



加快變革

2016年度可持續發展報告摘要

目錄

部分

- 1 行政總裁引言
- 2 業績亮點
- 3 可持續發展的方法
- 4 管治
- 5 安全
- 6 氣候變化
- 7 廢物管理
- 8 可持續採購
- 9 生物多樣性
- 10 人員
- 11 關鍵績效指針表
- 12 內容索引

行政總裁引言



加快變革

當世界各地的變幻莫測歷歷在目，人們也日益重視何謂可持續發展，這對我們來說又意味著什麼？

我們在2016年實現了重要的可持續發展的里程碑，這將使我們能夠在未來幾年提升業務表現。



在不斷變化的世界中，我們需要靈活、聚焦和創新。我們準備迎接未來的挑戰，同時，亦信心滿滿地帶領業界走進這個激動人心的新時代。

何杲
行政總裁

業績亮點

財務

2016年的收益為
 **92,751萬港元**，
虧損港幣5.75億元。

國泰航空和國泰港龍
在2016年飛行了
 **78,830次航班**。

 **202架飛機**
包括2016年交付給我們的10架
新A350-900型飛機。



環境

生物燃料

我們2016年進行的第一趟生物燃料飛行，
 是 **世界上最長的航程**
使用10%混合生物燃料的A350-900型飛機。

溫室氣體排放

國泰航空和國泰港龍
在2016年排放了
 **1,720萬噸二氧化碳[△]**，
比2015年**增長了0.8%**。

自1998年以來，我們的
收入噸公里* 千米的燃油效率
提高了**24.9%**，
可用噸公里** 噸千米的
燃油效率提高了**16.8%[△]**。

* 收入噸公里，RTK
** 可用噸公里，ATK

機上廢物回收

在2016年，我們回收了

 鋁罐
22,066公斤[△]

 塑料杯
10,799公斤[△]

 塑料瓶
20,242公斤[△]

 酒瓶
517,048公斤[△]

人員

我們的僱員



世界各地人員共
35,990名



男性佔**47%**



女性佔**53%**

社區

我們的員工在2016年
擔任義務工作



達**1,400**多個小時。

過去**25**年來，

為**聯合國兒童基金會「零錢布施」**籌集



到的**1.65**億港元，幫助世界各地
150多個發展中國家的兒童。

在2016年收到約**18**噸的硬幣捐款。

安全

在2016年客機墜毀數據評估中心(JACDEC)
公布的航空公司安全排名中，公認為業界



領先者。

可持續發展認可



FTSE4Good

連續6年成為FTSE4Good
指數系列的成分指數



Hang Seng Corporate
Sustainability Index

恆生企業可持續發展指數
成立以來，一直是該指數
的組成企業



國泰航空和國泰港龍，分別
在15年及10年以來，一直被
認可為「商界展關懷」企業

可持續發展的方法

方法及策略

七十年來，國泰航空一直珍視乘客的支持，我們通過安全程序、飛行服務和可持續發展等方式，來讓乘客享受順暢的旅程。未來，我們繼續致力為客戶提供優質的服務和產品。這意味著，我們要負責任地使用資源，提高效率，目標清晰地減少浪費。此外，我們亦積極促進有意義的合作，並貫徹始終地履行我們的承諾。

太古集團的終身名譽總裁兼前任主席Adrian Swire在1989年發表的聲明，依然是鼓勵公司積極達成目標的左右銘：



作為一個集團，我們應該永遠走在法規的前沿，而不是被動地回應。如果維護環保的「潔淨」方法令成本大增，即使面對經濟效益低落的問題，不管法律的執行內容為何，考慮到社會及各人的利益，我們都應該探索這種做法的整體可行性。

Adrian Swire爵士
終身名譽總裁兼前任主席

這個方向確立了可持續發展對我們的意義——它反映我們發展業務時要具有長遠目光，並為環境和持份者做正確的事情，這將令我們取得持續成功和發展。

管治

管治

國泰航空仍然致力於維持高標準的公司治理，並根據我們的「[公司治理行為準則](#)」，致力實行最佳實踐方法。

管治可持續發展

國泰可持續發展治理由主席領導，並由行政總裁負責可持續發展策略的制定。這策略的核心部分是鼓勵員工做出更好的決定，以盡量減少他們每天對個人社會和環境的影響。這使我們能夠把解決可持續發展的問題整合到我們的業務中，並提供「經濟價值」——即股東利益。

關於我們在可持續發展治理結構的更多細節，可以在下面的部分以及我們「2016年度報告」(第46-56頁)的「公司治理」部分找到。

公司治理與風險管理

公司最高治理機構是由董事會主席、行政總裁和三名執行董事組成。此外，還有11名非執行董事，其中四名是獨立董事。除了處理我們的業績表現外，董事會亦負責監督公司在環境和社會方面的舉措。

行政總裁對可持續發展政策負責，其中涵蓋的範疇包括但不限於遵守法規、在整個運營中進行有效的環境管理、員工教育、持份者的參與，以及訂定目標等。通過把可持續發展的原則和實踐納入公司管治中，作為風險管理和抓住機遇的方式，幫助創造長遠價值。為著內部審計的目的，太古集團的環境和風險管理委員會是我們的治理結構的組成部份。

可持續發展指導小組為公司的可持續發展工作進行監督，作出決策並提供策略指導。指導小組的工作涵蓋了一系列議題，包括碳管理、供應鏈管理、採購、食品政策、可持續生物燃料、員工參與和報告、排放交易計劃和碳抵銷計劃如國際航空碳抵銷和減排計劃(CORSIA)和歐盟排放交易體系(EU ETS)等。該小組由企業事務總監擔任主席，由總經理和部門主管組成，廣納公司各職能的意見。

環境管理

環境事務部與營運團隊合作實施可持續發展計劃。我們分別參與可持續發展指導小組、燃油論壇指導委員會，以及其他各委員會和工作小組的討論。本部門直接向企業事務總監匯報。

我們還參與太古集團的可持續發展委員會和工作小組，包括可持續發展委員會、能源委員會、環境最佳實踐工作組和供應鏈可持續發展工作組。

基於自1997年訂立的ISO14001標準的環境管理體系(EMS)，我們每年進行兩次的內部審計，並每年進行外部審計，以監測環境管理體系的相關環境法規和政策的設計和實施。審計過程有助我們找出需要改進的範疇。

安全管理

航空安全審查委員會(ASRC)的成員均積極參與國泰航空和國泰港龍每月會議，以監督兩家航空公司的安全管理。他們亦得到各部門的安全行動小組和委員會的支持，其中以下四個小組也每月舉行會議：飛行運營、工程、機艙和斜坡/貨物；而疲勞風險管理系統(FRMS)委員會會議每兩個月舉行一次，職業健康與安全(OHS)行動小組則每季度開會一次。

各ASRC的成員為來自主要營運部門的總監及總經理、質量主管及醫療保安部門代表等。每次會議後，ASRC主席向各部門的主管匯報。然後，把兩個航空安全審查委員會的建議在集團航空安全審查委員會(GASRC)上一併討論，最終由董事會安全審查委員會(BSRC)管理。GASRC和BSRC每年舉行兩次會議，並由獨立安全專家David King博士主持，向國泰航空董事會主席報告安全績效。David是英國航空事故調查處退休總檢查員(AAIB)、英國民航局非執行董事，同時擔任克蘭菲爾德大學客座教授。

可持續採購管理

我們的目標是確保所有的採購程序都受到最高專業和道德標準的管理。我們的採購和飛機貿易部，負責管理國泰航空和國泰港龍的大部分採購需求。我們的採購和採購操守政策為我們的採購人員訂定要求，包括遵守反賄賂和反競爭法規。我們的可持續採購方法，是鼓勵供應商通過改善技術、知識共享和應用最佳實踐等方式來改善其在可持續發展方面的履行方法。

採購部門的團隊深明執行可持續採購和負責任的供應鏈原則的必要性。國泰航空的供應商必須對實現「供應鏈可持續發展行為準則」的目標提供明確、準確和適當的報告，此目標亦在定期舉行的內部採購會議中強調。

人力資源管理

人力資源事務由國泰航空，國泰港龍及其子公司各部門管理，由國泰航空董事及國泰港龍的人事部主管領導。

「企業行為準則」規定公司在實現業務發展的過程中，要採取負責任的原則。該守則適用於國泰航空及其附屬公司所聘用的全體員工，包括與商業道德、利益衝突、採購、內幕交易、游說、賄賂、環境、職業健康和 safety，以及在工作場所的尊重等有關的事宜。我們制定了綜合政策，以處理下述事宜：

- 重視人權
- 不接受兒童/強迫勞工
- 不歧視
- 結社自由
- 公共政策立場
- 反腐敗賄賂
- 競爭和反壟斷
- 勞資關係
- 培訓和教育
- 績效管理
- 多樣性和平等機會
- 薪酬管理
- 申訴及公平紀律程序

我們的目標是確保我們的員工能發揮生產力、才華、靈活性，以及在健康的環境中工作。為達成這目標，我們為員工提供一系列培訓和發展計劃，也致力推動多元方式來管理人才。

社區投資管理

我們對社會的承擔是可持續發展策略的核心部分。雖然我們定下某些項目需優先處理，但我們也採用靈活的方法，使我們能夠回應當地的需求和優先事項。我們也鼓勵員工盡情參與我們主辦的社區活動。

通過與當地社區的持續溝通，我們可以更全面地理解他們的需求，以及為相關的問題尋求解決方案。我們在香港與當地不同團體合作，包括社區團體、非政府組織和其他機構，如鄰里議會，綜合服務中心，區議會，大學和學校等。

我們在社區投入的資源，必須根據我們對當地社區帶來的影響來衡量。我們運用國際最佳實踐和適當的管理工具來協助我們衡量這些舉措的影響及評估結果。

附屬公司管理

我們的附屬公司在各個與可持續發展相關的領域，都採取與國泰航空相同的政策、委員會和管理責任制度，包括環境管理、人力資源事宜、客戶服務、產品責任和社區參與。根據影響程度，我們的附屬公司負責管理各自與其業務相關的事宜。這些事務包括過使用環境、健康和 safety 數據庫來制定目標、員工培訓和數據監測。

風險管理

風險與控制小組(財務部屬下的企業服務部)協調風險登記審核，並從風險管理角度出發，為國泰航空、國泰港龍及其全資附屬公司，提供一系列職能和活動的意見。內部企業風險登記冊每年均進行審查並提交給審計委員會。我們的風險管理和流程是根據 AS/NZS 4360: 2004 風險管理標準建立的。

目前的風險管理架構涵蓋香港所有國泰航空部門及所有區域據點，同時所有全資附屬公司亦已引入相同的制度。我們向各部門提供顧問意見，幫助各部門及據點了解、評估和應對風險。風險會在業務單位的風險登記冊中給評分、排名和記錄下來，並匯入企業風險登記冊內。

擁有權和治理

在企業風險登記冊中被確認的特定風險，由指定的董事負責處理。通過與相關部門、附屬公司及各據點商論並得到總監的同意後，將制定回應風險的行動計劃，並定期向管理委員會報告監察進度的情況，以減少國泰航空面對的風險。

我們針對特定類型的風險(如財務報告、內部控制、可持續發展及運營安全)管理策略，由指定的委員會進行審查。審計委員會負責審查公司賬目的完整性和準確性，以及內部控制和風險管理體系的完備性和有效性。與商業和運營交付相關的可持續發展風險，則由可持續發展指導委員會負責評估。航空公司安全審查委員會每月均會審查航空公司的營運安全風險，該委員會由企業安全總經理擔任主席，成員包括董事、所有業務部門的高級管理人員，以及業務合作夥伴。

引入氣候變化風險

隨著對可持續發展的認識增加，我們意識到把氣候變化議題納入業務計劃的重要性。環境事務部與各有關部門合作，查找暴露在氣候變化風險中的主要業務單位，當查核部門的風險登記冊時，提高該部門對這些問題的認識。

公司合規

這個政策和目的，是讓國泰航空、國泰港龍和其在港全資擁有的附屬公司，任何時全面遵守所有適用的法律法規。

在2015年12月香港推出「競爭條例」(「條例」)後，我們修訂了現行的國泰航空競爭法政策及指引，並為位於香港的全資擁有的附屬公司引入新政策。為進一步促進全體員工對「條例」的理解，我們還制定了「反壟斷政策和指引」的繁體中文版。首先，我們成功地與高級管理團隊講解相關政策，並於2015年為高危的國泰航空業務部門以及香港附屬公司相關人員進行了面對面培訓。隨後，我們也向其他的國泰航空業務部門進行面對面的簡報和培訓。這些簡報會和培訓班是專門就每個業務部門所面臨的風險量身訂製，以期進一步減少法律風險，並確保公司在業務的各個方面都符合條例。作為我們確保員工對競爭法的了解，我們將在2017年為所有相關人員(包括附屬公司)提供新的網上反壟斷培訓計劃。

為了支持明確溝通，確保對反賄賂政策和指引的認識，我們為員工不定期舉辦的工作坊，並為新入職員工提供在線培訓。此外，我們還把工作坊推廣到東南亞地區的一些據點，聚焦於他們所面對的具體風險。

「一般數據保護條例」將於2018年在歐盟生效，為了確保遵守新法律，我們將在2017年進行全球數據隱私審查。我們將按審查結果更新我們的個人數據(隱私)政策和準則，以確保我們符合業務所在國家/地區的數據保護條例。

我們的香港公司在2016年推出了內部舉報政策，這項政策是我們現存的內部舉報/機密報告機制的傘子政策，旨在鼓勵員工通過嚴格保密的方式，來舉報告涉嫌不法的行為。此政策在香港以外地區推出之前，我們已經開始對政策進行管轄審查，以確保符合其他經營地區的當地法律和法規。

安全

安全

國泰航空一直致力保持最高的安全水平，始終把安全放在首位。

安全表現

自2013年以來，事故總數為零。在2016年並沒有發生「高風險」事件。在過去五年中，國泰航空已被德國客機墜毀數據評估中心(JACDEC)三次評為世界最安全的航空公司。



氣候變化

氣候變化

我們一直致力應對氣候變化問題，皆因我們深深明白到使用不可再生的化石燃料，不僅是公司的主要運營成本之一，更是對我們的環境有深重影響。

新的空中巴士A350將提升碳效率

我們在2016年開始接收新一代客機——空中巴士A350-900。A350是重要的客機型號，不僅為我們的乘客提供卓越的飛行體驗，包括Wi-Fi連接，更舒適的座椅以及更完備的娛樂系統，它能更有效地減低對環境的傷害。隨著我們一批較舊的客機陸續退役，A350客機的投入服務，將讓我們能提升航空公司的燃油效率，進一步減少碳排放量。



首次在國泰航機使用生物燃料

通過與TOTAL、Amyris及空中巴士公司的合作，我們從圖盧茲飛往香港的全新A350客機，得以使用生物燃料和常規燃料混合的燃料。我們很高興向各位會報，這批在2016年往返共十班次的航班，創下了迄今使用生物燃料最長途航班的世界記錄。



支持標誌性的全球航空 碳抵銷協議

2016年是全球航空業的歷史性一年，其中有191個國家在2020年通過了國際民航組織(ICAO)關於碳中和增長的決議。自該全球計劃在2008年開始討論始，國泰航空一直都積極參與會議。



廢物管理

廢物管理

我們制定了長遠計劃，以盡量減低在運營中使用紙張、塑料和食物等物質資源時對環境的影響。

循環退役飛機

在2016年，我們讓三架A340-300空中巴士及三架波音747-400客機退役。根據空中巴士公司PAMELA倡議(先進航機退役管理流程)，我們八架重125噸的A340客機，已經退役並轉送到法國南部的廠房進行回收，可回收、再利用或復修的零件達90%。



食物捐贈

自2015年以來，我們一直向本地的一家食物銀行“樂餉社”捐贈進港航班剩餘的食物和飲料。在2016年，我們收集和捐贈了234噸食品。



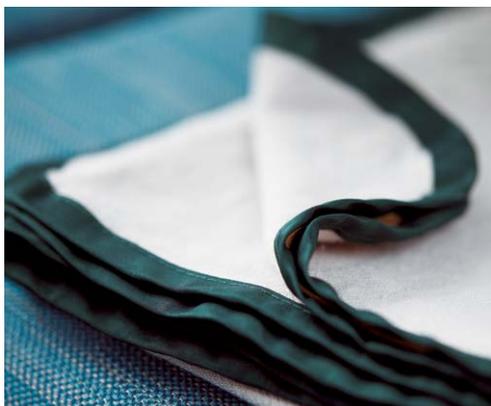
可持續採購

可持續採購

我們的目標是確保所有的採購程序，都符合最高的專業和道德標準。

繼續以環保產品來提高機艙的可持續性

如果您在2016年乘坐過我們的航機，您可能已接觸過一些新的可持續產品。這些包括我們客機上舒適的毛毯(在所有機艙中提供)，這些都是由回收的塑膠材料精心製成的，而每餐都配備的餐紙巾，則由70%甘蔗材料製成。



生物多樣性

生物多樣性

保護棲息地和物種多樣性對國泰航空同樣重視。我們認識到，航機對目的地的環境有著長足的影響，因此我們將繼續把生物多樣性因素納入我們可持續發展的策略中。

簽署聯合國野生動物運輸機隊白金漢宮宣言

來自世界各地的20家航空公司，簽署了「野生動物聯合會宣言」，由七大國際保護組織聯合組成，目標是聯手制止非法野生動物貿易。



禁運鯊魚翅和象牙產品

從2016年起，我們不託運鯊魚翅和象牙及其製品的運輸。



人員

人員

人才是我們成功的關鍵——是我們的工作人員，讓我們從其他航空公司、我們的客群以及我們服務的各地社群中脫穎而出。

支持第一架香港本土製造的飛機

隨著首架在本地裝嵌並獲認證的飛機成功首飛，標誌著香港航空史上的新一頁。由國泰航空飛行員鄭楚衡領導，並在B-KOO「香港起飛」團隊的支持下，由2016年8月至11月，飛機完成了三個月的全球旅程。以香港為起點及終站，B-KOO「香港起飛」的旅程涵蓋包括澳洲、美國、法國、約旦、阿曼、斯里蘭卡和泰國等20個國家約5萬公里的航程。



黑客松(Hackathon)

首屆國泰航空24小時Hackathon於十月舉行，該活動是一項軟件開發和設計挑戰賽，讓120多名年輕才俊，透過展示他們在科技及業務發展技巧，以創新科技解決方案來提升乘客的飛行體驗。除了鼓勵創新外，Hackathon還旨在引起參與者加入業界的熱誠。



關鍵績效指針表

經濟增加值表

截至2016年12月31日止的年度	2016 百萬港元	2015 百萬港元	% 變幅
所產生的直接經濟價值			
營業總額	92,751	102,342	-9.4%
財務收入	260	216	20.4%
出售投資項目產生的盈餘	-	-	-
出售聯屬公司產生的盈利	-	-	-
應佔聯屬公司溢利份額	2,049	1,965	4.3%
	95,060	104,523	-9.1%
所分配的經濟價值			
購買貨物及服務	63,844	68,481	-6.8%
僱員薪金及福利	19,770	18,990	4.1%
予資金提供者的款項	2,059	2,711	-24.1%
予政府的繳稅	497	1,157	-57.0%
慈善捐贈等社區投資			
- 直接捐款	12	12	-
- 提供優惠機票	8	10	-20.0%
	86,190	91,361	-5.7%
所保留的經濟價值			
- 折舊	8,035	8,387	-4.2%
- 扣除股息後的溢利	(772)	4,977	-115.5%
保留作再投資及未來發展	7,263	13,364	-45.7%

注：

上表總結了集團所創造經濟價值的分配，包括國泰航空及所有它的附屬公司（包括國泰港龍和香港華民航空公司）。聯屬公司的收益份額包括中國國際貨運航空有限公司的損失/收益份額。有關主要附屬公司和聯屬公司的詳細資料，請查閱《2016年度報告》。

環境指標列表

飛機運作	單位	2016*	2015*	2014*	2013*	2012*	2011*	2010*	2009*	2008*	2007*	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
可用噸千米	百萬	30,462	30,048	28,440	26,259	26,250	26,384	24,461	22,249	24,410	23,077	19,684	17,751	15,794	13,355	12,820	11,827	11,630	10,867
收入噸千米	百萬	22,418	22,220	20,722	18,696	18,819	19,309	19,373	16,775	17,499	16,680	14,452	12,813	11,459	9,371	9,522	8,201	8,650	7,768
收入客千米	百萬	123,478	122,330	112,257	104,571	103,837	101,535	96,588	89,440	90,975	81,801	72,939	65,110	57,283	42,774	49,041	44,792	47,153	41,502
所有航班																			
燃油消耗量	千噸	5,467	5,425	5,198	4,912	4,996	5,032	4,818	4,397	4,569	4,371	3,596	3,325	3,077	2,590	2,583	2,431	2,429	2,263
燃油效益	克/可用噸千米	▲179	▲181	▲183	187	190	191	197	198	187	189	183	187	195	194	201	206	209	208
	自1998年以來改善情況%	▲16.8%	▲16.3%	▲15.3%	13.3%	11.8%	11.6%	8.7%	8.4%	13.3%	12.2%	15.3%	13.2%	9.7%	10.1%	6.6%	4.8%	3.2%	3.5%
	克/收入噸千米	244	244	251	263	265	261	249	262	261	262	249	260	269	276	271	296	281	291
	自1998年以來改善情況%	24.9%	24.8%	22.8%	19.1%	18.3%	19.8%	23.4%	19.3%	19.6%	19.3%	23.4%	20.1%	17.3%	14.9%	16.5%	8.7%	13.6%	10.3%
全球二氧化碳排放量	千噸 (二氧化碳當量)	17,222	17,087	16,374	15,472	15,738	15,851	15,175	13,852	14,393	13,769	11,327	10,474	9,693	8,159	8,136	7,658	7,651	7,128
	克/可用噸千米	565	569	576	589	600	601	620	623	590	597	575	590	614	611	635	647	658	656
	自1998年以來改善情況%	16.8%	16.3%	15.3%	13.3%	11.8%	11.6%	8.7%	8.4%	13.3%	12.2%	15.3%	13.2%	9.7%	10.1%	6.6%	4.8%	3.2%	3.5%
	克/收入噸千米	768	769	790	828	836	821	783	826	823	825	784	817	846	871	854	934	885	918
	自1998年以來改善情況%	24.9%	24.8%	22.8%	19.1%	18.3%	19.8%	23.4%	19.3%	19.6%	19.3%	23.4%	20.1%	17.3%	14.9%	16.5%	8.7%	13.6%	10.3%
全球氮氧化物排放量	噸	94,697	94,106	80,946	82,255	79,089	77,044	72,632	65,358	70,546	55,951	52,542	48,566	45,271	38,537	39,213	36,402	38,061	37,800
	克/可用噸千米	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3
	自1998年以來改善情況%	16.2%	15.6%	23.3%	15.6%	18.8%	21.3%	20.0%	20.8%	22.1%	34.7%	28.1%	26.3%	22.8%	22.2%	17.6%	17.1%	11.8%	6.3%
	克/收入噸千米	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	5
	自1998年以來改善情況%	24.4%	24.2%	30.1%	21.2%	24.8%	28.6%	32.9%	30.3%	27.8%	40.0%	34.9%	32.1%	29.3%	26.4%	26.3%	20.5%	21.2%	12.9%
全球一氧化碳排放量	噸	14,005	14,059	12,186	13,620	13,304	12,972	12,204	11,422	13,436	13,077	10,959	10,190	10,056	8,873	8,268	8,062	8,751	9,827
全球碳氫化合物排放量	噸	1,597	1,578	1,429	1,455	1,445	1,392	1,297	1,344	2,107	2,271	2,233	2,171	2,228	2,112	1,885	2,090	2,560	3,401
客機⁽¹⁾																			
燃油消耗量	千噸	4,571	4,496	4,313	4,112	4,113	3,968	3,650	3,476	3,627	3,217	2,825	2,646	2,404	1,953	2,074	2,050	2,068	1,953
	佔燃油總消耗量百分比	83.6%	82.9%	83.0%	83.7%	82.3%	78.9%	75.8%	79.0%	79.4%	73.6%	78.6%	79.6%	78.1%	75.4%	80.3%	84.3%	85.1%	86.3%
燃油效益	克/收入客千米	37	37	38	39	40	39	38	39	40	39	39	41	42	46	42	46	44	47
	自1998年以來改善情況%	25.0%	25.5%	22.1%	20.3%	19.7%	20.8%	23.4%	21.2%	19.2%	20.3%	21.5%	17.6%	14.9%	7.5%	14.3%	7.2%	11.1%	4.6%

* 包含國泰港龍
† 包含測試和濕租賃航班
1噸燃油 = 3.15噸二氧化碳

- (1) 二氧化碳的全球暖化潛能為1；假設所有其他溫室氣體均微不足道，因其影響仍未確知。
(2) 客機燃油消耗量包括運送行李和腹艙貨物消耗的燃油。

其他環境指標

香港和100%附屬公司	單位	2016	2015
電力/燃料			
耗電量	兆瓦時	130,135	129,740
地面活動的燃油消耗量	升		
移動燃燒源 — 柴油		5,020,803	4,940,625
移動燃燒源 — 無鉛汽油		386,844	390,203
固定燃燒源 — 柴油		2,281,306	1,151,643
購買的煤氣	單位	4,967,623	5,475,070
因營運需要放油	噸	306	411
水			
海水耗用量	立方米	8,859,600	9,100,100
飲用水耗用量	立方米	916,786	845,701
保養耗水量	立方米	118,314	80,502
紙張和硬卡紙			
辦公室使用的紙張	噸	2,503	2,412
紙張和硬卡紙回收	噸	2,011	1,988
材料回收/重利用			
金屬回收	千克	42,661	39,968
塑膠回收	千克	672,458	681,781
玻璃回收	千克	520,135	493,833
食品加工油	升	42,679	45,014
使用的衣架	個	2,414,141	1,913,988
重利用衣架所佔百分比	%	65.3	57.2
材料處置			
非危險廢物	噸	13,793	13,457

社會指標列表

	單位	2016	2015
員工總數	人次	35,990	33,301
按地理位置			
香港	%	80	80
中國	%	3	3
其他	%	17	17
按工作類別			
機組人員	%	11	11
機艙服務員	%	35	37
地勤人員	%	26	29
附屬公司人員	%	28	23
按性別			
女	%	53	56
男	%	47	44
按年齡層			
30歲以下	%	26	27
30-50歲	%	58	58
50歲以上	%	16	15
按合同類型			
長期僱員	%	93	93
固定及期限僱員	%	3	3
受監督的僱員	%	4	4
長期僱員			
按性別			
女	%	56	56
男	%	44	44
按就業類型			
全職	%	98	98
兼職	%	2	2
固定期限和臨時合同員工			
按性別			
女	%	56	58
男	%	44	42
來自當地社區的高管 ⁽¹⁾	%	80	79
年均員工流失率⁽²⁾			
按地理位置			
香港	%	10	10
中國	%	12	10
其他	%	8	8
按工作類別			
機組人員	%	5	3
機艙服務員	%	4	4
地勤人員	%	11	9
附屬公司人員	%	30	23

	單位	2016	2015
按性別			
女	%	8	10
男	%	11	9
按年齡層			
30歲以下	%	17	18
30-50歲	%	6	6
50歲以上	%	11	11
工傷引致損失工時比率⁽³⁾			
國泰航空	比率		2.8
港龍航空	比率		2.7
國泰及國泰港龍	比率	3.4	
附屬公司人員	比率	2.1	2.7
因國泰航空集團營運導致的死亡事故			
國泰航空集團員工	人次	0	0
在國泰航空/港龍航空營業場所內工作的承包商	人次	0	0
乘客	人次	0	0
每年平均培訓時數			
高級管理層	小時	3.1	2.3
中級/初級管理層及監督僱員	小時	14.2	14.3
面對客戶的僱員	小時	26.8	43.7
非面對客戶的操作/技術僱員	小時	11.5	21.9
其他	小時	1.0	1.3
新僱員			
按年齡層			
30歲以下	%	39	29
30-50歲	%	7	4
50歲以上	%	6	4
按性別			
女	%	17	11
男	%	16	11
按地理位置			
香港	%	17	11
中國	%	15	9
其他	%	13	10
接受工作表現考察的僱員	%	100	100
投資和採購工作中的人權審查	%	100	100
歧視事件報告	起	0	0
產品責任問題違規案件 ⁽⁶⁾	起	0	0
相關法律法規違規案件 ⁽⁷⁾	起	0	0

(1) 只包括常務董事。

(2) 年均員工流失率的計算方法是，用每月離開公司的人數除以員工總數，然後取平均值。

(3) LTIFR的計算方法是，(因工傷損失的工時數/總工時數) x 1,000,000。

(4) 請參閱我們2013年可持續發展報告的安全資料單。

(5) 包括機艙產品、行銷和客戶隱私。

(6) 包括反競爭和貪污案件。有關反競爭案件的詳情，請參閱《二零一六年報告書》第92頁。

全球報告倡議組織(GRI)G4內容索引

香港交易所的環境、社會及管治內容索引



一般標準揭露

外部保證

說明標準披露項目是否得到外部保證。

如果是，請在報告中包含外部擔保聲明的頁面作參考。

HKEx

一般標準揭露	揭露地點	遺漏	
策略與分析			
G4-1	行政總裁致辭	-	
組織概況			
G4-3	關於本報告	-	
G4-4	行政總裁致辭全文 年度報告第2-3頁	-	
G4-5	年度報告第2頁	-	
G4-6	年度報告第2-3頁，第18-22頁	-	
G4-7	年度報告第2頁	-	
G4-8	年度報告第2-3頁，第18-22頁	-	
G4-9	主頁 年度報告第2-3頁，第6頁，第23-25頁	-	
G4-10	社會指標列表 年度報告第23-25頁	-	KPI B1.1
G4-11	社會指標列表	沒有相關報導——我們大多數員工都在香港，沒有與工會集體談判安排的法律框架。	
G4-12	永續採購	-	KPI B5.1

一般標準揭露

外部保證

說明標準披露項目是否得到外部保證。

如果是，請在報告中包含外部擔保聲明的頁面作參考。

HKEx

一般標準揭露	揭露地點	遺漏	
G4-13	關於本報告	沒有重大變化	-
G4-14	永續發展原則		-
G4-15	行政總裁致辭 氣候變化 廢物管理 生物多樣性 人員 年度報告第23-25頁		-
G4-16	氣候變化 年度報告第1頁，8-9頁		-
鑑別重大考量面與邊界			
G4-17	年度報告第103-104頁		-
G4-18	可持續發展的方法 — 問題重要性		-
G4-19	可持續發展的方法 — 問題重要性		-
G4-20	關於本報告 可持續發展的方法 — 問題重要性		-
G4-21	可持續發展的方法 — 問題重要性		-
G4-22	沒有		-
G4-23	範圍和考量面邊界沒有重大變化。		-

一般標準揭露	揭露地點	遺漏	外部保證 說明標準披露項目是否得到外部保證。 如果是，請在報告中包含外部擔保聲明的 頁面作參考。	HKEx
利害關係人議合				
G4-24	可持續發展的方法 — 與持份者保持聯繫		-	
G4-25	可持續發展的方法 — 與持份者保持聯繫		-	
G4-26	可持續發展的方法 — 與持份者保持聯繫		-	
G4-27	可持續發展的方法 — 與持份者保持聯繫		-	
報告書基本資料				
G4-28	關於本報告		-	
G4-29	關於本報告		-	
G4-30	關於本報告		-	
G4-31	關於本報告		-	
G4-32	關於本報告		-	
G4-33	關於本報告		-	
治理				
G4-34	可持續發展的方法		-	
倫理與誠信				
G4-56	董事會多元化政策 太古公司行為準則 公司治理準則 供應鏈永續發展行為守則		-	

特定標準揭露				外部保證/確信	
重大考量面 (如G4-19所述) 列出已鑑別之重大考量面		DMA與指標 列出與每個已鑑別之重大考量面相關的 特定標準揭露及頁碼(或連結)	省略 如在特殊情況下無法揭露特定的必要資訊， 請提供省略的原因(如13頁所述)	表明該標準揭露是否經過外部保證/確信 如果是，報告中包含外部保證/確信報告 的頁碼索引	HKEx
經濟					
G4-DMA		年度報告第1頁		-	B8：一般 標準揭露
經濟績效	EC1	經濟列表		-	KPI B8.2
	EC2	氣候變化		-	
	EC3	年度報告第78-81頁		-	
	EC4	國泰航空沒有得到政府的大量財政援助。		-	
市場形象	EC5		部分已收錄在報告— 定量數據未能提供 所有員工的工資是根據經驗、工作分類、 工作評估、員工薪酬制度和績效薪酬。 一般來說，薪金不是基於個人的性別，符合 我們的「不歧視政策和薪酬管理政策」。	-	
	EC6	社會指標列表		-	
間接經濟衝擊	EC7	作為一家航空公司，我們一般不參與諸如 機場等基礎設施投資和服務的開發。		-	KPI B8.1
	EC8	人員		-	

特定標準揭露				外部保證/確信	
重大考量面 (如G4-19所述)		DMA與指標	省略	表明該標準揭露是否經過外部保證/確信	
列出已鑑別之重大考量面		列出與每個已鑑別之重大考量面相關的特定標準揭露及頁碼(或連結)	如在特殊情況下無法揭露特定的必要資訊，請提供省略的原因(如13頁所述)	如果是，報告中包含外部保證/確信報告的頁碼索引	HKEx
採購實務	EC9		<p>未有報告 — 定量數據未能提供</p> <p>雖然我們的大部分業務都在香港，但我們大部分的開支都是不容易在當地生產的設備和材料，如飛機和噴氣燃料。</p> <p>我們通過招聘以及聘用本地承包商和採購物品，來繼續為當地的作出貢獻在評估我們業務的目前和未來需求，以及供應商的建議時，我們會使用經過驗證的評估工具作為我們採購決策過程的一部分。</p> <p>這種方法採用成本、創新、滿意度、質量、供應和安全保障等作考量標準。根據業務需要，按個別情況排列優次次序。每個具體情況下每個標準的重要性都有不同。當我們量度永續的「安全」準則時，由於安全性在廣泛的意義上包含風險 — 在採購的情況下，風險是沒有永續性。</p>	—	KPI B5.1

特定標準揭露			外部保證/確信		
重大考量面 (如G4-19所述) 列出已鑑別之重大考量面		DMA與指標 列出與每個已鑑別之重大考量面相關的 特定標準揭露及頁碼(或連結)	省略 如在特殊情況下無法揭露特定的必要資訊， 請提供省略的原因(如13頁所述)	表明該標準揭露是否經過外部保證/確信 如果是，報告中包含外部保證/確信報告 的頁碼索引	HKEx
環境					
G4-DMA		可持續發展的方法	-	A1：一般 標準揭露 A2：一般 標準揭露 A3：一般 標準揭露	
原物料	EN1	環境指標列表 廢物管理	-	KPI A2.5	
能源	EN3	直接能源消費總量為245,729千吉時。 燃料類型和消耗量的詳細情況，詳列於 「環境指標表」。	-	KPI A2.1	
	EN5	環境指標列表			
	EN6	氣候變化	-	KPI A2.3	
水	EN8	環境指標列表	-		
生物多樣性	EN12	生物多樣性	-	KPI A3.1	

特定標準揭露			外部保證/確信		
重大考量面 (如G4-19所述) 列出已鑑別之重大考量面	DMA與指標 列出與每個已鑑別之重大考量面相關 的特定標準揭露及頁碼(或連結)	省略 如在特殊情況下無法揭露特定的必要資訊， 請提供省略的原因(如13頁所述)	表明該標準揭露是否經過外部保證/確信 如果是，報告中包含外部保證/確信報告 的頁碼索引	HKEx	
排放	EN15	氣候變化	是	KPI A1.1, KPI A1.2	
	EN16	氣候變化	是	KPI A1.1, KPI A1.2	
	EN17	氣候變化	-	KPI A1.1, KPI A1.2	
	EN18	氣候變化 環境指標列表	是	KPI A1.2	
	EN19	氣候變化	-	KPI A1.5	
	EN21	環境指標列表	部分已收錄在報告—選擇數據並未提供 我們匯報與我們的業務有關的空氣排放， 如NOx，CO和HC。	-	KPI A1.1
廢污水及廢棄物	EN23	環境指標列表 廢物管理	部分已收錄在報告—選擇數據並未提供	-	KPI A1.3, KPI A1.4, KPI A1.6
	EN24	環境指標列表 廢物管理	-	-	KPI A3.1
產品及服務	EN27	氣候變化 永續採購 廢物管理	-	-	KPI A3.1

特定標準揭露			外部保證/確信	
重大考量面 (如G4-19所述) 列出已鑑別之重大考量面		DMA與指標 列出與每個已鑑別之重大考量面相關的特定標準揭露及頁碼(或連結)	省略 如在特殊情況下無法揭露特定的必要資訊，請提供省略的原因(如13頁所述)	表明該標準揭露是否經過外部保證/確信 如果是，報告中包含外部保證/確信報告的頁碼索引 HKEx
法規遵循	EN29	我們在2016年收到6宗關於噪音的警告，並沒有收到罰款。隨著我們逐步淘汰舊機，接收到的違規行為將大大減少。	—	A1(b)
交通運輸	EN30	氣候變化	—	KPI A3.1
供應商環境評估	EN32	永續採購	—	KPI A5.2
環境問題申訴機制	EN34	我們並無發現與供應商有關的重大問題	—	
社會：勞工實務和尊嚴勞動				
G4-DMA		可持續發展的方法	—	B3：一般標準揭露 B4：一般標準揭露
勞僱關係	LA1	社會指標表格	—	KPI B1.2
	LA2	人員	未有報告 — 超過98%的員工是全職員工	
勞/資關係	LA4	任何重大業務變化的實施均受香港「僱傭條例」規管。我們將盡快向員工發出業務變更通知，例如2009年在香港實行自願無薪休假時，我們提供1個月的過渡期讓員工考慮。	—	

特定標準揭露				外部保證/確信	
重大考量面 (如G4-19所述) 列出已鑑別之重大考量面		DMA與指標 列出與每個已鑑別之重大考量面相關的 特定標準揭露及頁碼(或連結)	省略 如在特殊情況下無法揭露特定的必要資訊， 請提供省略的原因(如13頁所述)	表明該標準揭露是否經過外部保證/確信 如果是，報告中包含外部保證/確信報告 的頁碼索引	HKEx
職業健康與安全	LA5	安全		-	
	LA6	社會指標表格	部分已收錄在報告—選擇數據並未提供	-	KPI B2.1, KPI B2.2
	LA7	安全		-	
訓練與教育	LA9	社會指標表格	按性別 我們沒有追蹤這些信息，因為我們認為， 不管性別如何，所有員工都必須接受相關 培訓。這符合我們的不歧視的政策。	-	KPI B3.2
	LA10	人員		-	B3(b)
	LA11	社會指標表格		-	
員工多元化與平等機會	LA12	社會指標表格		-	KPI B1.1
女男同酬	LA13		未有報告—定量數據未能提供 所有員工的工資是根據經驗、工作分類、 工作評估、員工薪酬制度和績效薪酬。 一般來說，薪金不是基於個人的性別，符合 我們的「不歧視政策和薪酬管理政策」。	-	

特定標準揭露			外部保證/確信		
重大考量面 (如G4-19所述) 列出已鑑別之重大考量面		DMA與指標 列出與每個已鑑別之重大考量面相關的 特定標準揭露及頁碼(或連結)	省略 如在特殊情況下無法揭露特定的必要資訊， 請提供省略的原因(如13頁所述)	表明該標準揭露是否經過外部保證/確信 如果是，報告中包含外部保證/確信報告 的頁碼索引	HKEx
供應商勞工實務評估	LA14	永續採購	-	-	KPI B5.2
勞工實務問題申訴機制	LA16	我們並無發現與供應商有關的重大問題	-	-	
社會：人權					
G4-DMA		可持續發展的方法	-	-	B5：一般 標準揭露
供應商人權評估	HR10	永續採購	-	-	
人權問題申訴機制	HR12	我們並無發現與供應商有關的重大問題	-	-	
不歧視	HR3	社會指標表格	-	-	
童工	HR5	供應鏈永續發展行為守則 永續採購	-	-	KPI B4.1, KPI B4.2
強迫與強制勞動	HR6	供應鏈永續發展行為守則 永續採購	-	-	KPI B4.1, KPI B4.2

特定標準揭露			外部保證/確信	
重大考量面 (如G4-19所述) 列出已鑑別之重大考量面	DMA與指標 列出與每個已鑑別之重大考量面相關的 特定標準揭露及頁碼(或連結)	省略 如在特殊情況下無法揭露特定的必要資訊， 請提供省略的原因(如13頁所述)	表明該標準揭露是否經過外部保證/確信 如果是，報告中包含外部保證/確信報告 的頁碼索引	HKEx
社會：社會				
G4-DMA	可持續發展的方法		-	B1：一般 標準揭露 B2：一般 標準揭露 B7：一般 標準揭露
當地社區	SO1	人員	-	
	SO2	生物多樣性 氣候變化 永續採購 廢物管理	-	
反貪腐	SO3	可持續發展的方法	-	
	SO4	可持續發展的方法	-	
	SO5	我們在2016年並無發現被確認的貪腐事件	-	B7(b), B7.1
公共政策	SO6	作為公司政策，我們不提供政治捐獻	-	
反競爭行為	SO7	年度報告第92頁	-	
法規遵循	SO8	年度報告第92頁	-	B1(b), B2(b), B4(b), B7(b)

特定標準揭露				外部保證/確信	
重大考量面 (如G4-19所述) 列出已鑑別之重大考量面		DMA與指標 列出與每個已鑑別之重大考量面相關的 特定標準揭露及頁碼(或連結)	省略 如在特殊情況下無法揭露特定的必要資訊， 請提供省略的原因(如13頁所述)	表明該標準揭露是否經過外部保證/確信 如果是，報告中包含外部保證/確信報告 的頁碼索引	HKEx
供應商社會衝擊評估	SO9	供應鏈永續發展行為守則 永續採購		-	KPI B5.2
社會衝擊問題申訴機制	SO11	我們並無發現與供應商有關的重大問題		-	
社會：產品責任					
G4-DMA		可持續發展的方法		-	B6：一般 標準揭露
顧客的健康與安全	PR1	安全		-	
	PR2	社會指標表格		-	B6(b)
產品及服務標示	PR5	我們每月對每個級別的班機進行乘客 反思抽樣調查，收回問卷共3萬份	部分已收錄在報告 — 選擇數據並未提供	-	KPI B6.2
行銷溝通	PR6	我們不銷售被禁止或有爭議的產品		-	
	PR7	社會指標表格		-	B6(b)
顧客隱私	PR8	社會指標表格		-	B6(b), KPI B6.2
法規遵循	PR9	社會指標表格		-	B6(b)

欲查看所有視頻和更多信息，
請瀏覽我們的網站：
www.cathaypacific.com/sdreport



請給我們您的反饋
environment@cathaypacific.com

本報告包括我們的100% (國泰港龍、國泰航空餐飲服務、雅潔洗衣、香港機場服務) 及60% (香港航空) 位於香港的全資附屬公司。

部分認可機構

