



碼上看

年末開啓一波漲勢 人民幣明年能「返6」嗎?



掃碼聯文

人才入境計劃收逾 20 萬申請 12 萬宗獲批



掃碼聯文

堅持不懈 哭着追夢 郭晶晶分享成功秘訣



掃碼聯片

為性別平等 訂下更進取目標

國泰航空在管理層積極提倡性別平等。龐濤濤表示，國泰已為管理層邁向性別平等訂下更進取的目標，預計及至 2025 年，將有不多於 65% 的管理職位由同一性別擔任。龐濤濤稱，去年國泰已成功獲納入「彭博性別平等指數」，為首家商業航空公司納入該指數。另外，就女性的支援方面，她表示，已設有員工小組 Cathay Women's Network，為在事業上遇到難題的女性員工提供支援。龐濤濤強調，搭客來自不同國籍，公司也一直提倡多元共融，包括組織活動協助性小眾，並由專業人士分享心路歷程，推廣多元共融。在辦公地方設有多信仰祈禱室，供不同信仰的同事使用。

財爺：財赤料逾千億 須管控開支

【香港商報訊】財政司司長陳茂波昨日發表網誌表示，本港 2024 至 2025 財政年度政府財政預算案公眾諮詢已展開，廣大市民和社會各界的意見是明年 2 月 28 日公布的新一份《財政預算案》的重要參考。他強調，過去數年特區政府支出增多，未來需要有效管控開支。香港必須通過加速經濟增長來開創新局面，必須全力拼經濟、謀發展、惠民生，把經濟這個「蛋糕」做大，使它更多元、更具韌性，讓發展成果更普惠、更包容，讓市民受惠。

財政預算案公眾諮詢開啓

陳茂波表示，今年以來，香港經濟恢復增長，就業市場改善、通脹溫和。然而，受到環球利率持續高企、地緣政治、供應鏈布局調整等因素影響，香港經濟增長動力受壓，市場持續疲弱，政府收入也受影響。在計及發債所得後，2023 至 2024 年度特區政府綜合財政赤字預計超過 1000 億元，比預測的 570 多億元高。展望明年，地

緣政局仍然複雜多變，遏抑香港經濟增長的速度，市場相關的收入難以快速恢復，下年度繼續出現赤字的可能性仍存。

陳茂波指出，過去幾年，撤除防疫抗疫以及疫情逆周期措施等開支後，政府開支增約 40%，遠超同期政府收入的增幅，並出現 3 年赤字，財政儲備由 11029 億港元下降至 8348 億港元。在開支經過一段時間的高速增長後，香港必須進入整固階段，有效管控開支以至適當節流是不能避免。惟他強調，在管控開支增長過程中，會小心考慮和兼顧社會和經濟發展的需要，特別是顧及社會上最弱勢、最有需要的市民的情況。

至於增加政府收入，最有效和實際的做法，離不開把經濟「蛋糕」做大，透過發展經濟，拉動更多收入。「我們必須持續增強自身的競爭力、尋求新的突破，

新份預算案公眾諮詢路徑

- 專設網站：www.budget.gov.hk
Facebook 專頁：www.facebook.com/BudgetGovHK
電郵：budget@fstb.gov.hk
電話：28103768
傳真：21475770
郵寄：香港添馬添美道 2 號政府總部 24 樓財政預算案諮詢支援小組

發展新的增長點，才能為香港拼得更高、更快和更可持續的增長。」陳茂波寫道，過去一年香港致力於培育和發展新產業、建立新夥伴、吸引新資金、開拓新市場。香港正朝著正確方向邁進，但必須加倍努力、全速前進。

國泰將協助研發永續航空燃料

冀與業界合作完善 SAF 供應鏈

ESG 新視角

減少碳排放是應對氣候暖化的必經之路，國泰航空（293）可持續發展總監龐濤濤日前接受本報記者專訪時稱，明年將聚焦協助永續航空燃料（SAF）的研發，並透過使用節能飛機，減省燃油消耗、降低碳排放並控制成本。龐濤濤坦言，不可能由單一航空公司協助研發 SAF，又指將與業界合作，期望未來 SAF 的供應鏈將更趨成熟。

香港商報記者 鄭偉軒



國泰航空可持續發展總監龐濤濤指，國泰明年將聚焦協助永續航空燃料的研發，並透過使用節能飛機等減油耗、降成本，減少碳排放。

記者 馮瀚文攝

「燃油佔航空成本約 30%，故節省燃油成本對控制整體成本有利。」龐濤濤表示，民航業佔整體人造碳排放的 2% 至 3%，當中全球 80% 的民航碳排放來自於飛行里程超過 1500 公里的航機。她相信，來自民航業的碳排放量將持續上升，但觀乎遠程航空難以被其他交通工具取代，故在減碳、減成本方面，使用替代燃料更顯重要。

SAF 比傳統燃油貴 3 至 5 倍

目前，航空界一般使用煤油作為燃料，但作為化石燃料，煤油在航機起動、煤油燃燒時會產生二氧化碳，其過度排放會形成溫室效應。為此，航空界近年便致力研究及開發永續航空燃料；作為環保替代品，SAF 不是由石油提煉，而是由來自生物廢油、農業殘留物或非化石燃料。

龐濤濤坦言，作為非化石燃料，SAF 一直有減碳的功能，但其成本比傳統的航空燃油貴 3 至 5 倍，當中部分原因是 SAF 供應鏈尚未成熟，又指藉開發 SAF 降低成本，不可能倚靠單一航空公司完成，未來將會研究如何將該等原料集中在公共市場使用。她續稱，將會與業界包括國家電力投資集團以及傳統的化石燃料公司合作研發 SAF，目標是讓 SAF 供應鏈更成熟，從而加速 SAF 的發展。

提高乘客參與「碳抵銷」程度

至於 SAF 如何改變航空公司的成本結構，龐濤濤稱，SAF 對成本的影響暫未從票價反映，但 SAF 勝在毋須調整現有航機引擎，以及機場所使用的入油設備。至於使用節能飛機方面，龐濤濤指，基於電子化的飛機，可能仍須等待十多年、甚至幾十年後才會面世，故此，國泰會透過選取重量較輕的機身物料，以及從引擎入手，減少燃油使用量，繼而降低碳排放。

近年，不少企業藉支持或資助減少溫室氣體排放的項目，以彌補日常活動產生的碳排放對氣候變化的影響，而這類項目一般被稱為「碳抵銷」。就國泰如何落實碳抵銷，龐濤濤表示，繼早在貨運引入碳抵銷的概念後，公司從今年起，容許乘客在旗下網站購買機票時，從中計算他們在旅途中有多大程度參與碳抵銷，又指未來引入更多渠道，提高乘客參與碳抵銷的程度。

除航機外，國泰在地勤服務層面又如何減少碳排放？龐濤濤稱，公司在地面的碳排放量只佔 2%，且遠低於在航機的碳排放。針對電力消耗及車隊排放方面，集團將以 2018 年為基礎，目標是於 2030 年，將上述地方的碳排放量降低 32%，及至 2035 年進一步下降 55%。



國泰舊飛機退役並不會報廢，其九成組件都用於回收再利用。圖為國泰城向公眾開放展示的舊飛機。

記者 馮瀚文攝

國泰能源耗用量

Table with 4 columns: Category, 2022年, 2021年, 2020年. Rows: 航空燃油, 可持續航空燃油.

國泰減塑旅程

- 2021年 按每年用量基線減少 4300 萬件一次性塑膠製品
2019年 商務客艙的被袋和毛氈開始改用棉質包裝袋
2016年 以紙袋取代用以盛載免稅商品的塑膠袋
2013年 將 20 萬隻被淘汰的經濟客艙膠杯，交由回收商循環再造成其他塑膠物
2012年 選用生物可分解塑膠袋包裝毛氈、餐具和機上雜誌
2007年 展開機艙上膠杯和膠樽的回收工作
2001年 開始將經濟客艙的塑膠餐具消毒和重用

資料來源：國泰航空 2022 年可持續發展報告

減塑目標超額完成

除了從航機入手謀求減碳外，國泰航空在航機膳食的採購以至餐具的使用上，盡力減廢減塑。龐濤濤表示，期望從中減少對環境的影響，並進入循環經濟的營運模式。國泰減塑之旅，早在 2001 年就已開始。當時，國泰開始將經濟客艙的塑膠餐具消毒及重用。及至 2007 年，集團開始對機艙上的膠杯和膠樽展開回收工作。國泰再於 2019 年再訂立目標，冀於 2022 年，減少 3.87 億件、即約 50% 的塑膠產品。龐濤濤稱，2019 年訂下的目標不僅達到，去年塑膠產

品使用量更較 2019 年大幅減少 56%，較原定 50% 的目標為多。她續稱，今年將會頒布下一階段的減塑目標，同時與研究機構及供應商合作，力爭進入循環經濟的營運模式。

至於食物採購方面，不論肉類及海產，不論飼養、捕捉、冷藏儲存、烹調的過程中都有產生碳排放。就此，龐濤濤表示，目前公司所採購的海產中，70% 已獲得可持續發展的認證；又會將剩餘的食物向非政府組織（NGO）捐贈，其中 2022 年就捐贈了 114 噸。

推廣 ESG 擴闊融資路徑

社會各界開始聚焦如何落實環境、社會及管治（ESG）的同時，也有聲音質疑兼顧 ESG 會否影響企業盈利。對此，龐濤濤認為，ESG 與盈利之間並非只會產生衝突，若企業恰當處理 ESG，對消費者而言一定會有好處。「近年歐美對 ESG 的要求越趨嚴格，尤其對減碳認證及相關評級的要求越來越明確。」龐濤濤認為，即使旗下部分項目如永續航空燃料研發以及塑膠替換等措施，有可能導致成本上漲，但相信隨着時間過去，相關成本及市場價格將會返回平衡點。

除了對企業盈利的潛在影響，推廣 ESG 亦有助企業融資。龐濤濤稱，自去年獲得首筆與可持續表現掛鈎的融資後，今年亦獲得了綠色融資安排，相信在推廣 ESG 概念下擴闊了公司的融資方法和路徑。

目前，國泰獲納入的指數，包括富時社會責任指數以及恒生可持續發展指數等。對此，龐濤濤表示，不少持份者對國泰如何進行 ESG 匯報都有要求，除了需要向他們提供資料，更會詢問公司加入了哪些與 ESG 相關的指數。她認為，此舉有助於國泰可持續改善 ESG 的表現。