機讓路」為主題的駕駛安全活動。我們加強主要高風險地點的安全巡查，而所有拖車司機亦已完成情境式駕駛安全訓練課程。目前，我們正籌備補充工具箱會議，以進一步提升同事意識及工作場所安全。

意外風險管理系統（監控駕駛行為的人工智能方案）的應用範圍已擴展至拖車和小巴。這個經擴展的人工智能系統，有助改善司機的駕駛習慣和加強遵守安全規則，並提升我們實時辨識及管理營運安全風險的能力。

## 我們的同事及社區

成為一個優良的僱主不但可以吸引更多的人才，還有助保留熟練同事並發揮他們的潛力。我們高度重視同事發展，致力提升機構人力資本，以滿足營運需要，並促進卓越績效。

此外，我們高度重視社區參與。香港社會服務聯會向我們頒發「20年Plus商界展關懷」標誌，以表彰我們透過緣動力義工隊20多年來服務社區不遺餘力。義工隊積極籌辦及參與針對地區需要的活動，致力推廣社區關懷及同理心。我們長期參與社區活動，彰顯我們透過饒富意義的義務工作，促進關懷及社區福祉的使命，加強實現核心業務目標的同時，貢獻社會的承諾。



我們致力培育同事的工作榮獲僱員再培訓局頒發「人才企業嘉許計劃—超級人才企業獎 (2025-2026)」。



我們在營運安全方面的不懈努力，榮獲香港機場管理局頒發「機場安全創新挑戰賽—最佳安全創新卓越獎」。



# 雅潔洗衣



雅潔洗衣為航空公司及酒店提供全面的洗衣及乾洗服務。雅潔洗衣成立於1964年，從一家乾洗店發展成為香港主要的商業洗衣公司。公司僱用約405名同事，服務30家航空客戶和42家酒店和會所客戶，每日平均處理237,793件生產件，相當於78噸衣物。

## 可持續發展策略

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

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



## 減碳

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

為配合減碳路線圖，我們密切監察碳排放表現，並透過不同的策略項目，致力減少營運過程中的排放量。2025年的重點工作是煤氣用量，因其是我們最主要的排放來源。透過檢視營運模式和改善生產流程，我們的碳強度較去年水平降低了14%，同時提升了經濟競爭力和營運效率。

同時，我們持續以燃油效益更高的車輛及電動車取代現有車隊，以降低車輛排放量。我們亦透過定期檢討及定位追蹤來改善路線效率，以加強監控及提升運輸效益，配合我們的可持續發展目標。



## 物料及廢棄物

在營運過程中，我們致力減少廢棄物的產生。為此，我們已實施一系列減少物料使用和廢棄物棄置的措施，這包括改善布製品及衣物的包裝方法、縮短衣物包裝的長度，以及減少衣物包裝中包裝配件的使用，例如夾子及紙板。此外，我們舉辦減廢主題的教育工作坊和同事參與活動，以提升同事的減廢意識和鼓勵可持續發展實務。

## 健康及安全

雅潔洗衣以安全為首要目標，我們嚴守ISO45001的標準，並以此為業務績效的重要指標。我們力求通過建立及採用一個與業務活動的風險與機遇相對應的職業健康及安全制度，利用有效的標準和實務指引，增強公司的職業健康及安全文化。

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

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



## 我們的同事及社區

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

雅潔洗衣是全港首間簽署《少數族裔友善就業約章》的洗衣公司，致力為少數族裔人士提供平等工作機會，並締造共融的工作環境。

在社區方面，我們致力支援特殊能力人士投身就業市場。我們亦為傷健人士提供培訓，並將布製品外判予庇護工場處理。透過與香港家庭福利會合作，我們亦為弱勢群體及有需要的長者提供免費洗衣服務。我們榮獲香港社會服務聯會授予「15年Plus商界展關懷」標誌。

## 案例研究

### 締造共融的工作環境



作為香港航空業及酒店業的領先洗衣服務夥伴，我們以聘用傷健人士及夥拍庇護工場提供職業培訓和就業支援為榮。今年，雅潔洗衣榮獲勞工及福利局頒發2025年度「愛心僱主」獎章「第二級：殘疾共融僱主」及「共融同伴獎」兩項殊榮。獲外界認可彰顯我們致力打造共融的工作環境，以及培育更具同理心的合作夥伴關係。

## 案例研究

### 播下實踐知識的第一顆種子



我們夥拍太古基金為太古小學的學生舉辦互動工作坊，讓學生走出課室，透過體驗式學習吸取知識與技能。工作坊教授實用的洗衣技巧，包括識別布料、認識衣物護理標籤、污漬處理和正確摺疊衣物的方法。透過體驗式學習，可增強同學們對掌握實際生活技能的信心，並促進他們的個人成長。

## 2025 年關鍵績效指標

### 經濟指標列表

指標	2025 百萬港元	2024 百萬港元	2023 百萬港元
<b>產生的直接經濟價值</b>			
收益	116,766	104,371	94,485
財務收入	492	841	1,228
應佔聯屬公司溢利	529	331	(1,534)
<b>分配的經濟價值</b>			
營業開支	102,693	91,194	81,486
同事開支	20,080	16,840	14,785
支付出資入的款項	8,397	8,340	6,729
- 財務支出	3,169	3,897	3,961
- 已派股息：國泰股東	5,228	4,443	2,768
- 已派股息：非控股權益	-	-	-
向政府支付的款項 (課稅)	1,482	1,315	1,068
<b>社區投資，包括慈善捐款</b>			
- 直接付款	5	5	1
- 航空折扣	4	3	5
<b>留存的經濟價值</b>			
國泰股東應佔溢利/(虧損)	10,828	9,888	9,789

備註：有關其他財務數據，請參閱 2025 年報告書第 p.83-84 頁。

## 環境指標列表

### 排放 – 國泰航空及其主要附屬公司

指標	單位	2025	2024	2023
範疇一 <sup>*</sup>	噸二氧化碳當量	16,760,471	14,083,146	11,574,068
範疇二 (基於市場的方法) <sup>*</sup>	噸二氧化碳當量	47,885	49,405	45,812
範疇二 (基於位置的方法) <sup>*</sup>	噸二氧化碳當量	84,406	85,046	79,188
範疇三	噸二氧化碳當量	10,592,541	9,462,035	5,939,000
範疇一及二 (基於市場的方法) <sup>*</sup>	噸二氧化碳當量	16,808,356	14,132,551	11,619,880
範疇一及二 (基於位置的方法) <sup>*</sup>	噸二氧化碳當量	16,844,877	14,168,192	11,653,256
範疇一、二及三 (基於市場的方法)	噸二氧化碳當量	27,400,897	23,594,586	17,558,880
範疇一、二及三 (基於位置的方法)	噸二氧化碳當量	27,437,418	23,630,227	17,592,256
淨範疇一 <sup>*§</sup>	噸二氧化碳當量	16,637,046	14,048,971	11,562,467
淨範疇一及二 (基於市場的方法) <sup>*§</sup>	噸二氧化碳當量	16,684,931	14,098,376	11,608,279
淨範疇一及二 (基於位置的方法) <sup>*§</sup>	噸二氧化碳當量	16,721,452	14,134,017	11,641,655
淨範疇一、二及三 (基於市場的方法) <sup>§</sup>	噸二氧化碳當量	27,277,472	23,560,411	17,547,279
淨範疇一、二及三 (基於位置的方法) <sup>§</sup>	噸二氧化碳當量	27,313,993	23,596,052	17,580,655

<sup>\*</sup> 2025 數據由羅兵咸永道會計師事務所核實。

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

備註：除非另有規定，否則我們依照《溫室氣體盤查議定書 - 企業會計與報告標準》計算我們的溫室氣體排放量。根據《溫室氣體盤查議定書範圍二指南》，基於市場的方法為根據公司所選擇 (或別無選擇之下) 之電力公司的排放所計算；基於位置的方法則反映能源消耗所在電網的平均排放強度，根據主要使用之電網的平均排放所計算。

## 環境指標列表

### 排放 – 飛機營運

指標	單位	2025#@@+	2024#@@+	2023#@@+
可用噸公里	百萬	31,443	27,177	23,113
收入噸公里	百萬	22,266	18,947	16,369
收入客公里	百萬	134,321	104,496	81,454
所有飛機的碳排放量	千噸二氧化碳	16,713	14,042	11,528
所有飛機的碳強度	克二氧化碳 / 收入噸公里*	751	741	704
	克二氧化碳 / 可用噸公里	532	517	499
所有飛機的淨碳強度 (包括強制性衍生自可持續航空燃油的碳減排)†	克二氧化碳 / 收入噸公里	750	741	704
所有飛機的淨碳強度 (包括強制和自願性衍生自可持續航空燃油的碳減排)†	克二氧化碳 / 收入噸公里	746	740	704
客機的碳強度	公斤二氧化碳 / 收入客公里	0.10	0.10	0.10
貨機的碳強度	公斤二氧化碳 / 收入噸公里	0.55	0.54	0.53

† 2025 數據由羅兵咸永道會計師事務所核實。

# 包括華民航空。

@ 包括香港快運。

\* 燃油消耗量包括測試、訓練和濕租賃航班。

## 環境指標列表

### 碳減排 – 飛機營運

指標	單位	2025	2024	2023
衍生自可持續航空燃油的碳減排 <sup>◊</sup>	噸二氧化碳	101,446	19,247	2,485
可持續航空燃油的減排 (自願性質 – 集團為商務旅行所購買) <sup>◊</sup>	噸二氧化碳當量	2,442	1,556	-
碳抵銷 (自願性質 – 集團為商務旅行所購買) <sup>◊</sup>	噸二氧化碳當量	21,979	14,600	9,116
碳抵銷 (自願性質 – 集團為推廣活動所購買) <sup>◊</sup>	噸二氧化碳當量	0	328	-
碳抵銷 (自願性質 – 個別乘客及企業客戶所購買) <sup>◊</sup>	噸二氧化碳當量	35,499	37,595	16,779
碳抵銷 (自願性質 – 為貨物運輸所購買) <sup>◊</sup>	噸二氧化碳當量	1,651	1,969	570

<sup>◊</sup> 2025 數據由羅兵咸永道會計師事務所核實。

備註：在商務旅行及貨物運輸方面，碳抵銷量為搭乘相關航班後的當月報告；在企業客戶方面，碳抵銷量按捐款當月報告；在推廣活動方面，由於處理相關數據需時，碳抵銷量在相關費用結算期間報告。2025 年，貨物運輸的碳抵銷只適用於國泰航空；個別乘客及企業客戶所購買的碳抵銷則適用於國泰航空和香港快運。2025 年，我們通過國泰航空的「飛向更藍天」計劃和香港快運的「顧客碳抵銷項目」抵銷碳排放量合共 59,129<sup>◊</sup> 噸，當中包括個別乘客抵銷的 13,775<sup>◊</sup> 噸及企業客戶抵銷的 21,724<sup>◊</sup> 噸。

### 氮氧化物排放 – 飛機營運

指標	單位	2025	2024	2023
所有飛機的氮氧化物排放	噸	6,458	5,619	4,630
客機的氮氧化物排放	克 / 收入客公里	0.04	0.04	0.04
貨機的氮氧化物排放	克 / 收入噸公里	0.18	0.18	0.17
平均氮氧化物排放 / 每降落起飛週期(LTO)	公斤 / LTO	34	36	37
機隊中符合航空環境保護委員會(CAEP)▲/6 標準的飛機百分比	%	99	97	92
機隊中符合CAEP/8 標準的飛機百分比	%	75	90	72

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

備註和方法：

(1) 二氧化碳的全球暖化潛能為 1；假設所有其他溫室氣體均微不足道，因其影響仍未確知。因需進一步研究，凝結尾跡的影響尚未納入。

(2) 客運航班的燃油消耗量包括攜帶行李及機倉貨物。

(3) 轉換因子：1 噸飛機燃料 = 3.15 噸二氧化碳當量，參考香港民航處實施的香港民航活動二氧化碳排放監測、報告及核實計劃。於報告年度並沒有轉變。

## 環境指標列表

### 排放 – 地面營運

指標	單位	2025	2024	2023
地面排放總量*	噸二氧化碳當量	95,223	91,028	91,980

\* 2025 數據由羅兵咸永道會計師事務所核實。

### 氣候相關風險和機遇

指標	單位	2025
目前未涵蓋於國際航空碳抵銷和減排計劃的收入噸公里	%	100
香港國際機場中易受水浸風險影響的固定資產	%	0
下一代航機◆ (目前總數合計)	%	38
	架數	90

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

## 環境指標列表

### 資源使用 – 飛機及地面營運

指標	單位	2025	2024	2023
<b>航空能源使用</b>				
航空燃油	噸	5,305,757	4,457,626	3,659,651
可持續航空燃油*	噸	36,242	6,884	1,048
可持續航空燃油佔年內總航空燃油的百分比	%	0.68	0.15	0.03
客機的航空燃油消耗	公升 / 收入客公里 *100	4.01	4.11	4.01
貨機的航空燃油消耗	公升 / 收入噸公里	0.22	0.21	0.21
<b>地面能源使用</b>				
電力	兆瓦時	114,852	115,752	107,697
移動燃燒源 – 柴油	公升	4,091,638	3,774,750	3,107,572
移動燃燒源 – 無鉛汽油	公升	11,004	15,343	135,484
固定燃燒源 – 柴油	公升	10,718	3,810	5,953
可再生柴油	公升	48,186	-	-
煤氣	單位	7,424,469	7,439,928	6,597,530
總能源使用量	千兆焦耳	233,999,771	196,733,858	161,589,400
能源強度 (每同事)	千兆焦耳	7,013	6,534	6,789
<b>資源使用</b>				
面向乘客的即棄塑膠製品 <sup>o</sup>	人均件數	1.7	2.6	3.1
營運使用的紙張	噸	170	80	68
所購入經認證的可持續海產	噸	380	351	315

\* 2025 數據由羅兵咸永道會計師事務所核實。

<sup>o</sup> 這些物品包括國泰航空營運的航班上提供予乘客的即棄塑膠水樽、餐具、個人護理物品及包裝，但不包括國泰航空營運的航班上作醫療和衛生之用水樽以外的已包裝食品及飲品。

## 環境指標列表

### 資源使用 – 飛機及地面營運

指標	單位	2025	2024	2023
<b>回收 (地面營運)</b>				
塑膠	噸	580	598	296
玻璃	噸	562	557	419
紙張	噸	512	475	277
金屬	噸	54	46	33
食物捐贈	噸	461	336	210
送往回收並轉化為能源的不可食用廚餘	噸	1,671	910	664
其他*	噸	78	48	40
分類總計	噸	3,918	2,970	1,939
雅潔洗衣的重用衣架	個	771,367	849,465	787,085
<b>回收 (機上營運)</b>				
塑膠	噸	35	7	-
金屬	噸	14	3	-
<b>廢棄物</b>				
送往堆填的非有害廢棄物 (商業及工業廢棄物、廚餘和隔油池)	噸	14,728	15,004	15,820
送往堆填的非有害廢棄物強度 (每百萬港元營運收益)	噸 / 百萬港元	0.13	0.14	0.17
非有害廢棄物的轉化率	%	21	19	12
有害廢棄物 (電池)	噸	30	25	12
有害廢棄物 (化學固體廢棄物)	噸	7	6	5
有害廢棄物 (化學液體廢棄物)	公升	24,900	22,940	18,460
<b>用水量</b>				
作冷卻用途的海水	立方米	8,442,731	12,904,816	11,463,350
都市用水	立方米	942,751	962,273	881,180
維修用水	立方米	21,636	13,246	7,892
循環再用水	立方米	4,476	17,924	9,394

\*其他包括食品加工油和輪胎。

## 環境指標列表

### 資源使用 – 飛機及地面營運

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

## 社會指標列表

### 總僱員

指標	單位	2025	2024	2023
同事總數#	人數	33,369	30,110	23,801
同事總數 – 主要業務單位及附屬公司*	人數	32,158	28,938	22,804
<b>按性別</b>				
男	%	48	48	51
女	%	52	52	49
<b>按合同類型</b>				
長期僱員	%	73	73	85
固定及臨時僱員	%	27	27	15
<b>按僱傭類型</b>				
長期僱員 – 全職	%	99	99	99
長期僱員 – 兼職	%	1	1	1
<b>按地區</b>				
香港	%	87	87	85
中國內地	%	3	2	2
其他	%	10	11	13

## 社會指標列表

### 總僱員

指標	單位	2025	2024	2023
<b>按僱用類別</b>				
機組人員	%	13	12	15
機艙服務員	%	39	38	31
地勤人員	%	48	50	54
<b>按年齡組別</b>				
30歲以下	%	25	24	19
30至50歲	%	59	59	60
50歲以上	%	16	17	21
<b>按同事類別</b>				
個人貢獻者	%	64	66	64
主管	%	30	29	30
業務負責人	%	5	4	5
戰略領導	%	1	1	1

\* 所提供的數據與報告書的數據範圍一致。

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

## 社會指標列表

### 自願離職員工

指標	單位	2025	2024	2023
<b>按年齡組別</b>				
30歲以下	%	12	19	21
30至50歲	%	5	8	12
50歲以上	%	6	5	8
<b>按性別</b>				
男	%	6	8	14
女	%	6	10	10
<b>按地區</b>				
香港	%	6	9	13
中國內地	%	3	5	6
其他	%	6	7	11
<b>按管理層級</b>				
初級管理層	%	5	6	8
中級管理層	%	4	5	5
高級管理層	%	14	9	4
<b>按同事類別</b>				
個人貢獻者	%	7	11	16
主管	%	5	6	8
業務負責人	%	4	5	5
戰略領導	%	14	9	4
<b>長期僱員總自願離職率</b>	<b>%</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>12</b>
<b>長期僱員總離職率</b>	<b>%</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

## 社會指標列表

### 新聘員工

指標	單位	2025	2024	2023
<b>按年齡組別</b>				
30歲以下	%	47	55	51
	人數	1,669	1,703	1,365
30至50歲	%	11	16	15
	人數	1,612	2,143	1,783
50歲以上	%	5	9	11
	人數	227	345	447
<b>按性別</b>				
男	%	17	24	21
	人數	2,057	2,557	2,075
女	%	14	17	16
	人數	1,451	1,634	1,520
<b>按地區</b>				
香港	%	16	21	19
	人數	3,033	3,510	3,059
中國內地	%	27	38	14
	人數	209	230	70
其他	%	9	17	18
	人數	266	451	466

## 社會指標列表

### 新聘員工

指標	單位	2025	2024	2023
<b>按管理層級</b>				
初級管理層	%	14	20	19
	人數	1,158	1,397	1,137
中級管理層	%	4	5	5
	人數	49	57	55
高級管理層	%	6	2	3
	人數	4	1	2
<b>按同事類別</b>				
個人貢獻者	%	18	23	20
	人數	2,297	2,736	2,401
主管	%	14	20	19
	人數	1,158	1,397	1,137
業務負責人	%	4	5	5
	人數	49	57	55
戰略領導	%	6	2	3
	人數	4	1	2
總長期僱員新聘比率	%	16	21	19
總長期僱員新聘人數	人數	3,508	4,191	3,595
空缺職位由內部員工填補#	%	8	6	17

# 僅含國泰航空數據。

## 社會指標列表

### 平均任期

指標	單位	2025	2024	2023
<b>按年齡組別</b>				
30歲以下	人數	1	2	3
30至50歲	人數	8	9	10
50歲以上	人數	16	20	20
<b>按性別</b>				
男	人數	10	9	13
女	人數	7	11	9
<b>總長期僱員平均任期 (年)</b>	<b>人數</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>11</b>

### 升遷率

指標	單位	2025	2024	2023
<b>按年齡組別</b>				
30歲以下	%	10	11	8
30至50歲	%	13	22	11
50歲以上	%	7	7	8
<b>按性別</b>				
男	%	14	13	10
女	%	10	23	10
<b>總長期僱員升遷率</b>	<b>%</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>10</b>

### 缺勤率

指標	單位	2025	2024	2023
<b>按性別</b>				
男	%	3	2	3
女	%	3	3	5
<b>總長期僱員缺勤率</b>	<b>%</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

## 社會指標列表

### 培訓及發展

指標	單位	2025	2024	2023
受訓同事總數	%	100	100	100
總培訓時數	小時	3,190,086	4,903,889	2,780,497
平均培訓時數	小時	97	166	144
<b>平均培訓時數 (按性別)</b>				
男	小時	118	169	113
女	小時	157	305	177
<b>平均培訓時數 (按年齡組別)</b>				
30歲以下	小時	125	-	-
30至50歲	小時	141	-	-
50歲以上	小時	130	-	-
<b>平均培訓時數 (按同事類別)</b>				
個人貢獻者	小時	158	308	185
主管	小時	107	131	74
業務負責人	小時	130	131	120
戰略領導	小時	40	105	35
<b>受訓同事比例 (按性別)</b>				
男	%	100	100	89
女	%	100	100	100
<b>受訓同事比例 (按年齡組別)</b>				
30歲以下	%	100	-	-
30至50歲	%	100	-	-
50歲以上	%	100	-	-
<b>受訓同事比例 (按同事類別)</b>				
個人貢獻者	%	100	100	100
主管	%	100	100	84
業務負責人	%	100	100	30
戰略領導	%	98	100	100

## 社會指標列表

### 培訓及發展

指標	單位	2025	2024	2023
<b>同事培訓平均支出 (按性別)</b>				
男	港元	24,509	31,195	11,911
女	港元	28,518	36,528	13,821
<b>同事培訓平均支出 (按同事類別)</b>				
個人貢獻者	港元	22,112	29,205	11,151
主管	港元	30,805	38,656	15,439
業務負責人	港元	35,240	43,083	14,142
戰略領導	港元	31,559	40,599	13,824
<b>每位同事的平均培訓總支出</b>	<b>港元</b>	<b>26,300</b>	<b>33,650</b>	<b>12,800</b>

### 績效評估

指標	單位	2025	2024	2023
接受績效評估同事比例	%	88	84	79

### 年度同事投入度指數

指標	單位	2025	2024	2023
對調查的陳述表示非常同意或同意的同事比例	%	85	84	58

## 社會指標列表

### 董事局多元化

指標	單位	2025	2024	2023
<b>按性別</b>				
男	%	76	76	88
女	%	24	24	12
<b>按年齡組別</b>				
41至50歲	%	6	6	12
51至60歲	%	76	76	70
61至70歲	%	18	18	18
<b>按種族</b>				
華人	%	41	41	53
非華人	%	59	59	47
<b>董事服務年期*</b>				
5年或以下	%	82	82	76
6至10年	%	12	12	18
10年以上	%	6	6	6

\* 於 2025 年年底，董事局的平均任期為 4.18 年。

備註：有關董事技能、專業知識及經驗的詳情，請參閱 2025 年報告書第 p.57 頁。

### 管理要職 (總經理及董事) 多元化

指標	單位	2025	2024	2023
<b>按性別</b>				
男	%	68	70	73
女	%	32	30	27

## 社會指標列表

### 女性管理層多元化

指標	單位	2025	2024	2023
<b>按職位</b>				
擔任管理職位的女性(佔管理人員總數的百分比)	%	33	31	31
擔任初級管理職位的女性(佔初級管理人員總數的百分比)	%	37	35	35
擔任科學、科技、工程和數學相關職位的女性*(佔科學、科技、工程和數學相關人員總數的百分比)	%	25	21	19
擔任帶來收入部門管理職位的女性*(佔帶來收入部門管理人員總數的百分比)	%	31	29	28

# 僅含國泰航空數據。

### 健康及安全

指標	範疇	單位	2025	2024	2023
意外*	集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0
每百萬航線的意外率	集團旗下各航空公司	%	0	0	0
高風險事故	集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0
與工作相關的死亡個案	集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0
與工作相關的死亡率	集團旗下各航空公司	%	0	0	0
乘客死亡個案	集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0
總可記錄工傷頻率	集團旗下各航空公司	宗數	7.94	9.67	15.17
損失工時工傷率	集團旗下各航空公司	宗數	4.27	5.82	10.39
損失日數率	集團旗下各航空公司	宗數	71.34	86.14	189.46
違反有關產品與服務的健康和安全法規之事件	集團旗下各航空公司	宗數	0	0	0

\* 導致嚴重受傷及/或死亡的事件。

## 社會指標列表

### 供應鏈

活躍一級供應商數量：6,364<sup>#</sup>

活躍一級供應商群組數量：5,854

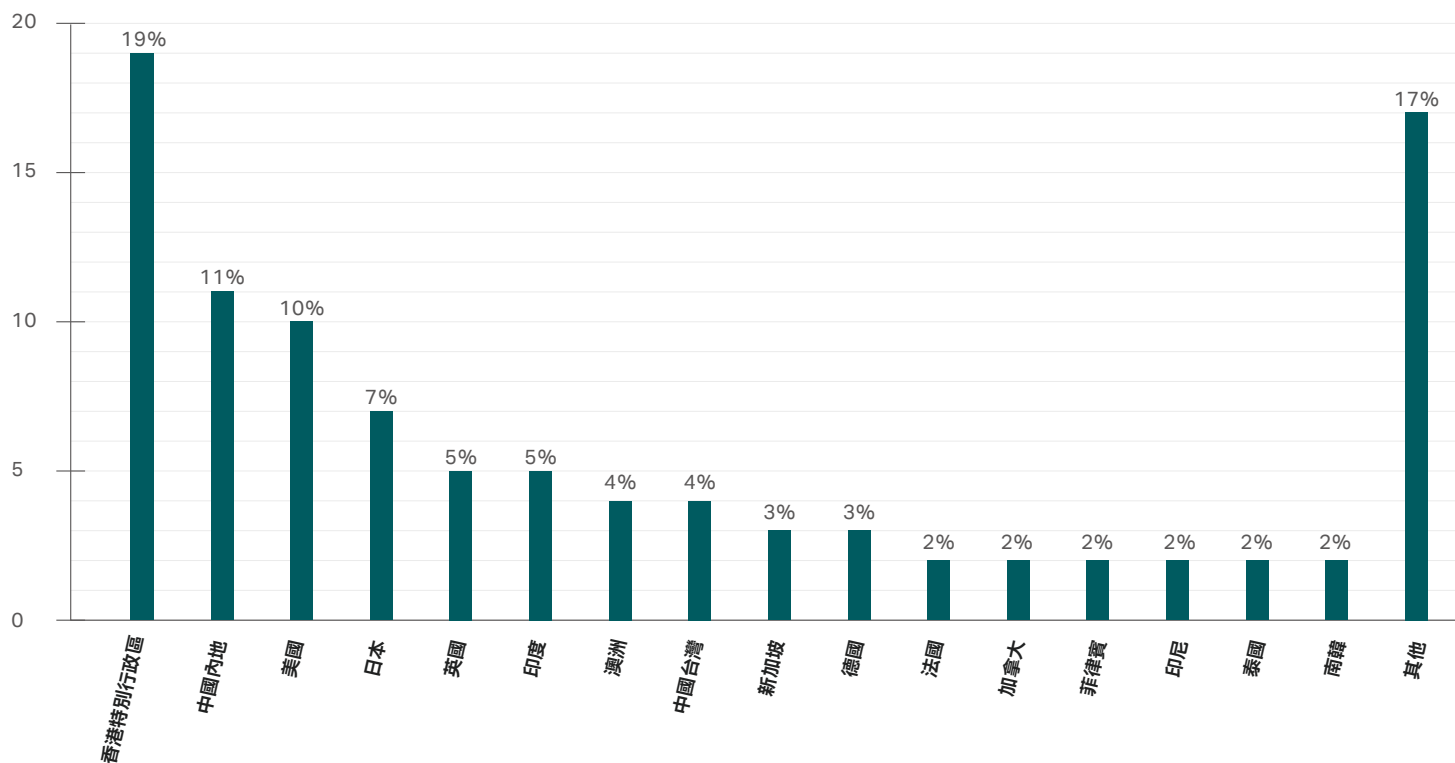
最高支出的供應商群組數量：77<sup>\*</sup>

- 佔總採購支出：80%

最高支出的重要供應商群組數量：72<sup>^</sup>

- 佔總採購支出：69%

按地區劃分的供應商



<sup>#</sup> 僅合國泰航空數據。

<sup>+</sup> 一級供應商指具有合約關係的直接供應商。

<sup>\*</sup> 最高支出的供應商是指達到我們年度支出 80% 的供應商。

<sup>^</sup> 不包括政府部門、銀行及公司間的結算等非採購項目。

## 法律及合規遵循

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

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
<b>排放</b>			
香港法例第354章《廢物處置條例》及有關附屬條例。  此條例旨在對廢物的產生、貯存、收集及處置 (包括處理、再加工和循環再造) 予以規管。			
香港法例第358章《水污染管制條例》。  此條例旨在管制香港水域的污染。	香港	違反條例可引起民事和/或刑事責任，包括罰款和監禁。	本集團已採用一套環境管理系統以確保內部和外部審核的合規性。  於2025年，本集團沒有涉及違反與空氣、溫室氣體排放、污水排放、有害和無害廢棄物產生或其他環境相關法律和條例而受重大裁罰的事件。
香港法例第311章《空氣污染管制條例》及有關附屬條例。  此條例旨在禁止及/或管制大氣污染。			

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
<b>就業</b>			
<p>香港法例第57章《僱傭條例》。</p> <p>此為香港規管僱傭關係的主要法例。</p>			
<p>香港法例第485章《強制性公積金計劃條例》、香港法例第426章《職業退休計劃條例》及相關附屬法例。</p> <p>此等法例訂明香港僱員的退休保障框架。</p>			<p>本集團已實施一系列僱傭政策及程序 (包括年假、產假和侍產假以及病假政策、非歧視政策以及反欺凌和反騷擾政策) 以及審查項目是否符合該等條例，以確保合規，特別是確保員工能享有與法定要求同等或更佳的權利和待遇。</p>
<p>香港法例第608章《最低工資條例》。</p> <p>此條例訂明香港僱員的法定最低時薪。</p>	香港	<p>違反該等條例可引起民事和/或刑事後果，以及嚴重影響本集團與員工的關係及其聲譽。</p>	<p>於2025年，本集團沒有因違反有關薪酬及解僱、招聘及晉升、工作時數、假期、平等機會、多元化、反歧視以及其他待遇及福利相關法規而受重大裁罰的事件。</p>
<p>香港法例第480章《性別歧視條例》、香港法例第527章《家庭崗位歧視條例》、香港法例第487章《殘疾歧視條例》及香港法例第602章《種族歧視條例》。</p> <p>此等條例為香港現時四項反歧視條例，禁止以性別、懷孕、哺乳、婚姻狀況、家庭狀況、殘疾及種族為由，進行任何歧視行為。</p>			

## 健康及安全

香港法例第282章《僱員補償條例》。

此條例旨在就支付補償僱員予受僱工作期間受傷或特定職業病所訂定的條文。

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。

香港法例第59章《工廠及工業經營條例》。

此條例旨在提供安全及健康的保障予工業部門的僱員，包括餐飲業以及貨物和貨櫃處理作業。

香港

違反條例可有關於引起刑事責任，包括罰款和監禁。

本集團已實施一系列職業健康及安全的政策和守則，例如《職業健康及安全政策》、《酒精及其他藥物政策》以及相關培訓及指引，確保員工和其他人士在工作場所的安全。有關的保險政策亦涵蓋了此條例下的潛在法律責任。

香港法例第509章《職業安全及健康條例》。

此條例旨在提供健康及安全的保障予從事所有工業及非工業相關經濟活動的人士。

於2025年，本集團沒有因違反職業健康及安全相關法律和規則而受重大裁罰的事件。

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
<b>勞工準則</b>			
<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>	英國	<p>英國內閣大臣可以向不遵守法案的組織尋求禁令。</p>	<p>董事會已批閱現代奴隸制和人口販賣聲明及報告2025，可在<a href="#">此處查閱</a>。</p> <p>於2025年，本集團沒有因違反有關童工和強制勞工相關法律和規則而受重大裁罰的事件。</p>
<p>澳洲《現代奴役法案2018》。</p> <p>此法案要求所有報告年度內營業額超過1億澳元及在報告年度中曾於澳洲有商業營運的組織，匯報有關他們營運及供應鏈中的現代奴役風險及應對行動。</p>	澳洲	<p>澳洲政府可以要求未遵守法案的實體作出解釋，也可以要求實體針對該要求採取補救措施。如果實體不遵守要求，部長可以在公開發布有關不遵守要求的信息，包括實體的身份。</p>	<p>董事會已批閱現代奴隸制和人口販賣聲明及報告2025，可在<a href="#">此處查閱</a>。</p> <p>於2025年，本集團沒有因違反有關童工和強制勞工相關法律和規則而受重大裁罰的事件。</p>
<p>加拿大《打擊供應鏈強制勞工和童工法案2023》。</p> <p>此法案要求在加拿大境內註冊成立或在加拿大營運，並符合以下至少兩項條件的組織：</p> <p>(i) 擁有至少2,000萬加元的資產</p> <p>(ii) 至少產生4,000萬加元的收入或</p> <p>(iii) 僱用至少250名員工。</p> <p>這些組織必須採取積極措施，防止其供應鏈中出現強制勞工和童工，並報告所採取的行動和發現。</p>	加拿大	<p>加拿大政府可以就未遵守法案或作出虛假陳述的實體處以最高25萬加元的罰款。涉嫌在內的董事、高級職員和代理人也需承擔責任。如員工牽涉在內，只需證明曾發生即可，除非他們能證明已盡力阻止其發生。</p>	<p>董事會已批閱現代奴隸制和人口販賣聲明及報告2025，可在<a href="#">此處查閱</a>。</p> <p>於2025年，本集團沒有因違反有關童工和強制勞工相關法律和規則而受重大裁罰的事件。</p>

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
----------	----	------	-----------

## 產品責任 – 健康及安全

<p>香港法例第448C章《1995年飛航 (香港) 令》。</p> <p>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>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2025年，國泰航空及共載客2,800萬人次，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》。</p> <p>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"> <li>• 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。</li> <li>• 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。</li> <li>• 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。</li> </ul> <p>於2025年，本集團沒有因違反健康及安全相關法律和規則而受重大裁罰的事件。</p>

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
----------	----	------	-----------

## 產品責任 – 健康及安全

<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>國泰餐飲已採用ISO 9001及危害分析重要管制點管理系統，並配合有效政策以符合所有適用的食品健康與安全條例。</p> <p>於2025年，本集團所提供的產品和服務並無違反健康及安全相關法律和條例而受重大裁罰的事件。</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。</p>		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2025年，本集團所提供的產品和服務並無違反健康及安全相關法律和條例而受重大裁罰的事件。</p>

## 產品責任 – 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2025年，本集團沒有因違反有關廣告及標籤的法律和規範而受重大裁罰的事件。</p>
---	----	---------------------------------	--

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
----------	----	------	-----------

## 產品責任 – 私隱

<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》有機會對收集、持有、處理或使用數據 (如客戶及員工資料) 的公司構成重大影響。</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、程序和管控制度，以遵守適用其營運的資料保護法 (如歐盟/英國《一般資料保護規則》、《個人資料 (私隱) 條例》和《個人信息保護法》等)。</p>
<p>歐盟《一般資料保護規則》於2018年5月25日執生效。</p> <p>此規例涉及新增條款和權利提升，旨於協調數碼單一市場框架，使個人可管理其數據及製定現代數據維護管治。</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2025年，本集團沒有因違反顧客私隱相關法律和規範而受重大裁罰的事件。</p>

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
----------	----	------	-----------

## 產品責任 – 私隱

<p>英國《一般資料保護規則》。</p> <p>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>	英國	<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。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>中國內地《個人信息保護法》。</p> <p>此規例是中國內地首項旨在保護個人資料的法例，已於2021年11月1日正式生效。</p>	中國內地	<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>外國企業凡於中國內地境內處理個人資料以提供產品或服務，或作分析及評估消費習慣用途，均受此法例約束。</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、程序和管控制度，以遵守適用其營運的資料保護法（如歐盟/英國《一般資料保護規則》、《個人資料（私隱）條例》和《個人信息保護法》等）。</p> <p>於2025年，本集團沒有因違反顧客私隱相關法律和規範而受重大裁罰的事件。</p>

重要的法律與法規	地點	潛在影響	管理方法及合規情況
----------	----	------	-----------

## 反貪污

<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事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 (例如員工) 或代理人在進行主事人事務時索取或接受任何利益，即屬違法。</p> <p>若違反本條例，最高可被處以10年監禁或罰款港幣100萬元。</p>	<p>本集團已制訂由董事局監管並經審核委員會認可的《反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》。該政策輔以培訓，旨在教育我們的員工識別和防止賄賂和腐敗，並構成集團合規計劃的一環。</p>
<p>英國《反賄賂法2010》。</p> <p>此法例把賄賂、提供或授權賄賂予他人 (包括外國官員) 或作為受賄賂者列為刑事罪。</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>於2025年，本集團沒有違反賄賂、勒索、欺詐和洗黑錢相關法律及法規，亦沒有對本集團影響重大的相關違規事故，因而沒有被定罪。</p>

反貪污

<p>2023年《經濟犯罪與企業透明度法案》</p> <p>此法案規定，如大型組織未能阻止關聯人員（如員工、代理人或附屬公司）為公司利益干犯欺詐，則該組織將承擔刑事責任（未能防止欺詐罪）。</p>	<p>英國</p>	<p>未能防止欺詐罪於2025年9月1日生效。由於該法例具有域外效力，適用於與英國有聯繫的海外公司，鑑於本集團在英國有業務營運，該法例很可能對本集團產生重大影響。</p> <p>未能防止欺詐罪屬於嚴格責任罪，意味無論公司是否從欺詐中獲益，或者是否知曉或批准欺詐行為，都需承擔責任。公司若已採取合理的預防措施，則可作為抗辯理由。被認定犯有此罪的公司可能面臨無限額罰款。如高層主管和董事干犯欺詐行為或對欺詐行為的發生負有責任，他們也可能面臨個人刑事責任。</p>	<p>本集團已制訂由董事局監管並經審核委員會認可的《反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》。該政策輔以培訓，旨在教育我們的員工識別和防止賄賂和腐敗，並構成集團合規計劃的一環。</p>
<p>美國《海外反腐敗法》。</p> <p>在該法律下，當某類別的個人和實體向外國政府官員付款以有助於獲得或保留業務，是為違法活動。</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，亦適用於通過直接或通過代理人而促成在美國境內賄款的外國公司和個體。</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>違規行為可招致嚴重的刑事處罰，包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最高可處以200萬美元的罰款（違反反賄賂規定）和2,500萬美元的罰款（違反會計規定）；以及</li> <li>最高可處以5年監禁（違反反賄賂規定）和20年監禁（違反會計規定）。</li> </ul>	<p>於2025年，本集團沒有違反賄賂、勒索、欺詐和洗黑錢相關法律及法規，亦沒有對本集團影響重大的相關違規事故，因而沒有被定罪。</p>

## 反貪污

《中華人民共和國刑法》(《刑法》)

根據《刑法》的若干條款，賄賂公職人員和私人機構賄賂將作為犯罪行為予以懲處。

中國內地

本集團在中國內地的業務日益增多，違反《刑法》可能導致本集團被處以罰款，或對其高級職員處以罰款或最高10年有期徒刑或無期徒刑。

本集團已制訂由董事局監管並經審核委員會認可的《反賄賂、反貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策》。該政策輔以培訓，旨在教育我們的員工識別和防止賄賂和腐敗，並構成集團合規計劃的一環。

《反不正當競爭法》


《反不正當競爭法》禁止商業賄賂，例如向若干收受人提供金錢、財產或其他利益，以獲得商業交易機會或其他競爭優勢。

本集團在中國內地的業務日益增多，違反《反不正當競爭法》可能會被處以最高人民幣500萬元的行政罰款、沒收違法所得並吊銷營業執照。

於2025年，本集團沒有違反賄賂、勒索、欺詐和洗黑錢相關法律及法規，亦沒有對本集團影響重大的相關違規事故，因而沒有被定罪。

# 外部審查

我們已聘請獨立審計公司羅兵咸永道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。審查範圍及聲明如下所載。經由外部審查認證的2025數據在報告均以“\*”標示。審查報告如下：

 羅兵咸永道

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

To the Board of Directors of Cathay Pacific Airways Limited

**Limited assurance conclusion**

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

Based on the procedures we have performed and the evidence we have obtained, nothing has come to our attention that causes us to believe that the Consolidated Sustainability Information is not prepared, in all material respects, in accordance with the criteria applied and as explained in the Group's Reporting Methodology for the year ended 31 December 2025 (the "Reporting Methodology").

**Basis for conclusion**

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

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

www.pwchk.com

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

**Our independence and quality management**

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

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

**Responsibilities for the Consolidated Sustainability Information**

Management of the Group is responsible for:

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

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

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

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

**Practitioner's responsibilities**

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

2

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

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

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

**Summary of the work performed**

A limited assurance engagement involves performing procedures to obtain evidence about the Consolidated Sustainability Information. The procedures in a limited assurance engagement vary in nature and timing from, and are less in extent than for, a reasonable assurance engagement. Consequently, the level of assurance obtained in a limited assurance engagement is substantially lower than the assurance that would have been obtained had a reasonable assurance engagement been performed.

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

In conducting our limited assurance engagement, we:

3

# 外部審查

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

*PricewaterhouseCoopers*

PricewaterhouseCoopers  
Certified Public Accountants  
Hong Kong, 11 March 2026

4

## Cathay Pacific Airways Limited

### Appendix I: Consolidated Sustainability Information

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

5

## Cathay Pacific Airways Limited

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

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

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

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

6

# 外部審查：報告方法

本文件載列由羅兵咸永道會計師事務所審查的溫室氣體排放及碳抵銷數據之報告邊界及計算方法。

## Reporting Methodology

### Greenhouse Gas emissions accounting and reporting policies

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

### Organisational boundaries

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

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

### Operational boundaries

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

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

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

### Scope 1 emissions

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

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

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

### Total ground emissions

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

### Net Scope 1 emissions

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

### Scope 2 emissions

Sources of Scope 2 emissions occur from the generation or processing of purchased electricity or Towngas bought and consumed by Cathay Group. Canteens operated by third parties within Cathay Group's buildings are excluded.

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

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

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

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

Sources of Scope 3 Category 3 emissions occur from the extraction, production, and transportation of fuels bought and consumed by Cathay Group, as well as the generation of purchased electricity and Towngas that are consumed but not included in Scope 1 or Scope 2. Emissions are calculated in accordance with the Greenhouse Gas Protocol<sup>5</sup>. For SAF emissions, we use the upstream emission factor from sustainability documents provided by the supplier certified by the International Sustainability and Carbon Certification ("ISCC") and the Roundtable on Sustainable Biomaterials ("RSB"). For conventional jet fuel well-to-tank emissions, we use the emission factors from ICAO<sup>6</sup>. For electricity, the upstream emission factor is derived from local power suppliers and IEA. For other energy sources, the upstream emissions factor follows guidance from the UK's Department for Environment, Food and Rural Affairs (Defra).

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

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

The calculation of CO<sub>2</sub> emissions reductions from the use of SAF follows the guideline published by ICAO Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Annex 16 - Environmental Protection, Volume IV)<sup>7</sup>. We use the life cycle emissions factor for SAF, as specified in the suppliers' paperwork to determine the CO<sub>2</sub> emissions reduction. CO<sub>2</sub> emissions reductions from the use of SAF by Cathay Group can be deducted from Scope 1 gross emissions.

### Carbon offsets

Cathay Pacific's carbon offsets under Fly Greener Programme are certified by Gold Standard and calculated as the tonnes of CO<sub>2</sub> purchased to reduce emissions relating to various activities, comprising promotional campaigns, flights taken by corporate clients and individual customers, cargo shipments and employee duty travel, and involving the use of either cash or Asia Miles as the method of payment. The price per tonne of CO<sub>2</sub> is determined by the retail price of the credits purchased. This price was adjusted to HK\$65.61 per tonne of CO<sub>2</sub>, effective from 26 February 2025. The total tonnage of CO<sub>2</sub> reduced was computed based on the total amounts paid in respect of the above activities during the year.

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

Individual customers can offset their carbon emissions via the following channels: the Cathay Fly Greener standalone website, the internet booking engine that enables passengers to offset carbon emissions when making online flight bookings, and donations on the Cathay Shop website. As for the Fly Greener standalone website and Cathay Shop website, Cathay Pacific recognises the carbon offsets in the reporting period in which they are purchased because they are not associated with any specific flight. As for the internet booking engine, the offsets are recognised in the period when the related flight booked departs because they are associated with a particular flight. Carbon offset offerings to individual customers have phased out in May 2025 as we started offering SAF option to them.

<sup>1</sup> Environmental Protection Department. (2010, February). Guidelines To Account For And Report On Greenhouse Gas Emissions And Removals For Buildings In Hong Kong. Retrieved from <https://www.gov.hk/en/govinfo/business-and-industry/carbon-audit/index.htm#reports-for-and-report-on-greenhouse-gas-emissions-and-removals-for-buildings-in-hong-kong>

<sup>2</sup> Formed by international oil companies, the Joint Inspection Group performs regular inspections of their airport facilities to ensure that these are operated in accordance with their procedures for handling aviation fuel at airports and upstream aviation fuel facilities.

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

<sup>4</sup> Greenhouse Gas Protocol (2023). Scope 3 Calculation Guidance. Retrieved from [https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2023-03/Scope3\\_Calculation\\_Guidance\\_09158150.pdf](https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2023-03/Scope3_Calculation_Guidance_09158150.pdf)

<sup>5</sup> ICAO (2023). Emission Carbon Aviation Fuels Technology Update. Retrieved from [https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/EAFF/CAFAF2023EmissionUpdate/20230419/20230419\\_202303.pdf](https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/EAFF/CAFAF2023EmissionUpdate/20230419/20230419_202303.pdf)

<sup>6</sup> ICAO (2023). Annex 16 - Environmental Protection, Volume IV, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation ( CORSIA). Retrieved from [https://www.icao.int/environmental-protection/ECORSIA/Pages/ECORSIA\\_Annex\\_16\\_042023.aspx](https://www.icao.int/environmental-protection/ECORSIA/Pages/ECORSIA_Annex_16_042023.aspx)

## 外部審查：報告方法

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

HK Express<sup>1</sup> offers a separate Customer Carbon Offset Programme. Individual customers can offset their carbon emissions via the internet booking engine in the initial booking or Manage My Booking site on HK Express. The offsets are associated with a particular flight and are recognised in the period corresponding to the issuance of the flight ticket. These credits are verified by leading standards e.g. Verified Carbon Standard, Gold Standard sourced by external solution provider based on demand. We follow IATA Recommended Practice 1726 in the calculation of CO<sub>2</sub> emissions at the per-passenger level.

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

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

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

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

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

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

Cargo customers can mitigate the carbon emissions relating to their shipments via the Cathay Cargo Fly Greener website or the Click & Ship online booking platform. We follow IATA Recommended Practice 1678 for the calculation of CO<sub>2</sub> emissions at the shipment level<sup>3</sup>. The carbon offsets for cargo shipments are associated with particular flights but are reported in the month after relevant flights are taken due to the time required for the processing of related data.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Carbon intensity of all aircraft

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

### Net carbon intensity of all aircraft

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

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

The calculation of CO<sub>2</sub> emissions reductions from the use of SAF follows the same methodology outlined in the "Standard of SAF used and the CO<sub>2</sub> emissions reductions" section above.

## 香港交易所《環境、社會及管治報告守則》索引

強制披露規定	報告章節
管治架構	管治 – 董事局監督 管治 – 管理層角色
匯報原則	概覽 – 報告標準及準則
匯報範圍	概覽 – 報告範圍

層面、一般披露及關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>A. 環境</b>		
<b>層面 A1</b>	<b>排放物</b>	
一般披露	有關廢氣排放、向水及土地的排污、有害及無害廢棄物的產生等的： (a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料	概覽 – 可持續發展策略 我們的績效 – 法律及合規遵循 <u>《可持續發展政策》</u>
關鍵績效指標A1.1	排放物種類及相關排放數據	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
關鍵績效指標A1.2	[於2025年1月1日刪除]	
關鍵績效指標A1.3	所產生有害廢棄物總量 (以噸計算) 及 (如適用) 密度	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
關鍵績效指標A1.4	所產生無害廢棄物總量 (以噸計算) 及 (如適用) 密度	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
關鍵績效指標A1.5	描述所訂立的排放量目標及為達到這些目標所採取的步驟	氣候變化 – 氣候目標 氣候變化 – 可持續航空燃油
關鍵績效指標A1.6	描述處理有害及無害廢棄物的方法，及描述所訂立的減廢目標及為達到這些目標所採取的步驟	循環經濟 – 即棄塑膠 循環經濟 – 資源管理

層面、一般披露及 關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>A. 環境</b>		
<b>層面 A2</b>		
<b>資源使用</b>		
一般披露	有效使用資源 (包括能源、水及其他原材料) 的政策	概覽 – 可持續發展策略 《可持續發展政策》
關鍵績效指標 A2.1	按類型劃分的直接及／或間接能源 (如電、氣或油) 總耗量 (以千個千瓦時計算) 及密度	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
關鍵績效指標 A2.2	總耗水量及密度	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標 備註：不適用因用水不是我們重要的議題。
關鍵績效指標 A2.3	描述所訂立的能源使用效益目標及為達到這些目標所採取的步驟	氣候變化 – 氣候目標 氣候變化 – 可持續航空燃油
關鍵績效指標 A2.4	描述求取適用水源上可有任何問題，以及所訂立的用水效益目標及為達到這些目標所採取的步驟	備註：不適用因用水不是我們重要的議題。
關鍵績效指標 A2.5	製成品所用包裝材料的總量 (以噸計算) 及 (如適用) 每生產單位估量	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
<b>層面 A3</b>		
<b>環境及天然資源</b>		
一般披露	減低發行人對環境及天然資源造成重大影響的政策	《可持續發展政策》 《支持可持續發展貨運政策》
關鍵績效指標 A3.1	描述業務活動對環境及天然資源的重大影響及已採取管理有關影響的行動	氣候變化 – 氣候績效 氣候變化 – 可持續航空燃油 生物多樣性
<b>層面 A4</b>		
<b>氣候變化</b>		
一般披露	[於2025年1月1日刪除]	
關鍵績效指標 A4.1	[於2025年1月1日刪除]	

層面、一般披露及關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>B. 社會</b>		
<b>僱傭及勞工常規</b>		
<b>層面 B1</b>	<b>僱傭</b>	
一般披露	<p>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：</p> <p>(a) 政策；及</p> <p>(b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料</p>	<p>我們的同事 – 吸納人才</p> <p>我們的績效 – 法律及合規遵循</p> <p>《多元共融政策》</p> <p>我們的《招聘政策》說明在招募方面的管理方針；我們的《人權政策》說明我們對薪酬、工時與休假等議題的管理方針。我們已制定內部《紀律政策》，為處理員工紀律及績效相關事宜，包括解僱，提供了明確的框架與指引。</p>
關鍵績效指標 B1.1	按性別、僱傭類型（如全職或兼職）、年齡組別及地區劃分的僱員總數	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
關鍵績效指標 B1.2	按性別、年齡組別及地區劃分的僱員流失比率	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
<b>層面 B2</b>		
<b>健康與安全</b>		
一般披露	<p>有關提供安全工作環境及保障僱員避免職業性危害的：</p> <p>(a) 政策；及</p> <p>(b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料</p>	<p>安全 – 職業健康及安全</p> <p>我們的績效 – 法律及合規遵循</p>
關鍵績效指標 B2.1	過去三年（包括匯報年度）每年因工亡故的人數及比率	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
關鍵績效指標 B2.2	因工傷損失工作日數	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
關鍵績效指標 B2.3	描述所採納的職業健康與安全措施，以及相關執行及監察方法	安全 – 職業健康及安全

層面、一般披露及關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>B. 社會</b>		
<b>發展及培訓</b>		
<b>層面 B3</b>	<b>發展及培訓</b>	
一般披露	有關提升僱員履行工作職責的知識及技能的政策。描述培訓活動	《人權政策》
關鍵績效指標 B3.1	按性別及僱員類別 (如高級管理層、中級管理層) 劃分的受訓僱員百分比	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
關鍵績效指標 B3.2	按性別及僱員類別劃分，每名僱員完成受訓的平均時數	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
<b>層面 B4</b>	<b>勞工準則</b>	
一般披露	有關防止童工或強制勞工的： (a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料	管治 – 行為守則 我們的績效 – 法律及合規遵循
關鍵績效指標 B4.1	描述檢討招聘慣例的措施以避免童工及強制勞工	管治 – 行為守則 管治 – 現代奴隸制及人權
關鍵績效指標 B4.2	描述在發現違規情況時消除有關情況所採取的步驟	管治 – 行為守則 管治 – 現代奴隸制及人權
<b>營運慣例</b>		
<b>層面 B5</b>	<b>供應鏈管理</b>	
一般披露	管理供應鏈的環境及社會風險政策	管治 – 可持續採購
關鍵績效指標 B5.1	按地區劃分的供應商數目	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
關鍵績效指標 B5.2	描述有關聘用供應商的慣例，向其執行有關慣例的供應商數目，以及相關執行及監察方法	管治 – 可持續採購
關鍵績效指標 B5.3	描述有關識別供應鏈每個環節的環境及社會風險的慣例，以及相關執行及監察方法	管治 – 可持續採購
關鍵績效指標 B5.4	描述在揀選供應商時促使多用環保產品及服務的慣例，以及相關執行及監察方法	管治 – 可持續採購

層面、一般披露及 關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>B. 社會</b>		
<b>營運慣例</b>		
<b>層面 B6</b>	<b>產品責任</b>	
一般披露	有關所提供產品和服務的健康與安全、廣告、標籤及私隱事宜以及補救方法的： (a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料	管治 – 企業合規 我們的績效 – 法律及合規遵循 《品質政策》
關鍵績效指標 B6.1	已售或已運送產品總數中因安全與健康理由而須回收的百分比	備註：關鍵績效指標 B6.1 並不適用於國泰。
關鍵績效指標 B6.2	接獲關於產品及服務的投訴數目以及應對方法	管治 – 企業合規
關鍵績效指標 B6.3	描述與維護及保障知識產權有關的慣例	管治 – 行為守則
關鍵績效指標 B6.4	描述質量檢定過程及產品回收程序	安全 – 營運安全
關鍵績效指標 B6.5	描述消費者資料保障及私隱政策，以及相關執行及監察方法	管治 – 企業合規
<b>層面 B7</b>		
<b>反貪污</b>		
一般披露	有關防止賄賂、勒索、欺詐及洗黑錢的： (a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料	管治 – 企業合規 我們的績效 – 法律及合規遵循
關鍵績效指標 B7.1	於匯報期內對發行人或其僱員提出並已審結的貪污訴訟案件的數目及訴訟結果	管治 – 企業合規
關鍵績效指標 B7.2	描述防範措施及舉報程序，以及相關執行及監察方法	管治 – 企業合規
關鍵績效指標 B7.3	描述向董事及員工提供的反貪污培訓	管治 – 企業合規

層面、一般披露及 關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>B. 社會</b>		
<b>社區</b>		
<b>層面 B8</b>	<b>社區投資</b>	
一般披露	有關以社區參與來了解營運所在社區需要和確保其業務活動會考慮社區利益的政策	社區 – 我們的方針
關鍵績效指標 B8.1	專注貢獻範疇 (如教育、環境事宜、勞工需求、健康、文化、體育)	社區 – 我們的方針
關鍵績效指標 B8.2	在專注範疇所動用資源 (如金錢或時間)	社區 – 籌款及慈善捐贈
<b>管治</b>		
19 (a)	<p>負責監督氣候相關風險和機遇的治理機構 (可包括董事會、委員會或其他同等治理機構) 或個人的資訊。具體而言，發行人須指出有關機構或個人及披露以下資訊：</p> <p>(i) 該機構或個人如何釐定當前或將來是否有適當的技能和勝任能力來監督應對氣候相關風險和機遇的策略</p> <p>(ii) 該機構或個人獲悉氣候相關風險和機遇的方式和頻率</p> <p>(iii) 該機構或個人在監督發行人的策略、重大交易決策和風險管理程序及相關政策的過程中，如何考慮氣候相關風險和機遇，包括該機構或個人是否有考慮與該等氣候相關風險和機遇相關的權衡評估</p> <p>(iv) 該機構或個人如何監督有關氣候相關風險和機遇的目標制定並監察達標進度 (見第37段至第40段)，包括是否將相關績效指標納入薪酬政策以及如何納入 (見第35段)</p>	<p>管治 – 董事局監督</p> <p>管治 – 管理層角色</p>

層面、一般披露及 關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>管治</b>		
19 (b)	<p>管理層在用以監察、管理及監督氣候相關風險和機遇的管治流程、監控措施及程序中的角色，包括以下資訊：</p> <p>(i) 該角色是否被委託給特定的管理層人員或管理層委員會以及如何對該人員或委員會進行監督</p> <p>(ii) 管理層可有使用監控措施及程序協助監督氣候相關風險和機遇；如有，這些監控措施及程序如何與其他內部職能部門進行整合</p>	管治 – 管理層角色
<b>策略</b>		
<b>氣候相關風險和機遇</b>		
20 (a)	描述合理預期可能在短期、中期或長期影響發行人的現金流量、融資渠道或資本成本的氣候相關風險和機遇	
20 (b)	就發行人已識別的每項氣候相關風險，解釋發行人是否認為該風險是與氣候相關物理風險或與氣候相關轉型風險	氣候變化 – 氣候相關風險及機遇
20 (c)	就發行人已識別的每項氣候相關風險和機遇，具體說明其合理預期可能影響發行人的時間範圍 (短期、中期或長期)	
20 (d)	解釋發行人如何定義短期、中期及長期，以及這些定義如何與其策略決定規劃範圍掛鈎	
<b>業務模式和價值鏈</b>		
21 (a)	描述氣候相關風險和機遇對發行人的業務模式和價值鏈的當前和預期影響	氣候變化 – 氣候相關風險及機遇 氣候變化 – 可持續航空燃油 氣候變化 – 航機
21 (b)	描述在發行人的業務模式和價值鏈中，氣候相關風險和機遇集中的地方 (例如，地理區域、設施及資產類型)	氣候變化 – 氣候相關風險及機遇

層面、一般披露及 關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>策略</b>		
<b>策略和決策</b>		
	<p>有關發行人已經及將來計劃在其策略和決策中如何應對氣候相關風險和機遇的資訊，包括發行人計劃如何實現任何其所設定的氣候相關目標，以及任何法律或法規要求達到的目標。具體而言，發行人須披露以下資訊：</p> <p>(i) 因應氣候相關風險和機遇而在當前及預期將來對發行人業務模式 (包括資源配置) 作出的變動</p> <p>(ii) 已經或預期將進行的任何適應或減緩工作 (直接或間接)</p> <p>(iii) 發行人任何與氣候相關轉型計劃 (包括制定轉型計劃時使用的主要假設的資訊，以及該計劃所依賴的因素)，或若發行人並未有這樣的計劃，則作適當的否定聲明</p> <p>(iv) 發行人計劃如何實現第37至40段所述的任何氣候相關目標 (包括任何溫室氣體排放目標 (如有))</p> <p>有關發行人當前及將來計劃如何為根據第22(a)段披露的行動提供資源</p> <p>發行人須披露先前各匯報期內按照第22(a)段所披露計劃的進度</p>	<p>氣候變化 – 氣候相關風險及機遇</p> <p>氣候變化 – 可持續航空燃油</p> <p>氣候變化 – 航機</p> <p>氣候變化 – 可持續航空燃油</p> <p>氣候變化 – 航機</p> <p>氣候變化 – 營運</p> <p>氣候變化 – 新科技</p> <p>氣候變化 – 市場化措施</p> <p>氣候變化 – 氣候轉型計劃</p> <p>氣候變化 – 可持續航空燃油</p> <p>氣候變化 – 航機</p> <p>氣候變化 – 可持續航空燃油</p> <p>氣候變化 – 航機</p> <p>氣候變化 – 可持續航空燃油</p> <p>氣候變化 – 航機</p>

層面、一般披露及關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>財務狀況、財務表現及現金流量</b>		
<b>當前財務影響</b>		
24 (a)	氣候相關風險和機遇如何影響發行人在匯報期的財務狀況、財務表現及現金流量	氣候變化 – 氣候相關風險及機遇
24 (b)	當存在將導致下一匯報年度相關財務報表中的資產和負債帳面價值發生重要調整的重大風險時，關於第24(a)段中識別的氣候相關風險和機遇的資訊	不適用
<b>預期財務影響</b>		
25 (a)	<p>發行人經考慮其管理氣候相關風險和機遇的策略後，並考慮到以下各項，預期其財務狀況在短期、中期及長期內將如何變化：</p> <p>(i) 其投資及處置計劃</p> <p>(ii) 其為實施策略所需的資金的計劃資金來源</p>	氣候變化 – 氣候相關風險及機遇
25 (b)	基於發行人管理氣候相關風險和機遇的策略，其預計其財務業績及現金流量在短期、中期及長期的變化	
<b>氣候韌性</b>		
26 (a)	<p>發行人截至匯報日對其氣候韌性的評估，其有助於了解：</p> <p>(i) 發行人的分析結果對其策略和業務模式的影響 (如有)，包括發行人需要如何應對氣候相關情景分析中確定的影響</p> <p>(ii) 發行人對氣候韌性的評估中考慮的重大不確定因素的範疇</p> <p>(iii) 發行人根據氣候發展調整其短期、中期和長期策略和業務模式的能力</p>	氣候變化 – 情境分析

層面、一般披露及 關鍵績效指標	描述	參考及備註
氣候韌性	<p>如何及何時進行氣候相關情景分析，包括：</p> <p>(i) 使用的輸入數據，包括：</p> <p>(1) 發行人在分析中使用的氣候相關情景及其來源</p> <p>(2) 分析是否涵蓋多種不同的氣候相關情景</p> <p>(3) 分析所使用的氣候相關情景是否與氣候相關轉型風險或氣候相關物理風險有關</p> <p>(4) 發行人在其情景中是否使用了與最新氣候變化國際協議相一致的情景</p> <p>(5) 發行人為何認為所選擇的氣候相關情景與評估其氣候相關變化、發展或不確定性的韌性相關</p> <p>(6) 發行人在分析中所使用的時間範圍</p> <p>(7) 發行人分析所涵蓋的營運範圍 (例如分析所涵蓋的營運地點及業務單位)</p> <p>(ii) 發行人在分析中所作的關鍵假設</p> <p>(iii) 進行氣候相關情景分析的匯報期</p>	氣候變化 – 情境分析
風險管理	<p>發行人用於識別、評估氣候相關風險，以及釐定當中輕重緩急並保持監察的流程及相關政策，包括有關以下方面的資訊：</p> <p>(i) 發行人使用的輸入資料及參數 (例如資料來源及程序所涵蓋的業務範圍)</p> <p>(ii) 發行人可有及如何使用氣候相關情景分析來識別氣候相關風險</p> <p>(iii) 發行人如何評估有關風險的影響的性質、可能性及程度 (例如發行人可有考慮定性因素、量化門檻或其他所用標準)</p>	氣候變化 – 情境分析

層面、一般披露及關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>風險管理</b>		
	發行人用於識別、評估氣候相關風險，以及釐定當中輕重緩急並保持監察的流程及相關政策，包括有關以下方面的資訊：	
27 (a)	(iv) 發行人可有及如何就氣候相關風險相對於其他類型風險的優次排列 (v) 發行人如何監察其氣候相關風險	氣候變化 – 氣候相關風險及機遇
	(vi) 與上一個匯報期相比，發行人可有及如何改變其使用的流程	沒有改變
27 (b)	發行人用於識別、評估氣候相關機遇，以及釐定當中輕重緩急並保持監察的流程 (包括發行人可有及如何使用氣候相關情景分析來確定氣候相關機遇的資訊)	現階段未有識別出任何對集團具重大影響的氣候相關機遇
27 (c)	氣候相關風險和機遇的識別、評估、優次排列和監察流程，是如何融入發行人的整體風險管理流程，以及融入的程度如何	氣候變化 – 氣候相關風險及機遇
<b>指標及目標</b>		
<b>氣候相關指標</b>		
<b>溫室氣體排放</b>		
28 (a)	範圍1溫室氣體排放	
28 (b)	範圍2溫室氣體排放	
28 (c)	範圍3溫室氣體排放	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
29 (a)	除非管轄機關或發行人上市之另一交易所另有要求，否則發行人須根據《溫室氣體核算體系：企業核算與報告標準 (2004年) 》計量其溫室氣體排放 披露其用於計量溫室氣體排放的方法，包括：	
29 (b)	(i) 發行人用於計量其溫室氣體排放的計量方法、輸入資料及假設 (ii) 發行人為何選擇該計量方法、輸入資料及假設計量溫室氣體排放 (iii) 發行人在匯報期對計量方法、輸入資料及假設進行的任何變更以及變更原因	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標 沒有改變

層面、一般披露及關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>指標及目標</b>		
<b>氣候相關指標</b>		
<b>溫室氣體排放</b>		
29 (c)	就根據第28(b)段披露的範圍2溫室氣體排放，披露其以地域為基準的範圍2溫室氣體排放，並提供有助於了解該排放的任何所需合約文書的資訊	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
29 (d)	就根據第28(c)段披露的範圍3溫室氣體排放，根據《溫室氣體核算體系：企業價值鏈（範圍3）核算與報告標準（2011年）》所述的範圍3類別披露發行人計量範圍3溫室氣體排放中包含的類別	氣候變化 – 氣候績效
<b>氣候相關轉型風險</b>		
30	發行人須披露容易受氣候相關轉型風險影響的資產或業務活動的金額及百分比	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
<b>氣候相關物理風險</b>		
31	發行人須披露容易受氣候相關物理風險影響的資產或業務活動的金額及百分比	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
<b>氣候相關機遇</b>		
32	發行人須披露涉及氣候相關機遇的資產或業務活動的金額及百分比	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
<b>資本運用</b>		
33	發行人須披露用於氣候相關風險和機遇的資本開支、融資或投資的金額	氣候變化 – 可持續航空燃油 氣候變化 – 航機
<b>內部碳定價</b>		
34 (a)	闡釋發行人可有及如何在決策中應用碳定價 (例如投資決策、轉移定價及情景分析)	氣候變化 – 碳定價
34 (b)	發行人用於評估其溫室氣體排放成本的每公噸溫室氣體排放量定價	

層面、一般披露及 關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>氣候相關指標</b>		
<b>薪酬</b>		
35	發行人須披露氣候相關考慮因素可有及如何納入薪酬政策，或提供適當的否定聲明。這可能構成根據第19(a)(iv)段作出的披露的一部分	管治 – 管理層角色
<b>行業指標</b>		
36	本交易所鼓勵發行人披露與一項或多項特定的業務模式和活動有關的行業指標，或與參與有關行業常見特徵有關的行業指標。在決定披露哪些行業指標時，本交易所鼓勵發行人參考《〈國際財務報告可持續披露準則S2號〉行業披露指南》和其他國際環境、社會及管治報告框架規定的行業披露要求所述的與披露主題相關的行業指標，並考慮其是否適用	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
<b>氣候相關目標</b>		
發行人須披露(a)其為監察實現其策略目標的進展而設定的與氣候相關的定性及量化目標；及(b)法律或法規要求發行人達到的任何目標，包括任何溫室氣體排放目標。發行人須就每個目標逐一披露：		
37 (a)	用以設定目標的指標	
37 (b)	目標的目的 (例如減緩、適應或以科學為基礎的舉措)	
37 (c)	目標的適用範圍 (例如目標是適用於發行人整個集團還是部分 (如僅適用於某個業務單位或地理區域) )	氣候變化 – 氣候目標
37 (d)	目標的適用期間	
37 (e)	衡量進度的基準期間	
37 (f)	階段性目標或中期目標 (如有)	沒有中期目標
37 (g)	如屬量化目標，其屬絕對目標還是強度目標	氣候變化 – 氣候目標
37 (h)	最新氣候變化國際協議 (包括該協議產生的司法承諾) 如何幫助發行人設定目標	氣候變化 – 氣候目標

層面、一般披露及 關鍵績效指標	描述	參考及備註
<b>指標及目標</b>		
<b>氣候相關目標</b>		
發行人須披露其設定及審核每項目標的方法，以及其如何監察達標進度，包括：		
38 (a)	目標本身及設定目標的方法是否經第三方驗證	氣候變化 – 氣候目標
38 (b)	發行人審核目標的程序	管治 – 管理層角色
38 (c)	用於監察達標進度的指標	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標
38 (d)	任何修訂目標的內容及原因	沒有修訂
39	發行人須披露有關每項氣候相關目標的績效的資訊以及對發行人績效的趨勢或變化分析	氣候變化 – 氣候績效
就按第37至39段披露的每一項溫室氣體排放目標，發行人須披露：		
40 (a)	目標涵蓋哪些溫室氣體	
40 (b)	目標是否涵蓋範圍1、範圍2或範圍3溫室氣體排放	
40 (c)	此目標是溫室氣體排放總量目標還是溫室氣體排放淨額目標。如為溫室氣體排放淨額目標，發行人須另外披露相關的溫室氣體排放總量目標	氣候變化 – 氣候目標
40 (d)	目標是否是採用行業脫碳方法得出的	
發行人計劃使用碳信用抵銷溫室氣體排放以實現任何溫室氣體排放淨額目標。關於使用碳信用的計劃，發行人須披露：		
40 (e)	(i) 使用碳信用以實現任何溫室氣體排放淨額目標的程度及方式	氣候變化 – 市場化措施
	(ii) 信用將由哪些第三方計劃驗證或認證	
	(iii) 用的類型，包括相關抵消是否是基於自然還是基於科技的碳消除，以及相關抵消是通過減碳還是碳消除實現	備註：實際程度仍取決於各項減碳策略的規模及進展。
	(iv) 了解發行人計劃使用的碳信用的可信度和完整性所必需的任何其他重要因素 (例如，對碳抵消效果的假設)	。我們將繼續密切留意並與業界最佳實務保持一致，包括在基於自然或是基於科技的碳消除間取得適當平衡。
41	在編制披露內容以符合第21至26及37至38段的規定時，發行人須參考(i)跨行業指標 (見第28至35段) 及(ii)行業指標 (見第36段) 並考慮其是否適用	我們的績效 – 2025年關鍵績效指標

## 全球報告倡議組織索引

全球報告 倡議 組織指標	披露	參考及備註
<b>GRI 2: 一般披露 2021</b>		
<b>組織及報導實務</b>		
2-1	組織詳細資訊	關於國泰 報告書
2-2	組織可持續發展報告中包含的實體	關於本報告
2-3	報導期間、頻率及聯絡人	關於本報告
2-4	資訊重編	2025年關鍵績效指標
2-5	外部保證/確信	外部審查
<b>活動與工作者</b>		
2-6	活動、價值鏈和其他商業關係	關於國泰 管治 – 可持續採購 報告書
2-7	同事	社會指標列表
2-8	非同事的工作者	社會指標列表
<b>管治</b>		
2-9	管治結構及組成	管治 報告書
2-10	最高管治單位的提名與遴選	報告書
2-11	最高管治單位的主席	報告書
2-12	最高管治單位於監督衝擊管理的角色	管治 報告書
2-13	衝擊管理的負責人	管治 報告書
2-14	最高管治單位於可持續報告的角色	管治 – 可持續採購

全球報告 倡議 組織指標	披露	參考及備註
	2-15 利益衝突	《行為守則》
	2-16 溝通關鍵重大事件	持份者參與
	2-17 最高治理單位的群體智識	報告書
	2-18 最高治理單位的績效評估	報告書
	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
<b>策略、政策與實務</b>		
	2-22 可持續發展策略的聲明	行政總裁致函 管治 – 可持續發展管治
	2-23 政策承諾	可持續發展策略 管治 – 企業合規 環境、社會及管治政策
	2-24 納入政策承諾	可持續發展策略 管治 – 行為守則 管治 – 企業合規
	2-25 補救負面衝擊的程序	持份者參與 管治 – 勇於發聲與舉報政策
	2-26 尋求建議和提出疑慮的機制	持份者參與 管治 – 勇於發聲與舉報政策
	2-27 法規遵循	法律及合規遵循
	2-28 公協會的會員資格	氣候變化 – 氣候相關的參與
<b>持份者參與</b>		
	2-29 持份者參與方針	持份者參與 管治 – 顧客支援及投訴處理

全球報告 倡議 組織指標	披露	參考及備註
	2-30 集體談判協議	不適用 — 我們大部份僱員均在香港，而當地並無就與工會進行集體談判訂立的法定框架。如員工已加入由法律認可的工會，我們承諾與工會代表建立具建設性的對話。
<b>GRI 3: 重大主題2021</b>		
<b>重大主題</b>		
	3-1 決定重大主題的流程	持份者參與 重要議題
	3-2 重大主題列表	重要議題
<b>特定主題的披露</b>		
<b>GRI 200 經濟標準系列</b>		
<b>GRI 201: 經濟績效2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 報告書
	201-1 組織所產生及分配的直接經濟價值	經濟指標列表
	201-2 氣候變化所產生的財務影響及其他風險與機會	氣候變化 – 氣候相關風險及機遇
	201-3 確定給付制義務與其他退休計畫	我們的同事 – 吸納人才 報告書
<b>GRI 204: 採購實務2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 可持續採購
	204-1 來自當地供應商的採購支出比例	社會指標列表

全球報告 倡議 組織指標	披露	參考及備註
<b>GRI 205: 反貪腐2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題
	205-2 有關反貪腐政策和程序的溝通及訓練	管治 – 反賄賂、貪污、反洗黑錢及反恐怖分子資金籌集政策
	205-3 已確認的貪腐事件及採取的行動	法律及合規遵循
<b>GRI 206: 反競爭行為2016</b>		
	3-3 重要議題管理	
	206-1 反競爭行為、反托拉斯和壟斷行為的法律活動	管治 – 競爭法合規政策
<b>GRI 207: 稅務2019</b>		
	207-1 稅務方針	
	207-2 稅務治理、管控與風險管理	管治 – 稅務透明度 報告書
	207-3 稅務相關議題之持份者參與及管理	
	207-4 國別報告	報告書
<b>GRI 300 環境標準系列</b>		
<b>GRI 301: 物料2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 循環經濟 – 我們的方針
	301-1 所用物料的重量或體積	環境指標列表

全球報告 倡議 組織指標	披露	參考及備註
<b>GRI 302: 能源2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 氣候變化 – 我們的方針
	302-1 組織內部的能源消耗量	環境指標列表
	302-3 能源密集度	環境指標列表
	302-4 減少能源消耗	氣候變化 – 可持續航空燃油
	302-5 降低產品和服務的能源需求	氣候變化 – 航機 氣候變化 – 營運 氣候變化 – 地面營運
<b>GRI 303: 水與放流水2018</b>		
	303-1 共享水資源之相互影響	持份者參與
	303-2 與排水相關衝擊的管理	重要議題 循環經濟 – 設施管理
	303-3 取水量	環境指標列表
<b>GRI 305: 排放2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 氣候變化 – 我們的方針 氣候變化 – 氣候相關風險及機遇
	305-1 直接 (範疇一) 溫室氣體排放	氣候變化 – 氣候績效
	305-2 能源間接 (範疇二) 溫室氣體排放	氣候變化 – 可持續航空燃油
	305-3 其它間接 (範疇三) 溫室氣體排放	氣候變化 – 航機
	305-4 溫室氣體排放強度	氣候變化 – 營運
	305-5 溫室氣體排放減量	氣候變化 – 地面營運
	305-7 氮氧化物、硫氧化物，及其它顯著的氣體 排放	環境指標列表

全球報告 倡議 組織指標	披露	參考及備註
<b>GRI 306: 廢棄物2020</b>		
	306-1 廢棄物的產生與廢棄物相關顯著衝擊	持份者參與
	306-2 廢棄物相關顯著衝擊之管理	重要議題 循環經濟 – 即棄塑膠 循環經濟 – 機艙廢物 循環經濟 – 資源管理
	306-3 廢棄物的產生	環境指標列表
	306-4 廢棄物的處置移轉	
	306-5 廢棄物的直接處置	
<b>GRI 308: 供應商環境評估2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 可持續採購 採購方針
	308-1 使用環境標準篩選新供應商	2025 年，我們以環境標準篩選所有新供應商。
<b>GRI 400 社會標準系列</b>		
<b>GRI 401: 勞雇關係2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 我們的同事 – 我們的方針
	401-1 新聘和離職同事	社會指標列表
	401-2 提供給全職同事 (不包含臨時或兼職同事) 的福利	我們的同事 – 吸納人才

**GRI 402: 勞/資關係2016**

3-3 重要議題管理

持份者參與  
重要議題  
我們的同事 – 人才管理  
集團營運上任何重大的變動均受香港《僱傭條例》的約束。

402-1 關於營運變化的最短預告期

在任何營運上有關同事的變更發生前，我們會儘快通知他們並持續、公開地與受影響的同事保持溝通。

**GRI 403: 職業健康及安全 2018**

403-1 職業健康及安全管理系統

持份者參與

403-2 危害辨識、風險評估及事故調查

重要議題

403-3 職業健康服務

安全 – 我們的方針

403-4 有關職業健康及安全之工作者參與、諮詢與溝通

安全 – 安全政策

403-5 有關職業健康及安全之工作者訓練

安全 – 營運安全

403-6 工作者健康促進

安全 – 職業健康及安全

403-7 預防和減緩與業務關係直接相關聯之職業健康及安全的衝擊

403-8 職業健康及安全管理系統所涵蓋之工作者

403-9 工傷

安全 – 職業健康及安全

社會指標列表

全球報告 倡議 組織指標	披露	參考及備註
<b>GRI 404: 培訓與教育2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 我們的同事 – 人才發展
	404-1 每名同事每年接受訓練的平均時數	社會指標列表
	404-2 提升同事職能及過渡協助方案	我們的同事 – 人才發展
	404-3 定期接受績效及職業發展檢核的同事百分比	社會指標列表
<b>GRI 405: 多元化與平等機會2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 現代奴隸制及人權 我們的同事 – Belonging@Cathay <u>《多元共融政策》</u> <u>《董事局多元化政策》</u>
	405-1 治理單位與同事的多元化	社會指標列表
<b>GRI 406: 不歧視2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 現代奴隸制及人權 我們的同事 – Belonging@Cathay <u>《多元共融政策》</u>
	406-1 歧視事件以及組織採取的改善行動	法律及合規遵循
<b>GRI 408: 童工2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題
	408-1 營運據點和供應商使用童工之重大風險	管治 – 現代奴隸制及人權 管治 – 可持續採購 我們的同事 – 我們的方針

全球報告 倡議 組織指標	披露	參考及備註
<b>GRI 409: 強迫或強制勞工2016</b>		
3-3	重要議題管理	持份者參與
409-1	具強迫或強制勞工事件重大風險的營運據點和供應商	重要議題 管治 – 現代奴隸制及人權 管治 – 可持續採購 我們的同事 – 我們的方針
<b>GRI 413: 當地社區2016</b>		
3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 社區 – 我們的方針
413-1	經當地社區議會、衝擊評估和發展計劃 的營運活動	社區 – 國泰義工隊 社區 – 社區項目
<b>GRI 414: 供應商社會評估2016</b>		
3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 可持續採購 採購方針
414-1	使用社會標準篩選新供應商	2025 年，我們以社會標準篩選所有新供應商。
<b>GRI 416: 顧客健康與安全2016</b>		
3-3	重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 顧客支援及投訴處理 安全 – 我們的方針 安全 – 營運安全 安全 – 顧客健康及安全
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

全球報告 倡議 組織指標	披露	參考及備註
<b>GRI 417: 行銷與標籤2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 廣告及標籤
	417-2 未遵循產品與服務之資訊與標籤相關法規的事件	法律及合規遵循
	417-3 未遵循行銷傳播相關法規的事件	法律及合規遵循
<b>GRI 418: 客戶隱私2016</b>		
	3-3 重要議題管理	持份者參與 重要議題 管治 – 私隱及資料保護
	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