

掌握現在 創建未來

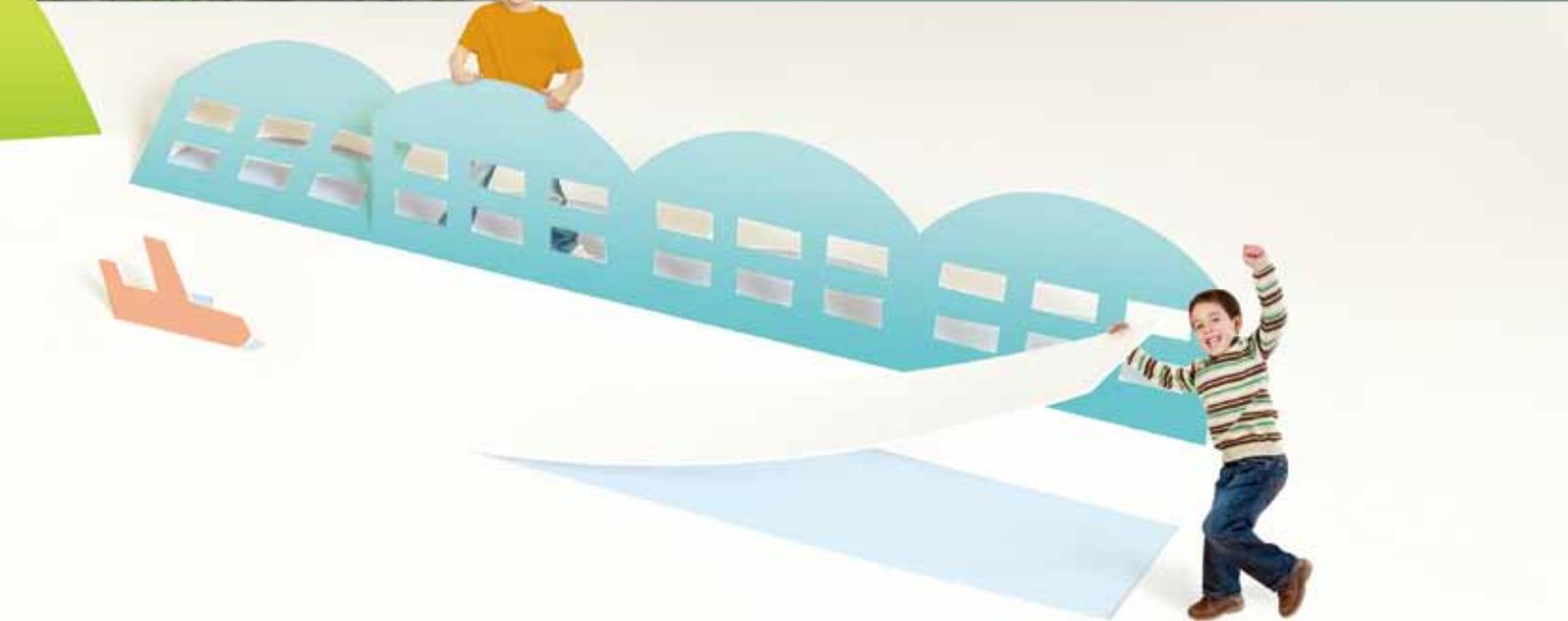




香港國際機場的目標是在機場管理及航空相關業務上維持領先，並鞏固香港的國際及區域航空中心地位。為此我們在以下各方面全力以赴：

- + 確保機場安全、保安嚴密
- + 維持高效率運作、注重保護環境
- + 實行審慎的商業原則
- + 力求超越顧客期望
- + 與各持份者緊密合作
- + 重視人力資源
- + 發揚創新精神

香港機場管理局是香港特別行政區政府全資擁有的法定機構，負責營運及發展香港國際機場。



目錄

- | | | | |
|----|-----------------|-----|------------|
| 02 | 基本信念 | 46 | 貨運及航空服務 |
| 03 | 香港國際機場簡介/營運表現概覽 | 50 | 飛行區及系統 |
| 04 | 主席報告 | 54 | 內地發展項目 |
| 08 | 行政總裁報告 | 58 | 企業可持續發展 |
| 12 | 董事會 | 62 | 展望未來 |
| 14 | 執行總監 | 67 | 財務回顧 |
| 15 | 財務及營運概覽 | 74 | 董事會報告書 |
| 16 | 企業管治 | 77 | 獨立核數師報告書 |
| 34 | 風險管理報告 | 78 | 財務報表 |
| 38 | 大事紀要 | 131 | 五年財務及營運概要 |
| 40 | 客運服務 | 132 | 航空公司及航班目的地 |

香港國際機場的員工及業務夥伴，以六項基本信念為日常運作及長遠規劃的方針。雖然經營環境瞬息萬變，但這些原則始終如一，堅定不移。

基本信念

安全

旅客、員工和業務夥伴的安全，對我們至關重要。我們通過積極培訓、報告並分析意外、緊密溝通、表揚員工等各項措施，務使香港國際機場達到零受傷目標。

環境

香港國際機場致力實踐環保，包括減少污染、有效使用能源及其他資源、盡可能循環再造和廢物利用，以及不斷提升環保表現。

效率

我們為顧客及業務夥伴提供效率卓越的服務，藉此鞏固香港的航空中心地位。這不但促進香港的社會及經濟發展，也有助提升香港在金融業、貿易及物流業和旅遊業的競爭力。

保安

維持保安嚴密是持續不斷的工作，須要整個機場社區共同努力。我們與警方及其他政府部門緊密合作，保障旅客、機場員工及業務夥伴的安全。

質素

機場員工待客無微不至，有助我們維持國際水平的服務質素及顧客滿意度。香港國際機場亦因此先後逾 55 次獲推選為全球最佳機場。

人才

優秀人才是維持卓越服務的關鍵。我們制訂長遠的培訓及發展計劃，確保員工為迎接未來挑戰作好準備。

香港國際機場簡介

機場用地面積	1 255 公頃
客運大樓總面積	75 萬平方米
航空公司	超過 100 家
航點	約 180 個
跑道	兩條

營運表現概覽

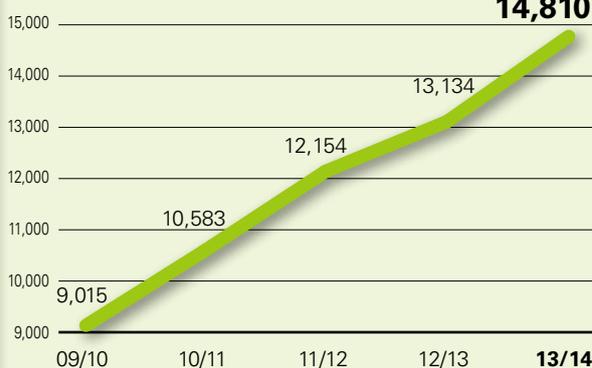
客運量

(百萬人次)



營業額

(百萬港元)



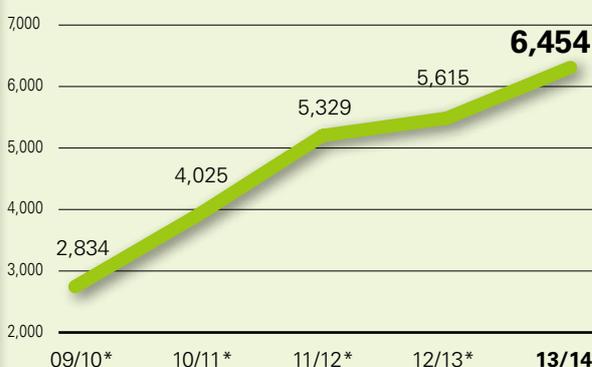
貨運量

(百萬公噸)



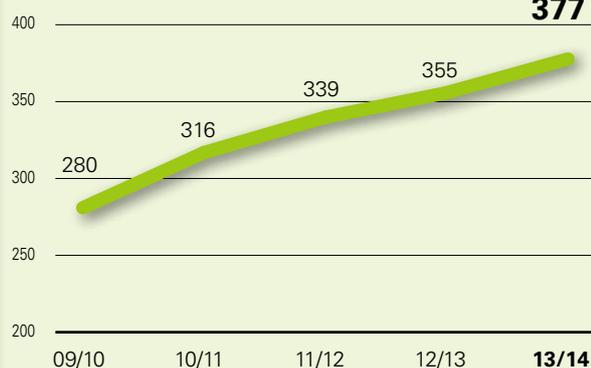
權益股東應佔溢利

(百萬港元)



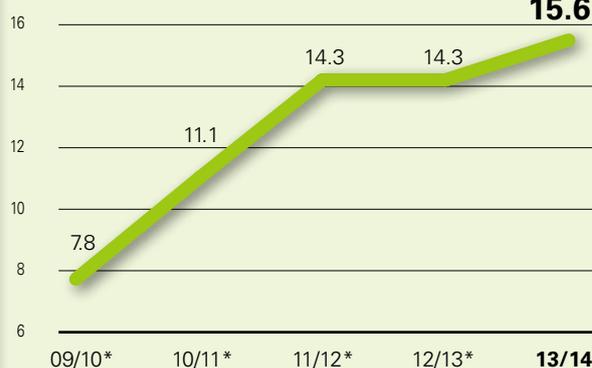
飛機起降量

(千架次)



股權收益

(百分比)



* 重列

主席報告



各位持份者：

在截至2014年3月31日止的2013/14財政年度，香港國際機場繼續締造佳績。客運量、飛機起降量及跨境客運量均刷新紀錄。貨運量亦持續增長，較上一個財政年度上升3.4%。機場連續第四年成為全球最繁忙的貨運機場。

零售業務收益上升加上審慎理財方針，讓我們取得穩健的表現，而這亦反映在財務業績上。權益股東應佔溢利增加14.9%至64.54億港元，創下新高，其中53億港元將撥作股息，派發給我們的股東香港特區政府。派發股息後，自機場於1998年啟用以來，香港機場管理局已以償還股本及派發股息的方式，向香港特區政府合共歸還356.8億港元。此外，多年來我們共投資超過300億港元，保養機場各項設施及系統，以及提升處理能力。



年內，香港國際機場作為全球其中一個最佳機場的聲譽，再次獲得肯定。機場自2002年起十次獲TTG選為「最佳機場」後，於2013年晉身「旅遊名人堂」。此外，機場亦第七次獲旅遊雜誌《商旅》選為中國最佳機場。

三跑道系統

在2013/14年度，香港國際機場繼續對本港經濟發揮舉足輕重的作用。機場為超過65 000人提供就業機會，並支持香港四大支柱行業，包括金融服務、貿易及物流、旅遊，以及工商業支援及專業服務。發展三跑道系統，對機管局履行使命，使機場繼續為香港的繁榮發展及維持長遠競爭力作出貢獻，至關重要。在2014年施政報告中，香港特區政府行政長官梁振英(GBM, GBS, JP)也強調擴建機場的重要性及迫切性。

「發展三跑道系統，對機管局履行使命，使機場繼續為香港的繁榮發展及維持長遠競爭力作出貢獻，至關重要。」

2014年4月，我們向香港特區政府環境保護署提交三跑道系統計劃的環境影響評估報告，標誌着這項計劃邁進了一個重要里程碑。報告載有計劃所涵蓋12個不同環境範疇的評估，篇幅逾14 000頁。

我們相信，在推動香港長遠經濟發展與保護環境方面，我們已作出適當的平衡。我鼓勵持份者透過我們的三跑道系統專題網站(www.threerunwaysystem.com)，了解三跑道系統計劃的最新發展。

年內，我們繼續制訂三跑道系統的設計細節，包括開拓土地、擴建二號客運大樓，以及興建第三條跑道及相關的新客運廊和設施。我們還開始研究融資方案，於2014年下半年這些範疇將會有更明確的方向。我們希望能在2014年內取得三跑道系統計劃的環境許可證，以尋求政府批准落實計劃。我們的目標是令三跑道系統於2023年全面投入運作。

我們聽到有建議將香港的航班、旅客及貨運分流到鄰近機場，從而免卻發展三跑道系統。這個提議其實有着明顯的不足。首先，要旅客辦理出入境手續後到遠離香港國際機場的其他機場轉機，旅程費時且會造成不便，令香港作為商務及休閒旅遊熱點的吸引力大打折扣。再者，在「一國兩制」原則下，香港及內地是獨立的司法管轄區，各有不同的法律、出入境制度及民用航空運輸協定，在香港國際機場營運的航空公司不能輕易將航班轉飛至珠江三角洲的其他機場。此外，將旅客分流到香港以外的地方，更會令香港損失數以千計的就業機會，以及數以十億元計的商機。

即使我們能克服上述一切障礙，而珠三角的機場亦完成各自的所有擴建計劃，整體珠三角機場的處理能力仍然不足以應付航空交通需求。根據 IATA Consulting 的報告，估計到 2030 年未能滿足的客運需求將達 1 億人次。

事實上，香港國際機場航空交通量的增長速度，較《香港國際機場 2030 規劃大綱》的估計為快，按目前的預測，在數年內機場的處理能力或會達到飽和。旅客可能很快便會感受到機場處理能力不足所帶來的影響。我們須在可行情況下盡早讓三跑道系統投入運作，以保持我們作為全球其中一個最佳機場的卓越服務水平。

優秀人才

香港國際機場取得驕人成績，全賴一群各具所長、充滿幹勁的優秀人才。我謹藉此機會，向即將於 2014 年 7 月退任的行政總裁許漢忠表示衷心讚許。在過去七年許先生建樹良多，在他的英明領導下，機場雙跑道系統的處理能力提升至最高水平，三跑道系統計劃亦取得進展，他實在功居至偉。

此外，我還要衷心感謝運輸及房屋局、機場擴建工程統籌辦公室，以及多個政府決策局及部門於過去一年對三跑道系統發展作出貢獻。

最後，我要感激各機場員工的辛勤努力、董事會高瞻遠矚，以及業務夥伴的鼎力支持。有賴他們的努力，機場才能屢創佳績、邁步向前。



張建東博士

主席

香港 2014 年 5 月 19 日



各位持份者：

在截至2014年3月31日止的2013/14財政年度，香港國際機場在多方面再創佳績。

與2012/13財政年度相比，機場的客運量上升6.1%至6 070萬人次，飛機起降量增加6.3%至377 476架次，貨運量則上升3.4%至420萬公噸。跨境交通量亦穩步增長，海天客運碼頭的客運量約達270萬人次，增幅為1.7%，使用轎車及客車服務往來珠江三角洲與香港國際機場的旅客量約200萬人次，較上一個財政年度增加1%。



中期發展計劃

香港的航空服務需求持續急增，而預期在三跑道系統按計劃於2023年投入運作前，機場的雙跑道系統容量早已達到飽和。為維持機場的卓越服務水平，我們正發展多項設施，應付中期需求。

這些發展工作的進展良好。於2013年，共有20個新停機位投入服務，而於2014年將另外增設八個停機位。中場客運廊及相關設施的建造工程亦如期進行，目標是於2015年年底竣工，屆時新客運廊將提供20個停機位，每年可處理的旅客量達1 000萬人次。

「於2014年4月，我們向環保署提交環評報告，當中深入探討有關計劃的潛在環境影響。這標誌着我們為實行三跑道系統計劃踏出重要一步，而我們會繼續與持份者保持溝通。」

就三跑道系統計劃聯繫持份者

於2012年，我們展開三跑道系統計劃的法定環境影響評估工作。在國際及本地專家的支援下，進行了涵蓋12個不同環境範疇的環評研究。按照《環境影響評估條例》及香港特區政府環境保護署就計劃發出的研究概要，我們的目標是避免、盡量減少、緩解及補償三跑道系統對環境造成的任何潛在影響。

自環評程序展開以來，我們為區議員、社區領袖、居民、漁民、專業團體、環保團體及其他非政府機構、學術界、智囊組織、學生及公眾等不同持份者安排多項活動，包括約500場會議、簡報會及參觀活動。我們透過這些活動，向持份者介紹環評程序的最新進展，並了解他們對計劃的意見及關注的事宜。

於2014年4月，我們向環保署提交環評報告，當中深入探討有關計劃的潛在環境影響。這標誌着我們為實行三跑道系統計劃踏出重要一步，而我們會繼續與持份者保持溝通。我們希望環評程序可於2014年內完成，隨之我們將尋求政府批准，以推進這項計劃。

大嶼山發展項目

隨着港珠澳大橋、香港口岸及屯門至赤鱗角連接路於2016年至2018年間相繼投入服務，機場島將出現重大變化。這些項目讓往來機場的本港市民及珠三角旅客倍添方便，同時亦鞏固機場的多式聯運樞紐地位。

為把握上述項目帶來的新商機，我們於年內開始規劃北商業區的發展計劃。商業區的首階段商業發展將包括興建一家設有逾1 000間客房的酒

店，有助紓緩本港酒店客房供應短缺的情況，並加強大嶼山作為旅遊點的吸引力。

譜寫新章

在從事航空業近40年間，我有幸見證機場多年來的變遷。當年機場位處九龍城，僅有一條擠迫的跑道，更被民房重重包圍，滄海桑田，現已蛻變為屢獲全球最佳機場盛譽的一項現代化設施。同時，我亦目睹香港發展成為全球其中一個航空連繫最緊密的城市，並躋身主要金融中心之列。

過去七年，我很高興有機會與香港機場管理局一眾傑出人才共事。我深信在我於2014年7月離任後，各同事會繼續以最高的專業水平服務航空業，並為香港作出貢獻。我亦相信，在三跑道系統得以實現之時，機場將會發揮更重要的作用。

各方支持 衷心感謝

年內，一家國際管理顧問公司為機場完成了「組織DNA」的調查，並與其他19個機場進行比較。顧問公司的研究結果肯定了我們是一支相當優秀的團隊，而這也是我一直以來所認同的。顧問公司亦指出，他們曾以「組織DNA」基礎對全球約11 000家機構進行研究，而機管局是其中一家適應力強的機構。

與機管局員工一樣，機場業務夥伴每天努力不懈，為機場締造佳績，我亦感激65 000名機場員工的竭誠服務及專注投入。

最後，我要感謝董事會的英明指導，協助我們完成三跑道系統的環境影響評估，而對於香港特區政府堅定不移的支持，我亦致以衷心謝意。



許漢忠

行政總裁

香港 2014年5月19日

董事會



張建東博士



許漢忠先生



陳家強教授



陳鑑林議員



鄭維新先生



張炳良教授



馮婉眉女士



何俊仁議員



何鍾泰博士



洪丕正先生



林健鋒議員



劉健儀女士



李承仕先生



羅崇文先生



羅康瑞先生



麥瑞琮女士



王桂壘先生

張建東博士

DBA Hon. GBS OBE 太平紳士
主席

現年66歲。2008年6月獲委任為董事會主席，於2011年6月獲再度委任。曾於2003年6月獲委任為董事會成員及於2005年6月獲再度委任。香港科技大學校董會主席；香港公開大學校董會成員；經濟發展委員會航運業工作小組成員；香港特區政府大嶼山發展諮詢委員會成員。恒生銀行有限公司、香港興業國際集團有限公司及滙豐控股有限公司獨立非執行董事。

許漢忠先生

太平紳士
行政總裁*

現年63歲。2007年2月獲委任為行政總裁。曾任港龍航空公司行政總裁及香港華民航空公司總裁。杭州蕭山國際機場有限公司第一副董事長；珠海市珠港機場管理有限公司董事長；香港特區政府航空發展諮詢委員會成員；現任中國人民政治協商會議第12屆全國委員會委員；中國人民政治協商會議廣東省深圳市第五屆委員會委員；中華廚藝學院訓練委員會主席。

陳家強教授

GBS 太平紳士
財經事務及庫務局局長*

現年57歲。2007年7月出任財經事務及庫務局局長後成為董事會成員。九廣鐵路公司管理局主席；香港鐵路有限公司董事局成員。

陳鑑林議員

SBS 太平紳士

現年65歲。2010年1月獲委任為董事會成員，於2013年1月獲再度委任。立法會議員（九龍東）；立法會交通事務委員會主席，財務委員會及內務委員會委員及司法及法律事務、發展事務、財經事務及保安事務委員會

成員；中國人民政治協商會議第12屆全國委員會委員；香港理工大學校董會成員；接受存款公司諮詢委員會委員。

鄭維新先生
SBS 太平紳士

現年59歲。2011年6月獲委任為董事會成員。永泰地產有限公司副主席兼行政總裁；逸蘭酒店及公寓管理有限公司主席；大學教育資助委員會主席；香港特區政府策略發展委員會委員；電視廣播有限公司獨立非執行董事；東方海外(國際)有限公司獨立非執行董事；渣打銀行(香港)有限公司獨立非執行董事。

張炳良教授
GBS 太平紳士
運輸及房屋局局長*

現年61歲。2012年7月出任運輸及房屋局局長後成為董事會成員。曾任香港教育學院校長，暨公共行政學講座教授。在2008年之前為香港城市大學公共及社會行政學系教授。張教授於1995年至1997年曾任立法局議員。

馮婉眉女士
BBS

現年53歲。2010年6月獲委任為董事會成員，於2013年6月獲再度委任。滙豐集團總經理；香港上海滙豐銀行有限公司香港區總裁；滙豐銀行(中國)有限公司非執行董事；交通銀行股份有限公司非執行董事；香港銀行公會副主席；香港科技大學校董會成員；香港金融管理局銀行業務諮詢委員會及外匯基金諮詢委員會轄下的金融基建委員會委員；香港房屋委員會非官方委員；香港公益金董事會董事。

何俊仁議員

現年63歲。2010年1月獲委任為董事會成員，於2013年1月獲再度委任。執業律師和公證律師。立法會議員；屯門區議會議員；廉政公署事宜投訴委員會委員。

何鍾泰博士
SBS MBE S.B.St.J. 太平紳士

現年75歲。2008年6月獲委任為董事會成員，於2011年6月獲再度委任。香港貿易發展局基建發展服務諮詢委員會主席；香港特區政府策略發展委員會委員；廣東大亞灣核電站及嶺澳核電站核安全諮詢委員會主席；自1996年歷任臨時立法會議員及前任立法會議員(工程界)；曾任香港工程師學會會長。

洪丕正先生
太平紳士

現年49歲。2008年6月獲委任為董事會成員，於2011年6月獲再度委任。渣打銀行(香港)有限公司大中華地區行政總裁及香港行政總裁；金融發展局、外匯基金諮詢委員會及可持續發展委員會成員；香港大學校董會成員；香港銀行公會副主席；香港公益金董事及社商賢匯董事會成員。

林健鋒議員
GBS 太平紳士

現年62歲。2011年6月獲委任為董事會成員。永和實業有限公司董事長；行政會議非官守議員；立法會議員；盛事基金評審委員會主席；西九文化區管理局董事局成員；撲滅罪行委員會委員；廉政公署事宜投訴委員會委員；中國人民政治協商會議第12屆全國委員會委員。

劉健儀女士
GBS 太平紳士

現年66歲。2011年6月獲委任為董事會成員。香港執業律師及國際公證人及中國委託公證人；第12屆全國人民代表大會香港特別行政區代表。

李承仕先生
GBS OBE 太平紳士

現年72歲。2011年6月獲委任為董事會成員。專業工程師；香港工程師學會及英國土木工程師學會資深會員；香港特區政府前工務局局長；建造業議會主席；香港數碼港管理有限公司董事；西九文化區管理局發展委員會

成員；扶貧委員會之教育、就業及培訓小組成員；推動建築材料行業檢測和認證服務小組召集人。

羅崇文先生
AE 太平紳士
民航處處長*

現年57歲。2004年4月出任民航處處長後成為董事會成員。

羅康瑞先生
GBS 太平紳士

現年65歲。2013年1月獲委任為董事會成員。瑞安集團主席；中國人民政治協商會議第12屆全國委員會委員；亞太區經濟合作組織商貿諮詢理事會香港代表；長江開發促進會理事長；重慶市人民政府經濟顧問 — 香港工商專業聯會永遠名譽會長。

麥瑞琮女士

現年59歲。2011年6月獲委任為董事會成員；牛奶公司集團集團董事 — 健康及美容；香港零售管理協會主席；資歷架構零售業行業培訓諮詢委員會主席；人口政策督導委員會成員；紀律人員薪俸及服務條件常務委員會委員；香港僱主聯合會委員會委員；優質旅遊服務小組委員會成員；香港貨品編碼協會董事局成員；配方粉供應鏈委員會主席；商務及經濟發展局轄下的零售業人力發展諮詢小組成員。

王桂壘先生
太平紳士

現年62歲。2011年6月獲委任為董事會成員。香港國際仲裁中心主席；稅務上訴委員會副主席；版權審裁處主席；醫院管理局成員；香港律師會前任會長(2009年至2011年)；兩家國際律師行的前任中國區主理合夥人(1997年至2011年)。

* 按職位的當然成員

董事會秘書
蕭興業先生

核數師
畢馬威會計師事務所

執行總監



蔡新榮先生



陳正思女士



馮永業先生



羅志聰先生



吳自淇先生

蔡新榮先生 建築工程執行總監

現年63歲，香港大學工程系畢業。2012年10月獲委任。蔡新榮先生曾任香港特區政府土木工程拓展署署長，直至2011年退休。他在執行及管理大型基建項目方面擁有超過35年專業經驗。

陳正思女士 商務執行總監

現年48歲，持有香港中文大學工商管理碩士學位。2012年9月獲委任。加入機場管理局前，陳正思女士是希慎興業有限公司總監(商舖租務及市場推廣)，之前她曾在利潔時公司(香港/台灣)及強生(香港)有限公司擔任高級職位，於跨國機構擁有豐富的管理及商務經驗。

馮永業先生 企業發展執行總監

現年50歲，持有社會科學學士(一級榮譽)學位。2010年8月獲委任。馮永業先生加入機場管理局前，於2006年至2010年期間擔任香港生產力促進局總裁。他擁有20多年公共行政經驗。他於1985年加入政府出任政務主任，曾在政府多個決策局及部門服務，經驗豐富，工作涉及的範疇包括航空服務、地政與城市規劃、房屋政策、消費者保障及競爭政策。

羅志聰先生 財務執行總監

現年54歲，擁有英國華威大學工商管理碩士學位。2010年7月獲委任。加入機場管理局前，羅志聰先生是維他奶國際集團有限公司的集團高級總監(財務及行政)，擁有逾25年廣泛的財務經驗，曾從事審計、會計、財務管理及監控、企業融資及投資者關係等工作。羅先生現為香港會計師公會及英國特許公認會計師公會的資深會員及杭州蕭山國際機場有限公司董事。

吳自淇先生 機場運行執行總監

現年59歲，持有經濟學學士學位。1996年加入機場管理局，2012年3月獲委任為機場運行執行總監。吳自淇先生於上任前是機管局機場運行副總監。他在機場管理方面擁有逾27年經驗，自啟德機場時代起至今，曾擔任多個經理及高級管理層職位，工作範疇包括飛行區運作、旅客服務、保安運作、商務及物業、技術行政及系統管理。吳先生現為珠海市珠港機場管理有限公司董事。

財務及營運概覽

	2013/14	2012/13 重列	±% ¹
財務業績 (百萬港元)			
營業額	14,810	13,134	+12.8%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	9,938	8,852	+12.3%
折舊和攤銷	2,248	2,208	+1.8%
利息及財務費用	13	121	-89.3%
權益股東應佔溢利	6,454	5,615	+14.9%
宣派股息	5,300	4,400	+20.5%
財務狀況及比率 (百萬港元)			
資產總值	56,876	53,692	+5.9%
借款總額	4,937	5,780	-14.6%
權益總額	42,519	40,370	+5.3%
股權收益	15.6%	14.3%	
總負債/資本比率	10%	13%	
信貸評級			
標準普爾：			
長期本地貨幣	AAA	AAA	
長期外幣	AAA	AAA	
營運概覽²			
客運量 ³ (百萬人次)	60.7	57.2	+6.1%
貨運量 ⁴ (百萬公噸)	4.2	4.0	+3.4%
飛機起降量 (千架次)	377	355	+6.3%

¹ 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

² 「營運概覽」只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

³ 「客運量」包括在機場出發、結束行程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。

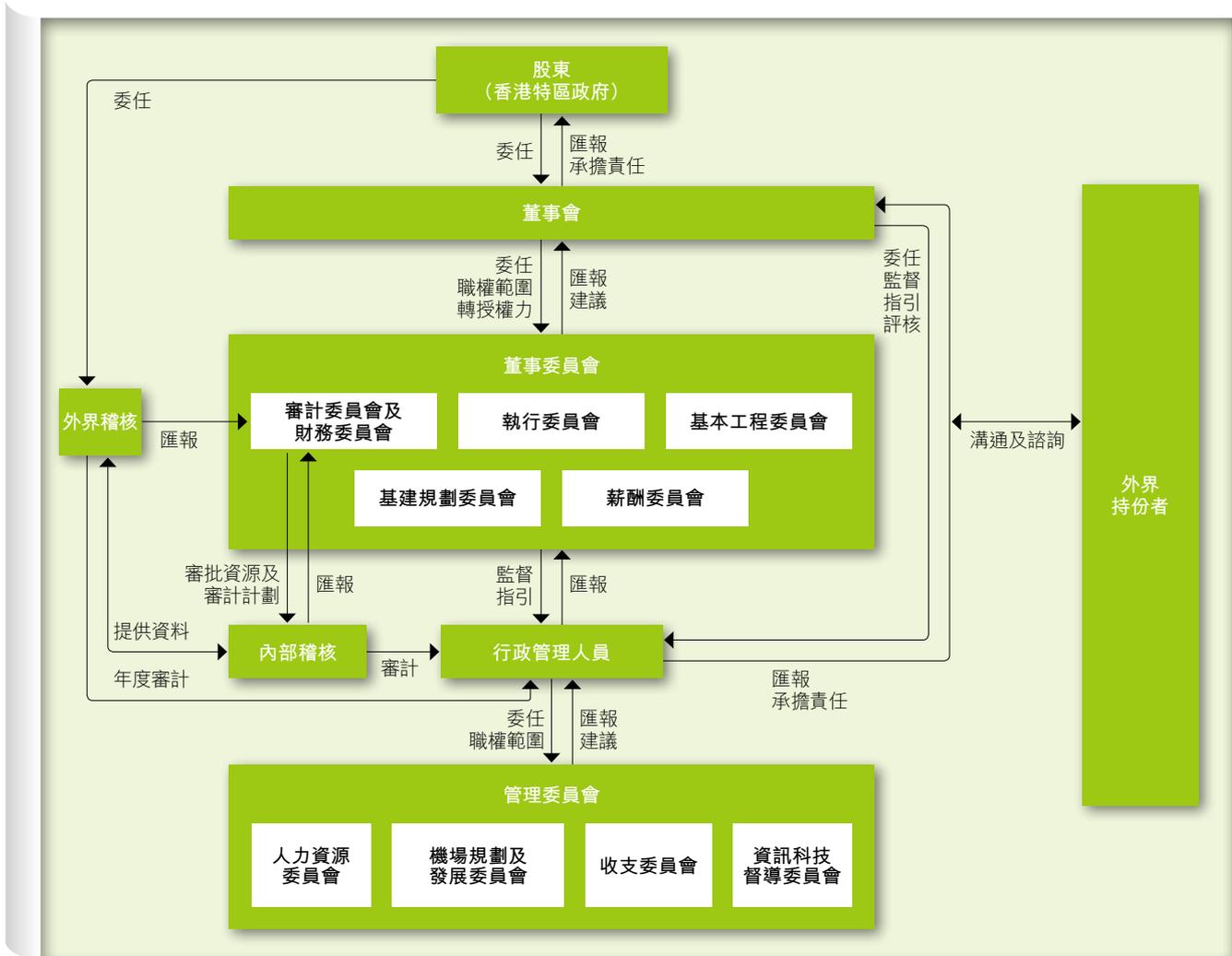
⁴ 「貨運量」包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件不計算在內。

企業管治

香港機場管理局相信良好企業管治不僅符合主要持份者的期望，亦是長期持續增長的關鍵。我們恪守達到高水平企業管治的承諾，建立清晰全面的管治架構，並培養機構內各級人員注重職業操守及承擔責任的文化。

下文概述機管局企業管治架構的主要特點：

企業管治架構



董事會

董事會肩負領導、監控機管局及其表現的整體責任。董事會各成員均有責任本着真誠行事，並為機管局謀求最佳利益。

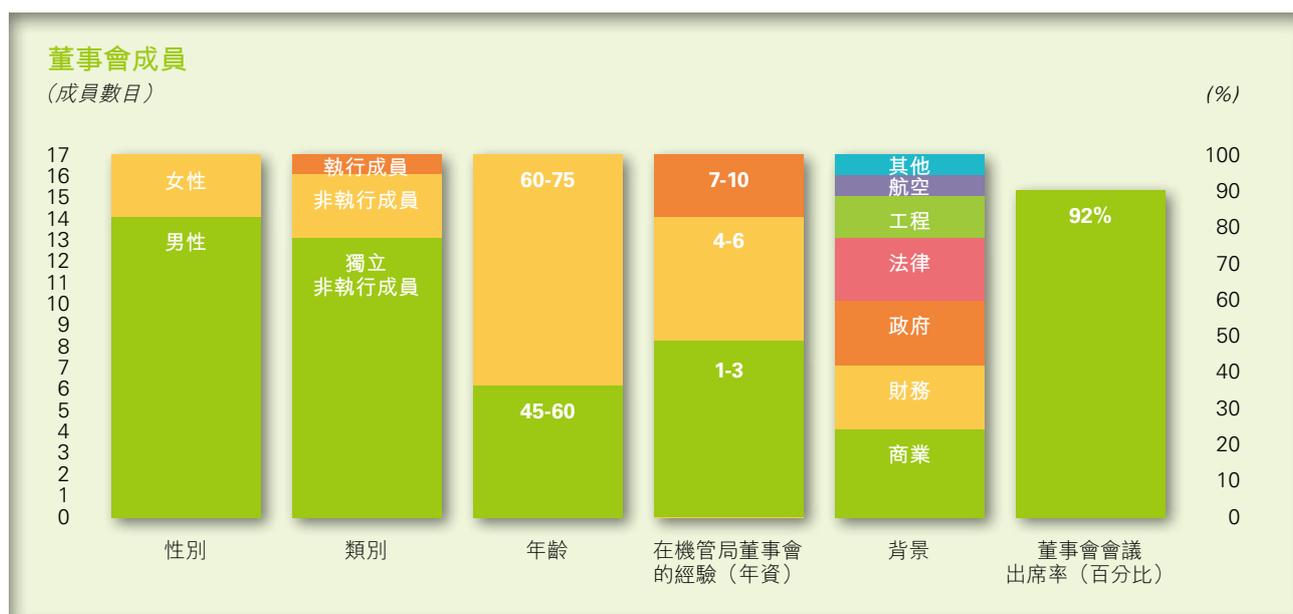
為確保董事會成員有效履行職務，董事會承擔責任，確保各董事會成員投入充分時間關注機管局的事務。

董事會架構

《機場管理局條例》規定，董事會須由主席、行政總裁(當然成員)與8至15名其他成員組成，公職人員的人數不得多於非公職人員的人數。這架構有效保證董事會大部分成員均為獨立人士，有助董事會維持獨立及客觀的決策程序。

董事會成員

董事會共有 17 名成員，資料詳見第 12 至 13 頁，並載於機管局網頁。除行政總裁外，所有董事會成員都是非執行成員，其中 13 名視為獨立人士¹。現時董事會的三名公職人員分別為財經事務及庫務局局長、運輸及房屋局局長，以及民航處處長。非執行成員以外界觀點，理性正面地質詢和審議策略方案，並監察管理層的表現。



任命

主席及其他董事會成員的任命由香港特別行政區行政長官決定。除行政總裁以當然成員的身分出任董事會成員外，主席及所有其他董事會成員的任期均為三年。

酬金

根據《機場管理局條例》，主席及其他董事會成員的酬金由香港特區行政長官決定。董事會成員並無參與決定本身的薪酬。

董事會成員在本報告年度的酬金見第 88 頁。

培訓

新獲委任的董事會成員須參與全面適切的正式啟導計劃。啟導計劃包括與行政總裁、執行總監及管理層會面、參加有關機場營運和大型發展項目的簡報會，以及參觀機場設施，讓新成員了解航空業和機管局的目標、策略、營運及內部監控。

董事會深明培訓及發展是持續不斷的工作，因此不時邀請成員出席培訓課程、與工作有關的簡報會及參觀活動。在本報告年度，董事會成員獲邀出席有關機場發展、企業可持續發展、公眾區商業發展及環境管理的簡報會。

¹ 任何成員如非公職人員或機管局的執行成員，而且與董事會任何成員或行政管理人員沒有關連，便會視為獨立人士。

企業管治

董事會簡報會不但讓成員掌握機場的最新發展情況，還提供理想平台，讓成員在輕鬆自在的氣氛下，與管理層深入討論和交換意見。由2013年4月起，每月均舉行董事會成員簡報會。

個人法律責任

根據《機場管理局條例》第45條，董事會成員無須就他們真誠地作出或不作出任何與履行或其意是履行條例下的職能有關的事情，承擔個人法律責任。

董事會處事程序

董事會處事程序以機管局適用範圍為限，力求遵從香港聯合交易所有限公司發出的《企業管治守則》及《企業管治報告》(「《管治守則》」)，並在董事會的運作模式中清晰界定。

董事會不時檢討運作模式，與時並進，以配合規管轉變及最佳企業管治實務。

董事會現行運作模式的要點為：

- 董事會須每年召開四次定期會議
- 董事會會議的全年時間表於早一個年度發出
- 會議議程由主席審批，成員可建議加入討論議題
- 議程及文件於會議舉行前最少三整天送交成員(不包括發送文件當天及舉行會議當天)
- 董事委員會主席在每次會議中向董事會提交報告
- 在合理時間內將會議記錄送交成員，以供其審閱及記錄
- 成員必須保護機密資料，並遵守利益申報程序

會議

在本報告年度，董事會舉行了六次會議，平均出席率為92%。各成員出席會議的記錄見第23頁。

董事會共審議35份董事會文件及三份書面決議案。

經審議的主要事項：

- 年度財務預算
- 五年業務計劃及財務計劃
- 經審核財務報表及未經審核中期財務報告
- 管理層擬備的季度賬目及報告
- 委任外聘核數師
- 年度股息
- 員工薪酬、薪酬結構及企業表現評估
- 高級管理人員的表現評核及獎金
- 企業目標及表現衡量方法
- 內部監控，以及風險及業務持續管理
- 三跑道系統的規劃
- 北商業區發展
- 主要商業特許經營牌照
- 機管局組織架構檢討
- 為航空公司提供行李配對服務，並增加旅客保安費用
- 就未來機場發展的採購及執行的制度安排進行顧問研究
- 海天客運碼頭的多式聯運中轉客運大樓

除董事會會議外，主席與成員在執行成員及管理層不列席的情況下開會商討人力資源事宜。

董事會成員在董事會將審議的任何業務建議中，若涉及任何利益，必須作出申報。涉及利益的成員須在適當情況下，退出相關討論和決策程序。在2013/14年度，董事會成員兩度因擔任基本工程投標商關聯公司的董事而從會議中退席。

若牽涉複雜的議事項目，為確保董事會能發揮職能，正式會議前將安排簡報會，由管理層提供充足的背景資料及作出匯報，讓成員透徹了解有關事宜。

董事委員會

根據《機場管理局條例》，董事會可以成立委員會，商討專責範疇的事項。該等委員會可在其職權範圍內就有關事項作出決定，並須在每次董事會會議上向董事會報告。董事會現設有五個委員會，各委員會均有特定的職權範圍。早前外聘獨立顧問公司檢討機管局的制度安排，隨後現存董事委員會架構進行全面檢討，務求為未來的組織架構作好準備。

董事委員會遵循董事會的運作模式。



董事會與轄下委員會的連繫

- 委員會會議議程送交董事會所有成員
- 董事會所有成員均可以觀察員身分出席任何委員會會議
- 董事會成員可以向董事會秘書取得任何委員會會議的文件
- 在每次董事會會議中向董事會提交委員會報告
- 完整的委員會會議記錄送交董事會成員，以供參考

董事委員會的職權範圍不時作出檢討，以配合機管局不斷轉變的營運、業務和發展需要。最近一次檢討於 2011 年進行，以確保委員會的職權範圍之間沒有重大缺口或重疊。各董事委員會的職權範圍載於香港國際機場網站 www.hongkongairport.com。

董事委員會的成員名單最近於 2013 年 4 月獲董事會審視及通過。每名獨立董事會成員，不包括行政總裁及公職人員，平均在約 2.2 個董事委員會中擔任成員。

各董事委員會的詳細資料、成員名單及主要職責，以及年內審議的主要事項於下文載列。

審計委員會及財務委員會



成員名單： 六名非執行成員，其中五名為獨立人士

主席： 洪丕正先生

成員： 鄭維新先生

馮婉眉女士

何俊仁議員

何鍾泰博士

財經事務及庫務局局長

會議及文件： 本年度委員會共舉行五次會議，平均出席率為 87%。各成員的出席記錄見第 23 頁。共審議 19 份委員會文件。

主要職責：

- 審閱財務報表
- 就聘用外聘核數師提出建議，並審批外聘核數師的薪酬及聘用條款，以及監督機管局與外聘核數師的關係
- 檢討會計政策、年度財務預算、五年財務計劃及收費政策
- 監督內部監控、財務監控、風險管理制度及內部稽核職能，以及檢討內部舉報政策
- 報告有關企業管治實務的事項

經審議的主要事項：

- 經審核年度財務報表及未經審核中期財務報告
- 年度財務預算及五年財務計劃
- 季度營運業績
- 股息政策及派息金額
- 外聘核數師的審核報告，核數過程是否客觀有效
- 聘用外聘核數師、審批核數費用及非核數服務
- 年度企業管治、風險管理及內部監控檢討報告
- 會計及財務匯報職能的資源、員工資歷及經驗、有關培訓及財務預算是否充足
- 年度內部稽核計劃及季度內部稽核報告
- 內部稽核職能資源是否充足及其效績
- 實施高水平內部監控檢討建議
- 收益策略
- 為航空公司提供行李配對服務，並增加旅客保安費用
- 就未來機場發展的採購及執行的制度安排進行顧問研究

基本工程委員會



成員名單： 共七名成員(包括一名增選成員)，其中五名為獨立人士

主席： 李承仕先生

成員： 何鍾泰博士
林健鋒議員
羅康瑞先生
王桂壘先生
許漢忠先生

增選成員： 陳美寶女士

會議： 本年度委員會共舉行五次會議，平均出席率為83%。各成員的出席記錄見第23頁。共審議20份董事會文件及一份書面決議案。

主要職責：

- 檢討/批核基本工程的採購政策及策略
- 就基本工程的年度財務預算和五年基本工程計劃向董事會提出建議
- 審議/批核基本工程合約的批授及合約修改
- 監察大型基本工程項目的進度

經審議的主要事項：

- 年度基本工程財務預算和五年基本工程計劃
- 三跑道系統計劃
- 中場範圍發展
- 提供機場設施
- 北商業區發展
- 機場提升及維修工程
- 大型基本工程及項目進度報告
- 採購策略及工程合約的批授

執行委員會

執行委員會成員背景

(成員數目)



成員名單： 共五名成員，其中三名為獨立人士

主席： 張建東博士

成員： 鄭維新先生

許漢忠先生

羅康瑞先生

運輸及房屋局局長

會議： 本年度委員會共舉行七次會議，平均出席率為86%。各成員的出席記錄見第23頁。共審議25份董事委員會文件。

主要職責：

- 在董事會舉行定期會議以外的時間，履行董事會的職能及責任
- 發揮諮詢組織功能，輔助董事會主席領導及監督機管局業務和事務
- 協助統籌各董事委員會的工作
- 監督按年更新的五年業務計劃及財務計劃

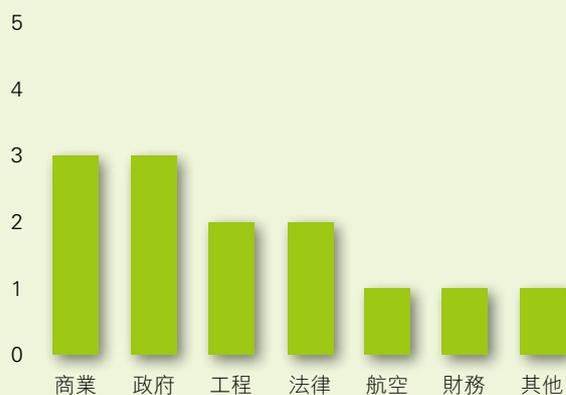
經審議的主要事項：

- 三跑道系統的規劃
- 商業運作
- 北商業區發展
- 機場專營權及商業特許經營牌照
- 機場服務質素調查
- 中國內地項目
- 管理層擬備的按月或雙月賬目及報告
- 機管局營運及業務活動報告

基建規劃委員會

基建規劃委員會成員背景

(成員數目)



成員名單： 共12名成員，其中八名為獨立人士
主席： 羅康瑞先生(於2013年11月4日辭任)
成員： 張建東博士
陳鑑林議員
鄭維新先生
何鍾泰博士
許漢忠先生
劉健儀女士
李承仕先生
麥瑞琮女士
王桂壘先生
財經事務及庫務局局長
運輸及房屋局局長
民航處處長

會議： 本年度委員會共舉行三次會議，平均出席率為90%。各成員的出席記錄見第23頁。共審議四份董事委員會文件。

主要職責：

- 檢討香港國際機場的大型基礎建設發展、機場長遠規劃及相關事宜，並就此向董事會提出意見

經審議的主要事項：

- 北商業區發展
- 海天客運碼頭的多式聯運中轉客運大樓

薪酬委員會



成員名單： 共十名成員，其中七名為獨立人士
主席： 鄭維新先生
成員： 張建東博士
陳鑑林議員
何俊仁議員
何鍾泰博士
許漢忠先生
洪丕正先生
麥瑞琮女士
運輸及房屋局局長
民航處處長

會議： 本年度委員會共舉行兩次會議，平均出席率為90%。各成員的出席記錄見第23頁。共審議五份董事委員會文件。

主要職責：

- 檢討職員編制、員工薪酬、聘用政策及策略
- 就與員工相關的事宜向董事會提出意見，其中包括年度企業目標、表現衡量方法、職級及薪酬結構、浮動薪酬計劃及退休福利計劃
- 就行政總裁及執行總監的任命及薪酬提出建議

經審議的主要事項：

- 年度員工薪酬檢討
- 年度企業表現評估及向員工發放浮動薪酬
- 與浮動薪酬計劃相關的事宜

- 檢討行政總裁、執行總監及副總監的表現及浮動薪酬
- 企業目標及表現衡量方法
- 企業表現評估機制
- 年度薪酬檢討機制

會議出席率 (2013年4月1日至2014年3月31日)

成員	董事會	審計委員會及財務委員會	基本工程委員會	執行委員會	基建規劃委員會	薪酬委員會
非執行成員						
運輸及房屋局局長	6/6			7/7	3/3	2/2
財經事務及庫務局局長	6/6	5/5			3/3	
民航處處長	6/6				2/3	2/2
獨立非執行成員						
張建東博士	6/6 ¹			5/7 ¹	2/3	2/2
陳鑑林議員	5/6				3/3	2/2
鄭維新先生	5/6	4/5		6/7	3/3	2/2 ¹
馮婉眉女士	5/6	3/5				
何俊仁議員	5/6	4/5				2/2
何鍾泰博士	6/6	5/5	3/5		3/3	2/2
洪丕正先生	5/6	5/5 ¹				1/2
林健鋒議員	6/6		5/5			
劉健儀女士	6/6				3/3	
李承仕先生	5/6		5/5 ¹		3/3	
羅康瑞先生	5/6		2/5 ³	5/7	3/3 ²	
麥瑞琮女士	5/6				1/3	1/2
王桂壘先生	6/6		4/5		3/3	
執行成員						
許漢忠先生(行政總裁) ⁴	6/6		5/5	7/7	3/3	2/2

附註：

- ¹ 於整個任期內出任董事會或委員會主席
- ² 於2013年11月4日起不再出任委員會主席
- ³ 於2013年4月18日獲委任為委員會成員
- ⁴ 於2014年7月11日起不再出任行政總裁

均衡職責

機管局董事會負責監督機管局的策略方向及整體表現，行政管理人員則負責管理機管局的運作，並執行由董事會制定的策略。

董事會專責決定的事項：

- 主要企業策略及政策
- 大型投資及基本工程項目
- 機場主要專營權
- 重大收購及資產處置
- 成立及出售附屬公司
- 企業業務及財務計劃及財務預算
- 高級行政人員的任命、薪酬及繼任規劃
- 管理人員表現的檢討

機管局的主席與行政總裁職位分別由兩人出任。主席一般負責管理董事會，行政總裁則負責管理機管局的業務及運作。

行政管理人員

行政管理人員由行政總裁領導，負責管理機管局的日常運作，並協助董事會制訂及推行企業策略。

機管局的管理架構由功能部門及「處」組成。這架構維持每個部門承擔的責任，但凸顯對企業表現的重視，並促使部門之間緊密合作。

行政總裁的委任由薪酬委員會及董事會建議，並獲得香港特區行政長官批准。

行政總裁及執行總監(包括副總監)的薪酬由薪酬委員會檢討及建議，並由董事會審批。行政總裁及執行總監的整體薪津包括基本薪酬、按表現釐定的薪酬及退休福利。按表現釐定的薪酬主要是參考多項客觀指標而決定，包括機管局的財務表現、安全及服務質素、客戶滿意度，以及業務發展。

高級管理層成員或執行總監並無參與決定本身的薪酬。有關行政總裁及執行總監的薪酬詳細資料載於第88至91頁的財務報表附註。

公司秘書為香港特許秘書公會的合資格成員，負責處理董事會相關事宜，並直接向行政總裁匯報。

管理委員會

除五個董事委員會外，機管局還設立多個由管理層人員組成的管理委員會，負責處理管理及營運工作。主要的管理委員會包括：

機場規劃及發展委員會

委員會由行政總裁擔任主席，成員包括執行總監。委員會於2010年度重新啟動，確保以更協調的方式審議機場島上有關機場營運、機場輔助服務及機場相關發展的用地建議。有關部門的一切用地要求須經委員會審議，再提交權限較高的其他組織審批。

人力資源委員會

委員會於2008年6月成立，由行政總裁出任主席，成員包括執行總監及人力資源總經理。委員會負責檢討及制訂人力資源政策及程序，以配合不斷轉變的業務需要。委員會亦規劃機管局整體員工能力的發展，包括人才培育，以及高級行政職位的繼任規劃。

資訊科技督導委員會

資訊科技督導委員會於2011年7月成立，由行政總裁出任主席，常任成員包括執行總監及首席資訊主管。委員會負責督導資訊科技投資及發展，以確保與企業策略及目標一致。委員會專注的主要範疇，包括資訊科技管治、策略調整、資訊科技投資及創優增值，以及資訊科技風險管理。

收支委員會

收支委員會於2008年由行政總裁成立，目的就董事會授予行政總裁權限內的收益或開支承諾，進行檢討及批核。委員會由行政總裁擔任主席，所有執行總監皆為常任成員。行政總裁也可考慮增選其他合適的高級管理人員出任成員。

外界持份者

具透明度

機管局認為具透明度是良好企業管治的要素，故採取開放政策披露資料，定期發放有關機管局表現及運作的最新資料，並載於網站內，涉及航空保安及具商業敏感度的資料則屬例外。機管局年報及中期財務報告亦載於機管局網站內。

為提高透明度及公開程度，機管局主動披露遵守《管治守則》的情況；董事會及轄下委員會各成員出席會議的記錄，以及董事會成員及執行總監酬金的詳情。

良好溝通

機管局採取開放積極的溝通政策。為了與持份者及公眾更有效地溝通，香港國際機場的互聯網站載有機管局、機場及各項服務的全面及最新資料。機管局還利用Facebook、微博及Twitter等網上媒體，進行推廣及發放資訊。

機管局安排記者會、工作坊及簡報會和新聞訪問、回應查詢及發佈新聞稿，藉以通過大眾傳媒向公眾介紹機場最新的服務、增長及發展情況。機管局還安排會議、論壇及機場參觀，加強與業務夥伴、航空業界及其他持份者的相互溝通。

機管局重視顧客的意見，透過網站、定量及定質民意調查、電郵、意見表格、查詢熱線等多個途徑，聽取旅客、顧客及其他持份者的意見。

藉着舉辦及出席會議、簡報會及參觀活動，機管局加強與各界持份者的聯繫，讓他們對計劃中的三跑道系統有更深入了解，並徵詢他們的意見。機管局亦成立多個技術研討小組及社區聯絡小組，收集業界專家及社區領袖的意見。為提供三跑道系統最新資訊，機管局推出《三跑道系統專訊》刊物及三跑道系統專題網站，網址為www.threerunwaysystem.com。

企業管治

機管局每年舉行兩次管理層會議，就該年以至未來五年機管局目標達致所需工作加深了解。這些會議亦為高級管理層提供平台，分享對日後企業方針和重點的意見，讓各部門有所依循，為未來一年及以後制定相輔相成的計劃。去年，行政總裁帶領高級行政人員舉行兩場員工簡報會，為機管局同事講解營運措施及項目的最新情況，並互相溝通。

機管局出版名為《翱翔天地》的通訊，讓機管局員工、機場同業及其他持份者知悉機場的消息及發展。機管局亦向立法會及鄰近地區的區議會提供有關機場主要發展的最新資料。

可持續發展

董事會承諾，機管局在機構層面推動可持續發展。面對不斷轉變且充滿挑戰的經濟、生態、科技及社會環境，機管局的目標是提升營運能力，在保持盈利的情況下持續發展，同時，在機構內建立深厚的可持續發展文化。

機管局的可持續發展工作由執行委員會監督。企業發展執行總監負責領導及監管機管局可持續發展策略的策劃及執行。於2013/14年度，機管局設立由各部門代表組成的可持續發展工作小組，首要任務是加強可持續發展報告機制的框架。

機管局編製年度可持續發展報告時，參照了最佳報告準則，即全球報告倡議組織(GRI)發表的G3.1《可持續發展報告指南》及《機場營運行業補充指南》，以及香港聯合交易所有限公司出版的《環境、社會及管治報告指引》。本年度的可持續發展報告將由第三方獨立核實，確保報告的可信度。

內部監控

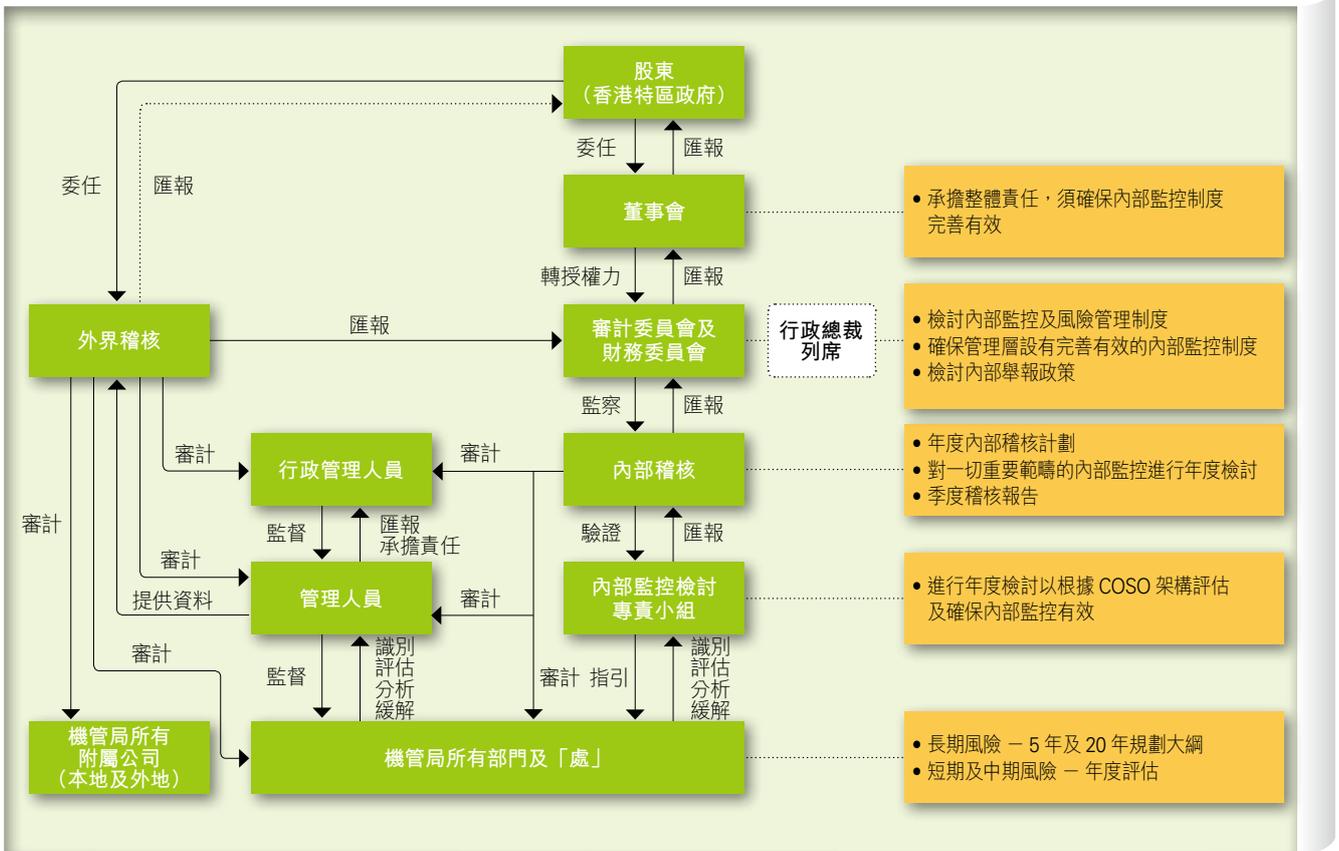
內部監控是機管局管理體制的關鍵部分，並在功能部門的運作程序中實行。機管局內部監控制度的基本原則並非要消除風險，而是管理及減低風險。

機管局實施內部監控制度，是要合理保證：

- 運作安全穩妥，不會嚴重受阻
- 資產獲得審慎保障
- 各項支出均取得最高效益
- 業務以公平及負責任的方式進行
- 財務報告準確完整、具透明度，並且適時提交
- 機管局的業務及營運是以符合有關法規的方式，並按照《機場管理局條例》所訂明的審慎商業原則進行。

機管局內部監控架構的主要特點如下：

內部監控架構



董事會

董事會肩負整體責任，確保機管局的內部監控穩妥有效，並由審計委員會及財務委員會協助履行職責。

- 檢討內部舉報政策
- 監督內部稽核職能
- 檢討財務報告職能的人力及培訓資源是否充足

審計委員會及財務委員會

審計委員會及財務委員會負責監督機管局的內部監控：

- 每年檢討內部監控及風險管理制度，包括一切重要範疇的監控
- 確保管理層已推行有效的內部監控制度
- 每年與外聘核數師最少舉行兩次會議，當中每年最少一次在沒有行政管理人員出席的情況下舉行
- 收取外聘核數師提交的報告，並審議所提出的監控事宜
- 收取內部稽核師提交的季度報告，並提供指引

外界稽核

實行外界稽核的主要目的是向董事會及股東作出獨立的保證，確保公平地列報機管局的周年財務報表。機管局外聘核數師的任命須由審計委員會及財務委員會，以及董事會建議，並獲得香港特區行政長官批准。

本報告年度的外聘核數師為畢馬威會計師事務所。為確保外聘核數師獨立及客觀，機管局目前實施的政策，限制外聘核數師所提供的非核數服務，並規定負責機管局的主要核數師合夥人每七年須調任一次(最後調任日期為2011/12年度)。

以下分類列出機管局及其附屬公司在過去兩年向外聘核數師繳付的核數及非核數服務費用：

(百萬港元)	2013/14	2012/13
核數費用	5	4
非核數服務費用	2	3

在2013/14年度，畢馬威會計師事務所提供的非核數服務，主要有關一間附屬公司的特別檢討、稅務遵例情況及顧問服務。

內部稽核

內部稽核部主要負責檢討內部監控制度程序是否足夠及具有成效，並監察機管局員工是否依循這些程序行事。每年的內部稽核計劃以風險為本的方式制定，並於推行前由審計委員會及財務委員會審批。

根據機管局的內部稽核憲章，內部稽核師在稽核工作上，可不受限制取得資料，並可完全自主地作出獨立的審核結論。首席內部稽核主管在行政管理上直接向行政總裁匯報，但可與審計委員會及財務委員會，以及該委員會主席直接聯繫，從而維持獨立性。

首席內部稽核主管提交的季度內部稽核報告，載列所觀察到的稽核問題及相關的改善建議，並闡述特別審核或調查所得的結果。

檢討內部監控

機管局不斷評估風險並檢討內部監控制度的成效。

措施包括內部稽核、外界稽核，以及其他檢討及保證程序。此外，跨部門成立的內部監控檢討專責小組也協助行政管理人員，按照香港會計師公會推薦的(Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission)(COSO)的架構，每年全面檢討機管局的內部監控制度。其間所有部門及「處」亦須每半年匯報因風險範圍轉變而採納的監控措施。

COSO架構包括五個主要元素，分別是監控環境、風險評估、監控活動、資訊及溝通，以及監察。每年進行的內部監控檢討按照COSO架構的五個主要元素，評估機管局所有主要運作及程序。機管局所有部門及主要附屬公司均須就各項主要程序及現行監控制度的成效，進行相關風險評估，以減低風險。此外，亦會獨立核證高風險運作的監控成效。根據這些檢討的結果，機管局各部門及主要附屬公司會向行政管理人員陳述，內部監控制度是否正在發揮應有成效或須予以強化。

在本報告年度，行政管理人員檢討了機管局的內部監控制度，結果認為制度完善有效。綜合內部監控檢討報告已經擬備，並提交審計委員會及財務委員會審議。在審計委員會及財務委員會審閱綜合報告後，董事會根據該綜合報告，檢討機管局內部監控制度的成效。

風險評估及管理

機管局的營運涉及多方面的風險。在企業層面，機管局根據機場的20年規劃大綱，分析可能有礙機管局達成長遠目標的風險。機管局在編制每年更新的五年業務計劃的同時，也識別和應對與中短期目標有關的風險。

有關風險評估架構及管理措施的細節在第34至37頁的風險管理報告中闡述。

權力轉授

機管局備有完善的權力轉授制度。根據這制度，董事會、董事委員會及各級行政管理人員的權力皆清晰劃分。機管局不時檢討權力轉授制度，以確保制度配合機管局不斷轉變的業務及運作需要。董事會在2008年6月進行最近一次檢討，在本報告年度內亦已檢討及執行管理層的權力轉授。

根據現行的權力轉授規定，除了若干法定限制事項，執行委員會獲授權在董事會舉行會議以外的時間，執行董事會的職能。基本工程委員會獲授權審批財務承擔，最高金額5億港元。行政總裁獲授全面權力審批與營運性質有關的財務承擔，以及以5,000萬港元為上限的資本開支。為配合權力轉授的安排，現已設立匯報機制，在行使若干轉授權力後須知會董事會。

在運作方面，行政總裁成立了收支委員會，以協助行使獲授予的權力。行政總裁會就行使逾2,000萬港元財務承擔的權力，定期向審計委員會及財務委員會提交報告。

為配合日常運作的需要，行政管理人員設立結構清晰的權力再轉授制度，讓不同職級的人員獲得適當權力，有效履行職務。權力再轉授的制度不時由行政總裁檢討及審批。

財務規劃、監控及匯報

機管局設有三重的企業規劃程序。根據這程序，機管局每五年擬訂20年長遠規劃的發展藍圖。最新的規劃大綱名為《香港國際機場2030規劃大綱》，於2011年完成。就中期計劃而言，機管局每年擬備五年業務計劃及財務計劃。為了實施短期規劃及監控，機管局擬訂年度預算，並提交審計委員會及財務委員會以及董事會審批。

在機管局的財務監控系統內，設有明確程序，以評估、檢討及審批不同級別的資本開支及營運開支。監控系統也設有嚴格的監控及審批程序，監管超出核准預算的開支。機管局要求指定員工定期重溫課程，以熟習機管局的財務及內部監控政策及程序。

機管局亦參照營運預算，每季向審計委員會及財務委員會匯報營運業績，並其後向董事會報告。在並無董事會會議舉行的月份，則須向執行委員會提交每月賬目。大型基本工程的財務監控狀況須約每兩月一次向基本工程委員會匯報，並由該委員會負責監管。

董事會肩負擬備財務報表的整體責任，真實而公平地反映機管局的業務狀況及財務業績。審計委員會及財務委員會協助董事會履行這項職責。在編製本年度的財務報表時，董事會採用了合適的會計政策並貫徹應用；作出審慎而合理的判斷，以及以持續經營基準編製財務報表。經審核的財務報表在財政年度終結後兩個月內提交審計委員會及財務委員會

企業管治

審閱，其後再提交董事會審批。中期及全年財務報表經董事會審批後，均送交香港特區政府和立法會，並載於香港國際機場網頁。

承擔責任

機管局視責任承擔為企業管治的其中一項基本要素，並以這理念為基礎，建立企業架構及管理文化。根據目前架構，董事會總體負責機管局的表現。行政管理人員負責管理機管局的日常業務，並就有關表現向董事會負責。

為了加強機構內各級職員的問責意識，機管局採用了成本中心及貢獻毛益中心的模式營運。各部門按相關合適情況設定營運指標，並須為指標承擔責任。

披露權益

機管局備有清晰完善的披露權益程序，作為防止出現潛在利益衝突的重要保障。

根據目前程序，每名董事會成員及高層管理人員在任命時及其後每年均須作出一般申報。當申報的權益有所改變，或意識到可能出現利益衝突時，亦須立即呈報。

董事會成員在董事會或董事委員會審議業務建議或審議交易時，若涉及直接或間接利益，亦須申報。董事會成員若涉及利益衝突，便不能參與有關事宜的審議及決策程序。董事會成員的利益申報記錄由企業秘書處保管，可供公眾查閱。

機管局有明文規定，員工必須在特定情況下披露權益，擔任標書評審小組成員就是其中例子。員工如可能涉及利益衝突，通常不能參與有關事宜的審議及決策程序。

道德操守

注重道德操守是機管局的基本信念。為了培養重視道德操守的文化，機管局採用雙管齊下的方法，不但「以制度為本」，也「以人為本」。

以制度為本的方法是訂定有關政策及程序，規定員工必須遵守，以達到合乎道德的操守行為。這些載於《職員行為守則》的政策及程序，可不時提醒員工機管局要求員工恪守的最低道德操守水平。行為守則給予員工特定指引，協助員工在執行職務時作出合乎道德的決定。根據僱員聘用條款，員工必須遵守《職員行為守則》，每年亦須完成有關《職員行為守則》的網上課程，以提升機管局內的道德文化。機管局定期檢討及更新《職員行為守則》，確保與當前的最佳做法一致。最近一次更新於2013年1月完成。

由高層管理人員組成的道德操守委員會在需要時召開會議，審議嚴重道德操守事宜，以進一步加強道德操守的符規水平。道德操守委員會可聽取獨立意見，並在適當情況下向行政總裁及/或審計委員會及財務委員會報告。

以人為本的方法是透過持續培育，培養員工注重道德操守的心態，並提高他們的道德意識。在這方面，機管局不時舉辦由內部人員及外界人士主持的工作坊及分享會，宣傳有關適當道德行為的信息，並經常輔以個案研究，協助員工清楚了解各項基本原則，以及如何將原則應用於不同處境。

機管局以一個涵蓋各項道德相關事宜的「道德金字塔」，讓員工全面掌握履行道德操守的兩個方法，並加深了解不同層次的道德責任。機管局也經常提醒員工須履行每一個層次的道德責任。



員工質素

機管局認為優秀員工是競爭優勢，為保持這優勢，機管局高度重視多項程序，包括嚴謹的員工招聘及甄選、目標明確的員工發展及繼任規劃，以及能激勵及挽留優秀人才的薪酬和獎勵制度。在本報告年度內一家獨立顧問公司就機管局的組織架構進行檢討，為日後迎接多項大型發展項目作好準備。

機管局相信實施公平而具競爭力的獎勵制度，是鼓勵員工提升表現及行為的重要措施。為此，機管局於2002年實施浮動薪酬制度。根據這制度，員工的部分薪酬直接與機構及個人表現掛鈎，只有達到既定的機構和個人目標及指標才會發放。這制度會定期檢討和修訂，以配合環境的轉變及最佳實務。

內部舉報政策

機管局備有正式的內部舉報政策，鼓勵及指導員工以負責任的態度向內部提出認真關注的事宜，而沒有事後遭到追究的風險。

符合規定

根據《機場管理局條例》，機管局成立的目的，是維持香港的國際及區域航空中心地位，並負責提供、營運、發展及維持香港國際機場，作民航用途。

《機場管理局條例》第6(1)條規定，機管局須按照審慎的商業原則營運業務。由於這項法定任命，機管局會在適用的範圍內，致力履行香港大型商業機構所遵從的標準。

財務報告

機管局的財務報表完全符合《機場管理局條例》第32條列明的財務報告規定。機管局的核數師確認，根據《香港財務報告準則》和《機場管理局條例》編製的綜合財務報表，能真實而公平地反映集團於2014年3月31日的業務狀況，以及集團於該年度的溢利和現金流量。機管局的財務報表按照香港聯合交易所有限公司《上市規則》中適用的相關披露規定編製。機管局已開始主動公布中期財務業績。

企業管治措施

儘管機管局無須遵行《管治守則》，但我們已將守則條文的原則付諸實行，並主動遵行守則內的條文規定及建議的最佳實務。下表載列的條文則屬例外：

守則條文	不相符原因
A.1.8 已就董事可能面對的法律訴訟購買合適的責任保險。	這項規定不適用於機管局，因為根據《機場管理局條例》第45條，董事會成員無須就他們真誠地作出或不作出的任何事情，承擔個人法律責任。
A.4.1 非執行董事的委任應有指定任期，並須接受重新選舉。	全體非執行成員的任期均為三年。董事會成員無須參加重選，但可由香港特區行政長官根據《機場管理局條例》第3條重新委任。
A.4.2 及 A.4.3 這些守則條文有關委任董事以填補臨時空缺、委任獨立非執行董事，以及董事的輪流退任。	這些規定不適用於機管局。根據《機場管理局條例》第3條，董事會成員由香港特區行政長官委任。董事會成員的任期受《機場管理局條例》第11條規管。
A.5.1 至 A.5.5 這些守則條文與提名委員會有關。	這些規定不適用於機管局。根據《機場管理局條例》第3條，董事會成員由香港特區行政長官委任。
A.6.4 董事必須遵守進行證券交易的《標準守則》，而董事會亦應就僱員買賣公司證券事宜設定指引。	這項規定不適用於機管局，因為機管局所有股份由香港特區政府持有，不作公開買賣。

守則條文	不相符原因
A.6.5 為全體董事安排及資助合適的培訓活動，以參與持續專業發展。董事應向公司提供所接受培訓的紀錄。	機管局為新委任的董事會成員安排正式啟導計劃，讓成員了解機管局的目標、策略、營運及內部監控。董事會成員不時獲邀出席培訓課程及簡報會。由2013年4月起，每月為董事會成員舉行簡報會或培訓課程。
D.3.1 董事會或委員會的職權範圍應包括檢討及監察董事及高級管理人員的培訓及持續專業發展。	
A.7.1 董事會會議議程及會議文件應最少在董事會會議日期三天前送交全體董事。	機管局自行訂立更為嚴謹的指引，訂明在舉行董事會會議最少三整天前（不包括發送文件當天及舉行會議當天）須將會議文件發給董事會成員。然而，基於偶發緊急事務及要務的最新發展，在本報告年度合共108份文件當中，僅約27%符合上述指引。機管局會在切實可行的範圍內，繼續致力遵行這項指引。
B.1.2 這項守則條文與薪酬委員會權責範圍有關。	有關董事會成員薪酬決定權的條文不適用於機管局，因為《機場管理局條例》第11(4)條規定，董事會成員的薪酬由香港特區行政長官訂定。
E.1.1 至 E.1.4 E.2.1 這些守則條文與周年大會的程序有關。	這些規定不適用於機管局，因為機管局只有一名股東，無須舉行周年大會。
建議最佳實務	不相符原因
C.1.6 應按照持續適用於半年度及年度賬目的會計政策，刊發季度財務業績及擬備季度財務報告。	機管局並無採納這項常規，以免因遵照常規的形式多於履行實質內容而投入過多資源。機管局向董事會和審計委員會及財務委員會提呈季度財務報告，董事會及委員會均有政府（唯一股東）代表擔任成員。

風險管理報告

機場管理局的營運涉及多方面的風險。在企業層面，機管局根據機場規劃大綱（每五年擬訂一次），分析可能有礙機管局達成長遠目標的風險。機管局在擬備按年更新的五年業務計劃的同時，也識別和應對與中短期目標有關的風險。

風險管理架構

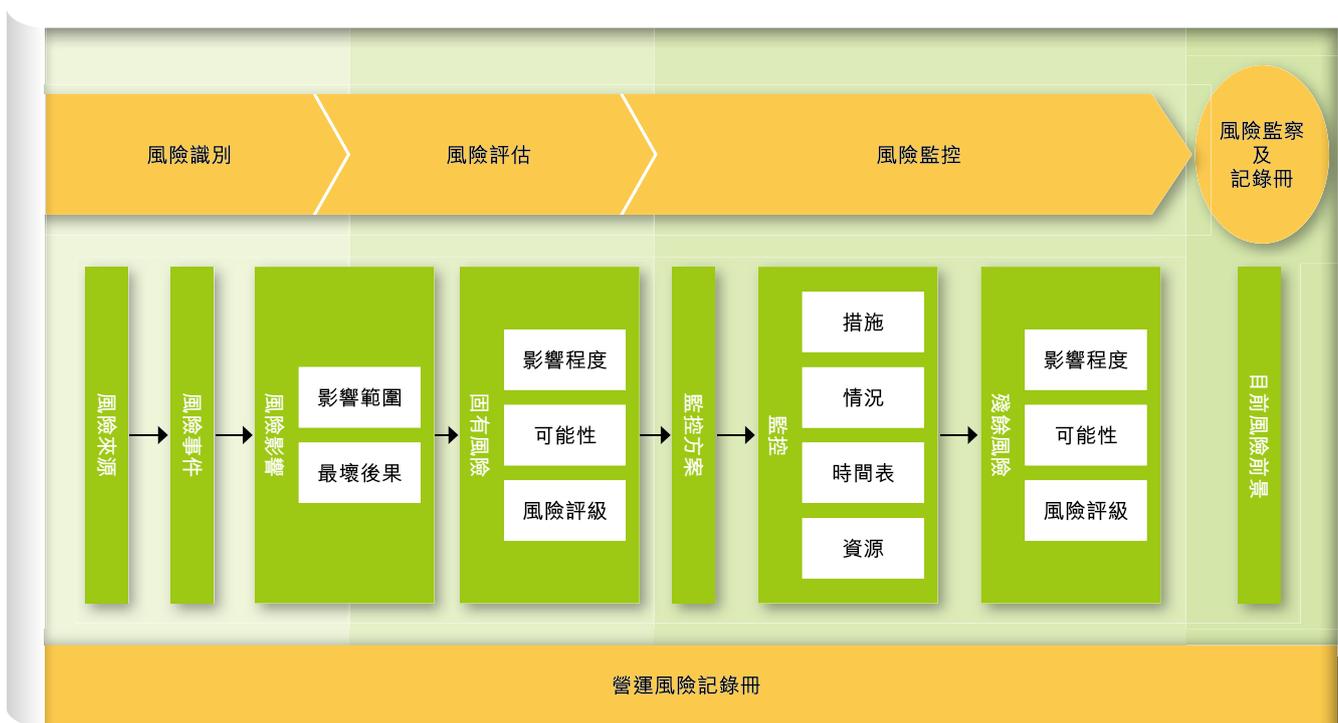
機管局的內部監控並非着眼於消除風險，而是要管理及緩解風險。風險評估及管理是機管局各階層包括董事會、審計委員會及財務委員會、行政管理人員，以及營運及支援職能的重點工作。

營運及支援職能

我們採用涵蓋所有營運及支援職能的由下而上分析方法，評估定量風險狀況。

由於可能影響機場運作的潛在風險多不勝數，所有運作部門必須推行全面的風險識別程序，以便就維持機場持續運作的關鍵營運範疇，檢討所涉及的風險及業務持續管理程序。

風險識別及業務持續管理程序



機管局的風險及業務持續管理程序是多層次的綜合程序。這程序的主要部分包括設立營運風險記錄冊，以追蹤及記錄已確定的風險、制訂及持續更新各項防範和應對程序、並測試及演練各項行動計劃和程序，以確保行之有效。

行政管理人員

管理層密切留意因經濟、市場或環境轉變所產生的風險，因此不斷進行風險評估，以識別新的風險範疇和執行適當的紓緩措施。

管理層以不同方式，收集和分析市場資訊及數據，包括透過聯絡小組、委員會、國際組織及溝通活動，與業務夥伴、業界團體、政府部門及輿論領袖保持緊密聯繫。

在收集了可能影響本身運作或風險承擔的有用資料後，機管局便會透過定期舉行的部門或跨部門會議，研究需要採取的跟進或預防措施。

在本報告年度，行政管理人員檢討了機管局的風險概況及監控制度，認為監控制度完善有效。行政管理人員就此編製綜合檢討報告，並提呈審計委員會及財務委員會審議。經委員會審議後，董事會根據該綜合報告檢討了機管局風險管理及監控制度的成效。

審計委員會及財務委員會

審計委員會及財務委員會負責檢討機管局的風險管理制度，並確保推行了有效的監控措施。委員會收取外聘核數師及內部稽核師提交的報告，並審議由報告引起的任何監控事宜。

審計委員會及財務委員會檢討風險資料指標中呈現的所有風險範疇，並識別需要進一步處理及董事會關注的主要風險問題。

年內，審計委員會及財務委員會檢討了機管局風險狀況及監控制度的綜合檢討報告，並確認沒有重大的風險監控問題需即時提交董事會處理。

董事會

董事會在確保機管局推行有效的風險管理制度及監控制度方面肩負整體責任，並由審計委員會及財務委員會協助履行這項責任。

年度檢討

年度進行的內部監控檢討按照 COSO 架構的五個主要元素，分別是監控環境、風險評估、監控活動、資訊及溝通，以及監察，評估機管局所有主要運作及程序。

在每年的檢討過程中，機管局所有部門及主要附屬公司均須就各項主要程序及現行監控制度的成效，進行相關風險評估，以減低風險。此外，亦會獨立核證高風險運作的監控成效。根據這些檢討的結果，機管局各部門及主要附屬公司會向行政管理人員陳述，內部監控制度是否正在發揮應有成效或須予強化。

風險概況及監控措施

2013/14 年度的年度檢討所識別的主要風險及推行的監控措施如下：

策略及營運風險

機管局的法定任命是維持香港的國際及區域航空中心地位。隨着航空交通需求量日益增加，我們不斷進行提升工程，以確保香港國際機場的運作高效安全。

在 2013/14 年度，香港國際機場處理的客運量為 6 070 萬人次，貨運量達 420 萬公噸，飛機起降量則為 377 476 架次。根據業內預測，香港國際機場到 2030 年每年的客運量將達 9 700 萬人次，貨運量達 890 萬公噸，飛機起降量達 602 000 架次。《香港國際機場 2030 規劃大綱》提及機場面對的中長期重大挑戰，並提出了應對方案及策略，確保香港國際機場作好準備，應付長遠的跑道容量問題。

風險管理報告

我們識別的營運風險包括服務水平可能下降、流量管理受到難以預見的干擾、陳舊設施的維修問題等。我們已開始作出持續投資，進行設施升級及更換計劃，並已制訂其他適當的監控措施，例如不斷監察服務水平、訂立營運程序及備用應變計劃，以確保將旅客受到的影響減至最低。我們還進行定期演習，以測試相關各方對突發事故的應變能力。

環境風險

長遠而言，愛護環境是機場可持續發展的重要一環。機管局已經制訂策略及營運措施，管理環保事項，並恪守以環保的方式營運及發展機場，務求緩減機場運作對環境的影響至最低程度。

為確保機管局的企業規劃及總體規劃，在周期開始已顧及環保，本年度的環保規劃已經由三年延長至五年。此外，計劃範圍亦推廣至業務夥伴，這對我們實踐將香港國際機場建設成為全球最環保機場的承諾至為關鍵。

機管局將一如既往，遵守環境法例營運機場，並繼續沿用「環保機場設計策略」，以確保未來項目支持達到「最環保機場」的目標。有關機管局環保措施的詳情，載於機管局將出版的可持續發展報告。

安全、保安及健康風險

機場及航空安全是香港國際機場營運的基石。機管局與航空公司、飛機製造商、航空交通控制機構及其他主要持份者通力合作，確保機場運作安全。機管局定期檢討香港國際機場各項標準運作程序，涵蓋飛行區、停機坪、登機閘口及維修區等各方面的運作。

此外，機管局向來着重由高級管理層向各級員工推行高效的安全文化。我們鼓勵上下員工匯報安全風險及情況，並加以監察。一如往年，安全（按機場員工及旅客於機場範圍的受傷率衡量）依然是機管局的主要表現指標，也是浮動薪酬制度年度企業目標的主要元素之一，有助釐定員工（包括行政總裁和執行總監）的浮動薪酬。為了維持及改善整個機場的安全表現，年內已推出下列多項重要措施，包括停機坪運作查核計劃、季度安全運動、每月安全知識簡介會、更新培訓錄影帶內容及其他安全動畫片段。

機場設施的建造、維修及營運，涉及工作間風險。這些風險可以減低、緩解及轉移，但不能完全消除。機管局知道盡量減少有關職業健康及安全的事故，是香港國際機場可持續發展的關鍵因素之一，因此設定了安全管理系統，並定期檢討和更新。

香港國際機場的保安繼續面對挑戰，包括航空客運量與日俱增，以及民航活動所受威脅的性質不斷轉變。寄艙行李檢查系統已升級，引入一個配備電腦斷層拍攝技術的X光檢查系統，為行李檢查提供三維影像。此外，為確保維持最高的保安標準，我們已經推出改善措施和添置有效的設備及設施，並會持之以恆。

為減低健康風險，機管局就重大的公共健康問題制定了分級應變計劃。

金融風險

機管局的業務須承受各種金融風險，包括信貸風險、流動資金風險、利率風險，以及外幣風險。機管局所承受的金融風險，以及管理這些風險所採取的政策及慣常做法，載於第108至113頁《財務報表附註》的附註21。

資訊科技風險

資訊科技系統的成效及安全，對確保香港國際機場安全順暢的運作極為重要。機管局制訂了資訊科技管治架構和資訊科技風險管理架構，以確保穩定劃一的風險評估及管理，並每季進行檢討，確保資訊科技項目符合企業策略的要求。機管局每年檢討及制定緩解方案，並定期監察緩解方案的進展，以防資訊科技過時，同時監察資訊科技方面浮現的最新安全風險，並預先制訂措施來提升風險意識。

資訊科技服務受到干擾或應變機制失效，都會影響機場的暢順運作。為應對這種風險，機管局推行預防性維修、偵測監察及控制措施，以紓緩運作受到干擾的風險。此外，機管局透過預防及偵測措施來紓緩安全威脅，並使用保安監察工具，通知管理層留意風險及漏洞。

法律及規管風險

無論是違反法例、監管規定或合約，即使是無心之失，機管局都會因而承擔法律後果，包括聲譽受損、業務或運作受干擾，以及與執法行動及訴訟有關的金錢損失等。雖然部分法律風險屬於個別風險，但也有不少是與營運、財務、聲譽、政治、稅務及監管風險有關。妥善地管理法律及規管風險，將有助管理層避免在機場的業務、運作及發展過程中承擔不必要和因輕率行為引致的風險。

機管局秉持積極和前瞻性的方針，監察政府政策和法例的變動。機管局還會檢討判決、裁定、監管行動和投訴，以識別機管局或須面對的潛在風險範疇。機管局適時制訂應對上述變動的政策、程序及適當行動措施，指引管理層按照法規，在機管局可以承受的風險水平內經營業務。我們又為管理層提供持續教育，以學習應付這些轉變，同時制訂完善的風

險紓緩措施，並不斷加以檢討以求改進。機管局日後將繼續以警醒態度，監察和管理法律及規管風險。

人力資源風險

機管局把擴建機場列為中長期內應付航空交通需求的重點工作之一。若人才供應不足，以致未能支援機場發展，則香港國際機場的擴建項目及樞紐地位將受到負面影響。

鑑於香港國際機場即將進行多個發展項目，具備機場經驗及知識的人才尤為重要。除了進行內部培訓計劃外，機管局還制訂了人才培育及繼任規劃架構，為應付機場日後的人手需求作好準備。

聲譽風險

機管局密切監察社會民情和經濟動態，以管理和防範可能影響機管局企業形象的聲譽風險。與此同時，機管局與主要持份者保持溝通，促進他們對香港國際機場短、中、長期發展的了解，並聽取他們對有關發展的意見。

機管局已建立一個數據庫來追蹤和監察公共事務議題，並制定持份者溝通計劃，以保持與主要持份者界別的有效溝通。

展望未來

隨着香港國際機場的運作規模不斷擴大和日趨繁複，機管局不時檢討風險管理架構，確保其發揮成效和運作穩妥，以維持香港的國際及區域航空中心地位。

展望未來，我們將擴大在各營運層面的風險管理措施，同時繼續支持所有部門及業務夥伴共同落實措施，並交流最佳實務。

大事紀要



2013

4月

香港國際機場的網站於政府資訊科技總監辦公室與平等機會委員會合辦的「無障礙網頁嘉許計劃」中奪得金獎。

1 香港機場管理局逾30名義工攜同家人，參與「離島區健康城市植樹節—綠色大嶼2013」活動。

5月

民航處的新總部啟用。

香港國際機場獲網站10best.com選為全球十大最美麗機場之一。

機管局致力推動可持續發展，獲「香港環保卓越計劃」頒發公營機構及公用事業界別銀獎。

6月

機管局於截至2013年3月31日止年度，創下權益股東應佔溢利達56.15億港元(重列)的紀錄。機管局向股東香港特區政府宣派末期股息44億港元。

7月

2 為慶祝香港國際機場十五周年，在機場一號客運大樓舉行有300人參與的快閃舞蹈表演，為旅客送上歡樂，亦舉行了慶祝晚宴，共有400位嘉賓出席，包括香港特區行政長官梁振英。

8月

3 機管局在香港會議展覽中心舉辦一連四天的展覽及兩場公眾論壇，向持份者介紹計劃的三跑道系統環境影響評估最新進展。

機管局發表首份可持續發展報告。報告以「延展機場實力—共譜創優藍圖」為題，參照全球公認的指引編製，涵蓋截至2013年3月31日止年度的工作。

9月

香港國際機場連續第三年獲得《資本企業家》雜誌頒發「綠色企業大獎」。

香港國際機場在《Smart Travel Asia》舉辦的「旅遊之最選舉2013」中，獲評選為世界十大最佳機場之一。

4 機管局與荃灣各界協會在荃灣合辦招聘會，吸引超過3 000名求職人士參與。招聘會主要提供適合年輕求職者的初級及非技術要求職位。

10月

於2013年2月啟用的國泰航空貨運站全面投入運作。新貨運站提升香港國際機場每年的貨運能力五成，達740萬公噸。

5 香港國際機場舉辦「Go Green Monday@香港國際機場」運動，在機場推廣環保素食，共有57間機場餐飲及貴賓室營運商參與，提供素食選擇。



11月

6 香港國際機場自2002年起連續十次獲TTG推選為「最佳機場」後，在TTG旅遊大獎選舉中榮登「旅遊名人堂」。機管局為機場員工舉行以嘉年華為主題的聚會，感謝員工竭盡所能、努力不懈。

香港國際機場於八年內第七次獲雜誌《商旅》選為中國最佳機場。

12月

機管局公布機場島北商業區首階段發展項目，包括興建一間提供逾1 000間客房的酒店。

7 由香港工會聯合會青年事務委員會及香港民用航空事業職業總會合辦的「香港國際機場翱翔活力10公里2013」，約1 600名跑手(包括40名機管局員工)參加。這是機管局第四年贊助這項賽事。

8 機場一號客運大樓接機大堂聳立一棵15米高的聖誕樹。聖誕樹以過百萬粒閃爍晶瑩的施華洛世奇水晶點綴，讓機場洋溢濃厚的節日氣氛。

2014

1月

9 香港國際機場致力推動鄰近社區健康發展。在一項由機場贊助的壁畫活動中，共有超過500名義工，包括40名機管局員工及家人參與，在東涌碼頭附近的牆壁畫上大嶼山的景點。

10 機管局與工會及職業安全健康局舉辦職業安全活動，約1 000名機場員工齊集航天城停車場，一起練習伸展運動。職安操是機管局每年舉行的眾多活動之一，旨在推廣機場的職業安全。

11 機管局與救世軍港澳軍區合辦禮物捐贈活動，從機場同業及旅客收集到超過20 000份禮物，向香港有需要的家庭及人士送上佳節祝福。

2月

機管局參加由香港貿易發展局舉辦以「航空日」為主題的職業博覽。

3月

香港國際機場獲Skytrax評選為全球最佳餐飲及最佳行李輸送效率的機場。Skytrax是根據來自逾160個國家的旅客票選結果進行評選。



客運服務





HONG KONG
INTERNATIONAL
AIRPORT

客運服務

香港國際機場除了配備高效率的現代化設施外，整個機場社區還熱情滿載，竭誠待客。本着這種精神，我們推行不同計劃，就如自 2002 年起舉辦「優質顧客服務計劃」，貫徹以客為本的服務方針。今年，這項計劃表揚逾 100 名提供卓越服務的機場員工。

親切貼心的服務

香港國際機場利用各種科技，如免費 WiFi 服務及平板電腦，為旅客帶來更稱心的體驗。善用先進科技的同時，我們亦重視親切友善的服務，例如機場在今年推出「微笑滿機場」活動，並增加提供面對面旅客服務的人員數目。

年內，我們為旅客呈獻多項特別活動，例如有 300 人參與慶祝機場十五周年的快閃舞蹈表演、佳節頌唱活動及巨型雪球裝飾；還有為迎接馬年的舞獅表演、新春花卉及桃花布置。國際青少年繪畫比賽以及有關香港歷史建築和大嶼山自然景色的展覽亦在機場舉行。

憑着這些努力，香港國際機場自 2002 年起十次獲知名旅遊業刊物出版機構 TTG 推選為最佳機場後，於 2013 年 10 月在 TTG 旅遊大獎選舉中榮登「旅遊名人堂」。同月，機場獲《資本才俊》及《資本企業家》雜誌出版商頒發「非凡服務大賞」獎項。此外，機場員工亦連續第三年獲得「申訴專員嘉許獎」，以表揚在顧客服務方面的出色表現。



展示香港傳統文化的定期展覽，為旅客帶來豐富多姿的體驗。

善用科技

為了提升運作效率及縮短旅客輪候時間，我們於 2014 年上半年開始試行流動登記服務，讓服務人員利用手提電腦，協助旅客辦理登記手續及列印登機證。

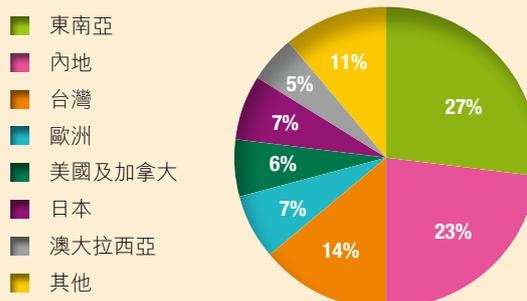
於 2013/14 年度，我們繼續完善覆蓋機場所有旅客區域的免費 WiFi 服務。WiFi 系統的頻寬現為每秒 400 兆比特，較 2011 年的頻寬增加四倍，我們還加強了系統的處理能力，以應付在旅遊高峰期的需求。為進一步提升這項深受歡迎的服務，我們正於登機閘口等人流高的區域，增設無線接駁點。

去年，我們推出了免費流動應用程式「我的航班」，提供即時航班狀況資料、航班時間表及機場設施位置圖。應用程式設有中、英文版本，下載次數已超過 44 000 次。於 2014 年 2 月，我們為應用程式新增一項功能，提示旅客航班時間的變動。

我們亦成立了跨部門專責小組，為於 1998 年機場啟用時安裝的航班資料顯示系統規劃升級工程，新系統將可配合機場更趨複雜的運作。

客運市場

(截至 2014 年 3 月 31 日止年度)



便利旅客措施

於 2013 年 12 月，我們與國泰航空合作，展開為期六個月的自助行李託運系統試行計劃。我們在一號客運大樓設置四個服務站，讓已在網上或透過自助登記服務機辦理登記手續的旅客，自行列印行李標籤，並貼上行李，然後將行李放在輸送帶上。使用這個試行的系統，令行李處理時間由兩至三分鐘縮短至平均 69 秒，並廣獲旅客好評，近四分之三的受訪者表示相比傳統的行李託運方法，他們會選用這項新設施。香港國際機場是亞洲首個裝設這類系統的國際機場。

香港國際機場的旅客人數穩步增長，對洗手間的需求亦相應增加。根據在 2012 年進行的調查，我們確定須要擴建 12 個女洗手間。於 2014 年 3 月之前，六個洗手間的廁格數目已增加超過一半，其餘的洗手間擴建工程將於 2014/15 年度展開。

無障礙機場

過去 16 年，我們致力提升機場設施，讓所有旅客更感便利。舉例說，機場設有方便輪椅使用者的收費電話及旅客服務櫃檯，而所有公眾地方均設有升降機及緩坡道。

為照顧視障旅客，機場的電動扶梯及自動人行道出入口裝設了凹凸紋引導徑及音頻響號。



旅客對試用自助行李託運系統表示歡迎，這項服務可大大縮短處理時間。

此外，我們亦為有特別需要的旅客設置專用保安檢查通道。

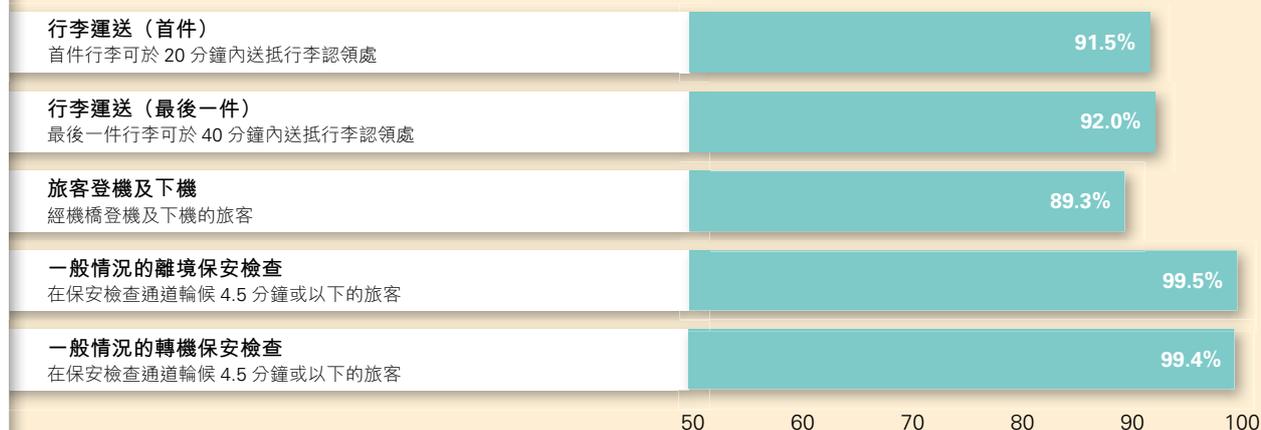
今年，我們為 45 個傷殘人士洗手間進行設施提升工程，以自動感應的型號取代手動水龍頭、皂液器及沖廁掣。在 2014 年 8 月之前，30 個傷殘人士洗手間將會安裝自動滑門。

全新購物體驗

機場的零售商店提供各式貨品，由日用品以至國際時裝，一應俱全。東大堂設有兩間大型雙層商舖，第一間已於年內開業，而第二間則預期於 2014 年年中開幕。

2013/14 年度服務水平

(百分比)





在 2013/14 財政年度，機場餐飲店舖表現卓越。機場一直為旅客提供更多餐飲選擇，並不斷引進嶄新概念，因而在 Skytrax 年度意見調查中，第六次獲選為「全球最佳餐飲機場」。共有七個品牌新進駐兩座客運大樓，同時，機場內四家食肆的營運商榮獲新一版米芝蓮餐飲指南的讚譽。

為進一步提升旅客在節日期間的購物體驗，在接機大堂擺放了一棵 15 米高、以過百萬顆施華洛世奇水晶點綴的聖誕樹，這是自機場啟用以來最高的聖誕樹。這項施華洛世奇聖誕樹活動更在「Moodies」2014 年「機場數碼、流動及大眾媒體獎項」中，獲得「最佳客運廊廣告活動」的榮譽。

為保持機場購物體驗的新鮮感及吸引力，我們於今年重組離港層東大堂的分區概念，並已批出 33 個高級品



牌經營牌照，其中有 10 個為新加盟機場的高級品牌，以豐富旅客的購物體驗。

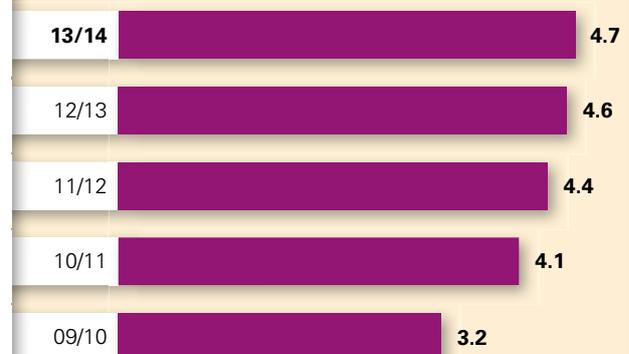
我們與中國銀聯攜手進行推廣活動，旅客於指定節日期間消費滿指定金額，即可換領機場現金券。這項推廣活動有效帶動銷售額上揚，連同其他業務夥伴提供的推廣項目，例如在佳節期間提供免費禮品包裝服務、安排特色打扮人物歡迎旅客，以及全年免費試酒及個人美容服務等等，都是為旅客帶來愉快機場體驗的重要元素。

連繫內地

在 2013/14 年度，機場的跨境交通量創下新高。海天客運碼頭的快船服務連接珠江三角洲及澳門八個口岸，於 2013/14 年度的客運量達 270 萬人次，較 2012/13 年度增加 1.7%。過去五年，海天客運碼頭客運量的複合年增長率為 9.5%，現時每天提供 87 班快船服務，獲 82 家航空公司的旅客使用。

本年度，經陸路往返機場與內地目的地的旅客達 200 萬人次，較 2012/13 年度上升 1%。有關服務由 11 家營運商提供，其中六家公司提供跨境轎車服務，每天的班次平均有 560 班。另有四家營運商提供客車及跨境口岸快線服務，每天有 550 班定期客車前往 110 個內地城鎮，而跨境口岸快線服務則每隔 10 至 60 分鐘

香港國際機場跨境海陸交通設施旅客量
(百萬人次)



一班，往返機場與三個口岸。其餘一家營運商則提供往返香港國際機場與深圳寶安國際機場的客車及轎車服務。

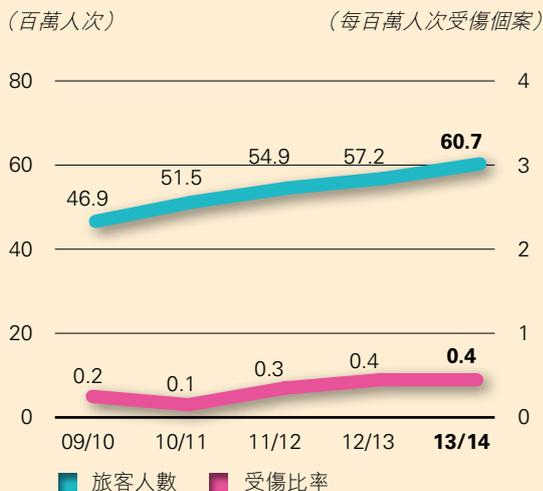
於 2014 年 2 月，我們首次在澳門威尼斯人度假村酒店試行預辦登機服務。這項計劃將香港國際機場的連繫網絡擴展至澳門渡輪碼頭以外地區，旅客可享用行李直掛服務，在酒店託運行李。

安全及保安

保障旅客、員工及業務夥伴的安全及保安，是我們的首要任務。年內，我們參加了由勞工處及職業安全健康局舉辦的先導計劃，為停機坪人員引入冷凍衣。冷凍衣內置風扇及冷凍包，有助預防工作人員中暑。我們亦為停機坪運作推行安全審核計劃，旨在核實飛機續航準備相關的安全措施，並會與停機坪服務商分享審核結果，從而作出所需的改進。

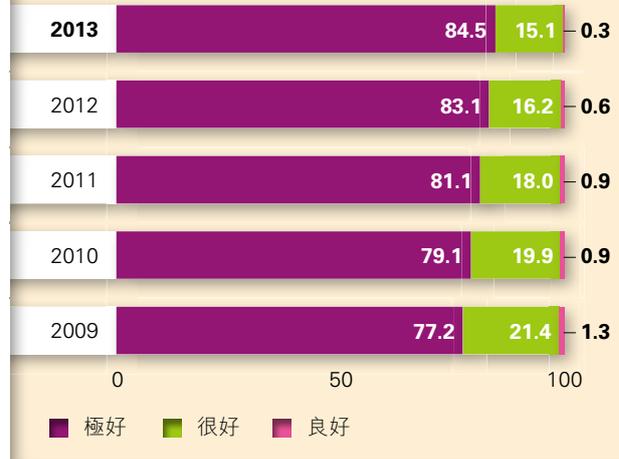
每年，機場均為機場同業舉行安全培訓。在 2013/14 年度，我們的安全培訓計劃針對駕駛安全、消防安全、預防滑倒及絆倒、職業性失聰、預防背部受傷及其他課題。年內，我們還製作新的安全培訓短片。由 2014/15 年度起，僱員及承包商必須先觀看短片，才獲准進入機場禁區。

旅客量與受傷比率



機場服務質素調查整體滿意程度*

(百分比)



* 由於「良好」級別以下的回應在統計上所佔百分比甚低，因此未有列示。

資料來源：2013 年機場服務質素正式報告

在 2013/14 年度，我們舉辦逾 100 次針對性的演習及訓練活動。在今年的年度救援模擬演習，我們更首次測試機場處理放射性物質洩漏的能力。

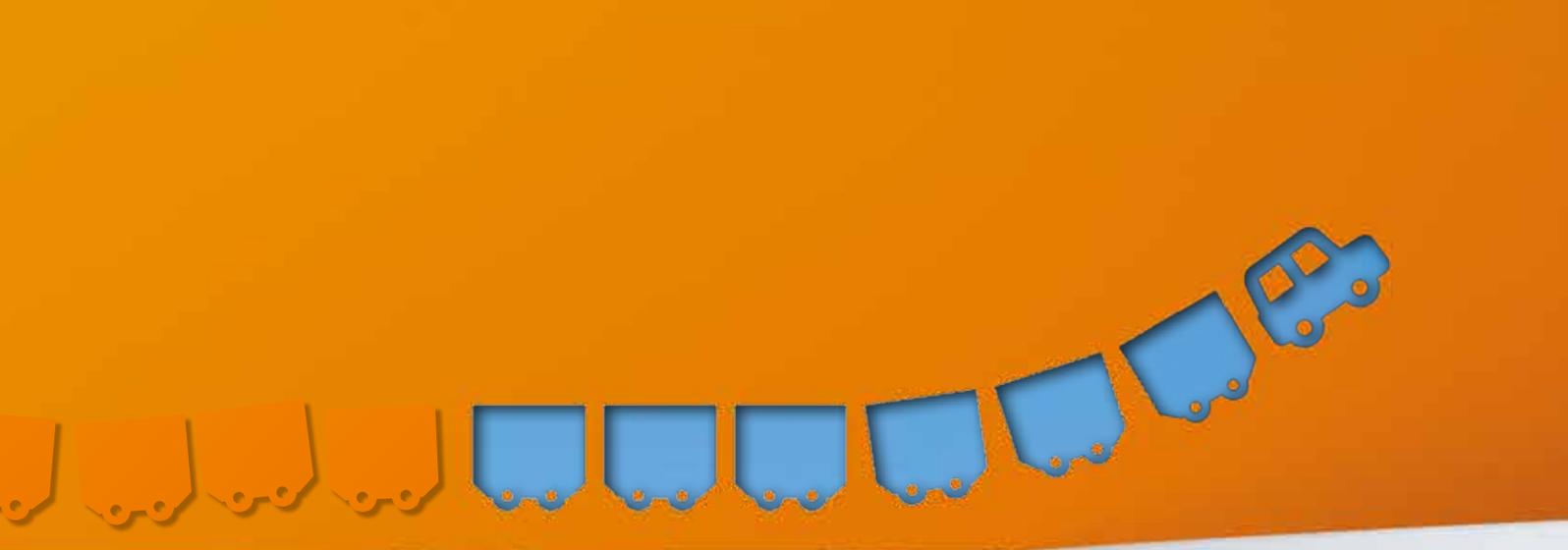
於 2013 年 9 月，在職業安全健康局第 12 屆香港職業安全健康大獎頒獎典禮上，香港機場管理局獲頒「安全表現大獎—其他行業組別」獎項。兩個月後，我們憑着三個推廣安全的項目，包括《機場安全專訊》、「機場安全大使計劃」及「機場安全嘉許計劃」，獲職安局頒發「安全社區服務大獎」。



今年的年度救援演習，測試機場處理放射性物質洩漏的能力。

貨運及 航空服務





貨運及航空服務



香港國際機場每年處理的航空貨運量，佔香港貿易額重大的比例。於2013年，航空貨運量按重量計佔香港總貨運量少於2%，但佔總貨值卻接近40%。

在2013/14年度，機場的航空貨運量上升3.4%至420萬公噸，根據國際航空運輸協會的資料，國際航空貨運量於2013年僅增長1.4%，可見香港的表現優於全球趨勢。於2013年，香港國際機場連續第四年成為全球最繁忙的貨運機場。



於2014年3月，香港國際機場獲得《Air Cargo World》頒發亞洲機場一年貨運量逾100萬公噸組別的「航空貨運卓越獎」。

新貨運站

國泰航空貨運站已於2013年年底全面運作，每年可處理260萬公噸貨物，令機場的年貨運能力提升50%至740萬公噸。

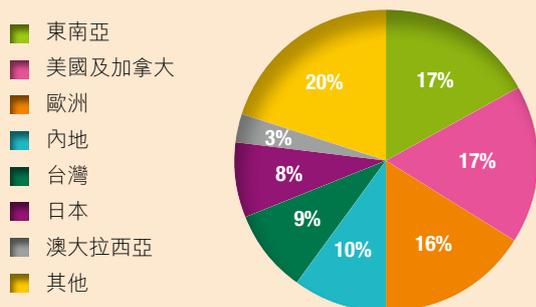
我們現正檢討機場的貨運及物流需要，以便就南貨運專區建議最佳的商業發展方案。

航膳服務

年內，香港機場管理局與服務機場的航膳供應商續約，並制定擴展計劃來提升整體產能，以應付長遠需求。

貨運市場

(截至2014年3月31日止年度)



航空燃油

年內，機管局向中國航油香港供油有限公司批出標書，為機場引入多一家飛機加油服務營運商，令機場的整體加油能力提升逾40%。

耗資3.5億港元的機場加油柱系統擴展工程繼續進行。連接西停機坪的一段預計於2014年年中完成，而擴展至中場的部分將於2015年年底前完成。

貴金屬儲存庫

香港國際機場貴金屬儲存庫有限公司於2009年開業，提供穩妥的倉儲、保管及現貨交收服務，以提升香港作為區內主要貴金屬貿易及物流樞紐的地位。於2013/14年度，儲存庫的業務持續增長，擴大了客戶基礎，並錄得更高的使用率。

新加盟航空公司與航點

截至2014年3月31日，在香港國際機場營運的航空公司超過100家，連繫全球各地約180個航點。年內，機場航空網絡新增的航點包括墨西哥瓜達哈拉及俄羅斯伊爾庫茨克，另有四家航空公司開始在香港提供航班服務，包括Aurora Airlines、都市航空、易斯達航空及酷航。

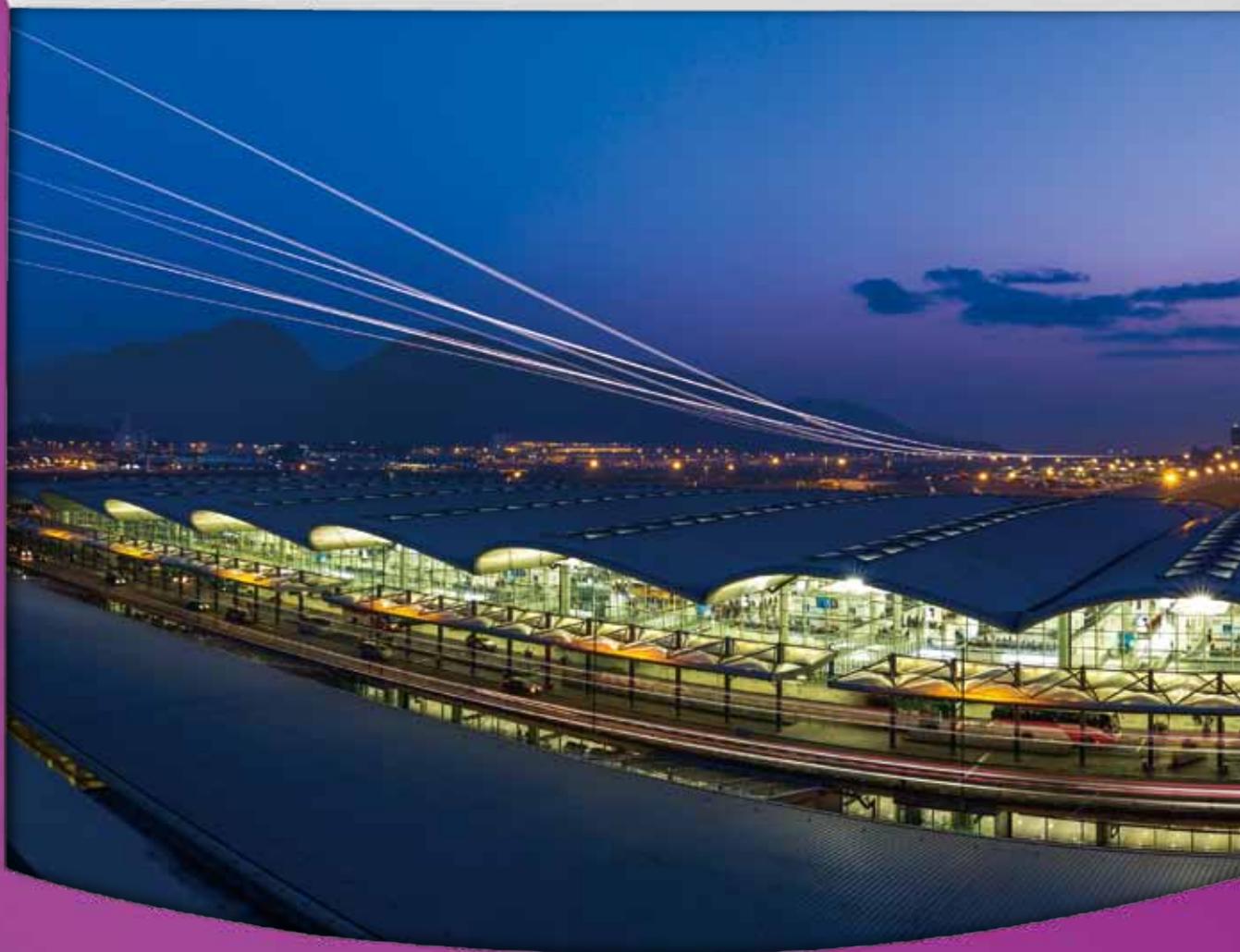


2013年十大最繁忙機場 — 國際貨運吞吐量*

(百萬公噸)



* 國際貨運吞吐量是指往來某指定機場與另一國家的機場的貨運量，當中包括在指定機場進口、出口及轉口（作兩次計）的貨物。
資料來源：國際機場協會在2014年4月提供的初步數字





飛行區及系統



飛行區及系統



隨着客運量、貨運量及飛機起降量持續增長，香港國際機場目前雙跑道系統的容量可能在未來數年間飽和。我們即將完成多項中期擴建項目，同時亦善用現有資源，務求在擬建的三跑道系統投入運作前，保持機場運作暢順。

新增及提升設施

中場客運廊會如期於2015年年底前完成，藉着增設20個停機位，每年可處理旅客量達1 000萬人次。

在停機坪擴建計劃中，N滑行道於年內進行了拉直及擴闊工程，以供空中巴士A380型飛機使用。

停機位

於2013年，20個新停機位投入服務，另外八個停機位則將於2014年開始運作。機場正計劃興建更多停機位，以應付未來需求。

於2013年2月，機場推出全新的停機位預訂系統。目前通用航空及商用飛機在香港國際機場起降前，必須

申請停泊時段。新系統不但有助我們善用現有的停機位，亦令商業航班運作繼續保持暢順。

資訊科技

於本年度，我們擴展了機場的資訊科技基礎設施，包括機場資訊科技網絡、無線局域網絡及電話系統，範圍由一號客運大樓以至西停機坪的九個新停機位。於2014/15年度，中場客運廊將會安裝這些基礎設施，以及航班資料顯示系統、旅客登記及登機系統和免費WiFi。



新建停機位鞏固了香港國際機場效率卓著的美譽。

於下一年度，我們亦將開始試行新系統，採用WiFi、無線射頻識別及地理定位技術，以追蹤及管理停機坪的地勤設備及其他資產。

車輛升級

為減少車輛排放量，自2009年起，我們已逐漸將以柴油及汽油發動的車輛，更換為電動型號。至今，我們已購入37部電動房車及四部電動客貨車。於2014年，另外三部電動客貨車將會投入服務。

為支援機場的電動車隊，我們設立了全港其中一個規模最大的充電網絡。於2014年年底，機場將會有158個電動車充電點及56個電動地勤設備充電點投入運作。

在未有合適電動車的情況下，我們正陸續更換現有柴油車，以低排放柴油型號取代。在2013/14年度，我們購置了10部單頭及20部雙頭停機坪專車，這些專車均符合歐盟五期廢氣排放標準。單頭停機坪專車現已投入服務，而雙頭停機坪專車則將於2014年年中付運。

我們正以符合歐盟五期標準或更佳的型號，取代歐盟四期以前的車輛，有關計劃將於2017/18年度結束前完成。



機場中央控制中心是管理機場日常運作的心臟地帶，全日24小時不停運作。

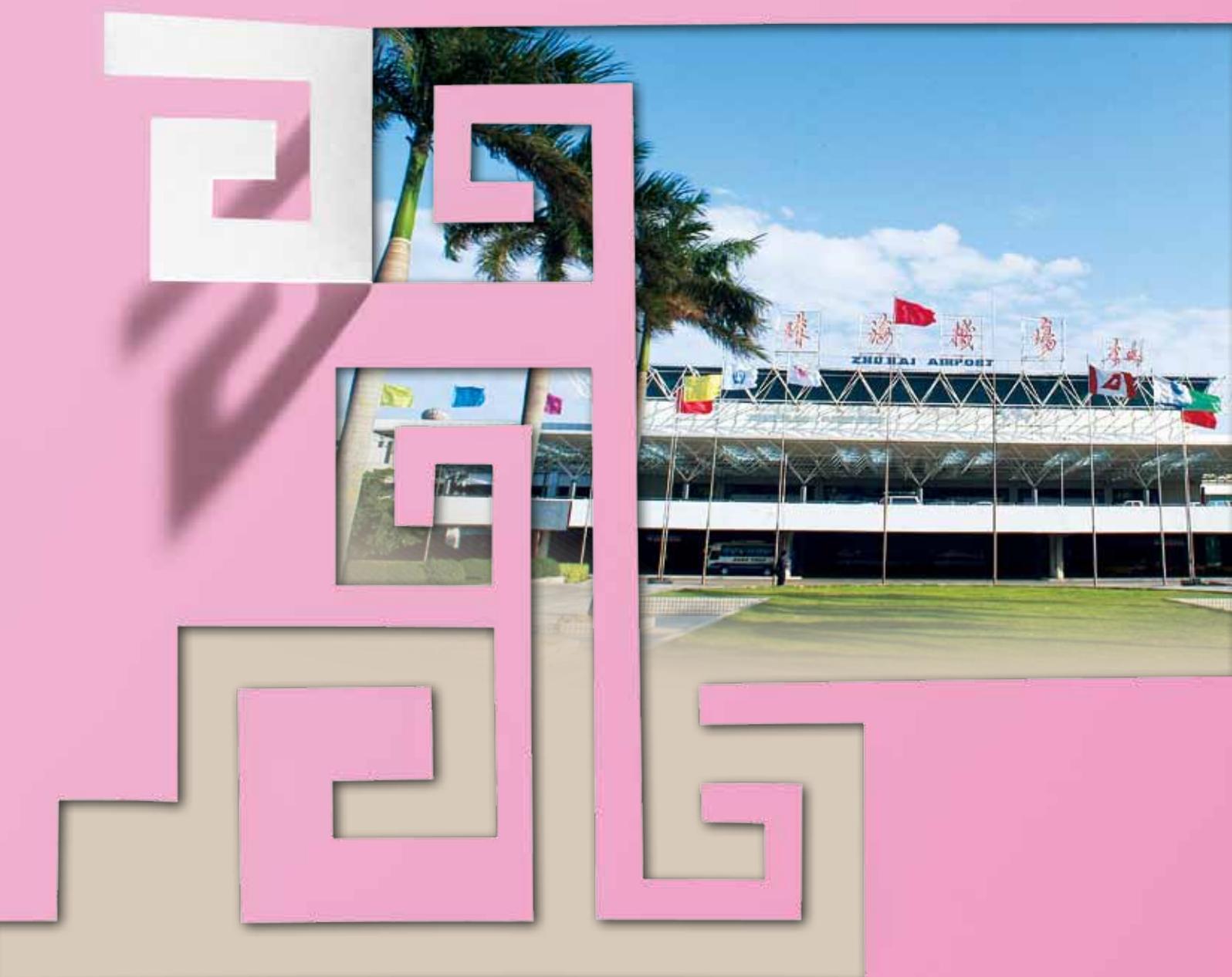
明智維修保養

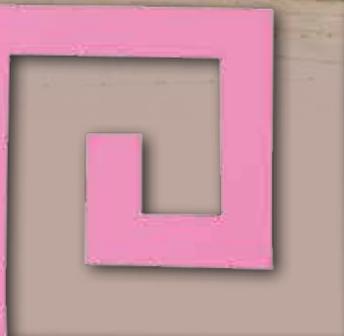
我們一直以旅客、員工及業務夥伴的安全為首要工作，而在投入成本及努力維修保養老化資產的同時，我們亦須善用更具效益及更持久耐用的新技術，以從中獲益。我們亦注意到，預期在2023年(即建議的三跑道系統按計劃投入服務的年度)之前，機場會出現容量不足的情況。

為此，我們推行「明智維修保養」政策，例如以壽命較長的發光二極管燈，取代客運大樓的傳統照明裝置，從而節省維修及運作成本。我們亦整合多幢建築物的空調製冷系統，不但可提升能源效益至最高，並可將耗電量減至最低，讓旅客感到舒適。



內地 發展項目





內地發展項目

香港機場管理局與內地機場緊密合作，積極連繫內地。

上海虹橋國際機場

自2009年起，香港機管局與上海機場(集團)有限公司成立的合資公司一直管理上海虹橋國際機場航站樓的運作及零售業務。

於2013年，虹橋機場的客運量及飛機起降量均創新紀錄。客運量較2012年上升5.3%至3 560萬人次，飛機起降量亦上升3.8%至24萬架次。於2013年12月，機場「一線品牌大道」的商店全線開業，為旅客提供更多購物選擇。於2014年2月，二號航站樓獲Skytrax頒發內地首個五星航站樓美譽。



2013年內地20大最繁忙機場 — 客運吞吐量
(百萬人次)

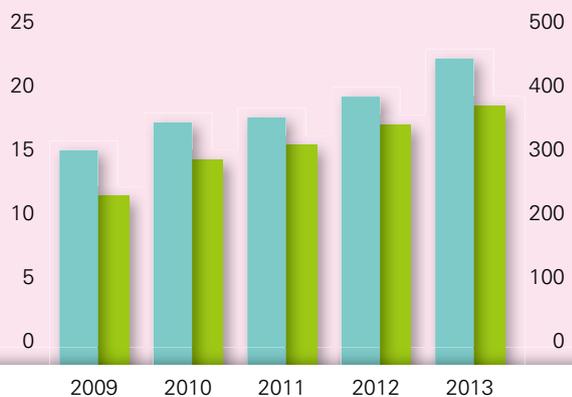


資料來源：中國民用航空局

杭州蕭山國際機場吞吐量

(百萬旅客人次)

(千公噸貨物)



■ 旅客 ■ 貨物

資料來源：中國民用航空局

杭州蕭山國際機場

香港機管局於2006年購入杭州蕭山國際機場的35%股權。於2013年，蕭山機場的客運量較上年度增加15.7%至2 210萬人次、飛機起降量上升14.6%至190 600架次，貨運量則增加8.8%至368 000公噸。

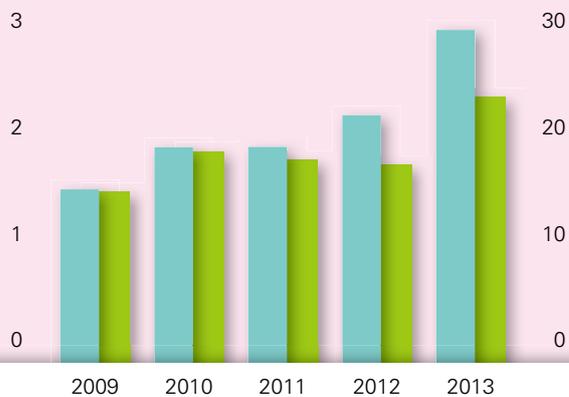
於2013年，杭州機場的航線網絡擴展至108個城市，包括78個國內及30個國際航點，至於往來蕭山機場的航空公司數目亦達到50家。於2013年12月，首家以杭州為基地的航空公司浙江長龍航空開始營運，而卡塔爾航空亦開辦往返多哈與杭州的航班服務。

年內，蕭山機場提升了跑道容量，飛機起降架次由2012年的每小時31架次增加至36架次。順豐速運的新快件轉運中心及停機坪輔助設施的工程，預計於2014年年底完成。

珠海機場吞吐量

(百萬旅客人次)

(千公噸貨物)



■ 旅客 ■ 貨物

資料來源：中國民用航空局

珠海機場

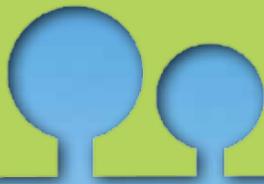
自2006年起，珠海機場由一家合資公司管理，香港機管局持有這家合資公司的55%股權。珠海機場於2013年錄得佳績，客運量及飛機起降量同創新高，分別增長38%及39%至290萬人次及26 000架次。珠海機場的定期航班覆蓋的國內航點數目亦增加44%至39個。

在2013年11月及12月市場對國際貨運包機需求帶動下，貨運量增加39%至23 000公噸。



順豐速運在杭州蕭山國際機場新建的快件轉運中心，預計於2014年年底啟用。





企業 可持續發展

企業可持續發展

香港機場管理局的目標是支持有利社會各界的經濟發展，同時盡量減少機場現有運作及未來發展對環境及社會的影響。

可持續發展藍圖

於2013年8月，機管局發表首份可持續發展報告。報告涵蓋截至2013年3月31日止年度，當中回顧了機管局作為機場營運者，在以下三個範疇的表現及所推行的措施：「安全與保安」、「優質增長・推動經濟繁榮」及「生活質素－環境及社會事宜」。

在編製這份以「延展機場實力－共譜創優藍圖」為題的報告時，我們參照了全球報告倡議組織制定的G3.1《可持續發展報告指南》(G3.1)，以及香港聯合交易所有限公司發出的《環境、社會及管治報告指引》。

於2014年3月，我們成立了可持續發展工作小組，成員包括機管局各部門的代表，以協助編製第二份可持續發展報告，並訂立正式的管理架構，以便制訂可持續發展綱領。

我們將繼續參照G3.1及《環境、社會及管治報告指引》編製新報告，以及提高資料披露的程度及質素，並會委託外界機構核實報告內容，以提高報告的公信力。



我們的義工隊支持不同種類的環保活動，例如國際海岸清潔運動。

可持續發展獎項

於2013年5月，我們獲「香港環保卓越計劃」頒發公營機構及公用事業界別銀獎，肯定了我們在環境方面實踐可持續發展的決心。憑藉優秀的環保表現，我們已第四次獲得「香港環保卓越計劃」嘉許。

關懷本地社區

年內，我們與員工義工隊及多家非政府機構合作，為有需要人士獻上關懷。



我們積極參與社區活動，包括美化東涌海濱長廊。



我們為長者舉行聯歡晚宴，加強香港國際機場與鄰近社區的連繫。



我們為鄰近社區居民舉行會議及機場參觀活動，讓他們了解機場的最新發展。

於2013年9月，員工義工隊及親友聯同香港鄰舍輔導會東涌綜合服務中心，一起學習製作迷你月餅，並與機場附近的長者居民分享這種傳統中秋美食。

於2014年1月，我們與救世軍在香港國際機場合辦禮物捐贈活動，於一號客運大樓接機大堂設置收集箱，共收集了超過20 000件物品，包括玩具、食物、保暖衣物及文具。在農曆新年前，救世軍港澳軍區將這些禮物派送予有需要的家庭。

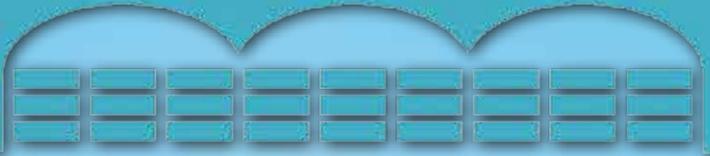
改善機場員工的交通服務

年內，我們為機場員工展開有關改善公共交通服務的計劃，並定期安排會議，與會人士包括來自運輸署、交通服務營運商及在機場營運的主要機構人力資源部代表，以檢討員工的交通需求，並向機場同業收集意見。我們亦會定期進行意見調查、監察往來機場的交通服務，以及與營運商及運輸署分享有關資料，藉此提升服務水平。

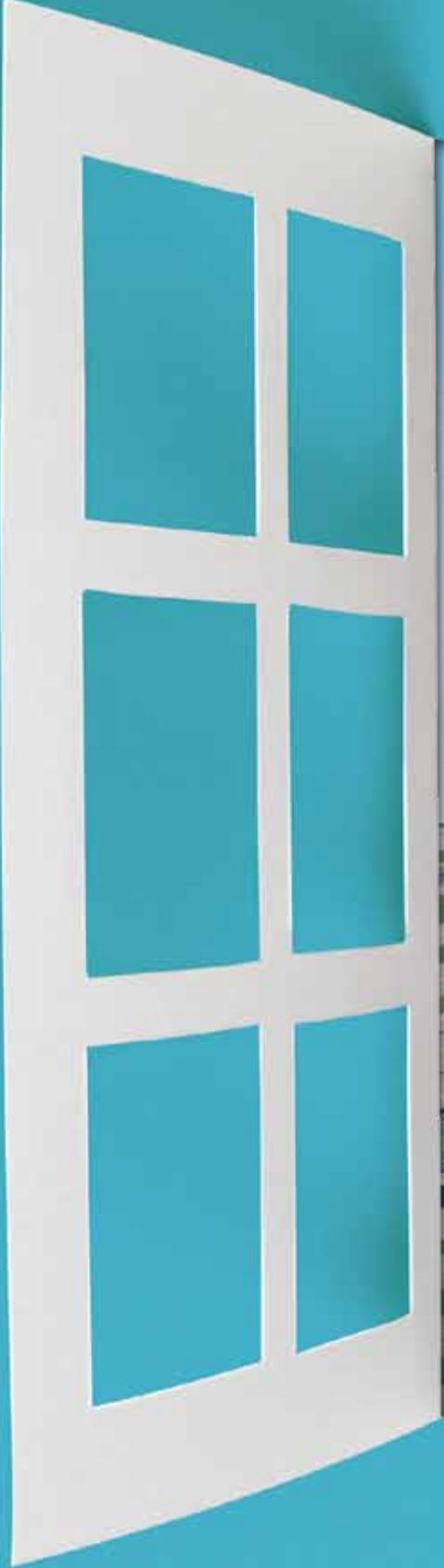
在實行有關計劃後，巴士公司於2013/14年度推出了即日來回優惠及巴士轉乘優惠、加密往來機場員工居住地區的巴士路線班次、在主要巴士站增設避雨處及改善照明。我們亦製作網頁，簡介機場員工可享的車費及購物折扣優惠。

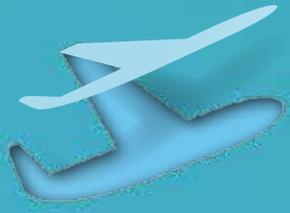


我們支持借食堂的計劃，收集剩餘食物，然後轉贈予有需要人士。



展望未來







中場客運廊將於 2015 年年底啟用，屆時機場可處理的客運量每年將增加 1 000 萬人次。

本年度，香港機場管理局着力於擬建三跑道系統的準備工作，當中包括法定環境影響評估、相關設計細節及融資安排。三跑道系統與香港人生活息息相關，這項大型工程以於 2023 年啟用為目標。

法定批核

於 2014 年 4 月，我們完成了三跑道系統計劃的環評報告，並正式提交予香港特區政府環境保護署，標誌着法定批核程序的一個重要里程碑。我們希望在 2014 年年底以前，取得這項計劃的環境許可證。待環評程序及其他規劃工作完成後，我們將向政府尋求批准，以實行三跑道系統計劃。此外，我們還須完成其他法定程序，包括根據《城市規劃條例》及《前濱及海床（填海工程）條例》刊憲，方可展開三跑道系統的建造工程。

三跑道系統設計

在進行環評的法定批核程序之際，我們繼續就興建新跑道客運廊及擴建二號客運大樓的設計細節進行工作。新跑道客運廊的總樓面面積約 47 萬平方米，在首階段發展，年客運量將可達 3 000 萬人次。新跑道客運廊將會設有超過 100 個停機位，並以符合香港綠色建築議會的 BEAM Plus 金級標準為目標。

在 2013/14 年度，我們繼續為開拓土地、填海工程，以至現有機場設施與三跑道系統的整合進行規劃，當中包括提升二號客運大樓設施，以提供全面的入境、轉機及離境旅客服務。當提升工程完成後，二號客運大樓的旅客登記大堂將會更寬敞，並設有新接機大堂、行李認領大堂及地面運輸設施。

三跑道系統的工程還包括擴建現有旅客捷運系統。連接二號客運大樓與新跑道客運廊的新旅客捷運系統，將以高效率的系統接載旅客。

2013 年十大最繁忙機場 — 國際客運吞吐量 *

(百萬人次)



* 國際客運吞吐量是指往來某指定機場與另一國家的機場的客運量，當中包括在指定機場出發、結束行程及轉機（作兩次計）的旅客。過境旅客不計算在內。

資料來源：國際機場協會在 2014 年 4 月提供的初步數字

高速行李處理系統將連接二號客運大樓及新跑道客運廊。行李處理設施將設於停機坪層的停機位附近，能更有效追縱行李位置，並更容易處理過大行李。

與持份者保持聯繫

機管局與廣大持份者保持聯繫。於 2013 年 4 月至 2014 年 5 月期間，我們為不同持份者舉行並參與超過 300 場簡報會、研討會、論壇及機場參觀活動。這些持份者包括居民組織、漁民、學校及大學、區議會、業界及專業團體、智囊組織、學術界、業務夥伴、環保團

體、傳媒及公眾。在三跑道系統計劃的規劃、設計及建造過程中，我們將繼續致力與持份者保持聯繫，並盡量回應他們的意見。

此外，我們與四個技術研討小組舉行定期會議。小組成員包括來自噪音、空氣質素、海洋生態及漁業，以及中華白海豚等範疇的專家。我們亦在機場鄰近地區，包括離島、葵青、沙田、荃灣及屯門成立五個社區聯絡小組，藉此就影響各區的事宜與社區領袖溝通。



新跑道客運廊以符合 BEAM Plus 金級標準為目標，預計於 2023 年投入服務。



在2013/14年度，我們為各界持份者團體安排三跑道系統計劃簡報會及機場參觀活動，這些團體包括區議會主席及副主席、飛機航道沿線住宅區的分區委員會、業主委員會委員、互助委員會代表及鄰近社區居民等。

在同一期間內，我們向來自建築、土木工程及城市規劃範疇的18個專業團體共1 100名成員，以及本地漁民簡報機場的最新發展。自2010年4月以來，我們為超過13 000名中學生及大學生安排簡報會及機場參觀活動。

我們還舉辦公眾活動。於2013年8月，我們舉辦為期四天的展覽，介紹三跑道系統環評涵蓋的12個範疇，並舉行兩場公眾論壇，有超過750名市民、社區領袖，以及環保團體、工會及航空業代表參與，就三跑道系統計劃及其可能對噪音、空氣質素、海洋生態及漁業、中華白海豚及健康造成的影響分享意見。

自展開環評程序以來，我們亦舉辦傳媒工作坊，向持份者及公眾介紹有關三跑道系統及環評的資料。我們

還設立專題網站 www.threerunwaysystem.com 及出版有關三跑道系統的刊物。

北商業區

港珠澳大橋、香港口岸及屯門至赤鱸角連接路將於2016年至2018年間相繼投入服務，屆時本港市民與珠三角地區旅客往來機場島將更加方便。新的基建配合機場不斷擴建，將為機場島締造種種商機。

為把握這些機遇，我們正發展毗鄰機場二號客運大樓、佔地超過10公頃的北商業區。在2013/14年度，我們公布北商業區首階段的發展計劃，興建一家設有逾1 000間客房的新酒店，藉此提升大嶼山作為旅遊景點的吸引力，並有助紓緩香港酒店客房供應短缺的情況。與此同時，機管局正積極進行北商業區整體發展布局規劃大綱相關的規劃工作，包括詳細研究北商業區的發展策略及安排。

財務回顧

財務概要

(百萬港元)	2013/14	2012/13 重列	±% ¹
營業額	14,810	13,134	+12.8%
計算折舊和攤銷前營運費用	4,872	4,282	+13.8%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	9,938	8,852	+12.3%
折舊和攤銷	2,248	2,208	+1.8%
利息及財務費用	13	121	-89.3%
應佔合資公司業績	77	211	-63.5%
除稅前溢利	7,754	6,734	+15.1%
所得稅	1,306	1,111	+17.6%
年度溢利	6,448	5,623	+14.7%
權益股東應佔溢利	6,454	5,615	+14.9%
宣派股息	5,300	4,400	+20.5%
主要財務比率			
股權收益	15.6%	14.3%	
總負債/資本比率	10%	13%	
主要交通量摘要²			
客運量 ³ (百萬人次)	60.7	57.2	+6.1%
貨運量 ⁴ (百萬公噸)	4.2	4.0	+3.4%
飛機起降量 (千架次)	377	355	+6.3%

¹ 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

² 「主要交通量摘要」只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

³ 「客運量」包括在機場出發、結束行程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。

⁴ 「貨運量」包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件不計算在內。

概覽

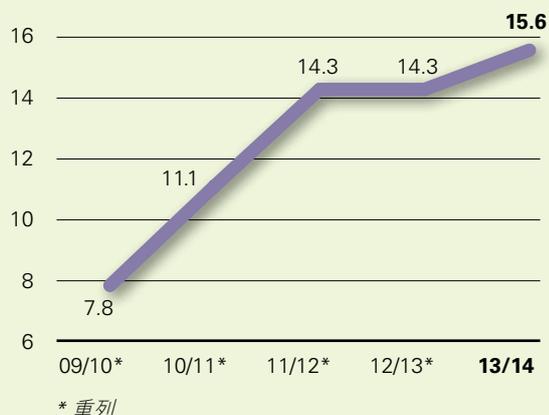
在截至2014年3月31日止的2013/14財政年度，香港機場管理局的三項航空交通量均錄得穩健增長，財務表現亦創紀錄。

於財政年度內，香港國際機場的客運量為6 070萬人次，飛機起降量為377 476架次，年增長率分別為6.1%及6.3%。貨運量增加3.4%至420萬公噸。

航空交通量增長強勁，加上機場零售特許經營權的收益增加，以及有效控制成本，機管局及其附屬公司(集團)於2013/14年度錄得穩健的財務表現。集團的計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利達99.38億港元，權益股東應佔溢利為64.54億港元，分別較上一個財政年度增加12.3%及14.9%。集團的股權收益增加至15.6%。董事會宣派本財政年度股息53億港元。



股權收益
(百分比)



零售特許經營權及廣告收益增加23.2%至61.55億港元，佔營業額的41.6%，出現這增幅是由於在上一個財政年度批授的機場禁區免稅煙酒、綜合百貨及香水化妝品零售專營牌照的全年貢獻、高級品牌、專門店及餐飲服務的銷售表現改善、一間大型雙層商舖開業、來自新客戶及商品類別的廣告收益增加，以及與多個主要品牌和中國銀聯攜手進行推廣活動所致。這類別收益貢獻了本年營業額超過一半以上的增幅。

其他客運大樓商業收益主要包括向航空公司及其他租戶租賃辦公室及機場貴賓室的收入。這類別收益上升7.8%至11.03億港元，主要是由於財政年度內按物業指數調整租金所帶動。

營業額

由於客運量及飛機起降量上升，以及零售表現強勁，營業額增加至148.1億港元，增幅為12.8%。機場收費及保安費、來自機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告收益，以及其他客運大樓商業收益，合共佔營業額的95.9%。

機場收費及保安費上升5.4%至48.1億港元，佔營業額32.5%，出現這增長主要因客運量及飛機起降量增加所致。由於來自零售特許經營權及廣告的收益錄得增長，機場收費及保安費佔營業額的比例因而輕微下降。

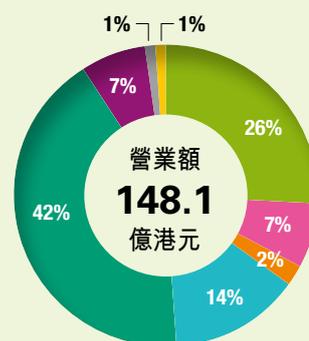
為擴闊香港國際機場的航空網絡，支持航空公司開闢新航點，機管局繼續推行新航點優惠安排，提供新航點的暫時著陸費回扣。這項優惠安排已延長至2014年年底，因此減收航空公司的機場收費約為1,900萬港元（2012/13年度：2,700萬港元）。

來自機場禁區輔助服務專營權的收益增加6.2%至21.37億港元，這主要因為於財政年度內客運量及飛機起降量上升。

營業額來源

(截至2014年3月31日止年度)

- 機場收費
- 保安費
- 航空保安服務費
- 機場禁區輔助服務專營權
- 零售特許經營權及廣告收益
- 其他客運大樓商業收益
- 地產收益
- 其他收入



營運費用

集團繼續秉持審慎理財的原則，在致力擴展業務，並維持最高水平的安全、保安、可持續發展及服務表現之餘，同時亦嚴格控制營運費用。計算折舊和攤銷前營運費用總額增加13.8%至48.72億港元，主要由於財政年度內通脹壓力、航空交通量增長強勁及擬建三跑道系統產生的額外諮詢費及其他有關費用所致。

主要費用類別包括員工薪酬及有關費用、維修及保養、營運合約服務、政府服務、三跑道系統的諮詢費及其他有關費用，以及折舊和攤銷，合共佔營運費用

總額約90%。集團差不多一半的總營運費用與折舊和攤銷、政府服務和政府租金及差餉有關，但這些費用都是集團難以控制的。

員工薪酬及有關費用增加15.1%至16.28億港元，主要由於機管局為確保員工薪酬具市場競爭力而作出調整，以及增聘人手，特別是航空安檢人員，以應付航空交通量增長。

維修及保養費用上升10.3%至6.77億港元，主要由於飛行區及客運大樓進行額外工程，以確保在航空交通量增長的情況下運作依然安全可靠。人工及物料成本的通脹壓力亦是費用上漲的原因。

營運合約服務費用指外判予第三方承辦商的費用。這項費用增加8.1%至4.8億港元，主要由於財政年度內航空交通量增長，加上續約後費用增加所致。

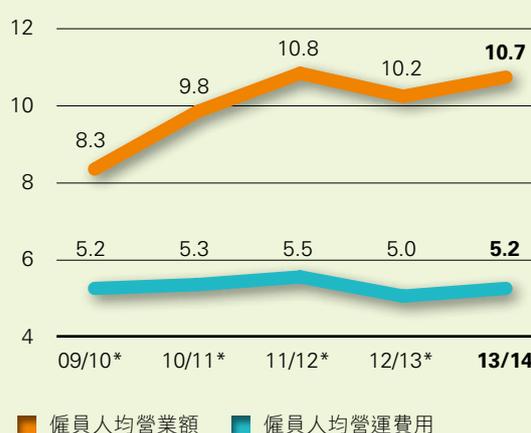
政府服務費用包括應付予民航處的航空交通管制服務費用，以及應付予香港天文台的航空氣象服務費用。由於飛機起降量上升，令航空交通管制服務費用增加，政府服務費用因此上升2.8%至8.5億港元。

三跑道系統的諮詢費及其他有關費用，包括進行法定環境影響評估、編製新設施的相關設計細節，以及研究融資方案所產生的費用。這些費用主要是香港特區政府原則上批准機管局採納三跑道系統作為機場的未來發展規劃方向後所產生。於2013/14年度，這些費用大幅增加至4.56億港元，反映了相關工作的進度。

由於財政年度內完成若干設施及系統的擴展及改善項目，折舊和攤銷上升1.8%至22.48億港元。

僱員人均營業額/營運費用

(百萬港元)



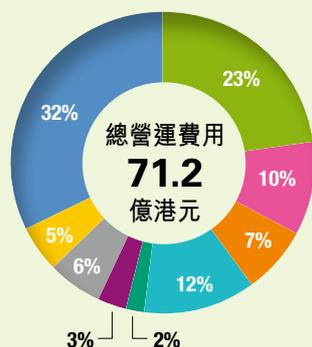
註：1. 僱員不包括附屬公司員工。
2. 營運費用包括折舊和攤銷，但不包括利息及財務費用。

* 重列

營運費用分類

(截至2014年3月31日止年度)

- 員工薪酬及有關費用
- 維修及保養
- 營運合約服務
- 政府服務
- 政府租金及差餉
- 公用設施使用費
- 三跑道系統的諮詢費及其他有關費用
- 其他營運費用
- 折舊和攤銷



內地機場

年內，機管局持有股權的內地機場繼續受惠於中國的經濟發展，客運量錄得強勁增幅。

於2013年，杭州蕭山國際機場(杭州機場)的客運量上升15.7%至2 210萬人次，貨運量則增加8.8%至368 000公噸。儘管航空交通量增長強勁，機管局應佔杭州機場溢利減少64.0%至7,600萬港元，主要由於2012年啟用的新航站樓的折舊支出上升所致。

於同一年度，珠海機場的客運量增加38%至破紀錄的290萬人次，貨運量則上升39%至23 000公噸。在2013/14財政年度，儘管航空交通量銳增，但由於珠海機場設立了一個新的界定利益退休計劃，故年內機管局錄得應佔珠海機場虧損400萬港元。

財務狀況

集團的財務狀況保持穩健，並具備充裕資本。於2014年3月31日，集團的權益總額達425.19億港元，較上年度上升5.3%，主要是由於2013/14年度錄得淨溢利所致。

固定資產為472.74億港元，佔資產總值83.1%。在2013/14年度，集團的資本開支為50.12億港元，主要與中場範圍發展計劃、擴建停機坪，以及擴建和改善其他設施及系統有關。

無形資產為2.15億港元，是經營及管理珠海機場的專營權由2006年起計20年期內的未攤銷成本。

合資公司權益為39.85億港元，當中包括集團於杭州機場及滬港機場管理(上海)有限公司資產淨值的實際權益，以及有關的商譽。

應收賬款及其他應收款下跌9.7%至16.57億港元，主要由於特許經營權商結算所致。

應付賬款及其他應付款總額上升57.3%至42.98億港元，主要是中場範圍發展計劃及擴建停機坪相關的應付工程合約費用增加所致。

股息

本財政年度完結後，董事會宣布向香港特區政府派發股息53億港元(2012/13年度：44億港元)。這是機管局第11次派息，股息金額佔本年度機管局可分派溢利約80%，反映管理層對香港國際機場的增長潛力充滿信心。

現金流量

經營活動產生的現金淨額由2012/13年度的75.75億港元上升至本年度的99.33億港元，主要由於本年度溢利增加所致。

資金籌集

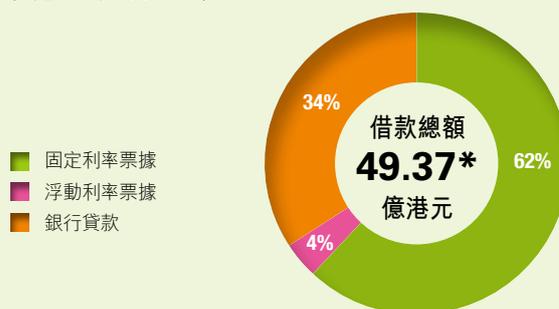
於2014年3月31日，機管局的借款總額為49.37億港元(2012/13年度：57.8億港元)，當中包括無抵押銀行貸款及票據。

於2010年7月，機管局設立10億美元的中期票據計劃，讓機管局因應需要在資本市場集資。於本財政年度內，機管局透過私人配售發行了總值8億港元、以港元為單位的兩年至30年期票據。發行票據所得款項已用於為到期債項再融資，以及應付日常營運資金需要。

機管局仍然是本港信貸評級最高的機構之一。機管局獲標準普爾授予AAA級的長期本地貨幣及外幣信貸評級，與香港特區政府的評級相同。

貸款及融資計劃

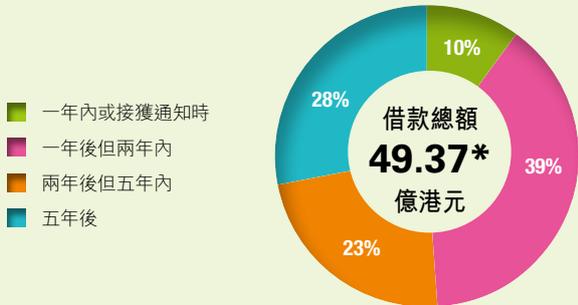
(於2014年3月31日)



* 已計算2,300萬港元未攤銷財務費用。

貸款到期概況

(於2014年3月31日)



* 已計算2,300萬港元未攤銷財務費用。

財務風險管理

機管局運用不同的工具和投資技巧管理財務風險，其中包括自然對沖，即是把貸款攤分在不同日子續期或償還。機管局亦運用各種金融工具（例如利率掉期合約及遠期合約），對沖財務風險。根據已獲核准的政策，我們採取措施，預先訂定部分借款按固定利率償還，務求把利率波動對盈利的影響減至最低。

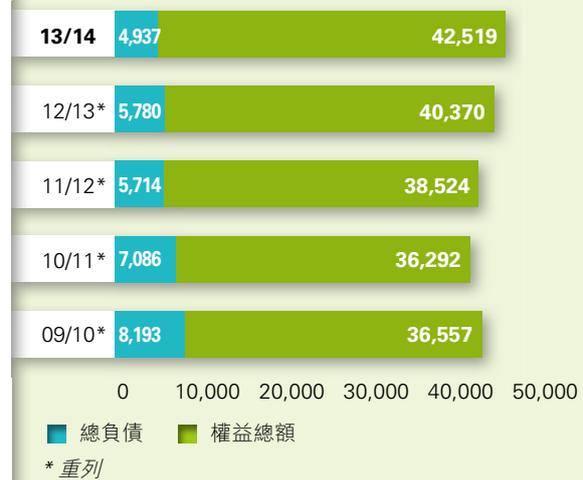
機管局於2003年收購的航空燃油供應系統帶來美元進賬，因此已安排借入適量美元貸款作外幣對沖，以減低匯率波動對這項收益的風險。此外，機管局已訂立遠期合約，以鎖定港元兌美元的兌換率，從而控制部分美元借款的匯率波動風險。自上述遠期合約生效以來，機管局已有效降低匯率波動風險。由於美元借款已於財政年度內全數償還，所有遠期合約已經完成結算。

自2006年下半年起，機管局在內地機場投資，故涉及人民幣匯率變動風險，而人民幣升值，為財務狀況表帶來顯著的累計匯兌收益。

除上述措施外，機管局因持有美元及人民幣現金、銀行結餘和應收賬款及其他應收款而受這兩種貨幣匯率波動的影響。由於香港國際機場的收益及成本大部分以港元計價，機管局因而可將承受的外幣風險控制在最低水平。

資本結構

(百萬港元)



* 重列

展望

隨着全球經濟復蘇，加上受亞太區內，特別是中國內地的蓬勃增長帶動，我們預期航空交通需求將會溫和增長。在航空交通量上升的情況下，機場部分設施，如停機位及其他客運大樓設施等的容量已接近飽和。

為滿足當前的需要，20個新增的停機位已投入服務，另外八個新停機位將於2014年年底投入運作。就中期而言，中場範圍發展計劃及擴建停機坪將可紓緩對機場停機位需求的壓力。中場範圍發展計劃包括興建一座樓高五層、設有20個停機位的客運廊，並預計於2015年年底前投入運作。我們亦將推行多項其他提升工程及較小型的項目，以發揮現有空間的最大效益，令客流、貨流及飛機起降更加暢順。

三跑道系統是我們長遠發展工作的核心，而有關的初步設計工作接近完成。短期內我們將着力於就三跑道系統計劃在2014年取得環境許可證、落實財務安排，並取得所有必要的批准，致使可如期展開工程。

此外，為了維持及鞏固我們以高效營運及提供卓越服務的聲譽，機管局將繼續推行安全、顧客服務及業務持續規劃的措施，這包括重鋪滑行道及跑道、提升固定地面供電系統及預調空氣系統，以及更換登機橋。

由於雙跑道系統的容量限制，我們預期於短期內溢利增長將告放緩。然而，我們將繼續透過多項措施增加商業收益，包括充分利用機場的零售空間、優化零售組合、興建新設施，以及支持業務夥伴擴展業務。為了全面把握港珠澳大橋帶動的商機，我們將繼續進行北商業區發展計劃，並以興建一家新酒店為北商業區首階段的商業發展。北商業區整體發展的布局規劃大綱預期於2014年完成制定。此外，我們將繼續秉持審慎的理財原則，在控制營運費用增幅及提升生產力之餘，亦維持最高水平的安全、保安、可持續發展和服務表現。

為提升香港國際機場的地區及國際航空中心地位，我們將繼續與有關當局保持聯繫，確保機場順利與港珠澳大橋及香港口岸緊密連接。我們亦將加強機場與珠江三角洲的海陸連繫，並擴大預辦登機服務，使往來機場的交通更加便利。

憑藉適時發展、審慎理財及創新精神，香港國際機場將繼續為持份者創優增值，並為香港以至整體珠江三角洲帶來經濟效益。

目錄

	頁數
董事會報告書	74
獨立核數師報告書	77
綜合損益表	78
綜合損益及其他全面收益表	79
綜合財務狀況表	80
綜合權益變動表	81
綜合現金流量表	82
財務報表附註	84
1. 本局的主要業務	84
2. 合規聲明及財務報表的編製基準	84
3. 計算利息及財務費用前營運溢利	85
4. 員工薪酬及有關費用	85
5. 三跑道系統的諮詢費及其他有關費用	86
6. 財務費用	86
7. 稅項	86
8. 董事會成員與執行總監酬金及最高酬金人士	88
9. 分部資料	91
10. 固定資產	92
11. 無形資產	94
12. 於附屬公司的投資	94
13. 合資公司權益	96
14. 應收賬款及其他應收款	99
15. 現金及銀行結餘	100
16. 應付賬款及其他應付款	101
17. 帶息借款	101
18. 遞延收入	102
19. 僱員退休福利	102
20. 資本、儲備及股息	106
21. 金融工具的金融風險管理及公允價值	108
22. 未償付承擔	113
23. 或有負債	113
24. 重大關聯方交易	113
25. 直接和最終控權方	115
26. 會計判斷和估計	115
27. 報告期後非調整事項	116
28. 主要會計政策概要	116
29. 已頒布但尚未在截至2014年3月31日止年度生效的修訂、新準則及 詮釋可能帶來的影響	130
30. 比較數字	130
五年財務及營運概要	131

董事會報告書

截至2014年3月31日止財政年度

董事會謹呈上機場管理局(以下簡稱「機管局」)截至2014年3月31日止年度的年報及經審核的綜合財務報表。

主要業務

根據香港法例第483章《機場管理局條例》，並為維持香港的國際及區域航空中心地位，機管局負責提供、營運、發展及維持位於香港大嶼山赤鱗角的香港國際機場，以及在機場、就機場或在與機場有關的情況下，提供設施、適意設備及服務。機管局亦可在機場島上或從機場島上的任何地點，從事與機場有關的商貿或工業活動，並可從事香港法例第483E章《機場管理局(關於機場的獲准活動)令》所准許的機場相關活動。根據《機場管理局條例》，機管局須按照審慎的商業原則處理業務。

機管局附屬公司的主要業務及其他詳情，載於財務報表附註12。

財務報表

集團截至2014年3月31日止年度的溢利與於2014年3月31日的業務狀況，詳列於第78頁至第130頁所載的財務報表。

股息

《機場管理局條例》規定機管局可派發股息，亦規定財政司司長在考慮機管局及屬下附屬公司的財務狀況後，可指示機管局以可分發溢利派發股息。機管局已宣派及支付2012/13年度末期股息44億港元，即每股派發股息14,356.56港元。董事會現建議就截至2014年3月31日止年度，派發末期股息53億港元，即每股派發股息17,293.13港元。

撥入儲備的款項

集團的權益股東應佔溢利共64.54億港元(2012/13年度：56.15億港元(重列))已撥入儲備內。儲備的其他變動見綜合權益變動表。

固定資產

本年度固定資產的變動見財務報表附註10。

資本化利息

年內集團將1.12億港元(2012/13年度：5,800萬港元)的利息資本化，詳情載於財務報表附註6。

銀行貸款及其他借款

集團於2014年3月31日的銀行貸款及其他借款的詳情，載於財務報表附註17。

財務概要

集團過去五個財政年度的財務業績、資產及負債概要，詳列在本年報第131頁。

股本

根據《機場管理局條例》的條款，機管局僅可向中華人民共和國香港特別行政區政府(以下簡稱「香港特區政府」)發行股份，而全部股份均由財政司司長法團代香港特區政府持有。機管局在截至2014年3月31日止年度內，並無發行或註銷股份。

捐款

本年度內的捐款合共341.8萬港元(2012/13年度：228.7萬港元)，款項部分來自出售機場的「待領失物」。

主要顧客及供應商

在本財政年度內，集團主要顧客及供應商應佔買賣交易的資料如下：

	佔集團總額百分比	
	銷售	購買
最大顧客	22%	
五大顧客	51%	
最大供應商		34%
五大供應商		51%

最大供應商是香港特區政府，即機管局唯一股東。

所購物品不包括資本性質的供應品。

持續經營

於第78頁至第130頁所載的財務報表以機場持續經營為基礎編製。董事會已核准機管局2014/15年度的財務預算，以及2014/15年度至2018/19年度的業務計劃及財務計劃，並相信機管局有充足資源，在日後繼續營運機場。

退休福利計劃

機管局的退休福利計劃詳情見財務報表附註19。退休福利計劃的行政管理及機管局所供的款項會以該計劃的投資經理及獨立精算師所提供的報告作為參考，定期予以檢討。

企業管治

機管局採用的主要企業管治方式，詳載於本年報第16頁至第33頁的企業管治報告部分。

職員

於2014年3月31日，機管局共有1,379名職員(於2013年3月31日：1,290名)，人數不包括附屬公司的員工。機管局制訂了人力資源政策，確保職員的薪酬水平具競爭力，而且按照機管局的薪酬架構及優秀表現獎勵制度的標準，將薪酬與表現掛鉤。自2002年4月起，機管局實施浮動薪酬制度，以加強「按表現論酬」的原則。機管局不時進行定期檢討，以確保員工薪酬在所屬職級的位置及整體薪津(包括浮動薪酬)在市場保持競爭力。

董事會成員及執行總監

於本年報編製日的在任董事會成員及執行總監名單，載於本年報第12頁至第14頁。

馮婉眉女士再獲委任為董事會成員，任期為三年，由2013年5月23日至2016年5月22日止。

許漢忠先生於2013年10月25日辭任行政總裁，並於2014年7月11日生效。

董事會成員及執行總監的合約權益

除載於財務報表附註24以外，在本年度終結或年內任何時間，機管局或屬下任何附屬公司均沒有簽訂董事會成員或執行總監佔有重大權益的任何重要合約。機管局或屬下任何附屬公司於年內均沒有參與任何安排，以致董事會成員或執行總監可以藉購入機管局或其他公司的股份而獲益。

關聯方交易

本年度達成或持續進行的重大關聯方交易詳情，載於財務報表附註24。

董事會成員對財務報表的責任

董事會成員負責為每個財政年度編製財務報表，真實而公平地反映集團的業務狀況，以及在該年度的業績及現金流量。在編製截至2014年3月31日止年度的財務報表時，董事會成員選擇了適當的會計政策並貫徹應用；作出審慎合理的判斷及估計；並以機場持續經營為基礎編製財務報表。董事會成員負責妥善備存會計記錄，而有關記錄無論在任何時間，都須以合理的準確程度披露集團的財務狀況。

核數師

畢馬威會計師事務所獲委任為機管局核數師，並一直留任至今。該項委任由香港特區行政長官根據《機場管理局條例》第32條予以批准。

承董事會命

蕭興業

董事會秘書

香港，2014年5月19日

獨立核數師報告書

致機場管理局

(根據《機場管理局條例》於香港註冊成立)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核刊於第 78 至第 130 頁機場管理局(「貴局」)及各附屬公司(統稱「貴集團」)的綜合財務報表，此綜合財務報表包括於 2014 年 3 月 31 日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及主要會計政策概要及其他解釋資料。

董事會成員就綜合財務報表須承擔的責任

貴局董事會成員須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及《機場管理局條例》編製真實而公允的綜合財務報表，並負責董事會成員認為編製綜合財務報表所必需的有關內部監控，以確保有關綜合財務報表不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審核對這些綜合財務報表作出意見，並根據《機場管理局條例》第 32 條僅向整體機場管理局報告。除此以外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港核數準則》進行審核。這些準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行審核，以合理確定這些綜合財務報表是否存有任何重大錯誤陳述。

審核涉及執行政序以獲取有關綜合財務報表所載金額及披露資料的審核憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存有重大錯誤陳述的風險。在評估這些風險時，核數師考慮與貴集團編製真實而公允的綜合財務報表相關的內部控制，以設計適當的審核程序，但並非為對貴集團的內部監控的效能發表意見。審核亦包括評價董事會成員所採用的會計政策的合適性及所作出的會計估計的合理性，以及評價綜合財務報表的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的審核憑證充足和適當，以便我們作出審核意見。

意見

我們認為，這些綜合財務報表已根據《香港財務報告準則》真實而公允地反映貴集團於 2014 年 3 月 31 日的事務狀況，貴集團截至該日止年度的溢利和現金流量，並已妥為編製，以便符合《機場管理局條例》的適用披露規定。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道 10 號

太子大廈 8 樓

2014 年 5 月 19 日

綜合損益表

截至2014年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2014年	2013年 重列
機場收費		3,820	3,628
保安費		990	937
航空保安服務費		241	195
機場禁區輔助服務專營權		2,137	2,012
零售特許經營權及廣告收益		6,155	4,995
其他客運大樓商業收益		1,103	1,023
地產收益		239	227
其他收入		125	117
營業額		14,810	13,134
員工薪酬及有關費用	4	(1,628)	(1,415)
維修及保養		(677)	(614)
營運合約服務		(480)	(444)
政府服務		(850)	(827)
政府租金及差餉		(150)	(179)
公用設施使用費		(237)	(227)
三跑道系統的諮詢費及其他有關費用	5	(456)	(209)
其他營運費用		(394)	(367)
計算折舊和攤銷前營運費用		(4,872)	(4,282)
計算折舊和攤銷前營運溢利		9,938	8,852
折舊和攤銷		(2,248)	(2,208)
計算利息及財務費用前營運溢利	3	7,690	6,644
利息及財務費用：			
財務費用	6	(56)	(161)
利息收入		43	40
		(13)	(121)
應佔合資公司業績	13	77	211
除稅前溢利		7,754	6,734
所得稅	7(a)	(1,306)	(1,111)
年度溢利		6,448	5,623
以下各方應佔部分：			
本局權益股東		6,454	5,615
非控股權益		(6)	8
年度溢利		6,448	5,623

第84至第130頁的附註屬本財務報表的一部分。本局就本年度溢利應付權益股東股息的詳情載列於附註20(b)。

綜合損益及其他全面收益表

截至2014年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	2014年	2013年 重列
年度溢利	6,448	5,623
年度其他全面收益		
不會重新分類為損益的項目：		
重新計量以下各方的界定利益退休責任淨額：		
— 本局	92	63
扣除：遞延稅項	(15)	(10)
	77	53
— 在中華人民共和國(「中國」)的一家附屬公司	4	—
— 在中國的一家合資公司	21	7
	102	60
其後可能重新分類為損益的項目：		
換算以下各方的財務報表的匯兌差額：		
— 在中國的一家附屬公司	—	5
— 在中國的合資公司	(4)	57
	(4)	62
現金流量套期：套期儲備的變動淨額	3	1
	(1)	63
年度其他全面收益	101	123
年度全面收益總額	6,549	5,746
以下各方應佔部分：		
本局權益股東	6,553	5,736
非控股權益	(4)	10
年度全面收益總額	6,549	5,746

第84至第130頁的附註屬本財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

2014年3月31日(以港元列示)

百萬元	附註	2014年 3月31日	2013年 3月31日 重列	2012年 4月1日 重列
非流動資產				
固定資產				
— 投資物業	10	152	166	215
— 租賃土地權益	10	7,685	7,915	8,174
— 其他物業、機械及設備	10	39,437	36,424	35,192
		47,274	44,505	43,581
無形資產	11	215	233	246
合資公司權益	13	3,985	4,134	3,817
衍生金融資產	21(e)	8	18	68
		51,482	48,890	47,712
流動資產				
存料及零件		55	61	64
應收賬款及其他應收款	14	1,657	1,835	1,771
衍生金融資產	21(e)	5	54	37
可收回稅項	7(c)	—	60	—
現金及銀行結餘	15	3,677	2,792	1,780
		5,394	4,802	3,652
流動負債				
應付賬款及其他應付款	16	(3,857)	(2,353)	(1,890)
帶息借款	17	(500)	(3,089)	(452)
本期稅項	7(c)	(263)	(1)	(200)
遞延收入	18	(155)	(144)	(136)
衍生金融負債	21(e)	(1)	(3)	(1)
		(4,776)	(5,590)	(2,679)
流動資產/(負債)淨額		618	(788)	973
資產總值減流動負債		52,100	48,102	48,685
非流動負債				
應付賬款及其他應付款	16	(441)	(379)	(288)
帶息借款	17	(4,437)	(2,691)	(5,262)
遞延收入	18	(860)	(1,019)	(1,163)
衍生金融負債	21(e)	(50)	(15)	(5)
界定利益退休責任淨額	19	(97)	(133)	(172)
遞延稅項負債	7(d)	(3,696)	(3,495)	(3,271)
		(9,581)	(7,732)	(10,161)
資產淨值		42,519	40,370	38,524
資本及儲備				
股本	20	30,648	30,648	30,648
儲備		11,642	9,489	7,653
本局權益股東應佔權益總額		42,290	40,137	38,301
非控股權益		229	233	223
權益總額		42,519	40,370	38,524

於2014年5月19日代表董事會成員核准並許可發出。

羅康瑞先生
董事會成員

許漢忠先生
行政總裁

羅志聰先生
財務執行總監

第84至第130頁的附註屬本財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至2014年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	本局權益股東應佔部分					總額	非控股 權益	權益 總額
		股本	匯兌 儲備	資本 儲備	套期 儲備	保留 溢利			
於2012年4月1日		30,648	624	543	(5)	6,730	38,540	223	38,763
會計政策變動的影響		-	(4)	-	-	(235)	(239)	-	(239)
於2012年4月1日(重列)		30,648	620	543	(5)	6,495	38,301	223	38,524
本年度權益變動：									
年度溢利(重列)		-	-	-	-	5,615	5,615	8	5,623
其他全面收益(重列)		-	60	-	1	60	121	2	123
全面收益總額(重列)		-	60	-	1	5,675	5,736	10	5,746
就上年度批准的股息	20(b)	-	-	-	-	(3,900)	(3,900)	-	(3,900)
由保留溢利轉入資本儲備	20(d)(ii)	-	-	93	-	(93)	-	-	-
於2013年3月31日和2013年4月1日 (重列)		30,648	680	636	(4)	8,177	40,137	233	40,370
本年度權益變動：									
年度溢利		-	-	-	-	6,454	6,454	(6)	6,448
其他全面收益		-	(4)	-	3	100	99	2	101
全面收益總額		-	(4)	-	3	6,554	6,553	(4)	6,549
就上年度批准的股息	20(b)	-	-	-	-	(4,400)	(4,400)	-	(4,400)
由保留溢利轉入資本儲備	20(d)(ii)	-	-	101	-	(101)	-	-	-
於2014年3月31日		30,648	676	737	(1)	10,230	42,290	229	42,519

第84至第130頁的附註屬本財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至2014年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2014年	2013年 重列
經營活動			
除稅前溢利		7,754	6,734
調整項目：			
折舊		2,001	1,960
租賃土地權益攤銷		230	231
無形資產攤銷		17	17
票據及銀行貸款利息		64	183
其他借貸成本及利息費用		28	23
利息收入		(43)	(40)
衍生金融工具的公允價值虧損/(收益)：			
— 現金流量套期		3	1
— 公允價值套期		35	(6)
公允價值套期的相關套期帶息借款的收益淨額		(71)	(39)
應佔合資公司業績		(77)	(211)
應收賬款及其他應收款的減值虧損轉回		(3)	(19)
出售固定資產的虧損淨額		10	40
匯兌收益淨額		(3)	(1)
遞延收入攤銷		(148)	(136)
就界定利益退休計劃確認的費用		83	52
營運資金變動前營運溢利		9,880	8,789
存料及零件減少		6	3
應收賬款及其他應收款減少/(增加)		179	(45)
應付賬款及其他應付款增加/(減少)		666	(16)
營運業務產生的現金		10,731	8,731
已付香港利得稅		(785)	(1,156)
已付中國企業所得稅：			
— 已收一家合資公司股息		(12)	—
— 其他		(1)	—
經營活動產生的現金淨額		9,933	7,575
投資活動			
存放定期存款淨額		(25)	(35)
已收利息		43	40
已收一家合資公司股息		243	—
購入其他物業、機械及設備付款		(3,978)	(2,543)
出售固定資產收款		2	2
就一家在中國的附屬公司支付的年度專營權費		(4)	(4)
購入一家合資公司權益付款		—	(42)
投資活動所用的現金淨額		(3,719)	(2,582)

百萬元	附註	2014年	2013年 重列
融資活動			
已付票據及銀行貸款利息		(182)	(244)
已付其他借貸成本及利息費用		(31)	(20)
銀行貸款提取淨額		1,500	–
發行票據收款		800	550
償還美元歐洲債券		(2,714)	–
償還票據		(350)	(450)
就利率掉期合約已收的利息收入淨額		23	47
已付股息		(4,400)	(3,900)
融資活動所用的現金淨額		(5,354)	(4,017)
現金及現金等價物增加淨額		860	976
於年初的現金及現金等價物		2,732	1,755
匯率變動的影響		–	1
於年末的現金及現金等價物		3,592	2,732
	15		

第84至第130頁的附註屬本財務報表的一部分。

財務報表附註

(以港元列示)

1. 本局的主要業務

機場管理局(「本局」)是香港特別行政區政府(「政府」)全資擁有的法定機構。本局的前身臨時機場管理局在1990年成立。1995年12月1日，隨着《機場管理局條例》(「該條例」)生效，機場管理局正式成立。

本局的法定宗旨是以維持香港的國際及地區性航空中心地位為目標，悉力提供、營運、發展及維持位於赤鱗角的香港機場。按照上述宗旨，本局亦可在赤鱗角從事與機場有關的商貿或工業活動，並且可在香港或香港以外的任何地方，從事或營辦與機場有關的活動。根據該條例的規定，本局須以審慎的商業原則經營業務。

本局的主要附屬公司及其主要業務載於附註12。

本局及各主要附屬公司統稱為集團。

2. 合規聲明及財務報表的編製基準

(a) 合規聲明

本財務報表是按照香港會計師公會頒布所有適用的《香港財務報告準則》(此統稱包含所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》和詮釋)、香港公認會計原則及《機場管理局條例》的規定編製。本財務報表同時符合適用的《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》披露規定，但由於本局的股份並非公開買賣，故有關每股盈利的披露規定與本局無關。集團採用的主要會計政策概要載於附註28。

香港會計師公會頒布了多項新訂及經修訂的《香港財務報告準則》。這些準則在集團和本局當前的會計期間首次生效或可供提早採用。在與集團有關的範圍內初始應用這些修訂和詮釋所引致當前和以往會計期間的任何會計政策變動，已於本財務報表內反映，有關資料載列於附註28(a)。集團並無採用任何在當前會計期間尚未生效的新準則或詮釋(附註29)。

(b) 財務報表的編製基準

綜合財務報表包括集團的財務報表，以及集團於合資公司的權益。

除若干金融工具按公允價值調整或入賬(分別見下文附註28(e)、(f)及(m)所載的會計政策)外，編製本財務報表時是以歷史成本作為計量基準。非流動資產和持有待售的處置組合是以賬面金額和公允價值減去出售成本後所得數額兩者中的較低額入賬。

管理層在編製符合《香港財務報告準則》的財務報表時，須對應用會計政策構成的影響，以及對資產、負債、收入和支出的報告數額構成的影響，作出判斷、估計和假設。這些估計和相關假設是根據以往經驗和管理層因應當時情況認為合理的多項其他因素作出的，其結果構成了管理層在無法依循其他途徑即時得知資產與負債的賬面值時所作出判斷的基礎。實際結果可能有別於估計數額。

2. 合規聲明及財務報表的編製基準(續)

(b) 財務報表的編製基準(續)

管理層會不斷審閱各項估計和相關假設。如果會計估計的修訂只是影響某一期間，其影響便會在該期間內確認；如果修訂對當前和未來期間均有影響，則在作出修訂的期間和未來期間確認。

有關管理層在應用《香港財務報告準則》時所作出對本財務報表有重大影響的判斷，以及各項主要的估計數額不確定因素，載列於附註26。

3. 計算利息及財務費用前營運溢利

集團在計算利息及財務費用前的營運溢利已扣除/(計入)：

百萬元	2014年	2013年
核數師酬金：		
— 核數服務	5	4
— 稅務服務	—	1
— 其他服務	2	2
已消耗的存料及零件	86	78
出售固定資產的虧損淨額	10	40
應收賬款及其他應收款的減值虧損轉回(附註14(b))	(3)	(19)
折舊：(附註10(d))		
— 持作營業租賃的資產	137	141
— 其他資產	1,864	1,819
攤銷：		
— 租賃土地權益(附註10(d))		
— 以營業租賃租出	14	14
— 其他	216	217
— 無形資產(附註11)	17	17
營業租賃費用：最低租賃付款額		
— 機械及機器租金	2	1
— 其他資產租金(包括物業租金)	10	8
投資物業租金減直接支出1,300萬元(2013年：1,300萬元)	(25)	(27)

4. 員工薪酬及有關費用

百萬元	2014年	2013年 重列
界定供款退休計劃的供款	66	57
就界定利益退休計劃確認的費用(附註19)	83	52
退休計劃總成本	149	109
薪金、工資及其他福利	1,479	1,306
	1,628	1,415

5. 三跑道系統的諮詢費及其他有關費用

三跑道系統的諮詢費及其他有關費用包括政府原則上批准本局按照規劃用途採納三跑道方案作為香港國際機場的未來發展規劃方向後，就法定環境影響評估及有關設施編製相關設計細節所產生的款項。

6. 財務費用

百萬元	2014年	2013年
銀行貸款利息	11	7
票據利息	165	234
其他借貸費用	15	13
其他利息費用	13	10
利息費用總額	204	264
減：資本化為在建資產的借貸費用	(112)	(58)
匯兌收益淨額	92	206
衍生金融工具的公允價值虧損/(收益)	(3)	(1)
— 現金流量套期	3	1
— 公允價值套期 ¹	35	(6)
公允價值套期的相關套期帶息借款的收益淨額	(71)	(39)
	56	161

¹ 包括就公允價值套期安排的利率掉期交易相關的利息收入淨額2,900萬元(2013年：4,900萬元)。

借貸費用每月按集團的平均資金成本資本化。本年度的平均資本化年利率為2.77%(2013年：3.30%)。

7. 稅項

(a) 綜合損益表所示的稅項為：

百萬元	2014年	2013年 重列
本期稅項 — 香港利得稅		
— 年度準備	1,123	896
— 以往年度(超額準備)/準備不足	(16)	1
本期稅項 — 中國企業所得稅		
— 就年內已收一家合資公司股息計提的準備	12	—
— 年度其他準備	1	1
— 以往年度超額準備	—	(1)
遞延稅項(附註7(d))		
— 暫時差異的產生和轉回	186	214
	1,306	1,111

7. 稅項 (續)

(a) 綜合損益表所示的稅項為：(續)

年度香港利得稅準備按年內估計應評稅溢利的16.5% (2013年：16.5%)計算。

就年內從合資公司已收和應收股息所涉及的預扣稅計提中國企業所得稅準備時，是按年內已收該合資公司的股息和該合資公司的估計未分派溢利的5% (2013年：5%)計算，而就中國企業所得稅計提的其他準備，則按年內估計應評稅溢利的25% (2013年：25%)計算。

(b) 稅項支出和會計溢利按適用稅率計算的對賬：

百萬元	2014年	2013年 重列
除稅前溢利	7,754	6,734
按照在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前溢利的名義稅項	1,279	1,112
不可扣減支出的稅務影響	36	38
毋須計稅收入的稅務影響	(18)	(38)
以往年度超額準備	(16)	–
未確認的稅項虧損及其他暫時差異的影響	–	(1)
以往年度超額準備的遞延稅項變動	25	–
實際稅項支出	1,306	1,111

(c) 綜合財務狀況表所示的可收回稅項及本期稅項為：

百萬元	2014年	2013年
年度準備(附註7(a))		
— 香港利得稅	1,123	896
— 中國企業所得稅	13	1
已付暫繳香港利得稅	(872)	(958)
已付中國企業所得稅		
— 已收一家合資公司的股息	(12)	–
— 其他	(1)	–
以往年度利得稅準備餘額	12	2
本期稅項/可收回稅項	263	(59)

7. 稅項 (續)

(d) 已確認遞延稅項資產與負債：

在綜合財務狀況表內確認的集團遞延稅項(資產)/負債有多個組成部分，各部分在年內變動如下：

百萬元 引致遞延稅項的項目：	超過相關 折舊及其他 支出的 折舊免稅額	現金 流量套期	遞延收入、 界定利益 退休計劃的 責任及準備	在中國的 一家合資 公司的 未分派溢利	總額
於2012年4月1日(重列)	3,466	(1)	(215)	21	3,271
在損益列支(重列)	192	-	16	6	214
計入其他全面收益(重列)	-	-	10	-	10
於2013年3月31日(重列)	3,658	(1)	(189)	27	3,495
於2013年4月1日	3,658	(1)	(189)	27	3,495
在損益列支/(計入損益)	178	-	21	(13)	186
計入其他全面收益	-	-	15	-	15
於2014年3月31日	3,836	(1)	(153)	14	3,696

(e) 未確認的遞延稅項資產：

由於有關的應稅實體不大可能在將來獲得足夠的應稅溢利以利用有關累積稅項虧損和其他暫時差異，因此集團尚未就附屬公司分別為數6,900萬元(2013年：9,100萬元)及1,000萬元(2013年：1,100萬元)的累積稅項虧損和其他暫時差異確認遞延稅項資產。根據現行中國法規，中國附屬公司為數人民幣900萬元(1,100萬元)(2013年：人民幣2,700萬元(3,400萬元))的估計稅項虧損將於五年內到期。其餘稅項虧損主要與香港附屬公司有關，根據現行稅法，這些稅項虧損不設應用限期。

8. 董事會成員與執行總監酬金及最高酬金人士

(a) 董事會成員及執行總監酬金

董事會成員、行政總裁及執行總監被視為本局的主要管理人員。行政總裁及執行總監的酬金分為三個部分。

基本酬金

基本酬金包括基本薪金、房屋及其他津貼和實物利益。

優秀表現酬金

這項酬金根據個人表現和集團業績酌情發放。

退休福利

退休福利指集團的應計退休基金供款或代替退休計劃供款的約滿酬金。

8. 董事會成員與執行總監酬金及最高酬金人士 (續)

(a) 董事會成員及執行總監酬金 (續)

本局董事會成員及執行總監的酬金如下：

2014年 千元	董事會 成員袍金	基本酬金	優秀 表現酬金	退休福利	總額
董事會成員					
非執行成員					
張建東	220	—	—	—	220
陳鑑林	110	—	—	—	110
鄭維新	110	—	—	—	110
馮婉眉	110	—	—	—	110
何俊仁	110	—	—	—	110
何鍾泰	110	—	—	—	110
洪丕正	110	—	—	—	110
林健鋒	110	—	—	—	110
劉健儀	110	—	—	—	110
李承仕	110	—	—	—	110
羅康瑞	110	—	—	—	110
麥瑞琮	110	—	—	—	110
王桂壩	110	—	—	—	110
民航處處長 ¹	110	—	—	—	110
財經事務及庫務局局長 ¹	110	—	—	—	110
運輸及房屋局局長 ¹	110	—	—	—	110
執行成員					
許漢忠 (行政總裁)	—	4,321	1,841	15	6,177
執行總監					
蔡新榮	—	3,320	1,425	423	5,168
陳正思	—	3,320	1,358	340	5,018
馮永業	—	2,995	1,225	299	4,519
羅志聰	—	2,986	1,067	299	4,352
吳自淇	—	3,003	1,289	303	4,595
	1,870	19,945	8,205	1,679	31,699

¹ 身為政府公職人員的董事會成員。應付予身為政府公職人員的董事會成員的酬金由政府收取，並非由有關的個別成員本身收取。

8. 董事會成員與執行總監酬金及最高酬金人士 (續)

(a) 董事會成員及執行總監酬金 (續)

2013年 千元	董事會 成員袍金	基本酬金	優秀 表現酬金	退休福利	總額
董事會成員					
非執行成員					
張建東	220	–	–	–	220
陳鑑林	110	–	–	–	110
鄭維新	110	–	–	–	110
馮婉眉	110	–	–	–	110
何俊仁	110	–	–	–	110
何鍾泰	110	–	–	–	110
洪丕正	110	–	–	–	110
林健鋒	110	–	–	–	110
劉健儀	110	–	–	–	110
李承仕	110	–	–	–	110
羅康瑞 (於2013年1月獲委任)	27	–	–	–	27
麥瑞琮	110	–	–	–	110
王桂壙	110	–	–	–	110
民航處處長 ¹	110	–	–	–	110
財經事務及庫務局局長 ¹	110	–	–	–	110
運輸及房屋局局長 ¹	110	–	–	–	110
黃子欣 (於2013年1月退任)	83	–	–	–	83
執行成員					
許漢忠 (行政總裁) ²	–	4,055	1,834	502	6,391
執行總監					
蔡新榮 (於2012年10月獲委任)	–	1,420	600	181	2,201
陳正思 (於2012年9月獲委任)	–	1,874	792	191	2,857
馮永業	–	2,900	1,243	287	4,430
羅志聰	–	2,900	1,088	287	4,275
吳自淇	–	2,907	1,246	346	4,499
	1,870	16,056	6,803	1,794	26,523

¹ 身為政府公職人員的董事會成員。應付予身為政府公職人員的董事會成員的酬金由政府收取，並非由有關的個別成員本身收取。

² 由於許漢忠先生已於2013年10月呈辭，因此，許先生無權收取包括在退休福利中為數87,900元的應計約滿酬金。

8. 董事會成員與執行總監酬金及最高酬金人士 (續)

(b) 最高酬金人士

年內，五位最高酬金的人士分別為一位行政總裁和四位執行總監（2013年：四位分別為一位行政總裁和三位執行總監）。各人的酬金詳情載於附註8(a)。

截至2013年3月31日止年度，其餘一位人士的酬金總額如下：

千元	2013年
基本酬金	2,384
優秀表現酬金 ¹	900
退休福利	268
	3,552

¹ 優秀表現酬金與2011/12年度有關，並已於2012/13年度內支付。

9. 分部資料

報告分部取得收益的服務

由於集團所有業務均被視為主要取決於機場交通量，而且業務高度整合，彼此相輔相成，因此集團主要經營決策者收到的資料報告（以作資源分配及業績評估的用途）的重點放在整個集團層面。資源分配是以哪些資源能夠幫助集團提升旅客的整體機場體驗為準，而並非針對任何特定部門。業績評估則以集團的整體業績為準，各部門則有制定的經營參數。因此，管理層認為，根據《香港財務報告準則》第8號「經營分部」的規定，只有一個經營分部，同時管理層相信，這個列報方式能提供更相關的資料。

由於集團認為對賬項目（已扣除合併調整的影響）對集團並不重要，因此本財務報表並無呈列有關分部資料的對賬情況。

就集團收益、支出、資產及負債向管理層提供的資料與本財務報表報告的內容大致相若。

主要服務的收益

集團主要服務的收益載列於綜合損益表。

地理區域資料

除集團在中國的合資公司所持的權益（詳情載於本財務報表附註13）外，集團絕大部分營業額及營運溢利均源自香港的業務，因此並無呈列有關地理區域的資料。

主要客戶資料

集團的客戶基礎多元化，只有與兩名客戶（2013年：一名客戶）的交易佔集團收益的10%以上。

本年度營業額148.10億元（2013年：131.34億元）包括該兩名客戶帶來的總收益約62.76億元（2013年：一名客戶帶來29.86億元收入）。這些收益僅包括來自集團所知受該等客戶共同控制的實體。

10. 固定資產

(a)

百萬元	其他物業、機械及設備						小計	投資物業	租賃 土地權益	總額
	飛行區	客運大樓 及地面 運輸中心	通道、 公用設施、 其他建築物 及支援設施	系統、 裝置、 機械及 設備	傢具、 裝置及 設備	在建工程				
成本										
於2012年4月1日	7,992	23,457	13,990	8,643	1,626	1,449	57,157	265	11,360	68,782
匯兌調整	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1
增置	-	4	13	112	60	2,967	3,156	-	-	3,156
重新分類	97	256	(47)	488	(22)	(730)	42	(42)	-	-
出售	(72)	(39)	(13)	(399)	(52)	-	(575)	-	(39)	(614)
於2013年3月31日	8,017	23,678	13,943	8,845	1,612	3,686	59,781	223	11,321	71,325
於2013年4月1日	8,017	23,678	13,943	8,845	1,612	3,686	59,781	223	11,321	71,325
增置	36	22	5	97	73	4,779	5,012	-	-	5,012
重新分類	944	445	-	(96)	(13)	(1,273)	7	(7)	-	-
出售	(113)	(48)	(1)	(132)	(21)	-	(315)	-	-	(315)
於2014年3月31日	8,884	24,097	13,947	8,714	1,651	7,192	64,485	216	11,321	76,022
累計折舊、攤銷及減值										
於2012年4月1日	2,759	7,998	4,686	5,184	1,338	-	21,965	50	3,186	25,201
年度折舊和攤銷	301	769	410	421	52	-	1,953	7	231	2,191
出售時撥回	(71)	(32)	(11)	(395)	(52)	-	(561)	-	(11)	(572)
於2013年3月31日	2,989	8,735	5,085	5,210	1,338	-	23,357	57	3,406	26,820
於2013年4月1日	2,989	8,735	5,085	5,210	1,338	-	23,357	57	3,406	26,820
年度折舊和攤銷	287	795	414	407	91	-	1,994	7	230	2,231
出售時撥回	(113)	(40)	(1)	(128)	(21)	-	(303)	-	-	(303)
於2014年3月31日	3,163	9,490	5,498	5,489	1,408	-	25,048	64	3,636	28,748
賬面淨值										
於2014年3月31日	5,721	14,607	8,449	3,225	243	7,192	39,437	152	7,685	47,274
於2013年3月31日	5,028	14,943	8,858	3,635	274	3,686	36,424	166	7,915	44,505

(b) 根據政府發出的私人協約批地文件(「批地」)，政府授予本局位於赤鱸角的整個機場用地的法律權利，以及其他發展該處業務所需的權利，有效期自1995年12月1日至2047年6月30日。土地開拓成本淨額113.21億元(2013年：113.21億元)及土地溢價2,000元已劃歸為固定資產下的租賃土地權益。

10. 固定資產 (續)

(c) 投資物業的公允價值計量

集團委任獨立測量師行—萊坊測計師行有限公司(「估值師」)(其部分員工為香港測量師學會資深會員，對位於所估值物業地區和類別有較近期的經驗)為其投資物業進行估值以作出披露。估值師在估值時已考慮了投資物業的轉讓限制。估值師參考了租金收入淨額並且考慮到物業市場潛在租金變化，估算集團的投資物業於2014年3月31日的公允價值為7.20億元(2013年：7.44億元)，並屬於公允價值層級的第三層級(附註21(e))。

集團旗下投資物業的公允價值是以收入資本化法釐定。根據收入資本化法，投資物業的所有可出租空間的現行租金收入，會按照有關租賃合約的未屆滿年期資本化。在轉回時，即現有租約屆滿時，假設各辦公項目於報告日按市場租金出租，然後按照投資者預期這類物業的市場收益率資本化，並適當地考慮市場對與政府的租賃屆滿時續約的期望。空置單位(如有)假設於報告日按其各自的市場租金出租。定期收入的資本化價值和轉回收入的資本化價值的總和，在經過適當遞延後代表了投資物業的市場價值。

- (d) 集團已分租部分租賃土地權益，以發展機場的相關設施，並根據專營權合約提供機場禁區輔助服務，分租期一般由5年至49年不等。根據專營權合約，專營商在各自的專營權期間獲授予租賃土地的分租權益。集團亦將客運大樓及相關資產的部分地方以營業租賃方式出租，一般年期由兩年至五年不等。所有條款於續約時重新商定。

如分租租約涵蓋差不多整段批地期限，便會被視為屬於融資租賃性質，因此已終止確認相關租賃土地權益的賬面值。

根據上述營業租賃和專營權安排的應收付款會作定期調整，以反映當時的市場指數或包含或有租金(以旅客流量、租戶和專營商轉換率為基準)。

根據不可解除的營業租賃和專營權合約，集團在日後應收的最低付款總額(不包含或有租金)如下：

百萬元	2014年	2013年
1年內	1,730	1,845
1年後但5年內	4,113	3,909
5年後	6,678	5,895
	12,521	11,649

年內，營業租賃和專營權合約在損益確認的收入為87.65億元(2013年：74.86億元)。以上收入已包括或有租金68.62億元(2013年：56.91億元)。

10. 固定資產 (續)

(d) (續)

於2014年3月31日，集團根據不可解除分租協議分租予第三方的租賃土地權益（以進行機場相關發展項目及根據專營權合約提供機場禁區輔助服務）的成本減去該土地權益的累計攤銷後金額為4.68億元（2013年：4.86億元），本年度攤銷額則為1,400萬元（2013年：1,400萬元）。

於2014年3月31日，集團根據不可解除的營業租賃租予第三方的其他物業、廠房及設備的成本減去累計折舊後金額為25.03億元（2013年：26.63億元），本年度折舊額則為1.37億元（2013年：1.41億元）。

- (e) 本局定期審閱固定資產的可用期限。在本年度，本局由2013年4月1日起調整部分固定資產的估計可用期限，導致集團年度折舊淨額增加約400萬元。上一年度進行的類似審閱導致集團的年度折舊淨額增加約600萬元。
- (f) 集團正在評估承建商就多個建築項目提出的索償，有關詳細文件尚未全部提交予本局。集團已就清償這些索償計提可能需要的準備金（如適用）。

11. 無形資產

百萬元	2014年	2013年
成本		
於4月1日	345	339
匯兌調整	(1)	6
於3月31日	344	345
累計攤銷		
於4月1日	112	93
匯兌調整	-	2
年度攤銷	17	17
於3月31日	129	112
賬面淨值		
於3月31日	215	233

無形資產是指集團經營及管理珠海機場的專營權，有關專營權分20年以直線法攤銷。

12. 於附屬公司的投資

百萬元	本局	
	2014年	2013年
非上市股份（按成本）	5	5

12. 於附屬公司的投資(續)

下表只載列對集團的業績、資產或負債有重大影響的附屬公司的詳情。除另有註明者外，所持股份類別為普通股。

公司名稱	註冊成立 及營運地點	已發行及 繳足普通股本/ 註冊資本詳情	所有權比例			主要業務
			集團 實際權益	由本局持有	由附屬 公司持有	
機場保安有限公司 (「機場保安公司」)	香港	10,000,000元	51%	51%	–	提供航空保安服務
香港國際機場貴金屬 儲存庫有限公司	香港	2元	100%	100%	–	提供儲存空間及相關 服務
聯天客運服務有限公司	香港	100,000元	51%	51%	–	於珠江三角洲多個 港口提供旅客登記 服務
香港國際機場(中國) 有限公司	香港	2元	100%	100%	–	投資控股公司
珠海市珠港機場管理 有限公司 (「珠港機場公司」)*	中國	人民幣3.6億元	55%	–	55%	機場管理和提供航空 相關的運輸及地勤 服務

* 中外合資經營企業

下表載列與珠港機場公司有關的資料。該公司是集團唯一擁有重大非控股權益的附屬公司。下表呈列的財務資料概要是集團內公司間互相抵銷前的數額。

百萬元	2014年	2013年
非控股權益的百分比	45%	45%
流動資產	222	181
非流動資產	281	290
流動負債	(60)	(48)
非流動負債	(57)	(31)
資產淨值	386	392
非控股權益的賬面金額	174	176
收入	201	157
年度(虧損)/溢利	(8)	10
年度全面(虧損)/收益總額	(4)	15
非控股權益應佔年度(虧損)/溢利	(4)	5
非控股權益應佔年度全面(虧損)/收益總額	(2)	7

13. 合資公司權益

百萬元	2014年	2013年 重列
應佔資產淨值	3,746	3,894
商譽	239	240
	3,985	4,134

集團在合資公司擁有的權益按權益法在綜合財務報表中入賬，詳情如下：

合資公司名稱	業務 結構形式	註冊成立 及營運地點	已發行及 繳足股本	所有權比例		主要業務
				集團 實際權益	由本局 持有	
杭州蕭山國際機場 有限公司 (「杭州機場公司」)	註冊成立	中國	人民幣 56.86 億元	35%	35%	管理、營運和發展 杭州蕭山國際機場 及提供相關服務
滬港機場管理(上海) 有限公司 (「滬港機場公司」)	註冊成立	中國	人民幣 1 億元	49%	49%	管理和營運上海虹橋 國際機場(「虹橋 機場」)的客運大樓

以上實體的財政年度於 12 月 31 日結束，與集團的財政年度並不吻合。本局決定，按於 12 月 31 日結束的法定財政年度並根據本局的會計政策調整後計入本局應佔業績及資產淨值更為可行。

(a) 杭州機場公司

杭州機場公司為非上市的中外合資經營企業，營運期為 30 年，而且沒有市場報價。

下表載列杭州機場公司的財務資料概要（就任何會計政策變動加以調整）及其於綜合財務報表內賬面金額的對賬：

百萬元	2014年	2013年
杭州機場公司總額		
非流動資產	17,386	17,317
流動資產	2,420	2,494
非流動負債	(4,968)	(4,657)
流動負債	(4,308)	(4,197)
資產/權益淨值	10,530	10,957

13. 合資公司權益 (續)

(a) 杭州機場公司 (續)

百萬元	2014年	2013年
收入	2,498	2,009
政府補助	297	263
費用	(2,547)	(1,567)
除稅前溢利	248	705
所得稅	(31)	(103)
除稅後溢利	217	602
其他全面收益	61	21
全面收益總額	278	623
已收杭州機場公司股息	243	—

百萬元	2014年	2013年
與集團於杭州機場公司的權益對賬		
杭州機場公司資產淨值總額	10,530	10,957
集團的實際權益	35%	35%
集團應佔杭州機場公司的資產淨值	3,686	3,835
商譽	239	240
於綜合財務報表的賬面金額	3,925	4,075

年內保留溢利變動如下：

百萬元	2014年	2013年 重列
應佔除稅後溢利	76	211
應佔其他全面收益	21	7
減：轉入資本儲備	(104)	(92)
保留應佔(虧損)/溢利及其他全面收益	(7)	126
結轉自以往年度的應佔保留溢利(重列)	890	764
已收特別股息	(243)	—
應佔保留溢利轉入下年度	640	890

年內資本儲備變動如下：

百萬元	2014年	2013年
於4月1日	586	494
轉自保留溢利	104	92
於3月31日	690	586

13. 合資公司權益 (續)

(a) 杭州機場公司 (續)

杭州機場公司就未在財務報表內計提準備的資本開支作出的未償付承擔如下：

百萬元	2014年	2013年
已訂約	213	245
已授權但未訂約	2,335	2,166
	2,548	2,411

該合資公司將透過內部資源或借款為其資本承擔獨立出資，而集團並無就此作出任何有關透過股本、貸款或擔保方式以提供資本出資的承擔。

(b) 滬港機場公司

滬港機場公司為非上市的中外合資經營企業，而且沒有市場報價。根據有關各方簽訂為期20年的管理合約，滬港機場公司負責管理和經營虹橋機場的客運大樓，以獲取由上海機場(集團)有限公司虹橋國際機場公司支付的管理費。

下表載列滬港機場公司的財務資料概要(經就任何會計政策差異加以調整)及其於綜合財務報表內賬面金額的對賬：

百萬元	2014年	2013年
滬港機場公司總額		
流動資產	132	130
流動負債	(10)	(10)
資產/權益淨值	122	120
百萬元	2014年	2013年
收入	14	11
費用	(12)	(11)
純利及其他全面收益	2	-
百萬元	2014年	2013年
與集團於滬港機場公司的權益對賬		
滬港機場公司資產淨值總額	122	120
集團的實際權益	49%	49%
集團在綜合財務報表應佔滬港機場公司的資產淨值及賬面金額	60	59

14. 應收賬款及其他應收款

百萬元	2014年	2013年
應收賬項 減：呆賬準備(附註14(b))	1,630 (28)	1,820 (31)
其他應收賬款	1,602 15	1,789 14
預付款項 按金及債券	1,617 29 11	1,803 23 9
	1,657	1,835

於2014年3月31日，所有應收賬款及其他應收款預期於一年內收回或確認為支出，惟一筆為數1.35億元(2013年：1.88億元)的應收款項除外，該筆款項預期於逾一年後收回。

(a) 根據逾期日數計算，上文所列應收賬項(已扣除呆賬準備)的賬齡分析如下：

百萬元	2014年	2013年
未到期	1,482	1,563
逾期1個月以下	91	183
逾期1至3個月	22	35
逾期3個月以上	7	8
	1,602	1,789

應收賬項一般於開單日期後14天至30天內到期。集團的信貸政策載列於附註21(a)。

(b) 應收賬項減值

集團採用準備賬來記錄應收賬項的減值虧損，但在集團認為收回的可能性極低時，則會將減值虧損的數額直接沖銷應收賬項(附註28(ii))。

年內呆賬準備的變動如下：

百萬元	2014年	2013年
於4月1日	31	51
已轉回的減值虧損	(3)	(19)
註銷不可收回的款項	—	(1)
於3月31日	28	31

於2014年3月31日，集團已個別釐定為減值的應收賬項為900萬元(2013年：700萬元)。個別減值的應收賬項與客戶遇上財政困難或還款記錄欠佳有關。因此，管理層已為集團確認呆賬特定準備金額700萬元(2013年：500萬元)。集團並無就已個別釐定為減值而又未計提準備的應收賬項金額200萬元(2013年：200萬元)持有任何抵押品(2013年：無)。

14. 應收賬款及其他應收款 (續)

(c) 未減值的應收賬項

未被視為個別或整體減值的應收賬項的賬齡分析如下：

百萬元	2014年	2013年
未逾期或減值	1,482	1,562
逾期1個月以下	55	159
逾期1至3個月	3	2
逾期3個月以上	2	2
	60	163
	1,542	1,725

未逾期或減值的應收賬項涉及眾多客戶，該等客戶最近均沒有拖欠記錄。

已逾期但未減值的應收賬項均為與集團保持良好往績記錄的獨立客戶。根據以往經驗，由於有關應收款的信貸質素並沒有重大改變，管理層認為可以全數收回餘款，因此相信毋須為該等餘款作任何減值準備。集團就已逾期但未減值的應收賬項總額6,000萬元(2013年：1.63億元)所持有的抵押品為現金存款及銀行擔保500萬元(2013年：500萬元)。

15. 現金及銀行結餘

百萬元	2014年	2013年
於存款時起計3個月內到期的銀行存款	3,026	2,537
銀行及手頭現金	566	195
現金及現金等價物	3,592	2,732
於存款時起計超過3個月內到期的銀行存款	85	60
	3,677	2,792

於2014年3月31日，銀行存款於存款時起計分別在三個月內及三個月後到期，前者實際年利率由0.10厘至2.86厘不等(2013年：0.15厘至2.85厘)，後者則由1.30厘至3.05厘不等(2013年：0.91厘至3.05厘)。

於2014年3月31日，現金及銀行結餘包括一家附屬公司所持現金及銀行結餘1.48億元(2013年：1.34億元)，有關銀行結餘受到中國貨幣兌換限制。

16. 應付賬款及其他應付款

百萬元	2014年	2013年
應付賬款及應計費用	3,015	2,043
已收按金	976	517
合約保留金	307	172
	4,298	2,732
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	3,857	2,353
非流動負債	441	379
	4,298	2,732

於2014年3月31日，除了為數4.41億元（2013年：3.79億元）的應付賬款及其他應付款預期於一年後結算外，所有應付賬款及其他應付款預期於一年內結算或確認為收入。一年後到期的金額主要與已收零售特許經營商的牌照按金和合約保留金有關。

上文所列應付賬款及應計費用按到期日的賬齡分析如下：

百萬元	2014年	2013年
30天內或接獲通知時到期	887	426
30天後但60天內到期	982	549
60天後但90天內到期	54	360
90天後到期	1,092	708
	3,015	2,043

17. 帶息借款

百萬元	2014年	2013年
應付票據		
於2013年到期的美元歐洲債券 (a)	—	2,738
於2014年至2043年到期的港元固定利率票據 (b)	3,060	2,660
於2016年到期的港元浮動利率票據 (b)	200	200
	3,260	5,598
銀行貸款 (c) 至 (d)	1,700	200
	4,960	5,798
減：未攤銷財務費用	(23)	(18)
	4,937	5,780

(a) 年內，本局已悉數償還合共3.5億美元的歐洲債券。

(b) 本局於2010年推出了一項價值10億美元的中期票據計劃（「中期票據計劃」）。在此之前，本局的港元票據是透過私人配售發行。

年內，本局根據中期票據計劃發行合共8億元的固定利率票據。這些票據的到期日為2至30年，票面年息率由0.9厘至4.2厘不等。

本局已悉數償還合共3.50億元的票據。這些票據的票面年息率由3.98厘至4.42厘不等，到期日為五至七年。

17. 帶息借款 (續)

(b) (續)

於2014年3月31日，本局發行在外的固定利率票據的票面年息率由0.9厘至5.1厘不等(2013年：1.75厘至5.1厘)，而浮動利率票據的票面年息率則以香港銀行同業拆息為計算基準。固定利率和浮動利率票據均為無抵押，並須於到期時悉數償還。

(c) 於2010年6月，本局簽訂了一項價值50億元的五年期港元無抵押循環信貸安排。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息為計算基準。於2014年3月31日，已支用循環信貸金額為17億元(2013年：2億元)。

(d) 本局擁有價值26.88億元(2013年：26.88億元)的無承諾貨幣市場信貸安排。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息率為計算基準。於2013年及2014年3月31日，並無未償付的餘額。

(e) 於2014年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

百萬元	2014年			2013年
	應付票據	銀行貸款	總額	總額
1年內或接獲通知時	500	—	500	3,089
1年後但2年內	200	1,694	1,894	498
2年後但5年內	1,149	—	1,149	941
5年後	1,394	—	1,394	1,252
	2,743	1,694	4,437	2,691
	3,243	1,694	4,937	5,780

(f) 帶息借款毋須受到借款人訂立的任何財務契約所規限。計息借款均以攤銷成本入賬。用作套期公允價值風險的計息借款的賬面金額，會按照所套期風險的公允價值變動作出調整。有關集團流動資金風險管理的其他詳情載列於附註21(b)。

18. 遞延收入

遞延收入主要指就銷售航空燃油系統至2018年的一部分收入的已收價款，以及就機場用地的租賃土地權益分租契約的已收款項，分別按附註28(s)(v)和28(s)(vi)所載的會計政策入賬。

預計在報告期期末後逾一年才確認為收入的款項已計入非流動負債。

19. 僱員退休福利

(a) 界定利益退休計劃

本局對根據香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的一項界定利益退休計劃(「香港計劃」)作出供款，參與的僱員佔本局僱員人數33%(2013年：37%)。這項計劃由獨立受託人管理，計劃所持資產與本局資產分開持有。按照受託契約的規定，受託人必須以計劃參與者的最佳利益行事，並負責為這項計劃制定投資政策。根據這項計劃，僱員有權在終止成員身分時獲派發一筆過的款項，有關款項是參考僱員參加計劃時的最後月薪，以及僱員合資格的服務年期計算。

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

這項計劃的資金來自本局根據一位獨立精算師就定期精算估值(最少每三年一次)提供的建議作出供款。

根據美世(香港)有限公司(2013年:滙豐人壽保險(國際)有限公司)的合資格員工於2014年3月31日採用「預期累積利益單位」精算法及根據多項精算假設對計劃進行的獨立精算估值,本局就這項計劃承擔的責任中,有90%(2013年:82%)得到受託人持有的計劃資產所保障。簽署有關估值報告的精算師是美國精算師公會資深會員,或於其他精算團體具備同等資格。

年內,珠港機場公司為合資格僱員制定一項界定利益退休計劃(「珠港機場公司計劃」),參與者佔珠港機場公司僱員人數的92%(2013年:無),而有關計劃並沒有資金準備。根據這項計劃,退休僱員在退休後的一段時間每月可獲發一筆定額款項。這項計劃的獨立精算估值亦由美世(香港)有限公司的合資格員工於2014年3月31日按照經修訂的《香港會計準則》第19號「僱員福利」以預期累積利益單位法進行。

集團須就這項計劃承受精算風險,例如利率風險、投資風險和長壽風險。有關退休計劃的資料披露如下:

(i) 綜合財務狀況表確認的數額如下:

百萬元	2014年	2013年 重列
香港計劃		
全部注入資金責任的現值	693	758
計劃資產的公允價值	(624)	(625)
	69	133
珠港機場公司計劃		
未注資責任的現值	28	—
界定利益退休責任淨額	97	133

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計於截至2015年3月31日止年度向香港界定利益退休計劃供款2,500萬元。

(ii) 計劃資產包括以下項目:

百萬元	2014年	2013年
權益證券	392	386
公司債券	212	215
現金	20	24
	624	625

所有權益證券和債券於交投暢旺的市場均有報價。

集團會定期檢討資產負債模型,以分析香港計劃的策略投資政策。根據最近期的檢討,香港計劃的策略資產分配是有60%資產為權益證券,並有40%資產為債券和現金。

珠港機場公司計劃未獲注資,所以並無任何計劃資產。

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(iii) 界定利益責任的現值變動如下：

百萬元	2014年	2013年 重列
香港計劃		
於4月1日	758	728
重新計量：	(75)	(13)
— 因人口假設變動而產生的精算收益	—	(18)
— 因財務假設變動而產生的精算(收益)/虧損	(75)	14
— 經驗收益	—	(9)
計劃的已付利益	(46)	(16)
本年服務成本	48	51
利息費用	8	8
於3月31日	693	758
珠港機場公司計劃	28	—
於3月31日	721	758

香港計劃和珠港機場公司計劃的界定利益責任加權平均年期分別為9年(2013年：9.9年)和13.4年(2013年：無)。

(iv) 計劃資產的變動如下：

百萬元	2014年	2013年 重列
於4月1日	625	556
集團已向計劃支付的供款	23	28
計劃的已付利益	(46)	(16)
計劃資產的實際回報	22	57
— 利息收入	7	7
— 計劃資產的回報，不包括利息收入	17	50
— 由計劃資產撥出的行政費用	(2)	—
於3月31日	624	625

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(v) 已在綜合損益及其他全面收益表確認的數額如下：

百萬元	2014年	2013年 重列
香港計劃		
本年服務成本	48	51
由計劃資產撥出的行政費用	2	—
界定利益責任淨額的利息淨額	1	1
	51	52
珠港機場公司計劃	32	—
於損益確認的總額	83	52
香港計劃		
重新計量：		
— 因人口假設變動而產生的精算收益	—	(18)
— 因財務假設變動而產生的精算(收益)/虧損	(75)	14
— 經驗收益	—	(9)
計劃資產的回報，不包括利息收入	(17)	(50)
	(92)	(63)
珠港機場公司計劃	(4)	—
於其他全面收益確認的總額	(96)	(63)
界定利益抵減總額	(13)	(11)

本年服務成本和界定利益責任淨額的利息淨額分別於綜合損益表的以下項目中確認。

百萬元	2014年	2013年 重列
員工薪酬及有關費用	83	52

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：

	2014年	2013年
香港計劃		
貼現率	2.3%	1.1%
未來長期薪金增幅	3.5%	3.5%
珠港機場公司計劃		
貼現率	5.0%	不適用

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：(續)

以下分析顯示主要精算假設出現0.5%的變動時，於2014年3月31日界定利益責任將可能增加/(減少)幅度：

百萬元	增加 0.5%	減少 0.5%
香港計劃		
貼現率	(28)	30
未來長期薪金增幅	32	31
珠港機場公司計劃		
貼現率	(2)	2

上述敏感度分析假定不同精算假設的變動並無關連，故分析並無計及不同精算假設相互的關係。

(b) 界定供款退休計劃

- (i) 集團亦按照香港《強制性公積金計劃條例》(「強積金條例」)的規定，為根據《香港僱傭條例》受僱但未獲界定利益退休計劃保障的僱員設立強制性公積金計劃(「強積金計劃」)。強積金計劃屬於界定供款退休計劃，由獨立的受託人管理。根據《強積金條例》，僱主及其僱員必須向這項計劃作出相當於僱員有關收入5%的最低法定供款，有關收入以每月25,000元(2012年6月前為20,000元)為上限。不過，根據強積金計劃，集團作出的供款由僱員相關收入的5%至15%不等，已在損益列支。集團向計劃作出的法定供款會即時歸屬，而向計劃作出的自願性供款則於兩年至十年期間歸屬僱員。
- (ii) 中國的相關法規規定，設於中國的附屬公司須參加由其各自所屬市政府管理的基本界定供款退休金計劃。除按照僱員的薪金、獎金和部分津貼的某一比率作出年度供款外，集團並無任何其他支付基本退休福利的重大責任。

20. 資本、儲備及股息

(a) 權益組成部分的變動

集團綜合權益的各個組成部分的期初與期末結餘的對賬，載列於第81頁的綜合權益變動表。

(b) 股息

百萬元	2014年	2013年
屬於上一財政年度，並於本年度核准和派發的應付本局權益股東的末期股息每股普通股14,356.56元 (2013年：每股普通股12,725.14元)	4,400	3,900
本局於報告期期末後建議分派末期股息每股普通股17,293.13元 (2013年：每股普通股14,356.56元)	5,300	4,400

20. 資本、儲備及股息(續)

(b) 股息(續)

於報告期末後建議分派的末期股息尚未在報告期末確認為負債。

(c) 股本

百萬元	本局	
	2014年	2013年
法定、已發行、已分配及繳足股本： 306,480股(2013年：306,480股)每股10萬元的普通股	30,648	30,648

(d) 儲備的性質和用途

(i) 匯兌儲備

匯兌儲備包含換算境外經營的財務報表所產生的所有匯兌差額。匯兌儲備按照附註28(t)所載列的會計政策處理。

(ii) 資本儲備

資本儲備主要包括集團應佔一家在中國的合資公司業績，以及應佔機場保安公司的保留溢利；前者根據中國政府相關法規不可分派，後者則根據公司組織章程大綱及股東協議不可分派。

(iii) 套期儲備

套期儲備包含現金流量套期所用套期工具的公允價值累計變動淨額的有效部分，而所套期現金流量須待其後按照附註28(f)所載就現金流量套期所採納的會計政策確認。

(iv) 儲備的可分派程度

於2014年3月31日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為96.36億元(2013年：73.38億元(重列))。董事會於報告期末後建議分派末期股息每股普通股17,293.13元(2013年：每股普通股14,356.56元)，合共53億元(2013年：44億元)。這項股息於報告期末尚未確認為負債。

(v) 資本管理

集團管理資本的主要目標是維護其持續經營的能力，維持良好的信貸評級及健康的資本比率，以支持其業務及提升股東的價值。

在管理資本架構時，集團會考慮未來資本需求、資本效益和預測現金流量等因素。集團可增加或減少未償還債務，以調整其資本架構。《機場管理局條例》亦授權集團按財政司司長及立法會的指示增減股本。據《機場管理局條例》規定，有關指示應在諮詢本局後作出。

20. 資本、儲備及股息 (續)

(d) 儲備的性質和用途 (續)

(v) 資本管理 (續)

集團以總負債/資本比率監察資本架構。集團於報告期期末的總負債/資本比率如下：

百萬元	附註	2014年	2013年 重列
總負債 ¹	17	4,937	5,780
總權益		42,519	40,370
總資本 ²		47,456	46,150
總負債/資本比率		10%	13%

¹ 總負債是指帶息借款。

² 總資本是指總負債加上總權益。

本局及各附屬公司均不受任何外界施加的資本規定所限制。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值

集團的業務須承受各種金融風險，包括信貸風險、流動資金風險、利率風險以及外幣風險。集團會根據本局的審計委員會及財務委員會所建議的政策及慣常做法，處理各種金融風險管理事務。集團所承受的金融風險，以及集團管理這些風險所採取的金融風險管理政策及慣常做法，詳述如下。

(a) 信貸風險

集團的信貸風險主要來自應收賬款及其他應收款、為套期目的訂立的場外衍生金融工具，以及現金和銀行結餘。管理層備有信貸政策，並且不斷監察所承受信貸風險的程度。

就應收賬款及其他應收款而言，集團備有若干措施以密切監察其付款情況。集團會對申請超逾某水平信貸金額或有長期逾期記錄的客戶進行個別信貸評估。這些評估的重點放在客戶過往償還到期貸款的記錄以及現時償付能力，並且考慮特定客戶的信用特徵及其所處經營環境。應收賬款一般於開單日期後14天至30天內到期。就營業租賃的租金收入及專營權安排的專營權收入而言，集團已取得充足的按金，以彌補可能出現的信貸風險。

集團在信貸評級良好的金融機構存放現金及銀行結餘，以盡量減低信貸風險。集團與信貸評級良好的交易對手進行涉及衍生金融工具的交易。集團亦已跟這些交易對手簽訂了淨額結算協議。鑒於他們的信貸評級良好，管理層預期沒有任何投資交易對手不能履行責任。

集團的信貸風險主要受到每個客戶的個別信用特徵所影響，而客戶所經營行業或所處國家並非影響因素。因此，當集團對個別客戶承受重大風險時，便會產生信貸風險甚為集中的情況。於報告期期末，集團所持有應收賬款及其他應收款總額的6%（2013年：17%）及15%（2013年：36%）分別屬於集團應收最大客戶和五大客戶的款項，因此出現一定程度的信貸風險集中情況。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(a) 信貸風險(續)

集團所承受的信貸風險上限為綜合財務狀況表中每項金融資產(包括衍生金融工具)的賬面金額(已扣除任何減值準備)。集團沒有提供任何可引致集團承受信貸風險的擔保。

有關集團所承受因應收賬款及其他應收款而產生的信貸風險的進一步定量披露詳情，載列於附註14。

(b) 流動資金風險

除機場保安公司和珠港機場公司須負責本身的現金管理工作外，集團的所有現金管理工作均由本局集中管理，包括現金盈餘的短期投資和籌借貸款及其他借款以應付預計現金需求等。本局的政策是定期監察當時和預計的流動資金需求，以確保維持充裕的現金儲備，並同時獲得大型金融機構承諾提供足夠的備用資金，以滿足短期和長期的流動資金需求。

下表詳列集團非衍生金融負債及衍生金融負債於報告期期末的剩餘合約期限，是根據訂約未貼現現金流量(包括按合約利率計算的利息付款，或若為浮動利率，則按報告期期末適用的利率計算)及集團可能須還款的最早日期為基準：

百萬元	訂約未貼現現金流量					
	於3月31日的賬面金額	總額	1年內或接獲通知時	1年以上但2年以下	2年以上但5年以下	5年以上
2014年						
帶息借款	4,937	5,691	602	1,989	1,338	1,762
應付賬款及其他應付款	4,298	4,336	3,845	25	370	96
利率掉期(淨額結算)	38	(72)	(9)	(11)	(28)	(24)
	9,273	9,955	4,438	2,003	1,680	1,834
2013年						
帶息借款	5,780	6,342	3,230	575	1,135	1,402
應付賬款及其他應付款	2,732	2,771	2,356	155	206	54
利率掉期(淨額結算)	(23)	(100)	(29)	(9)	(29)	(33)
	8,489	9,013	5,557	721	1,312	1,423
衍生工具的結算總額： 持作現金流量套期工具的 遠期外匯合約						
— 流出		1,909	1,909	—	—	—
— 流入		(1,943)	(1,943)	—	—	—
		(34)	(34)	—	—	—

上表顯示，集團為數6.02億元(2013年：32.3億元)的帶息借款(包括利息)將於2014年3月31日後12個月內到期償還。集團將以內部資金及新增外部借款應付於合約到期日存在的短期流動資金風險。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險

集團的利率風險主要來自長期帶息借款。以浮動利率及固定利率計息的借款分別涉及現金流量利率風險和公允價值利率風險。集團採用的政策是透過帶息金融資產及負債的訂約條款或使用利率掉期合約，確保40%至60%的借款實際上是以固定利率為計息基準。下文第(ii)項載列在管理層監察下的集團利率概況。

(i) 套期

集團訂立以港元為單位的利率掉期合約，以達到適切地將風險分散於固定和浮動利率的集團政策。

集團將利率掉期合約劃歸為公允價值或現金流量套期，並按照附註28(f)所載的會計政策以公允價值入賬。

集團於報告期末已簽訂的掉期合約的名義金額、期限及公允價值詳情載列於附註21(e)。有關數額均在綜合財務狀況表確認為衍生金融工具。

(ii) 利率概況

下表詳列集團債務借款於報告期末的利率概況，當中已考慮指定作現金流量套期工具及公允價值套期工具的利率掉期合約的影響(參閱上文第(i)項)。

百萬元	2014年	2013年
固定利率借款		
銀行貸款*	199	189
固定利率票據	1,787	3,140
	1,986	3,329
浮動利率借款		
銀行貸款	1,495	—
固定利率票據**	1,257	2,252
浮動利率票據	199	199
	2,951	2,451
借款總額	4,937	5,780
固定利率借款佔借款總額百分比	40%	58%

* 轉為固定利率

** 轉為浮動利率

(iii) 敏感度分析

於2014年3月31日，假設其他因素不變，利率每增加/減少50個基點，估計可導致集團的除稅後溢利及保留溢利大約減少/增加1,200萬元(2013年：800萬元)。綜合權益的其他組成部分也將因上述利率增加/減少而大約增加/減少100萬元(2013年：200萬元)。由於預期這對帶息銀行存款所構成的影響不大，因此有關分析不會考慮這個因素。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險(續)

(iii) 敏感度分析(續)

以上敏感度分析顯示，假設利率於報告期期末出現變動以及有關變動已應用於重新計量集團所持有的金融工具(導致集團於報告期期末承擔公允價值利率風險)，集團的除稅後溢利(和保留溢利)以及綜合權益的其他組成部分均會出現的即時變動。至於因集團所持有的浮動利率非衍生工具於報告期期末產生的現金流量利率風險，對集團的除稅後溢利(和保留溢利)以及綜合權益的其他組成部分所造成的影響，會作為一項由利率變動對利息支出或收入的年度影響進行估計。有關分析與以往年度所採用的基準相同。

(d) 外幣風險

除了幾個例外情況(如小額合約或已套期的合約)外，本局的政策規定所有主要營運合約須以港元為單位。

於2014年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自7,500萬美元(2013年：1.18億美元)的現金及銀行結餘，以及800萬美元(2013年：700萬美元)的應收賬款及其他應收款。

由於美元與港元掛鈎，波幅在7.75至7.85之間，因此管理層認為美元風險的相關外匯風險對集團並無重大影響。因此，管理層認為毋須進行敏感度分析。

於2014年3月31日，集團承擔的人民幣貨幣風險來自人民幣1.02億元(2013年：人民幣40萬元)的現金及銀行結餘。如果港元兌人民幣升值/貶值5%，而所有其他變數保持不變，集團的除稅後溢利和保留溢利將分別減少/增加500萬元。

集團並無就於中國註冊成立的實體的投資涉及的外幣風險進行套期。

(e) 公允價值計量

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債

公允價值層級

下表載列集團於報告期末按經常基準所計量的金融工具公允價值並根據《香港財務報告準則》第13號「公允價值計量」所界定的公允價值分類為三個層級。計量公允價值層級的分類是參考以下估值方法所採用的輸入值的可觀察性和重要性而釐定：

- 第一層級估值：只使用第一層級輸入值(即於計量日期相同資產或負債在交投暢旺的市場的未經調整報價)來計量公允價值
- 第二層級估值：使用第二層級輸入值(即未達第一層級可觀察的輸入值要求但亦不屬於重大不可觀察的輸入值)來計量公允價值。不可觀察的輸入值是指欠缺市場數據的輸入值
- 第三層級估值：使用重大不可觀察的輸入值來計量公允價值

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量(續)

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

公允價值層級(續)

按成本入賬的投資物業的公允價值是按照上列層級披露(附註10(c))。

於2013年及2014年3月31日，集團的衍生金融工具以公允價值入賬。這些金融工具屬於上述公允價值層級第二層級。

年內，在第一與第二層級之間並無出現任何公允價值轉移，亦無任何公允價值轉入第三層級或自第三層級轉出(2013年：無)。集團的政策是在公允價值層級之間出現轉移的報告期完結時確認有關變動。

於報告期末，未行使衍生金融工具的公允價值和名義金額概述如下：

百萬元	2014年			2013年		
	名義金額	金融資產	金融負債	名義金額	金融資產	金融負債
現金流量套期						
遠期外匯合約	無	–	–	250美元	32	(1)
利率掉期合約	200元	–	(1)	200元	–	(4)
公允價值套期						
利率掉期合約	無	–	–	100美元	15	–
利率掉期合約	1,300元	13	(50)	1,450元	25	(13)
總額		13	(51)		72	(18)
減：1年內收回/(結清)的部分						
現金流量套期						
遠期外匯合約	無	–	–	250美元	32	(1)
利率掉期合約	200元	–	(1)	200元	–	(2)
公允價值套期						
利率掉期合約	無	–	–	100美元	15	–
利率掉期合約	1,300元	5	–	1,450元	7	–
		5	(1)		54	(3)
1年後收回/(結清)的部分		8	(50)		18	(15)

於2014年3月31日，合資格作現金流量套期的衍生金融工具於報告期期末起計一年內(2013年：半年至兩年內)到期。

於2014年3月31日，合資格作公允價值套期的衍生金融工具於報告期期末起計不足一年至八年半內(2013年：零點三年至九年半內)到期。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量(續)

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

第二層級公允價值計量所用的估值方法及輸入值

利率掉期的公允價值為本局於報告期期末終止掉期時應收或應付的估計數額，並已計及當時利率及掉期交易對手當時的信譽。倘若採用貼現現金流量法，預計未來現金流量會以管理層的最佳估計為準，所用的貼現率為類似工具於報告期期末的市場利率。

(ii) 以公允價值以外入賬的金融資產及負債的公允價值

於2014年3月31日，名義金額為31億元(2013年：53.67億元)的固定利率票據的賬面金額及公允價值分別為30.44億元和31.34億元(2013年：53.92億元和56.51億元)，並屬於上述公允價值層級的第二層級內。

集團使用了貼現現金流量法來計算固定利率票據的公允價值。所採用的貼現率是於報告期末的市場相關利率。

所有其他金融資產及負債均按與其於報告期期末的公允價值差別不大的數額入賬。

22. 未償付承擔

百萬元	2014年	2013年
未在財務報表內計提準備的未償付承擔如下：		
資本開支		
已訂約	4,299	7,729
已授權但未訂約	2,976	3,505
	7,275	11,234

上表未包括集團合資公司杭州機場公司的未償付承擔，詳情載於附註13(a)。

23. 或有負債

稅務局於以往年度曾質疑本局就部分固定資產申索免稅額25.93億元的有效性。按適用的稅率計算，相應的稅項影響約為4.50億元。本局已就此對稅務局作出回應，現正密切注視申索及相關個案的最新發展。本局已重新審視申索理由和理據，深信申索是有效且有理據支持。因此，於2013年及2014年3月31日，集團並無就有關或有負債計提額外稅項準備。

24. 重大關聯方交易

本局由政府全資擁有。根據《香港會計準則》第24號(2009年修訂本)「關聯方披露」的規定，集團與政府部門、機構或政府控制的實體之間的交易，除了因一般業務往來而支付的費用、稅項、租金及差餉等交易外，均視作關聯方交易，並須在本財務報表內另行申明。

24. 重大關聯方交易 (續)

董事會成員、執行總監及其相關人士均視作本局的關聯方。本局與這些人士之間的重大交易(如有)均須另行披露。已付董事會成員和執行總監的酬金載列於附註8。

本局在年內曾進行以下各項重大關聯方交易：

- (a) 本局與政府達成協議，根據有關協議，政府提供機場內有關機電安裝、泵送系統、廢水處理廠和飛行區地面照明的維修服務，以及行李處理系統的第一線保養服務。本年度產生的相關服務費用為1.44億元(2013年：1.37億元)。於2014年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為8,700萬元(2013年：7,500萬元)。
- (b) 本局還與政府達成服務協議，由政府提供機場內的航空氣象服務、航空交通管制服務，以及飛機救援及消防服務。本年度產生的費用為8.5億元(2013年：8.27億元)。於2014年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為30萬元(2013年：30萬元)。
- (c) 本局及本局的附屬公司HKIA Staff Services Limited(「HKIASS」)與政府達成服務協議，據此，本局同意以零代價通過HKIASS向政府提供額外人手，以配合於機場提供航空交通管制服務(附註24(b))時對人力資源的預期需求。
- (d) 本局與政府根據於2003年8月21日簽訂的股東協議，成立了展覽公司，以參與並跟第三方銀團合作發展、投資及營運亞洲國際博覽館。本局持有展覽公司的11.8%(2013年：11.8%)股本權益。本局以分租方式向展覽公司提供土地(即亞洲國際博覽館所在地)，年期至2047年，作為展覽公司股份的代價。
- (e) 本局與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)達成協議，而政府是港鐵公司的大股東。按照協議，港鐵公司須為一號和二號客運大樓及「海天客運碼頭」的旅客捷運系統提供維修服務。本年度產生的服務費用為6,100萬元(2013年：4,700萬元)。於2014年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為2,800萬元(2013年：1,500萬元)。
- (f) 本局向多個政府部門、機構及政府控制的實體提供在機場的物業管理服務、裝飾及其他服務，並在本年度就此收取總金額2,200萬元(2013年：2,000萬元)。於2014年3月31日，本局應收該等部門、機構或實體的總金額為30萬元(2013年：30萬元)。
- (g) 本局租賃機場內若干範圍予香港國際主題樂園有限公司(「主題樂園公司」)，而政府是主題樂園公司的大股東。本年度就此收取總金額3,200萬元(2013年：3,100萬元)。於2014年3月31日，本局並無應收主題樂園公司的未償付金額(2013年：無)。
- (h) 本局附屬公司機場保安公司向本局以外的多個政府部門、機關及政府控制實體提供保安相關服務，於年內已收款項總額為4,800萬元(2013年：3,500萬元)。於2014年3月31日，應收這些政府部門、機關或實體款項總額為400萬元(2013年：400萬元)。

24. 重大關聯方交易 (續)

- (i) 2012年7月，本局已根據地政總署按照香港法例第370章《道路(工程、使用及補償)條例》第13(1)條發出的命令，將部分租賃土地權益(佔地42,027平方米，賬面淨值達2,800萬元)歸還政府，以興建港珠澳大橋的相關設施。本局已就港珠澳大橋相關的設施分別於2013年5月28日及7月22日向政府提出賠償申索，以供政府考慮。
- (j) 本局通過投標程序向董事會一名成員擁有間接股本權益的承建商批授一些建築工程合約。本局在年內就這些工程計提5,000萬元(2013年：200萬元)的準備。於2014年3月31日，本局就這些工程應付承建商的金額為2,300萬元(2013年：無)。

25. 直接和最終控權方

於2014年3月31日，集團的直接母公司和最終控權方為香港特別行政區政府。

26. 會計判斷和估計

(a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷

下文詳述管理層在應用集團的會計政策時所作出的會計判斷：

(i) 租賃土地權益

1995年12月1日，本局以象徵式的土地溢價2,000元，獲授予位於赤鱸角的機場用地的權利。本局須負責開拓機場用地的所有成本，而就此初始產生的成本為115.71億元。已開拓的土地會視為擁有香港土地的所有特徵，並將於批地權到期時歸予出租人。有關的成本則會視為已經產生，以便取得根據營業租賃持有租賃土地的利益。因此，土地溢價及土地開拓成本已劃歸為固定資產下的租賃土地權益。在授予有關土地部分的融資租賃時，不包括在財務狀況表的租賃土地成本會以應佔整體土地成本的份額為準。

(ii) 租賃土地分租

在差不多整段批地期間，本局以零租金將部分租賃土地權益分租予各個政府部門、機構或政府控制的實體，讓其為機場及用戶提供服務。由於該等租賃是用以改善機場的服務，本局作為唯一得益人，該等租賃實際上是為了本局的全部及專有利益而訂立。因此，該部分權益仍列入本局財務報表內固定資產的租賃土地權益，不終止確認。

(iii) 合資公司權益

杭州機場公司從中國政府收取民航發展基金補貼、機場建設費補貼及其他補貼(統稱「機建費」)，以供機場發展用途。這些補貼須在該公司的中國法定財務報表中列作出資。集團已根據杭州機場公司全體股東均可享有因收取的機建費所帶來的經濟利益的基準，在綜合損益表中按集團於有關項目應佔持股比例以權益入賬。有關會計處理方法與中國已上市機場的會計處理方法一致。由於機建費的用途受到限制，不能用於分派，集團將有關數額由保留溢利轉入資本儲備。於2014年3月31日，集團應佔該公司資產淨值包括為數7.31億元(2013年：6.27億元)不可分派的機建費。

26. 會計判斷和估計 (續)

(b) 主要的估計數額不確定因素

附註 19 和 21(e) 分別載有關於界定利益退休責任和金融工具公允價值的假設和風險因素的資料。其他主要的估計數額不確定因素如下：

(i) 物業、機械及設備的預計可用年限和折舊

在評估物業、機械及設備的預計可用年限時，管理層的考慮因素包括集團按照過往經驗預期的資產用途、預計的實物損耗（取決於營運因素），以及因生產過程出現變動或改良或資產所輸出的產品或服務的市場需求出現變動而產生的過時技術等。可用年限的估計取決於集團根據經驗所作出的判斷。

管理層會每年審視物業、機械及設備的可用年限。如果預計可用年限與早前估計的可用年限差距很大，便會對可用年限和日後期間的折舊率作出相應的調整。

(ii) 項目準備

集團設立了項目準備，以清償可能因為大型建築工程合約常見的時間延誤、額外成本或其他不可預見情況而引致的估計申索。申索準備的估計是以專業合資格人員所作的最佳評估為準，評估是根據各份合約對集團所須承擔的責任範圍作出，數額可能有別於實際的索償額。

(iii) 所得稅

在評估本局本年度財務報表賬項所列的所得稅和遞延稅項時，本局沿用了以往年度報稅表所採用的部分稅務處理方法，但這些方法尚待稅務局確定。本局沿用這些報稅表所用的方法，可能與稅務局最終作出的決定有所不同。

27. 報告期後非調整事項

董事會於報告期期末後宣派截至 2014 年 3 月 31 日止年度的末期股息，有關詳情載列於附註 20(b)。

28. 主要會計政策概要

(a) 會計政策的修訂

香港會計師公會頒布了多項新訂及經修訂的《香港財務報告準則》。這些準則於集團的本會計期間首次生效。當中與財務報表相關的修訂如下：

- 《香港會計準則》第 1 號修訂 — 「財務報告的列報—其他全面收益項目的列報」
- 《香港財務報告準則》第 10 號 — 「綜合財務報表」
- 《香港財務報告準則》第 11 號 — 「合營安排」
- 《香港財務報告準則》第 12 號 — 「於其他實體應佔權益的披露」
- 《香港財務報告準則》第 13 號 — 「公允價值計量」
- 《香港會計準則》第 19 號（經修訂） — 「僱員福利」

28. 主要會計政策概要(續)

(a) 會計政策的修訂(續)

集團並無採用任何在當前會計期間尚未生效的新準則或詮釋。下文論述集團採納其他新訂或經修訂《香港財務報告準則》的影響：

《香港會計準則》第1號修訂—「財務報告的列報—其他全面收益項目的列報」

這項修訂規定，在符合若干條件的情況下，實體須將可能於日後需要重新分類為損益的其他全面收益項目與永不需要重新分類為損益的其他全面收益項目分開列報。因此，在本財務報表的綜合損益及其他全面收益表列報其他收益的方式已作出相應修訂。此外，集團已在本財務報表中採用這項修訂所引入的全新會計科目名稱「損益表」及「損益及其他全面收益表」。

《香港財務報告準則》第10號—「綜合財務報表」

《香港財務報告準則》第10號取代有關編制綜合財務報表的《香港會計準則》第27號—「合併財務報表和單獨財務報表」以及香港(常設詮釋委員會)解釋公告第12號—「合併—特殊目的實體」的規定。這項準則引入單一控制權模式，以釐定被投資公司應否予以合併處理，這主要視乎有關實體是否有權控制被投資公司、對參與被投資公司業務所得可變動回報的風險承擔或權利，以及能否運用權力影響該等回報金額等因素。

由於採納了《香港財務報告準則》第10號，集團已修訂有關釐定是否有權控制被投資公司的會計政策。採用這項準則不會改變集團就截至2013年4月1日為止參與其他實體業務所達致的任何有關控制權方面的結論。

《香港財務報告準則》第11號—「合營安排」

《香港財務報告準則》第11號取代了《香港會計準則》第31號—「合營中的權益」，將合營安排分為共同經營和合資公司。實體應審視其本身根據合營安排所定權責的相關結構、法律形式、合約條款和其他事實和情況，從而確定合營安排的類別。合營安排若根據《香港財務報告準則》第11號分類為共同經營的，則按分項總計法確認，但以共同經營者應佔共同經營的權益為限。所有其他合營安排會根據《香港財務報告準則》第11號歸類為合資公司，並須在集團綜合財務報表中以權益法核算。實體不得再選用比例合併法作為會計政策。

由於集團採用了《香港財務報告準則》第11號，所以已修訂有關其應佔合營安排權益的會計政策，並重新評估其參與合營安排的情況。集團已將於共同控制實體的投資重新分類至合資公司。集團繼續以權益法核算有關投資，因此上述重新分類安排並無對集團的財務狀況和財務業績產生重大影響。

《香港財務報告準則》第12號—「於其他實體應佔權益的披露」

《香港財務報告準則》第12號將實體於附屬公司、合營安排、聯營公司和非合併計算結構實體所享有的權益的所有相關披露規定合併為單一準則。該準則規定的披露範圍普遍較各項準則過往所規定者更為全面。因應適用於集團的披露要求，集團已在附註12和13中作出有關披露。

28. 主要會計政策概要(續)

(a) 會計政策的修訂(續)

《香港財務報告準則》第13號 — 「公允價值計量」

《香港財務報告準則》第13號以單一公允價值計量指引取代目前個別《香港財務報告準則》的有關指引。《香港財務報告準則》第13號也就金融工具和非金融工具的公允價值計量制訂全面的披露規定。因應適用於集團的披露要求，集團已在附註10和21中作出有關披露。採納《香港財務報告準則》第13號不會對集團資產和負債的公允價值計量構成任何重大影響。

《香港會計準則》第19號(經修訂) — 「僱員福利」

《香港會計準則》第19號(經修訂)對界定利益計劃的會計處理作出多項修訂。其中，《香港會計準則》第19號(經修訂)取消了「緩衝區間法」。根據緩衝區間法，有關界定利益計劃的精算損益可遞延確認，並按僱員的預期平均剩餘服務年期在損益中確認。根據經修訂準則，所有精算損益均須即時於其他全面收益中確認。《香港會計準則》第19號(經修訂)也改變釐定來自計劃資產收入的基準(由預期回報轉為以負債折現率計算的利息收入)，以及規定即時確認過往服務成本，而不論該項成本已歸屬與否。

由於集團採納了《香港會計準則》第19號(經修訂)，所以已更改有關界定利益計劃的會計政策，而之前的會計政策採用緩衝區間法。集團已追溯採用以上政策變動，其中包括重列2012年4月1日和2013年3月31日的結餘，並對截至2013年3月31日止年度的比較數字作出相應調整，詳情如下：

百萬元	上年度報告	採納《香港會計準則》第19號(經修訂)的影響	重列
截至2013年3月31日止年度			
綜合損益表：			
員工薪酬及有關費用	(1,403)	(12)	(1,415)
應佔合資公司業績	210	1	211
所得稅	(1,113)	2	(1,111)
年度溢利	5,632	(9)	5,623
截至2013年3月31日止年度綜合損益及其他全面收益表：			
重新計量界定利益退休責任淨額	–	60	60
年度其他全面收益	63	60	123
年度全面收益總額	5,695	51	5,746
於2013年3月31日的綜合財務狀況表：			
合資公司權益	4,145	(11)	4,134
界定利益退休計劃資產/(責任)淨額	54	(187)	(133)
遞延稅項負債	(3,505)	10	(3,495)
資產淨值/權益總額	40,558	(188)	40,370
匯兌儲備	(684)	4	(680)
保留溢利	(8,361)	184	(8,177)

28. 主要會計政策概要(續)

(a) 會計政策的修訂(續)

《香港會計準則》第19號(經修訂) — 「僱員福利」(續)

百萬元	上年度報告	採納《香港會計準則》第19號(經修訂)的影響	重列
於2012年4月1日的綜合財務狀況表：			
合資公司權益	3,836	(19)	3,817
界定利益退休計劃資產/(責任)淨額	66	(238)	(172)
遞延稅項負債	(3,289)	18	(3,271)
資產淨值/權益總額	38,763	(239)	38,524
匯兌儲備	(624)	4	(620)
保留溢利	(6,730)	235	(6,495)

於2014年3月31日，集團的界定利益退休責任淨額較政策沒有變動時所應得出的數額高出1.11億元。

(b) 附屬公司和非控股權益

附屬公司是指集團控制的實體。集團控制的實體是指集團因參與實體業務而承擔可變動回報的風險或因此享有可變動回報，且有能力透過向實體行使權力而影響該等回報。在評估集團是否擁有上述權力時，僅考慮(集團和其他方所持有的)實質權利。

於附屬公司的投資由控制開始當日至控制終止當日在綜合財務報表中合併計算。集團內部往來的結餘、交易和現金流量，以及集團內部交易所產生的任何未變現溢利，會在編製綜合財務報表時全數抵銷。集團內部交易所引致未變現虧損的抵銷方法與未變現收益相同，但抵銷額只限於沒有證據顯示已出現減值的部分。

非控股權益是指並非由本局直接或間接擁有的附屬公司權益，而集團並沒有與這些權益的持有人訂立任何可導致集團整體就這些權益而承擔符合金融負債定義的合約責任的額外條款。就每項企業合併而言，集團可選擇按附屬公司的可辨別資產淨值的公允價值或非控股權益應佔附屬公司可辨別資產淨值的比例計量任何非控股權益。

非控股權益在綜合財務狀況表內的權益項目中，與本局權益股東應佔的權益分開列示。非控股權益應佔集團業績的權益，會按照本年度損益總額和全面收益總額在非控股權益與本局權益股東之間作出分配的形式，在綜合損益表和綜合損益及其他全面收益表中列示。來自非控股權益持有人的貸款和對這些持有人的其他合約責任是按負債的性質，根據附註28(m)或(n)在綜合財務狀況表內列為金融負債。

集團於附屬公司的權益變動，如不會導致喪失控制權，便會按權益交易入賬，並在綜合權益項目中調整控股及非控股權益的數額，以反映相對權益的變動，但不會調整商譽，亦不會確認損益。

28. 主要會計政策概要(續)

(b) 附屬公司和非控股權益(續)

當集團喪失於附屬公司的控制權時，按出售有關附屬公司的全部權益入賬，由此產生的收益或虧損在損益中確認。在喪失控制權日期所保留有關附屬公司的權益，按公允價值確認，此筆金額在初始確認金融資產時當作公允價值，或(如適用)在初始確認於聯營公司或合資公司的投資時當作成本(附註28(c))。

(c) 合資公司

合資公司是一項安排，當中集團或本局與其他方訂立合約方式協定共同控制這項安排，並有權享有這項安排的資產淨值。

於合資公司的投資是按權益法記入綜合財務報表，但劃歸為持有待售(或已計入劃歸為持有待售的處置組合)的投資除外。按照權益法，有關投資以成本初始入賬，並就集團於收購日應佔被投資公司可辨別資產淨值的公允價值超過投資成本的數額(如有)作出調整，然後就集團應佔被投資公司資產淨值的收購後變動以及與這些投資有關的任何減值虧損作出調整(附註28(d)和(j))。於收購日超過成本的任何數額、集團年內應佔被投資公司的收購後除稅後業績和任何減值虧損在綜合損益表中確認，而集團應佔被投資公司的收購後除稅後其他全面收益項目則在綜合損益及其他全面收益表中確認。

當集團對合資公司承擔的虧損額超過其應佔權益時，集團應佔權益便會減少至零，並且不再確認額外虧損；但如集團須履行法定或推定責任，或代合資公司作出付款則除外。就此而言，集團應佔權益是以按照權益法計算投資的賬面金額，以及實質上構成集團在合資公司投資淨額一部分的長期權益為準。

集團與合資公司之間交易所產生的未變現損益，均按集團於合資公司應佔的權益比率抵銷；但如有未變現虧損證明已轉讓資產出現減值，則會即時在損益中確認。

當集團不再對合資公司實施共同控制時，按出售有關合資公司的全部權益入賬，由此產生的收益或虧損在損益中確認。在共同控制權日期所保留有關前合資公司的權益，按公允價值確認，此筆金額在初始確認金融資產時當作公允價值，或(如適用)在初始確認於聯營公司的投資時當作成本。

(d) 商譽

商譽是指於合資公司的投資成本，超過集團於收購日在被收購方的可辨別資產、負債和或有負債的公允價值淨額中應佔份額的部分。

就於合資公司的投資來說，商譽的賬面金額會計入應佔合資公司權益的賬面金額中，而整項投資會在有客觀的減值跡象時進行減值測試(附註28(j))。

集團在被收購方的可辨別資產、負債和或有負債的公允價值淨額中應佔份額，超過於合資公司的投資成本的部分，會即時在損益中確認。

28. 主要會計政策概要(續)

(d) 商譽(續)

出售合資公司時，任何應佔商譽均包括在出售項目的損益內。

(e) 衍生金融工具

衍生金融工具以公允價值首次確認。集團會在每個報告期末重新計量公允價值，由此產生的收益或虧損即時在損益中確認，但符合現金流量套期會計條件的衍生工具除外(附註28(f))。

(f) 衍生金融工具及套期活動的會計處理

集團指定的若干衍生工具為：(1)對已確認資產或負債或已確定承擔的公允價值作出的套期(公允價值套期)；或(2)對已確認資產或負債或極有可能進行的預期交易的現金流量變動，或已承諾未來交易的外幣風險作出的套期(現金流量套期)。

(i) 公允價值套期

已指定並合資格作公允價值套期的衍生工具的公允價值變動，連同所套期資產或負債中與套期風險相關的任何公允價值變動，均記入損益。

(ii) 現金流量套期

已指定並合資格作現金流量套期的衍生工具公允價值變動的有效部分直接於在其他全面收益中確認，並且在權益中的套期儲備分開累計確認。在權益中累積的金額會在套期交易影響損益的期間，由權益重新分類為損益。無效部分的相關收益或虧損即時於損益內確認。

當套期工具到期或被出售、終止或行使，或不再符合套期會計的準則時；或集團撤銷了指定的套期關係但仍然預期會進行套期預期交易時，截至當時為止的累計收益或虧損會留在權益中，直至進行交易，並按照上述會計政策確認。如果預計不會進行套期交易，累計未變現收益或虧損便會即時由權益重新分類為損益。

(iii) 不符合套期會計法資格的衍生工具

不符合套期會計法資格的任何衍生金融工具的公允價值變動會即時於損益內確認。

(g) 固定資產

(i) 本局須負責承擔開拓機場用地的所有成本。土地開拓成本和土地溢價已劃歸為固定資產內的租賃土地權益。租賃土地權益以成本減去累計攤銷和減值虧損(附註28(j))後的數額於財務狀況表入賬。

(ii) 投資物業

投資物業包括為賺取租金收入而持有的租賃土地及相關改良工程及/或建築物。這項物業包括尚未確定未來用途的所持土地，以及正在建造或開發以供日後用作投資物業的物業。

投資物業按成本減去累計折舊和減值虧損(附註28(j))後記入財務狀況表中。投資物業按預計可用期限或尚餘租賃期兩者中的較短期間計提折舊。投資物業的租金收入是按照附註28(s)所述方式入賬。

28. 主要會計政策概要 (續)

(g) 固定資產 (續)

- (iii) 其他物業、機械及設備以成本減去累計折舊和減值虧損(附註28(j))後記入財務狀況表。
- (iv) 固定資產的維修保養開支在產生時於損益列支。
- (v) 報廢或出售其他物業、機械及設備項目所產生的收益或虧損以出售所得款項淨額與項目賬面金額之間的差額釐定，並於報廢或出售日在損益確認。

(vi) 在建工程

在建資產和資本工程均按成本入賬。成本包括直接建造成本，如物料、直接員工薪酬、適當比例的生產間接成本、拆卸與移除有關項目的成本和項目所在場地清理費的初始估計金額(如適用)，以及在建造或安裝與測試期間資本化的借貸成本淨額(附註28(m))。在使資產投入擬定用途所必須的絕大部分準備工作完成時，這些成本便會停止資本化，有關資產亦會轉入固定資產內，並按附註28(h)所載的會計政策開始計提折舊。

(vii) 租賃資產

由集團承擔所有權的絕大部分相關風險及回報的資產租賃，劃歸為以融資租賃持有，猶如集團擁有全部資產處理。集團並未獲轉移所有權的絕大部分風險及回報的資產租賃，則劃歸為營業租賃。

如果集團是以營業租賃獲得資產的使用權，則根據租賃作出的付款會在租賃期所涵蓋的會計期間內，以等額在損益中列支；但如有其他基準能更清楚地反映租賃資產所產生的利益模式則除外。租賃相關的優惠均在損益中確認為租賃淨付款總額的組成部分。或有租金在其產生的會計期間內在損益列支。

如果集團以營業租賃出租資產，有關的資產會按性質列入財務狀況表，並按下文附註28(h)所載集團的折舊政策計算折舊。營業租賃所產生的收益則根據下文附註28(s)所載集團的收益確認政策確認。

如果集團在相關批地差不多整段租賃期內出租租賃土地權益，而絕大部分相關風險和回報轉移至承租人，這些租賃便會作融資租賃入賬。集團會終止確認租賃土地權益，而租賃土地權益的賬面金額與作出這些安排所得款項淨額之間的差額，會由這些融資租賃的開始日起於損益中確認。

28. 主要會計政策概要(續)

(h) 折舊

折舊是以直線法按固定資產項目的預計可用年限沖銷其成本減估計殘值(如有)計算。

預計可用年限如下：

租賃土地權益	尚餘租賃期
飛行區：	
跑道基層、滑行道及道路非瀝青層、停機坪及隧道	10年至尚餘租賃期
跑道磨耗層、滑行道及道路瀝青層、燈號及其他飛行區設施	5-25年
客運大樓及地面運輸中心：	
樓宇結構及道路非瀝青層	尚餘租賃期
道路瀝青層、樓宇設備及裝飾	5-25年
通道、公用設施、其他建築物及支援設施：	
道路及橋樑非瀝青層	20年至尚餘租賃期
道路及橋樑瀝青層、其他建築物及支援設施	5年至尚餘租賃期
公用設施設備	5-25年
系統、裝置、機械及設備	3年至尚餘租賃期
傢具、裝置及設備	3-15年
投資物業：	
樓宇結構	尚餘租賃期
樓宇設備及裝飾	5-25年
傢具、裝置及設備	5-15年

如果固定資產項目的組成部分有不同的可用年限，有關項目的成本會按照合理的基準分配至各個部分，而且每個部分會分開計提折舊。集團會每年審閱資產的可用年限和殘值(如有)。

(i) 無形資產(商譽除外)

集團購入的無形資產按成本減去累計攤銷(如有既定的預計可用年限)和減值虧損(附註28(j))後記入財務狀況表內。

有既定可用年限的無形資產攤銷按直線法於資產的預計可用年限內在損益中列支。集團的無形資產為一項有既定可用年限的專營權，由可供使用當日起在20年的專營期內攤銷。集團會每年審閱攤銷的期限和方法。

(j) 資產減值

(i) 集團在每個報告期期末審閱內部和外來的資料，以確定以下資產是否出現減值跡象，或是以往確認的減值虧損已經不再存在或可能已經減少：

- 租賃土地權益；
- 投資物業；
- 其他物業、機械及設備；
- 無形資產；及
- 合資公司的權益。

28. 主要會計政策概要 (續)

(j) 資產減值 (續)

(i) (續)

如果出現任何這類跡象，便會估計資產的追回數額。資產的追回數額是其公允價值減去銷售成本後的數額與使用價值兩者中的較高額。在評估使用價值時，預計未來現金流量會按照能反映當時市場對貨幣時間值和資產特定風險的評估的稅前貼現率，貼現至其現值。當資產或所屬現金產生單位的賬面金額高於其追回數額時，減值虧損便會在損益中確認。如果用以釐定追回數額的估計數額出現正面的變化，有關的減值虧損便會轉回。所轉回的減值虧損以在以往年度沒有確認任何減值虧損而應已釐定的資產賬面金額為限。所轉回的減值虧損在確認轉回的年度內計入損益中。

(ii) 中期財務報告和減值

集團在中期期末採用了在財政年度終結時會採用的相同減值測試、確認和轉回準則。在中期就以成本入賬的非掛牌權益證券確認的減值虧損，不會在其後轉回。

(k) 存料及零件

存料及零件按成本與可變現淨值兩者中的較低者入賬。存料及零件以加權平均成本基準計算的成本(包含所有採購成本，以及使存料和零件達到目前地點及狀態的成本)減去陳舊準備後入賬。存料及零件的任何減至其可變現淨值的減值及陳舊準備，在減記或計提準備期間確認為支出。任何陳舊和耗損的存料及零件在損益中撇賬。

(l) 應收賬款及其他應收款

應收賬款及其他應收款按公允價值首次確認，其後以實際利率法按攤銷成本減去呆賬減值準備後所得數額入賬；但如應收款為提供予關聯方並不設固定還款期的免息貸款或其貼現影響並不重大則除外。在此情況下，應收款會按成本減去呆賬減值準備後所得數額入賬。

呆壞賬的減值虧損在有客觀的減值證據時確認，並按金融資產的賬面金額與以其初始實際利率貼現(如果貼現會造成重大的影響)的預計未來現金流量之間的差額計量。

計入應收賬款和其他應收款的應收賬項的減值虧損會採用準備賬來記錄。當集團認為收回的可能性極低時，被視為不可收回的數額便會直接沖銷應收賬項，與該債項有關而在準備賬內持有的任何數額也會轉回。其後收回早前計入準備賬的數額會在準備賬轉回。

28. 主要會計政策概要(續)

(m) 帶息借款及借貸成本

帶息借款按公允價值減去應佔交易成本後首次確認。首次確認後，帶息借款中沒有套期的部分以攤銷成本入賬，而首次確認的數額與贖回價值之間的任何差異，連同任何應付利息和費用，均以實際利息法於借貸期內在損益中確認。首次確認後，帶息借款中進行公允價值套期的部分的賬面金額會重新計量，而因對風險進行套期所產生的公允價值變動會在損益中確認，以抵銷相關套期工具的損益影響。

與收購、建造或生產需要長時間才可以投入擬定用途的資產直接相關的借貸成本，則予以資本化為該資產成本的一部分。其他借貸成本於產生期間列支。

屬於合資格資產成本一部分的借貸成本在資產產生開支、借貸成本產生和使資產投入擬定用途所必須的準備工作進行期間開始資本化。在使合資格資產投入擬定用途所必須的絕大部分準備工作中止或完成時，借貸成本便會暫停或停止資本化。

(n) 應付賬款及其他應付款

應付賬款及其他應付款按公允價值首次確認，其後按攤銷成本入賬；但如貼現影響並不重大，則按成本入賬。

(o) 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款和現金、存放於銀行和其他金融機構的活期存款，以及短期和高流動性的投資。這些投資可以隨時換算為已知的現金額，價值變動方面的風險不大，並在購入後三個月內到期。

(p) 僱員福利

(i) 短期僱員福利和界定供款退休計劃的供款

薪金、年度優秀表現獎金、有薪年假、界定供款退休計劃的供款和非貨幣福利成本在僱員提供相關服務的年度內累計。如果延遲付款或結算會造成重大的影響，則這些數額會以現值入賬。

根據香港《強制性公積金計劃條例》的規定，本局及於香港的附屬公司均須向強制性公積金(「強積金」)作出供款。該等供款於發生時在損益中確認為支出。

於中國的附屬公司的僱員參加由當地政府所管理的界定供款退休計劃，而該附屬公司須按照僱員工資的固定比率向該計劃作出供款。

28. 主要會計政策概要(續)

(p) 僱員福利(續)

(ii) 界定利益退休計劃責任

集團就界定利益退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃分開計算。計算方法是估計僱員在當期和以往期間提供服務所賺取未來利益的數額，然後將之折現以釐定現值，並扣除任何計劃資產的公允價值。計算工作由合資格精算師運用預期累積利益單位法進行。倘計算結果有利於集團，獲確認的資產將限於以計劃的未來退款或是計劃的未來供款扣減額等方式獲得的經濟利益的現值。

界定利益負債/(資產)淨額的服務成本和利息支出/(收入)淨額在損益中確認，並劃撥為「員工薪酬及有關費用」的一部分。本年服務成本是按照本期僱員的服務所產生的界定利益責任的現值增加額計量。當計劃的利益出現變動或計劃有所縮減時，與僱員過往提供服務有關的利益變動部分或就縮減錄得的損益，會在計劃改變或縮減發生時或確認相關重組成本或辭退利益時(以較早者為準)，於損益內確認為支出。期內利息支出/(收入)淨額是以用以計量界定利益負債/(資產)淨額於報告期初的界定利益責任所採用的折現率釐定。所用的折現率是根據到期日與集團所承擔責任期限相若的優質公司債券於報告期末的收益率釐定。如果市場的深度不足以吸納這些債券，則會使用政府債券的市場收益率。

重新計量界定利益退休計劃所得數額在其他全面收益中確認，並即時在保留盈利中反映。重新計量所得數額包括精算損益、計劃資產的回報(不包括已計入界定利益負債/(資產)淨額的淨利息數額)和資產上限影響的任何變動(不包括已計入界定利益負債/(資產)淨額的淨利息數額)。

(q) 所得稅

- (i) 本年度所得稅包括本期稅項和遞延稅項資產與負債的變動。本期稅項和遞延稅項資產與負債的變動在損益中確認，但如果是在其他全面收益或直接在權益中確認的相關項目，則相關稅款分別在其他全面收益或直接在權益中確認。
- (ii) 本期稅項是按本年度應稅收入，根據在報告期期末已執行或實質上已執行的稅率計算的預計應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。
- (iii) 遞延稅項資產與負債分別由可抵扣和應稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報告中的賬面金額與這些資產與負債的計稅基礎的差異。遞延稅項資產也可以由未使用稅項虧損和未使用稅款抵減產生。

28. 主要會計政策概要(續)

(q) 所得稅(續)

(iii) (續)

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得能使用該遞延稅項資產來抵扣的未來應稅溢利)都會確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利，包括因轉回目前存在的應稅暫時差異而產生的數額；但這些轉回的差異必須與同一稅務機關和同一應稅實體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一期間或遞延稅項資產所產生的稅項虧損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在釐定現有應稅暫時差異是否足以支持確認由未使用稅項虧損和未使用稅款抵減產生的遞延稅項資產時，亦採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關和同一應稅實體有關，以及是否預期在稅項虧損和稅款抵減可使用的同一或多個期間內轉回。

不確認為遞延稅項資產與負債的暫時差異源自以下有限的例外情況：不可在稅務方面獲得扣減的商譽；不影響會計或應稅溢利的資產或負債的首次確認(如屬企業合併的一部分則除外)；以及投資於附屬公司的暫時差異(如屬應稅差異，只限於集團可以控制轉回的時間，而且在可預見的將來不大可能轉回的暫時差異；或如屬可抵扣差異，則只限於很可能在將來轉回的差異)。

遞延稅項資產與負債均不貼現計算。

已確認遞延稅額是按照資產與負債賬面金額的預期實現或結算方式，根據在報告期末已執行或實質上已執行的稅率計量。

遞延稅項資產的賬面金額於各報告期末審閱，並會調低至預期不再有足夠的應稅溢利以抵扣相關稅務利益的金額；如果日後可能有足夠的應稅溢利，則會將有關減額作相應轉回。

因分派股息而額外產生的所得稅是在支付相關股息的責任確立時確認。

本期和遞延稅項結餘及其變動額會分開列示，並且不予抵銷。在本局或集團在法律上有強制執行權以當期稅項資產抵銷當期稅項負債，並且符合以下其他條件的情況下，始會以當期稅項資產抵銷當期稅項負債以及以當期遞延稅項資產抵銷當期遞延稅項負債：

- 就當期稅項資產與負債而言，本局或集團計劃將兩者按淨額基準結算，或將有關資產變現同時清償有關負債；或
- 就遞延稅項資產與負債而言，這些資產與負債與同一稅務機關對下列實體徵收的所得稅有關：
 - 同一應稅實體；或
 - 不同應稅實體，而這些實體預期在未來各期間有大額遞延稅項負債或資產須結算或收回，並計劃按淨額基準實現當期稅項資產和清償當期稅項負債，或變現有關資產同時清償有關負債。

28. 主要會計政策概要(續)

(r) 準備金及或有負債

如果集團須就已發生的事件承擔法定或推定責任，因而預期會導致含有經濟效益的資源外流，在可以作出可靠的估計時，集團便會就該時間或數額不確定的其他負債計提準備金。如果貨幣時間值重大，則按預計所需支出的現值計提準備金。

如果含有經濟效益的資源外流的可能性較低，或無法對有關數額作出可靠的估計，便會將該責任披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。如果可能產生的責任須視乎某宗或多宗未來事件是否發生才能確定是否存在，亦會披露為或有負債，但資源外流的可能性極低則除外。

(s) 收益確認

收益按已收或應收的代價的公允價值進行計量。如果經濟效益可能會流入集團，而收益和成本(如適用)又能夠可靠地計量時，收益便會根據下列基準在損益內確認：

- (i) 機場收費，包括着陸費、停泊費及客運大樓費，於使用有關機場設施時確認。
- (ii) 向旅客提供航空保安服務而收取的保安費於使用有關機場設施時確認。
- (iii) 向航空公司、專營商及特許經營商提供保安服務而收取的航空保安服務收益，均在提供服務時確認。
- (iv) 批出機場禁區輔助服務的專營權收益、批出零售特許經營權的零售收益、批出廣告特許經營權的廣告收益、出租旅客登記櫃檯、機場候機室及航空公司辦事處的其他客運大樓商業收益，以及其他服務收益及追回款項，均按有關協議以應計制確認。
- (v) 就出售航空燃油系統的一部分收入的已收價款，在收取未來相關收入的期間按未來每期預計收入(已計及隱含融資成本)的基準列為收入。未確認為收入的已收款項在財務狀況表中列為遞延收入。
- (vi) 分租租賃土地及辦公室大樓權益所得的地產收益在營業租賃期內以直線法在損益中確認；但如有其他基準能更清楚地反映透過使用租賃資產獲得利益的模式則除外。租賃所涉及的激勵措施均在損益中確認為租賃淨應收款總額的組成部分。或有租金在所賺取的會計期間內確認為收入。預先收取分租所批出租賃土地權益的款項會入賬列為遞延收入，並於相關的分租期內以直線法在損益中確認。
- (vii) 租賃土地權益的融資租賃所產生的收入，於這些租賃開始時(即所有權附帶的絕大部分風險和回報轉移至承租人時)確認。

28. 主要會計政策概要(續)

(s) 收益確認(續)

(viii) 非上市投資的股息收入在股東收取款項的權利獲確立時予以確認。

(ix) 利息收入是在產生時按實際利息法確認。

(t) 外幣換算

年內的外幣交易按交易日的外幣匯率換算。按公允價值計量且以外幣為單位的貨幣資產與負債及非貨幣資產與負債則按報告期末的外幣匯率換算。匯兌盈虧在損益中確認。

以歷史成本計量的外幣非貨幣資產與負債按交易日的外幣匯率換算。

境外經營的業績按與交易日的外幣匯率相若的匯率換算為港元。財務狀況表項目(包括境外經營合併計算時產生的商譽)則按報告期末的收市外幣匯率換算為港元。所產生的匯兌差額在其他全面收益中確認，並在權益中的匯兌儲備分開累計。

在出售境外經營時，與該境外經營有關的累計匯兌差額，會在確認出售該境外經營所產生的損益時由權益重新分類為損益。

(u) 關聯方

(i) 如屬以下人士，即該人士或該人士的近親是集團的關聯方：

- a) 控制或共同控制集團；
- b) 對集團有重大影響力；或
- c) 是集團或集團母公司的關鍵管理人員。

(ii) 如符合下列任何條件，即企業實體是集團的關聯方：

- a) 該實體與集團隸屬同一集團(即各母公司、附屬公司和同系附屬公司彼此間有關聯)。
- b) 一家實體是另一實體的聯營公司或合資公司(或另一實體所屬集團旗下成員公司的聯營公司或合資公司)。
- c) 兩家實體是同一第三方的合資公司。
- d) 一家實體是第三方實體的合資公司，而另一實體是第三方實體的聯營公司。
- e) 該實體是為集團或作為集團關聯方的任何實體的僱員福利而設的離職後福利計劃。
- f) 該實體受到上述附註(u)(i)內所認定人士控制或共同控制。
- g) 上述附註(u)(i)(a)內所認定人士對該實體有重大影響力或是該實體(或該實體母公司)的關鍵管理人員。

一名個人的近親是指與有關實體交易並可能影響該個人或受該個人影響的家庭成員。

28. 主要會計政策概要 (續)

(v) 分部報告

經營分部及財務報表所呈示各分部項目的數額，會在定期向集團最高層管理人員提供的財務資料中確定，以對集團各項業務及經營地區進行資源分配及績效評估。

個別重要的經營分部不會合計以供財務報告之用，但如該等經營分部的產品和服務性質、生產工序性質、客戶類別或階層、分銷產品或提供服務的方法以至監管環境的本質等經濟特性均屬類似，則作別論。個別不重要的經營分部如果符合以上大部分準則，則可以合計。

29. 已頒布但尚未在截至2014年3月31日止年度生效的修訂、新準則及詮釋可能帶來的影響

截至本財務報表刊發日期，香港會計師公會已頒布多項在截至2014年3月31日止年度尚未生效，亦沒有在本財務報表採用的修訂和新準則。這些修訂和準則變化包括下列可能與集團有關的項目。

	在以下日期或之後 開始的年度期間生效
《香港會計準則》第32號修訂 — 「金融工具：列報 — 金融資產與金融負債的抵銷」	2014年1月1日
《香港會計準則》第39號修訂 — 「衍生工具的約務更替與套期會計法的延續」	2014年1月1日
《香港財務報告準則》第9號 — 「金融工具」	未訂明生效日期

集團正在評估這些修訂、新準則和詮釋對首次採用期間的影響。到目前為止，集團認為，除了下述者外，採納這些修訂、新準則和詮釋不大可能會嚴重影響集團的綜合財務報表。

30. 比較數字

由於集團應用了經修訂《香港會計準則》第19號 — 「僱員福利」，部分比較數字已調整至符合本年度的呈報方式，並就於2013/14年度首次披露的項目提供比較金額。有關變動詳情已於附註28(a)中披露。

五年財務及營運概要

(百萬港元)	09/10 重列 ⁴	10/11 重列 ⁴	11/12 重列 ⁴	12/13 重列 ⁴	13/14
綜合損益表					
營業額	9,015	10,583	12,154	13,134	14,810
計算折舊和攤銷前營運費用	(3,413)	(3,582)	(3,928)	(4,282)	(4,872)
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	5,602	7,001	8,226	8,852	9,938
折舊和攤銷	(2,191)	(2,207)	(2,221)	(2,208)	(2,248)
利息及財務費用	(178)	(195)	(174)	(121)	(13)
應佔合資公司業績	178	239	522	211	77
除稅前溢利	3,411	4,838	6,353	6,734	7,754
所得稅	(580)	(810)	(1,020)	(1,111)	(1,306)
年度溢利	2,831	4,028	5,333	5,623	6,448
以下各方應佔部份：					
本局權益股東	2,834	4,025	5,329	5,615	6,454
非控股權益	(3)	3	4	8	(6)
綜合財務狀況表					
非流動資產	49,348	48,165	47,712	48,890	51,482
流動資產	1,939	2,185	3,652	4,802	5,394
流動負債	(4,138)	(2,666)	(2,679)	(5,590)	(4,776)
流動(負債)/資產淨值	(2,199)	(481)	973	(788)	618
資產總值減流動負債	47,149	47,684	48,685	48,102	52,100
非流動負債	(10,592)	(11,392)	(10,161)	(7,732)	(9,581)
資產淨值	36,557	36,292	38,524	40,370	42,519
股本	30,648	30,648	30,648	30,648	30,648
儲備	5,707	5,432	7,653	9,489	11,642
非控股權益	202	212	223	233	229
權益總額	36,557	36,292	38,524	40,370	42,519
主要財務及營運統計數字					
宣派股息(百萬港元)	2,300	3,100	3,900	4,400	5,300
宣派特別股息(百萬港元)	2,200	—	—	—	—
股權收益	7.8%	11.1%	14.3%	14.3%	15.6%
總負債/資本比率	18%	16%	13%	13%	10%
客運量 ^{1,2} (百萬人次)	46.9	51.5	54.9	57.2	60.7
貨運量 ^{1,3} (百萬公噸)	3.6	4.2	3.9	4.0	4.2
飛機起降量 ¹ (千架次)	280	316	339	355	377

¹ 「營運統計數字」只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

² 「客運量」包括在機場出發、結束行程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。

³ 「貨運量」包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件不計算在內。

⁴ 為遵守經修訂的《香港會計準則》第19號—「僱員福利」，集團已於2013/14年度更改有關界定利益退休計劃的會計政策。這項會計政策的變動已追溯應用。因此，集團已重列由2009/10年度至2012/13年度的溢利和資產淨值。

在香港國際機場營運的航空公司 — 2014年3月

俄羅斯航空
AeroLogic*
Air Astana
釜山航空
加拿大航空
中國國際航空
法國航空
香港華民航空*
印度航空
毛里裘斯航空
新西蘭航空
新畿內亞航空
塞舌爾航空
亞洲航空
AirBridgeCargo*
全日空
韓亞航空
亞特拉斯*
Aurora Airlines
曼谷航空
孟加拉航空
英國航空
盧森堡國際貨運航空*
Cargolux Italia*
國泰航空
宿霧太平洋航空

中華航空
中國貨運航空*
中國東方航空
中國南方航空
都市航空
美國達美航空
港龍航空
易斯達航空
以色列航空
阿聯酋航空
埃塞俄比亞航空
阿提哈德航空*
長榮航空
Federal Express*
斐濟航空
芬蘭航空
嘉魯達印尼航空
Globeus
香港航空
香港快運航空
Hunnu Air
日本航空
濟州航空
印度捷特航空
捷星亞洲航空
真航空

吉祥航空
Kalitta Air*
肯尼亞航空
荷蘭皇家航空
大韓航空
德國漢莎航空
德國漢莎貨運航空*
馬來西亞航空
華信航空
荷蘭馬丁航空*
美佳航空
蒙古航空
尼泊爾航空
日本貨物航空*
Nordic Global Airlines*
泰國東方航空
巴基斯坦國際航空
樂桃航空
菲律賓航空
Polar Air Cargo*
澳洲航空
卡塔爾航空
汶萊皇家航空
皇家約旦航空
西伯利亞航空
沙特阿拉伯航空*

酷航
順豐航空*
上海航空
深圳航空
四川航空
Silk Way West Airlines*
新加坡航空
新加坡航空貨運*
南非航空
Southern Air*
春秋航空
斯里蘭卡航空
瑞士國際航空
泰國亞洲航空
泰國國際航空
虎航
TNT Airways*
俄羅斯全祿
Transmile Air Services*
土耳其航空
美國聯合航空
聯合包裹運送服務*
越南航空
維珍航空
廈門航空
揚子江快運*

* 只提供貨運服務

香港國際機場定期航班目的地 — 2014年3月

北亞

北京
釜山
長春
長沙
濟州
成都
重慶
大連
福岡
福州
廣州
桂林
貴陽
海口
杭州
哈爾濱
合肥
揭陽
濟南
晉江
高雄
哈巴羅夫斯克
昆明
麗江
梅縣
名古屋
南昌
南京
南寧
寧波
沖繩
大阪/關西
青島
三亞
札幌
首爾/仁川
上海/虹橋
上海/浦東
瀋陽
石家莊
台北
太原
天津
東京/羽田
東京/成田
烏蘭巴托
符拉迪沃斯托克
溫州

武漢
無錫
武夷山
廈門
西安
徐州
鹽城
煙台
宜昌
湛江
鄭州

東南亞

斯里巴加灣市
曼谷/廊曼
曼谷/蘇凡納布
宿霧
清邁
克拉克
峴港
登巴薩
河內
胡志明市
伊洛伊洛
雅加達
蘇梅
亞庇
吉隆坡
吉隆坡/梳邦*
古晉
馬尼拉
檳城
金邊
布吉
暹粒
新加坡
泗水
仰光

中東/中亞/南亞

阿布扎比
阿拉木圖
安曼
巴林
巴庫*
班加羅爾
金奈
吉大港*

科倫坡
達曼*
德里
達卡
多哈
迪拜
迪拜/阿勒馬克圖姆*
海德拉巴
伊爾庫茨克
伊斯蘭堡
吉達
卡拉奇
加德滿都
加爾各答
克拉斯諾亞爾斯克*
科威特*
拉合爾
馬埃
馬累
孟買
馬斯喀特*
新西伯利亞
利雅得
沙迦*
塔什干*
特拉維夫

歐洲

阿姆斯特丹
巴塞羅那*
布達佩斯*
科隆*
法蘭克福
赫爾辛基
伊斯坦堡
萊比錫*
列日*
倫敦/希斯路
倫敦/斯坦斯特德*
盧森堡*
曼徹斯特*
米蘭/貝加莫*
米蘭/馬爾奔薩
莫斯科/多莫杰多沃
莫斯科/謝列梅捷沃
慕尼黑
巴黎
羅馬
維也納*

薩拉戈薩*
蘇黎世

澳大利西亞/太平洋島嶼

亞德萊德
奧克蘭
布里斯班
凱恩斯
關島
墨爾本
楠迪
珀斯
莫爾茲比港
悉尼

非洲

亞的斯亞貝巴
約翰內斯堡
毛里求斯
內羅畢

北美

阿克雷奇*
亞特蘭大*
芝加哥/奧黑爾
辛辛那提*
哥倫布*
達拉斯*
檀香山*
休斯敦*
亨茨維爾*
洛杉磯
路易斯維爾*
孟菲斯*
邁阿密*
紐約/約翰肯尼迪
紐瓦克
奧克蘭*
安大略*
費城*
三藩市
西雅圖
多倫多
溫哥華

中美及南美

埃斯特*
瓜達拉哈拉*

* 只提供貨運服務

香港機場管理局

香港大嶼山
香港國際機場
翔天路 1 號
機場行政大樓

電話 : (852) 2188 7111

傳真 : (852) 2824 0717

網址 : www.hongkongairport.com

