



香港 | HONG KONG
國際機場 | INTERNATIONAL AIRPORT

齊心建設 共享未來

2014/15 年報





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

目錄

02	基本信念	50	貨運及航空服務
03	香港國際機場簡介 / 營運表現概覽	54	飛行區及系統
04	主席報告	58	內地發展項目
08	行政總裁報告	62	企業可持續發展
12	董事會	66	展望未來
14	執行總監	71	財務回顧
15	財務及營運概覽	78	董事會報告書
16	企業管治	81	獨立核數師報告書
36	風險管理報告	82	財務報表
40	大事紀要	135	五年財務及營運概要
42	客運服務	136	航空公司及航班目的地



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。

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。

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。

基本信念



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60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。



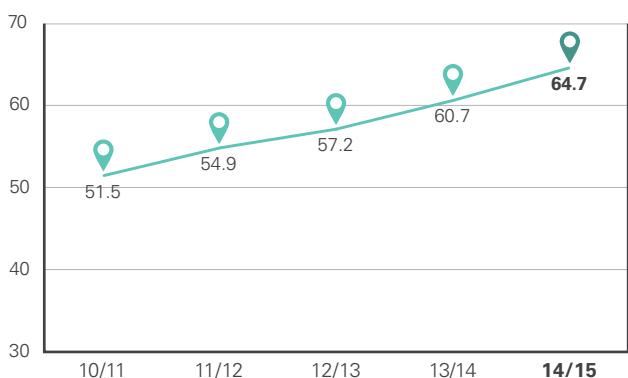
香港國際機場簡介

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

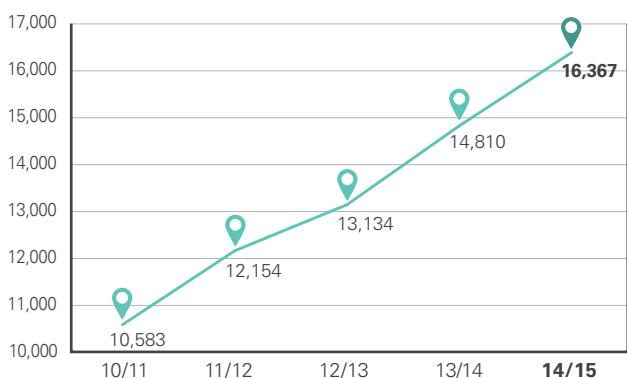
客運量

(百萬人次)



營業額

(百萬港元)



貨運量

(百萬公噸)



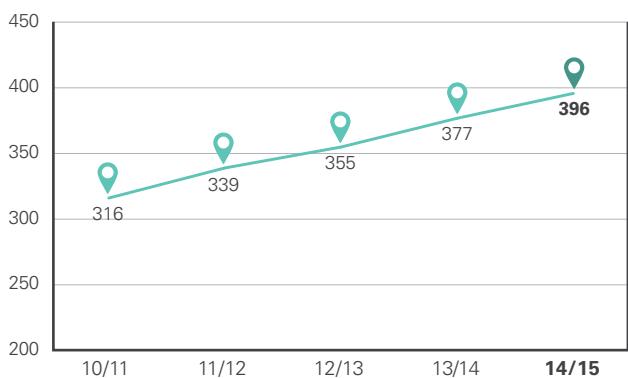
權益股東應佔溢利

(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2015年3月31日止的2014/15財政年度，香港國際機場再創佳績。除了貨運量及飛機起降量刷新紀錄外，機場的客運量更是歷來首次突破6 400萬人次。

航空交通量強勁增長、零售業務收益上升，加上審慎管理，我們於2014/15年度錄得強勁的財務表現，權益股東應佔溢利增加12.4%至72.54億港元。

我們於年內屢獲殊榮，涵蓋優質顧客服務及環保營運措施，以至推廣工作間安全及引入新技術等，肯定了我們在各個範疇均表現出色。



容量限制

我與香港國際機場結緣，是始自於1990年加入臨時機場管理局的董事會。由當年監督機場的建造工程，到見證今年機場表現再創新高，我很高興看到機場一直穩健發展，航空服務需求亦持續增長。事實上，由於航空服務需求非常殷切，機場現有的雙跑道系統將於未來一年或兩年內達到飽和。

環顧各地，並非只有香港國際機場才面對這個情況。在整個亞太區，多個機場正積極擴建設施及基礎建設，以應付不斷增長的航空交通需求。香港

為興建三跑道系統，我們必須克服技術及物流方面的種種挑戰。然而我深信，我們具備所需的技術、專業知識及資源來完成這項計劃，以應付與日俱增的航空交通需求，並確保香港的國際及區域航空樞紐領先地位。

國際機場必須提高運力，否則香港的整體競爭力會被削弱，作為全球及區域航空樞紐的地位亦會受損。機場的容量限制問題，亦可能影響機場支持香港四大支柱產業的能力。這些產業分別為金融服務、貿易及物流、旅遊，以及工商業支援及專業服務，合共佔本地生產總值超過一半。

為解決容量限制問題，機管局正全力推展擴建香港國際機場成為三跑道系統的計劃，我很高興看到，這項計劃於年內達到了多個重要里程碑。於2014年11月，三跑道系統計劃獲環境保護署署長發出環境許可證，及後於2015年3月，香港特區政府行政會議肯定香港有必要推展三跑道系統計劃。我們會積極探討有利於早日推展計劃的方法，以配合行會的決定。

三跑道系統不只是建設一條新跑道。這項計劃包括興建第三條跑道、滑行道及停機坪、設有57個停機位的新跑道客運廊、改建現有二號客運大樓、興建新的旅客捷運系統，以及設置高速行李處理系統，到2030年機場將可處理預測的航空交通需求量，即每年客運量1.02億人次、貨運量890萬公噸，以及飛機起降量607 000架次。

為興建三跑道系統，我們必須克服技術及物流方面的種種挑戰。然而我深信，我們具備所需的技術、專業知識及資源來完成這項計劃，以應付與日俱增的航空交通需求，並確保香港的國際及區域航空樞紐領先地位。

北商業區

港珠澳大橋項目及本港多項相關計劃將有助大嶼山成為旅遊中心，以及往來港澳粵三地的交匯點。

上述基建項目所產生的交通流量，將為香港國際機場帶來發展良機。年內，我們已落實北商業區的規劃大綱。北商業區毗鄰二號

客運大樓，佔地超過十公頃。北商業區首階段零售發展計劃的總樓面面積約20萬平方米，將發展成為綜合購物度假區，為旅客及香港市民提供匯聚美食、娛樂及家庭遊樂的好去處。

展望未來

年內，機場的擴建計劃取得理想進展。我要衷心感謝運輸及房屋局、機場擴建工程統籌辦公室、機管局董事會成員、業務夥伴及持份者給予的建議及指導。

我亦希望藉此機會，向已故的張建東博士衷心致意。張博士於2003年加入董事會，及後於2008年6月至2014年5月出任主席。他在制訂機場擴建成為三跑道系統的發展路向方面，擔當了重要的領導角色，深受各界敬重。

於2014年10月，林天福先生出任機管局行政總裁。目前正值機場積極發展的階段，我們有幸獲得林先生加入機管局團隊。我很欣賞林先生的果敢幹勁及全力推動機場發展的決心。

機場很幸運能擁有實力雄厚的管理團隊，以及熱誠能幹的員工。我的任期將於2015年5月屆滿，我有信心機場會繼續為香港的經濟發展作出貢獻，並維持香港作為全球及區域航空樞紐的競爭力。



羅康瑞
主席
香港，2015年5月26日



行政總裁報告

各位持份者：

我於2014年10月加入香港機場管理局前，曾有近30年時間從事對外推廣香港的工作，鼓勵各地人士來港經商。在遊歷世界各地之時，我已非常欣賞香港國際機場及其連繫遠近、方便快捷的航空服務。

今天，我很榮幸成為香港國際機場管理團隊的一份子。作為土生土長的香港人，我對這個被譽為世界級的機場感到自豪。在我心目中，香港國際機場不只是一个交通樞紐，更是香港基建的關鍵一環，為本地經濟增長提供動力。我會致力發揮機場的優勢，令機場可繼續為香港的繁榮作出貢獻。



成績卓越的一年

於截至2015年3月31日止的2014/15財政年度，香港國際機場屢創紀錄。客運量較2013/14年度上升6.6%至6 470萬人次，飛機起降量增加4.9%至396 000架次，貨運量則上升5.5%至440萬公噸。

機場的跨境交通量亦創下新高。海天客運碼頭的快船服務連接機場與澳門及珠江三角洲八個口岸，而碼頭的客運量上升了5.3%至280萬人次。使用轎車、跨境口岸快線及客車服務往來機場與珠三角的旅客超過200萬人次，較2013/14年度上升1.5%。

本年度航空交通量的強勁增長，正好突顯機場面對的挑戰。現時機場的處理量已達到容量逾90%，而且即將飽和。要解決機場容量限制問題，我們有迫切需要推展擴建機場成為三跑道系統的長遠方案。

香港國際機場不只是一個交通樞紐，更是香港基建的關鍵一環，為本地經濟增長提供動力。我會致力發揮機場的優勢，令機場可繼續為香港的繁榮作出貢獻。

興建三跑道系統

2014/15財政年度是別具意義的一年。經過歷時逾兩年的嚴謹環境影響評估後，三跑道系統計劃取得了環境許可證，其後於2015年3月，香港特區政府行政會議肯定香港有必要推展這項計劃。由2012年5月至2015年3月期間，我們舉行了超過800場公眾參與活動，包括簡報會、研討會、論壇及機場參觀活動，以闡述三跑道系統環評的一般及技術事宜，並簡介有關計劃的最新發展，參與這些活動的持份者及公眾人士亦數以萬計。

三跑道系統對香港的未來發展至為重要，不但會帶來新商機及創造數以十萬計的就業機會，並有助促進經濟發展，以及鞏固機場的國際航空樞紐地位。透過與持份者及廣大市民緊密合作，我們希望實現兩個目標，就是於2016年展開工程，並用八年時間完成計劃。

中期發展計劃

年內，我們繼續提升機場設施。完成擴建的西停機坪設有28個停機位，現已全面投入運作。當中場範圍發展項目於2015年年底前完成後，機場每年可處理的客運量將增加1 000萬人次。擴建後的西停機坪及中場範圍發展項目將提供合共48個新停機位。

優化服務

除了增設及提升設施外，我們亦繼續加強機場服務，例如透過提升預辦登機服務，擴大腹地市場，並應付珠三角不斷增長的航空服務需求。機場亦正作好準備，抓緊港珠澳大橋啟用所帶來的商機。

現代旅客的要求愈來愈高，而且更加獨立、更熟悉科技。因此，我們為機場引入多項新服務，例如提供個人化的航班資料顯示系統裝置，以及增設數百個供流動電話及其他裝置使用的充電插座，務求令機場服務更高效便利。

於2014年，香港國際機場再次獲推選為全球最繁忙的貨運機場。高效可靠的航空貨運服務，鞏固了香港的全球商業樞紐地位，我們亦正致力確保機場能夠把握轉口航空貨運及電子商務需求不斷增長所帶來的機遇。

迎接未來挑戰

前任行政總裁許漢忠先生在任的七年期間，對機場發展貢獻良多，我謹致以衷心謝意，亦感謝機管局員工及65 000名機場員工群策群力及竭誠服務，為機場奠定成功的根基，令我對前景充滿信心。

展望未來，我們必須克服機場的容量限制問題，同時亦要進行三跑道系統的設計及建造工程，並維持優秀的服務水平。儘管面對重重挑戰，我深信機場會繼續為香港創造長遠的競爭優勢，讓全港市民引以為榮。



林天福
行政總裁
香港，2015年5月26日

董事會



羅康瑞先生



林天福先生



陳家強教授



陳鑑林議員



洪丕正先生



林奮強先生



林健鋒議員



李承仕先生

羅康瑞先生 GBS 太平紳士

主席

現年66歲。2014年6月獲委任為董事會主席。於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。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。大嶼山發展諮詢委員會委員。

林天福先生 太平紳士

行政總裁*

現年56歲。2014年10月獲委任為行政總裁。曾任香港貿易發展局總裁。航空發展諮詢委員會、金融發展局及香港物流發展局成員。林先生獲香港董事學會頒發2007年度傑出董事獎(法定/非分配利潤組織)，表揚他在企業管治方面的優秀表現。他亦於2011年獲美國商務部頒發Peace Through Commerce獎章，嘉許他領導貿發局在推動港美貿易的貢獻。

陳家強教授 GBS 太平紳士

財經事務及庫務局局長*

現年58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；港鐵公司

董事局、強制性公積金計劃管理局董事局、香港按揭證券有限公司的董事局及西九文化區管理局董事局成員。金融發展局當然委員；香港國際主題樂園有限公司董事。

陳鑑林議員 SBS 太平紳士

現年66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)；立法會財務委員會及內務委員會委員。司法及法律事務、政制事務、發展事務、經濟發展事務、財經事務、保安事務及交通事務委員會委員；中國人民政治協商會議第12屆全國委員會委員；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60歲。2011年6月獲委任為董事會成員，於2014年6月獲再度委任。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；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62歲。2012年7月出任運輸及房屋局局長後成為董事會成員。作為運輸及房屋局局長，張炳良教授分別是香港房屋委員會、香港航運發展局、香港港口發展局、香港物流發展局及航空發展諮詢委員會的主席。他亦是香港鐵路有限公司、九廣鐵路公司及香港按揭證券有限公司的董事；以及可持續發展委員會和經濟發展委員會的成員。

馮婉眉女士 BBS

現年54歲。2010年6月獲委任為董事會成員，於2013年6月獲再度委任。曾任滙豐集團總經理及香港上海滙豐銀行有限公司香港區總裁。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。香港交易及結算所集團獨立非執行董事。



鄭維新先生



張炳良教授



馮婉眉女士



何俊仁議員



羅崇文先生



盧耀楨先生



杜彼得先生



易志明議員

何俊仁議員

現年64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。

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。

杜彼得先生

現年67歲。2014年6月獲委任為董事會成員。現為帝盛酒店集團有限公司獨立非執行董事。於2007年5月1日至2013年4月30日期間獲委任為市區重建局董事。

洪丕正先生 太平紳士

現年50歲。2008年6月獲委任為董事會成員，於2011年6月及2014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；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。

李承仕先生 GBS OBE 太平紳士

現年73歲。2011年6月獲委任為董事會成員，於2014年6月獲再度委任。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；創意智優計劃審核委員會副主席；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。

易志明議員

現年60歲。2014年6月獲委任為董事會成員。易先生於1994年加入九龍倉集團，職責包括監督集團的公共交通運輸、集裝箱碼頭及空運貨站業務組合。易先生現為香港立法會航運交通界功能界別議員。易先生亦為海港企業有限公司(股份代號：51)及天星小輪有限公司非執行董事，以及現代貨箱碼頭有限公司及香港空運貨站有限公司董事。易先生是英國特許工程師。

林奮強先生 BBS

現年53歲。2014年6月獲委任為董事會成員。香港黃金五十，一個獨立、非牟利政策研究組織的創辦人。成立這組織之前，林先生是一間國際投資銀行的亞洲高層管理人員。林先生曾獲全球基金經理選為最佳分析員超過十多年。他也曾出任中央政策組非全職顧問及行政會議成員。

羅崇文先生 AE 太平紳士

民航處處長*

現年58歲。2004年4月出任民航處處長後成為董事會成員。

* 按職位的當然成員

林健鋒議員 GBS 太平紳士

現年63歲。2011年6月獲委任為董事會成員，於2014年6月獲再度委任。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

盧耀楨先生 GBS 太平紳士

現年68歲。2014年6月獲委任為董事會成員。專業工程師，並為英國土木工程師學會資深會員；結構工程師學會資深會員；香港工程師學會資深會員；香港大學土木工程系傑出客席教授；香港特區政府前環境運輸及工務局常任秘書長；醫院管理局前工程規劃高級顧問。

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



► 由左至右：蔡新榮先生、陳正思女士、羅志聰先生、鍾惠儀女士、吳自淇先生及馮永業先生

蔡新榮先生

建築工程執行總監

現年64歲，香港大學工程系畢業。2012年10月獲委任。蔡新榮先生在1978年加入政府前曾在顧問公司任職五年，其後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49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(商鋪租務及市場推廣)，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。

鍾惠儀女士

人力資源及行政執行總監

現年51歲，持有美國檀香山Chaminade University理學碩士學位及香港中文大學社會科學學士學位。2014年10月獲委任。加入機場管理局前，

鍾惠儀女士是香港興業國際集團有限公司集團人力資源部總經理。鍾女士擁有逾25年人力資源管理經驗，曾於香港多間具規模的商業及公營機構包括和記港口集團有限公司及中電集團等擔任要職，擁有組織發展、領導人才開發及改革管理等範疇的專業知識。

馮永業先生

企業發展執行總監

現年51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55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26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60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28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

	2014/15	2013/14	±% ¹
財務業績 (百萬港元)			
營業額	16,367	14,810	+10.5%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	11,314	9,938	+13.8%
折舊和攤銷	2,420	2,248	+7.7%
利息及財務(收入)/費用淨額	(33)	13	-353.8%
權益股東應佔溢利	7,254	6,454	+12.4%
宣派股息	—	5,300	-100.0%
財務狀況及比率 (百萬港元)			
資產總值	58,061	56,876	+2.1%
借款總額	3,382	4,937	-31.5%
權益總額	44,437	42,519	+4.5%
股權收益	16.7%	15.6%	
總負債 / 資本比率	7%	10%	
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)	64.7	60.7	+6.6%
貨運量 ⁴ (百萬公噸)	4.4	4.2	+5.5%
飛機起降量(千架次)	396	377	+4.9%

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。

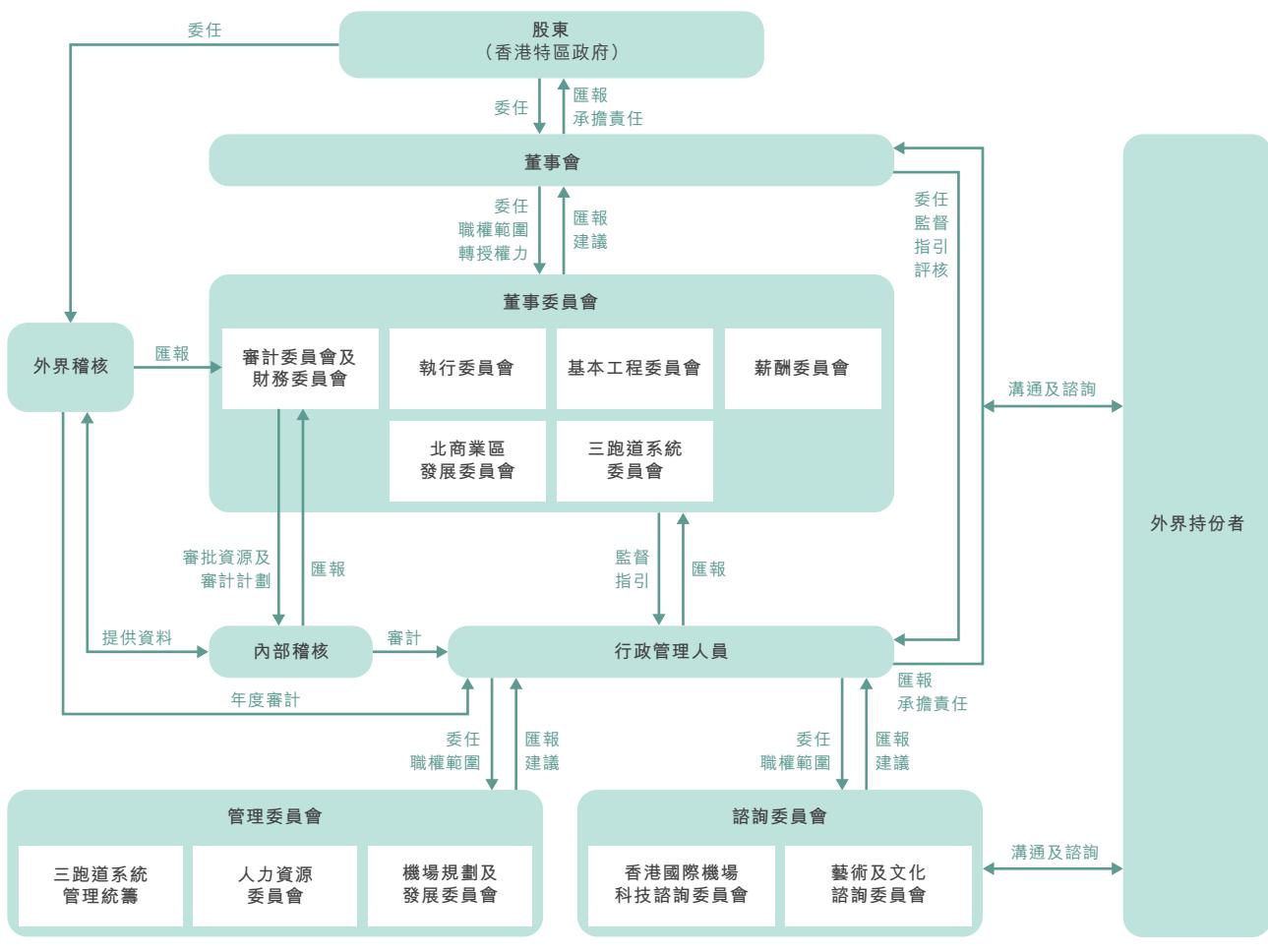
⁴ 貨運量包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件不計算在內。

企業管治

香港機場管理局確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。

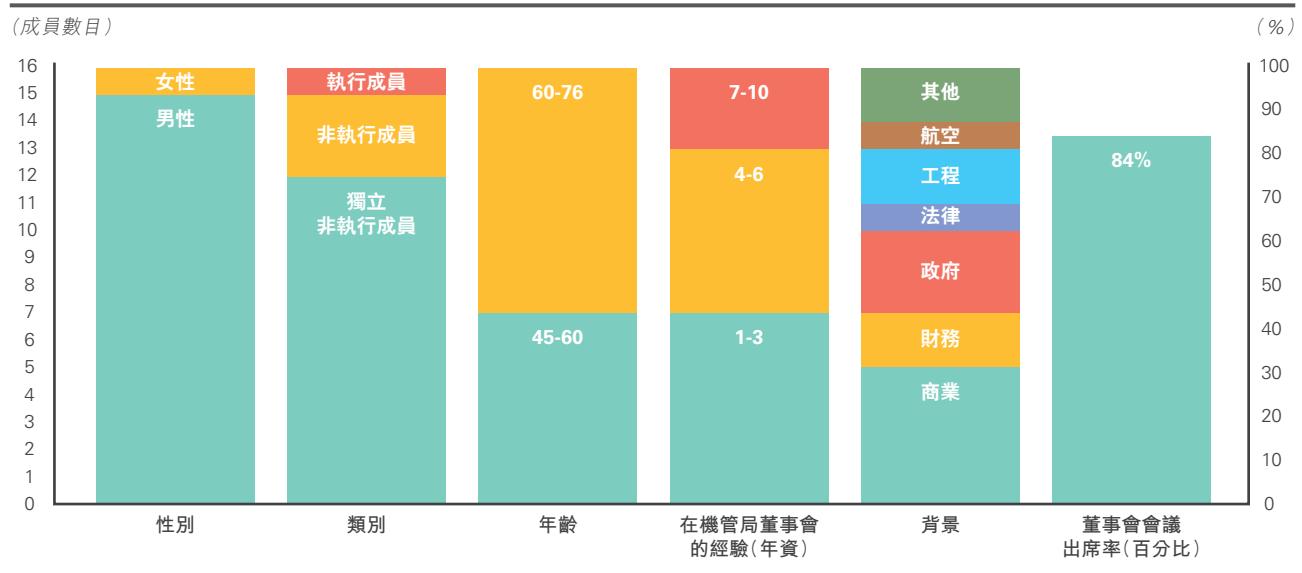
董事會架構

《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16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12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。

董事會成員



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份出任董事會成員外，所有其他董事會成員的任期均為三年。現任主席於2014年6月1日獲委任，任期為一年。

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92頁。

培訓

新獲委任的董事會成員須參與為其度身制訂的啟導計劃。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，在本報告年度邀請成員出席機場參觀活動，以及有關機場服務質素、機場發展及零售計劃的簡報會。

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。

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。董事會於2014年9月8日採用現行的運作模式。

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，董事會舉行了八次會議，平均出席率為84%。各成員出席會議的記錄見第24頁。

董事會共審議55份董事會文件及7份書面決議案。

經審議的主要事項：

- 年度財務預算及年度業務計劃
- 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
- 高級管理人員的委任、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
- 機管局組織及董事委員會架構
- 行政總裁獲授權力
- 董事會的運作模式
- 委任三跑道系統委員會及北商業區發展委員會的增選成員
- 一號客運大樓運力提升工程
- 香港國際機場的飛行培訓中心發展

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2014/15年度，董事會成員五度因擔任基本工程及／或維修工程合約及北商業區酒店發展投標商關聯公司的董事而從會議中退席。

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。有關現行董事委員會架構的全面檢討工作已於2014年7月完成。經檢討後，董事會已解散基建規劃委員會，並成立兩個專責委員會，即三跑道系統委員會及北商業區發展委員會，以處理

三跑道系統及北商業區計劃所有範疇的工作。董事會現設有六個委員會，各委員會均有特定的職權範圍。

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，出席所有委員會會議
- 董事會成員可以向董事會秘書取得所有委員會會議的文件
- 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

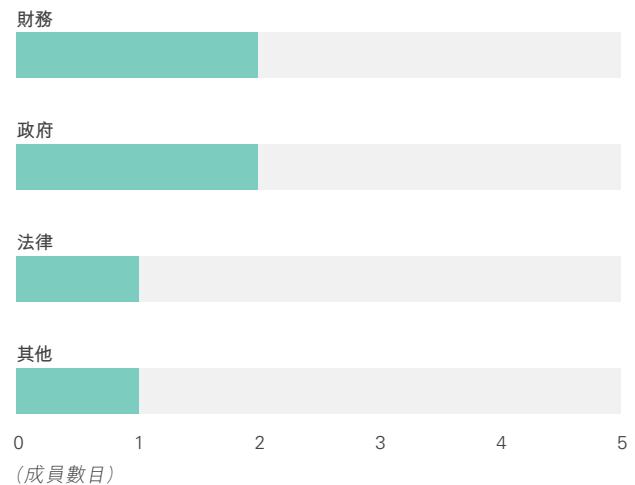
董事委員會的職權範圍不時作出檢討，以配合機管局不斷轉變的營運、業務和發展需要。最近一次檢討於2014年進行，以確保委員會的職權範圍之間沒有重大缺口或重疊。各董事委員會的職權範圍載於香港國際機場網站www.hongkongairport.com。

董事委員會的成員名單最近於2014年7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2.5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

審計委員會及財務委員會成員背景



成員名單：六名非執行成員，其中四名為獨立人士

主席： 洪丕正先生
成員： 馮婉眉女士
何俊仁議員
林奮強先生
財經事務及庫務局局長
民航處處長

會議及文件：本年度委員會共舉行六次會議，平均出席率為78%。各成員的出席記錄見第24頁。共審議17份委員會文件。

主要職責：

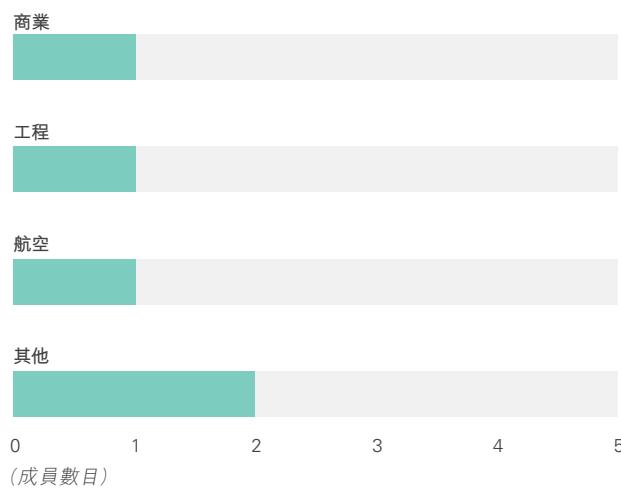
- 審閱財務報表
- 就聘用外聘核數師提出建議，並審批外聘核數師的薪酬及聘用條款，以及監督機管局與外聘核數師的關係
- 檢討會計政策、年度財務預算、五年財務計劃及收費政策
- 監督內部監控、財務監控、風險管理制度及內部稽核職能，以及檢討內部舉報政策
- 報告有關企業管治實務的事項

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
- 財務安排研究
- 中止新航點優惠安排

基本工程委員會

基本工程委員會成員背景



成員名單：共五名成員，其中四名為獨立人士

- 主席： 李承仕先生
成員： 陳鑑林議員
林奮強先生
易志明議員
林天福先生

會議：本年度委員會共舉行六次會議，平均出席率為72%。各成員的出席記錄見第24頁。共審議24份委員會文件。

主要職責：

監督三跑道系統計劃及北商業區發展以外的工程相關事宜，包括：

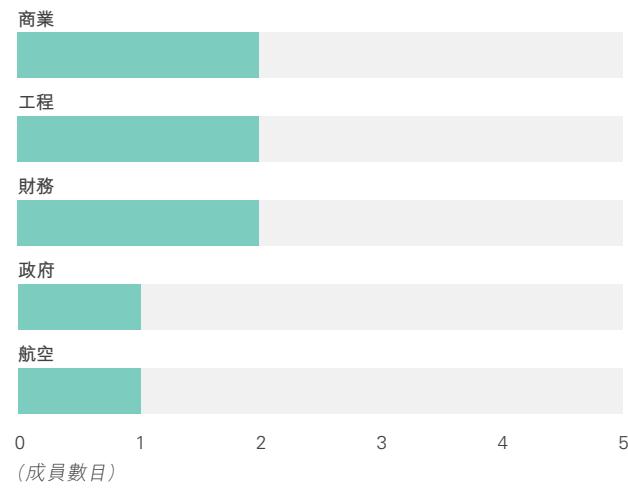
- 審視及審批有關基本工程、系統及設備，以及資產合約和顧問協議的政策、採購策略/程序及評審準則
- 根據獲授權力，審視及審批工程範圍、工程監控預算、合約/協議的批授及超出核准工程監控預算的任何額外款項，或就此向董事會提出建議
- 監察大型基本工程項目的進展
- 就基本工程、系統、設備及資產的年度財務預算及五年計劃，向董事會提出建議

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
- 中場範圍發展
- 提供機場設施
- 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



成員名單：共八名成員，其中六名為獨立人士

主席： 羅康瑞先生
成員：
馮婉眉女士
洪丕正先生
李承仕先生
盧耀楨先生
杜彼得先生
林天福先生
運輸及房屋局局長

會議：本年度委員會共舉行六次會議，平均出席率為90%。各成員的出席記錄見第24頁。共審議29份委員會文件。

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權力
- 審議業務發展及商業策略
- 向管理層提供策略指引

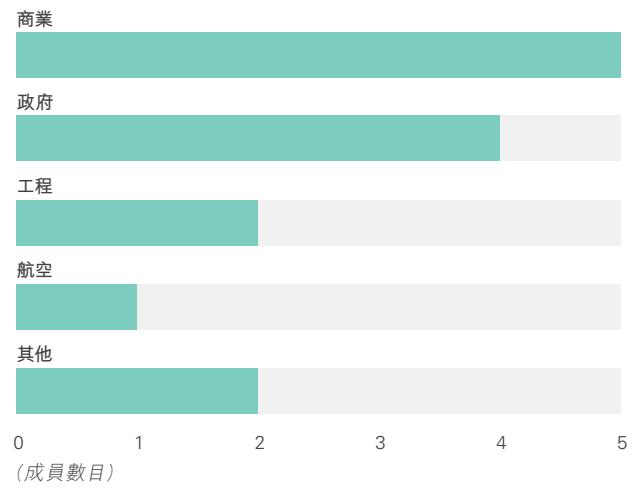
- 發揮諮詢組織功能，輔助董事會主席領導及監督機管局的業務和事務
- 確保各董事委員會的工作互相協調
- 監督高級管理人員的繼任規劃

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(在北商業區發展委員會成立前)
- 中場範圍發展
- 2035規劃大綱
- 零售業務組合：三年業務計劃
- 環保機場基準研究
- 機場專營權及商業特許經營牌照
- 財務及零售表現
- 機管局營運及業務活動報告
- 2014/15年度可持續發展報告的建議行動計劃

北商業區發展委員會

北商業區發展委員會成員背景

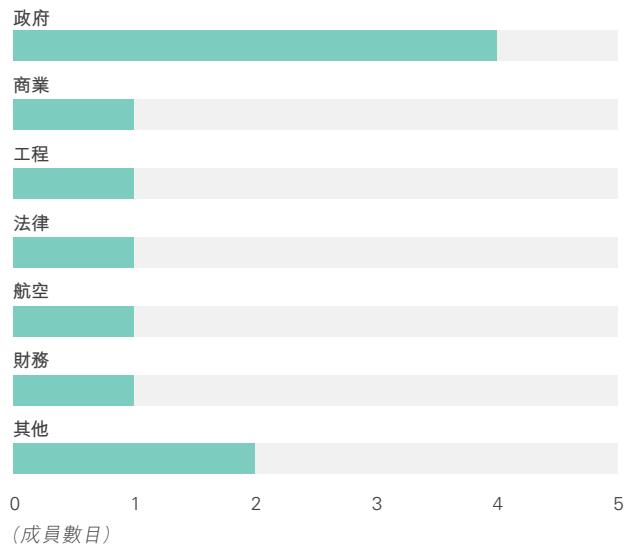


成員名單：共14名成員(包括三名增選成員)，
其中九名為獨立人士

主席：杜彼得先生
成員：
鄭維新先生
林奮強先生
林健鋒議員
李承仕先生
盧耀楨先生
易志明議員
林天福先生
財經事務及庫務局局長
運輸及房屋局局長
民航處處長
增選成員：葉李杏怡女士
梁志群先生
梁海國先生

三跑道系統委員會

三跑道系統委員會成員背景



會議：本年度委員會共舉行四次會議，平均出席率為70%。各成員的出席記錄見第24頁。共審議五份委員會文件。

主要職責：

- 監督北商業區發展的總體規劃
- 就北商業區地塊的發展策略向董事會提出意見及建議，並監察北商業區發展的進度
- 根據獲授權力，審批北商業區發展的採購／招標策略及工程合約、顧問協議及商業標書的批授，並就此向董事會提出意見
- 就北商業區與其他發展項目的配合及對外交通連繫事宜提出意見

經審議的主要事項：

- 布局規劃大綱及第一期零售發展
- 設計工作坊
- 第一期零售發展的商業模式
- 北商業區酒店發展

成員名單：共11名成員(包括三名增選成員)，

其中六名為獨立人士

主席：盧耀楨先生
成員：
何俊仁議員
林奮強先生
杜彼得先生
林天福先生
財經事務及庫務局局長
運輸及房屋局局長
民航處處長
增選成員：林光祺先生
蔡永忠先生
邱伯衡先生

會議：本年度委員會共舉行五次會議，平均出席率為85%。各成員的出席記錄見第24頁。共審議14份委員會文件。

主要職責：

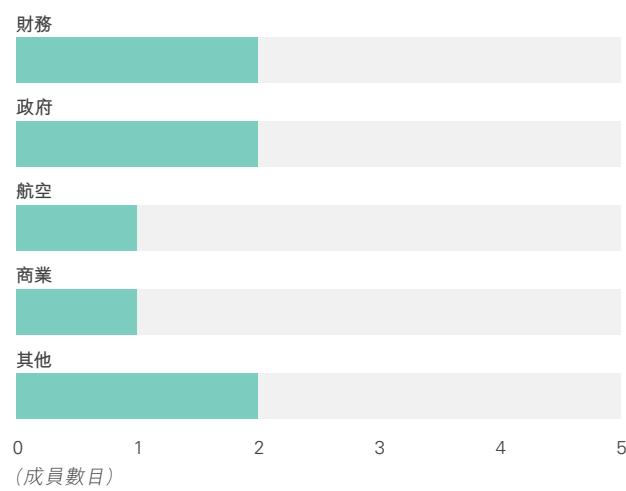
- 監督三跑道系統計劃的規劃、推行及按時在預算內順利完成
- 就三跑道系統計劃相關的一切主要政策事宜，向董事會提出意見及建議
- 審視及審批採購策略、三跑道系統工程合約/顧問協議的批授，以及處理因超出核准的工程監控預算而出現的合約變動
- 監察三跑道系統環境影響評估報告內承諾的緩解方向及措施的進度/推行情況，並就機管局的執行計劃提出意見
- 就三跑道系統與鄰近的其他發展項目的配合事宜提出意見
- 監督與三跑道系統相關的公眾參與活動及公共關係策略及計劃，並就此提出意見

經審議的主要事項：

- 前期工程的初期招標行動
- 提升海洋生態及漁業策略
- 計劃的主要設計細節及成本估算
- 海洋生態提升基金及漁業提升基金
- 就環境許可證提出的司法覆核對項目計劃的影響
- 計劃進度報告及計劃狀況報告
- 採購策略及工程合約批授

薪酬委員會

薪酬委員會成員背景



成員名單：共八名成員，其中五名為獨立人士

主席：	馮婉眉女士
成員：	陳鑑林議員
	洪丕正先生
	林奮強先生
	林健鋒議員
	林天福先生
	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97%。各成員的出席記錄見第24頁。共審議七份委員會文件。

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
- 檢討高級行政人員的表現
- 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
- 署理職位任命及相關津貼
- 機管局組織架構

會議出席率 (2014年4月1日至2015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	薪酬委員會	三跑道系統委員會 ¹	北商業區發展委員會 ¹
非執行成員							
運輸及房屋局局長	8/8			6/6	3/3	4/5	3/4
財經事務及庫務局局長	7/8	6/6				4/5	3/4
民航處處長	6/8	3/5 ¹¹			3/3	4/5	3/4
獨立非執行成員							
羅康瑞先生 ³	8/8		0/1 ¹³	6/6 ⁹			
陳鑑林議員	6/8		2/5 ¹¹		2/3		
鄭維新先生	6/8	0/1 ¹³		1/1 ¹³	1/1 ¹⁰		3/4
馮婉眉女士	4/8	4/6		4/5 ¹¹	2/2 ⁹		
何俊仁議員	8/8	6/6			1/1 ¹³	4/5	
洪丕正先生	5/8	6/6 ⁸		4/5 ¹¹	3/3		
林奮強先生 ⁷	7/7	5/5 ¹¹	5/5 ¹¹		2/2 ¹¹	5/5	3/4
林健鋒議員	6/8		1/1 ¹³		2/2 ¹¹		2/4
盧耀楨先生 ⁷	7/7			4/5 ¹¹		5/5 ⁹	3/4
李承仕先生	7/8		6/6 ⁸	5/5 ¹¹			4/4
杜彼得先生 ⁷	7/7			3/5 ¹¹		3/5	3/4 ⁹
易志明議員 ⁷	6/7		4/5 ¹¹				2/4
張建東博士 ²	1/1			1/1	1/1		
何鍾泰博士 ¹²	1/1	1/1	1/1		1/1		
劉健儀女士 ¹²	1/1						
麥瑞琼女士 ¹²	0/1				1/1		
王桂壇先生 ¹²	1/1		0/1				
執行成員							
林天福先生(行政總裁) ⁶	5/5		3/3	3/3	1/1	3/3	2/2
許漢忠先生(行政總裁) ⁴	2/2		1/1	1/1	1/1		
吳自淇先生(署理行政總裁) ⁵	1/1		2/2	2/2		2/2	2/2

附註：

¹ 三跑道系統委員會及北商業區發展委員會於2014年7月18日成立² 於2014年6月1日起不再出任董事會主席³ 於2014年6月1日獲委任為董事會主席⁴ 於2014年7月11日辭任行政總裁⁵ 於2014年7月11日至9月30日擔任署理行政總裁⁶ 於2014年10月1日獲委任為行政總裁⁷ 於2014年6月1日獲委任為董事會成員⁸ 於整個任期內出任委員會主席⁹ 於2014年7月18日獲委任為委員會主席¹⁰ 於2014年7月18日起不再出任委員會主席¹¹ 於2014年7月18日獲委任為委員會成員¹² 於2014年6月1日起不再出任董事會或委員會成員¹³ 於2014年7月18日起不再出任委員會成員

均衡職責

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，並促進部門之間緊密合作。

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92至95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。於報告期內，公司秘書接受了超過15小時的專業培訓。

管理委員會及諮詢委員會

除了六個董事委員會外，在管理層亦有多個主要由管理人員組成及參與的專責委員會、諮詢委員會及統籌會議，以處理管理及運作事宜，並會不時檢討有關委員會及會議的安排，以配合機管局不斷轉變的業務及運作需要。現時的主要委員會及管理統籌會議包括：

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。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。

香港國際機場科技諮詢委員會

委員會由行政總裁擔任主席，成員包括機管局內部管理人員及來自業界、大學及研發中心的外界人士，旨在就創新意念及機場面對的業務挑戰提供有關科技的資料，亦為機場就具遠見的未來科技及創新技術提出意見，以及推動機場參與及發展本地科技。

藝術及文化諮詢委員會

於2015年3月，董事會批准成立藝術及文化諮詢委員會，就將機場發展成為推廣藝術及文化的平台，向管理層提供指引，以及就與本地藝術文化界建立夥伴合作關係向機管局提出意見。委員會由機管局董事會成員擔任主席，成員包括行政總裁及另外兩名機管局高級職員，以及不多於八名外界成員。

三跑道系統管理統籌會議

會議由行政總裁擔任主席，成員包括相關的執行總監及高級管理人員。透過舉行會議，行政總裁可定期了解三跑道系統計劃的最新進展，管理層亦能獲取計劃相關事宜的意見。

外界持份者

具透明度

機管局認為具透明度對良好企業管治至為重要，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由香港聯合交易所有限公司發出的《管治守則》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的酬金。

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、回應查詢及發布新聞稿，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》及三跑道系統專題網站，網址為www.threerunwaysystem.com。機管局亦舉辦巡迴展覽，向公眾介紹三跑道系統計劃，並設立Facebook專頁與公眾保持溝通。

管理層定期與員工舉行會議及簡報會，闡述有關達致機管局目標的所需工作。這些會議及簡報會亦為高級管理層提供平台，講解三跑道系統等新計劃的最新進展，並就日後企業方針和重點分享意見。

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

機管局對可持續發展的願景，是在面對不斷轉變且充滿挑戰的經濟、生態、科技及社會環境下，致力提升營運能力，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企業發展執行總監負責統籌執行，並由董事會轄下的執行委員會監督。在企業發展處下，環保部屬下的可持續發展小組負責制訂及推行機管局的可持續發展策略及其管理和匯報機制。由企業發展執行總監擔任主席的可持續發展工作小組，成員包括機管局各部門的代表，首項任務是加強可持續發展報告的框架。

機管局已於2014年11月發表了2013/14可持續發展報告。這份報告已獲香港品質保證局獨立驗證，並由全球報告倡議組織(GRI)匯報服務查核及確認，這份報告已達到GRI應用等級A+的要求。於2014/15年度，執行委員會已批准機管局按照新的GRI G4指南編製2014/15可持續發展報告，以進一步提高可持續發展報告的公信力及相關程度，以及可持續發展實務的全面性。主要改善措施包括與外界持份者保持聯繫，以制定可持續發展事宜披露的優先次序、開展供應鏈管理研究及加強機管局的可持續發展管治。

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。

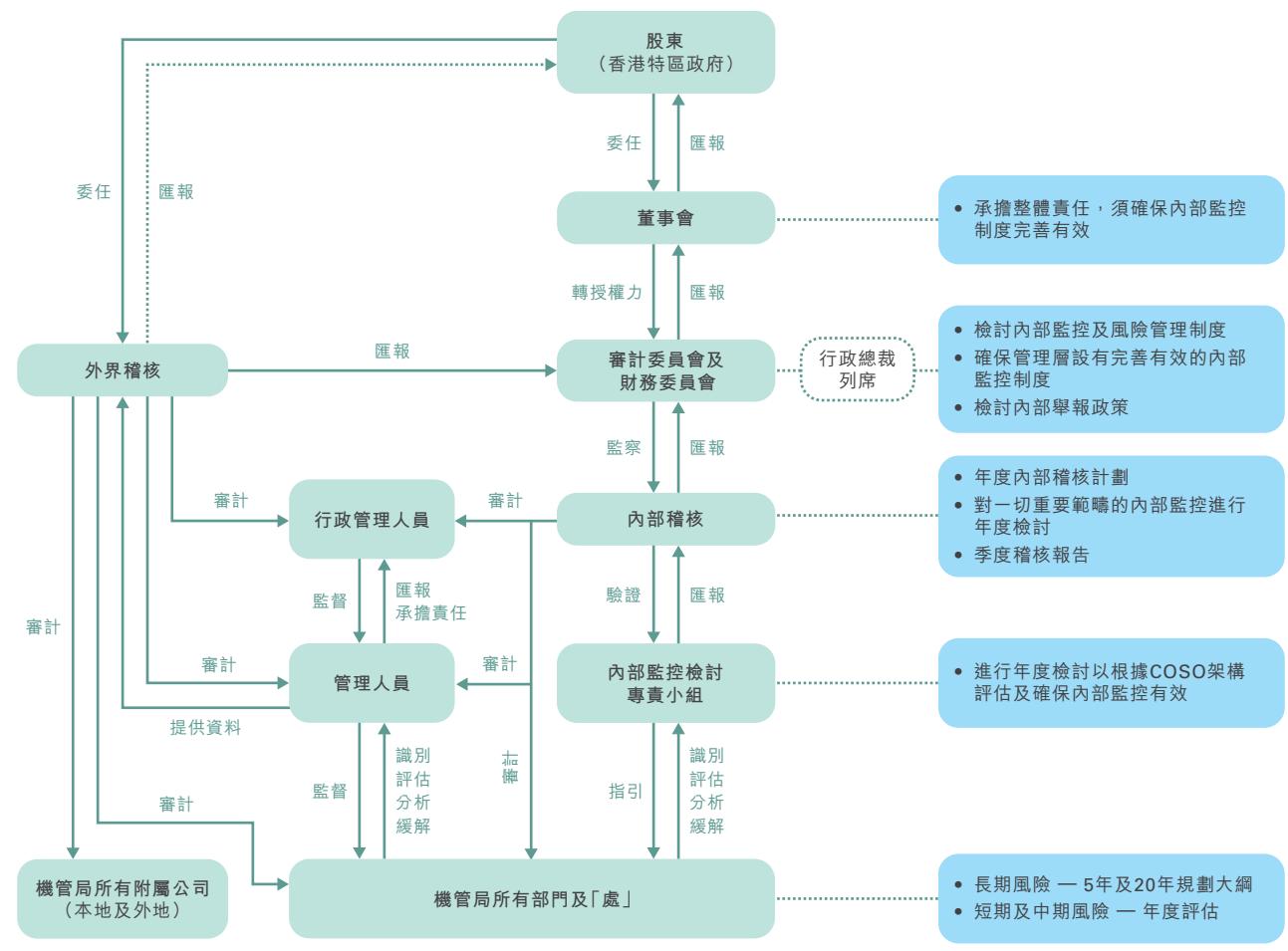
機管局實施內部監控制度，是要合理保證：

- 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。

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，並審議所提出的監控事宜
- 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

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)	2014/15	2013/14
核數費用	5	5
非核數服務費	1	2

在2014/15年度，畢馬威會計師事務所提供的非核數服務，主要有關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。

根據機管局由審計委員會及財務委員會審批的內部稽核憲章，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)架構，每年全面檢討機管局的內部監控制度。期間所有部門及「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。機管局每年在編制年度業務計劃及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。

有關風險評估架構及管理措施的細節在第36至39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2014年6月進行最近一次檢討。

根據現行的權力轉授規定，除了若干法定限制事項及董事會專責事項外，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。三跑道系統委員會、北商業區發展委員會及基本工程委員會獲授權審批工程合約/商業標書(僅適用於北商業區發展委員會)的財務承擔，最高金額5億港元，以及以1億港元為上限的顧問協議。行政總裁獲授權審批以5,000萬港元為上限的資本開支、顧問服務及非經常性收益財務承擔、最高金額1億港元的一般開支財務承擔，以及以2億港元為上限的經常性收益財務承擔。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。行政總裁亦會就行使逾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。最近一次檢討在2014年8月進行。

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，機管局擬訂年度財務預算及年度業務計劃，並提交董事會審批。

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，則須向執行委員會匯報財務表現。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，機管局採納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，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，若涉及任何直接或間接利益，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」。

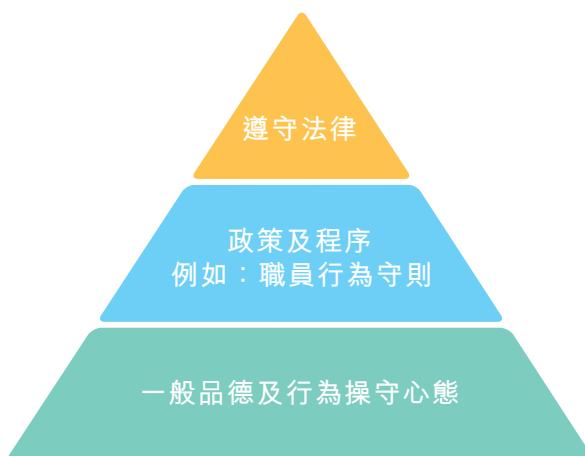
以制度為本的方法是訂定有關清晰政策及程序，規定員工必須遵守，以達到合乎道德的操守行為。這些載於《職員行為守則》的政策及程序，可不時提醒員工機管局要求員工恪守的最低道德操守水平。行為守則給予員工特定指引，協助員工在執行職務

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。

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，機管局在整個年度內舉辦多個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。機管局於2015年完成有關薪酬的全面檢討。

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，機管局自2002年起實施浮動薪酬制度。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。

自設立公開資料制度以來，截至2015年3月31日止共跟進了47宗個案，其中八宗並非要求索取資料。自首次收到索取資料要求起計31個月期間，僅有四宗根據《公開資料守則》被拒絕(或部分被拒絕)提供資料，而其中兩宗機管局在回覆中建議及列出可提供資料的其他相關來源(並非屬機管局範疇)。

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2015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。

企業管治守則及企業管治報告

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.5.6 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。
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合適的培訓及啟導計劃，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。
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。	

守則條文	不相符原因
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152份文件當中，僅約47%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
B.1.8 在年度報告內披露每名高級管理人員的酬金，並列出每名高級管理人員的姓名。	機管局決定自2014/15財政年度起，採納按薪酬範圍披露高級行政人員(並非執行總監)酬金的方法。
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香港特區政府(唯一股東)代表擔任成員。

風險管理報告

香港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(每五年編製一次)，分析可能有礙機管局達成長遠目標的風險。機管局擬備新的年度業務計劃及按年更新的五年業務計劃，同時也每年識別和應對與中短期目標有關的風險。

風險管理架構

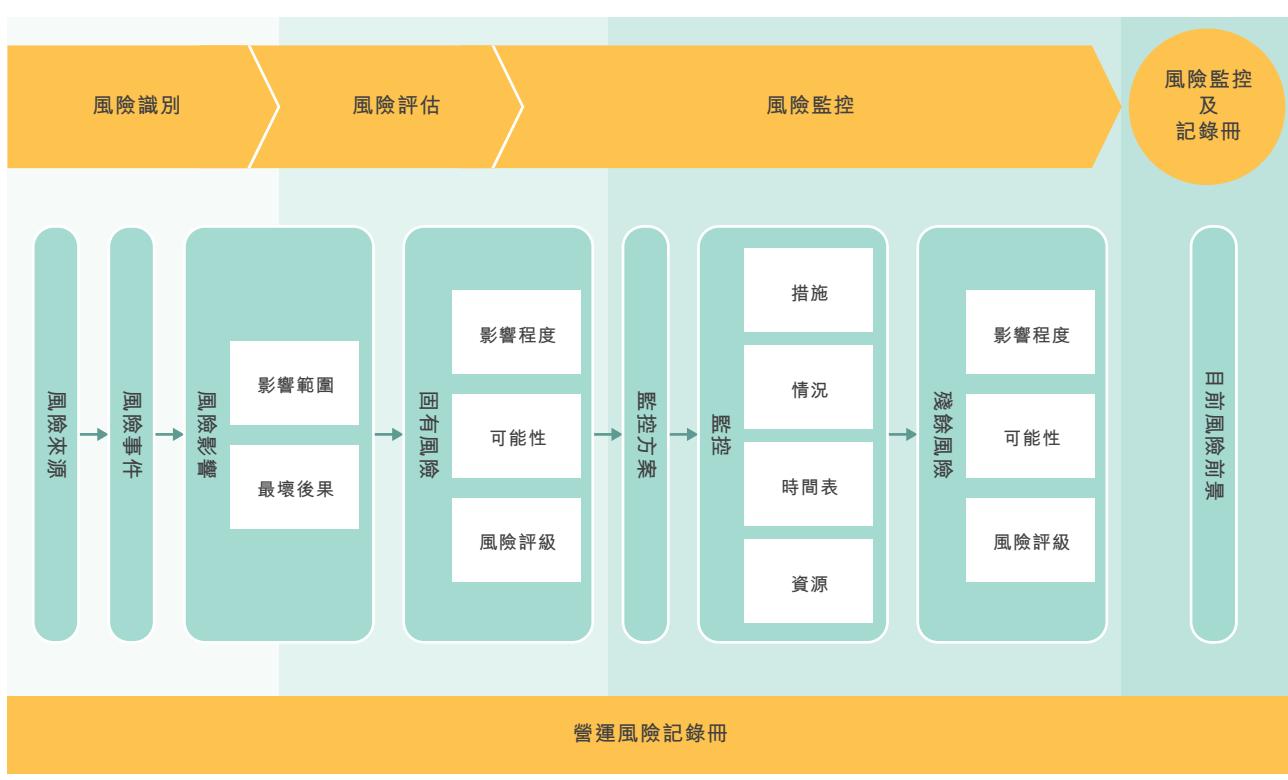
機管局的內部監控並非着眼於消除風險，而是要管理及緩解風險。風險評估及管理是機管局各階層包括董事會、審計委員會及財務委員會、行政管理人員，以及營運及支援職能的重點工作。

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眾多，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緩解措施。

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、國際組織及持份者參與活動，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效果。

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(如適當)董事會關注的主要風險問題。

於2014/15年度，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有關責任。

年度檢討

每年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範疇的監控成效。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

2014/15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，機管局不斷進行提升工程，以確保香港國際機場的運作高效安全。

於2014/15年度，香港國際機場處理的客運量為6 470萬人次，貨運量達440萬公噸，飛機起降量則為396 000架次。根據IATA Consulting的最新預測，預計到2030年的航空交通需求量每年將達客運量1.02億人次、貨運量890萬公噸及飛機起降量607 000架次。行政會議肯定香港有必要推展三跑道系統計劃，而這項計劃將可讓香港國際機場應付到2030年甚或以後的長遠航空交通需求。

機管局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、老化設施的維修問題等。機管局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、訂立營運程序及應變計劃，以確保將旅客受到的影響減至最低。機管局還進行定期演習，以測試相關各方的應變能力。

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。機管局已制訂策略及營運措施，管理環保事項，並致力以環保的方式營運及發展機場，務求盡量減少機場運作對環境的影響。

機管局於本年度繼續主要透過五年環保計劃，推行各項環保措施，並已進一步加強計劃中的風險管理，任何環保措施應以降低成本及/或風險為原則，以達到良好的業務效益。五年環保計劃列出三類風險：規管、聲譽及營運，如能降低任何一類風險，將有助鞏固機場的營運及發展。

機管局將一如既往，在全面遵守環境法例下營運機場，並確保在三跑道系統等其他未來發展計劃的早期規劃階段加入環保考慮因素。有關機管局環保措施的進一步詳情，載於機管局即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、航空公司、飛機製造商、航空交通管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。機管局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，於2014/15年度推出了

下列多項重要措施，包括已提升的停機坪運作查核計劃、停機坪全方位安全監察計劃、現場運作風險評估記錄冊、已提升的旅客安全計劃及新安全手冊。

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。

在民航活動所受威脅不斷轉變及客運量與日俱增的情況下，機場保安時刻保持嚴密。機場已安裝長距離閉路電視，加強保安監察能力，保護機場禁區。遠方行李中轉設施及將於2015年年底啟用的中場客運廊已增設配備最新電腦剖析技術的寄艙行李檢查系統。於有需要時會利用科技及/或增加人手以加強保安措施，以確保可應對及緩解保安風險。

為應對健康風險，機管局就重大的公共健康問題制定了分級應變計劃，這計劃與香港特區政府的控制傳染病應變計劃相類似。香港國際機場已採取適當的健康戒備及抵港旅客量度體溫措施，以保障員工、旅客以至整個社會。此外，機場亦進行大型公共衛生事故演習及培訓計劃，以提高對機場公共衛生控制事宜的應變能力。

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112至118頁的財務報表附註21。

資訊科技風險

資訊科技系統的成效及保安，對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訂緩解方案，並定期監察緩解方案的進展，以防資訊科技過時，同時監察在資訊科技方面出現的最新保安風險，並預先制訂措施來提升風險意識。

香港國際機場的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。此外，機管局透過預防及偵測措施來緩解保安威脅，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。

機管局秉持積極和具前瞻性的方針，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。機管局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緩解措施，並不斷加以檢討以求改進。

機管局日後將繼續保持警覺，監察和管理法律及規管風險。

人力資源風險

擴建機場以應付不斷增長的航空交通需求，是機管局的中至長期重點工作之一。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會受到負面影響。

由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員工尤為重要。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聯繫，促進他們對香港國際機場短、中、長期發展的了解，並聽取意見。

機管局已建立一個數據庫來追蹤和監察公共事務議題，並制定持份者參與計劃，與主要持份者團體保持有效溝通。

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，這對維持香港的國際及區域航空中心地位至為重要。

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推行最佳措施，並互相交流。

大事紀要

2014

4月

香港機場管理局的流動應用程式「我的航班」及香港國際機場網站，分別在「無障礙網頁嘉許計劃」中奪得金獎及銀獎。

1 機管局的義工連續第四年參與由香港地球之友舉辦的「綠野先鋒」活動。

機管局舉行第三次總裁論壇，向機場同業的高級行政人員介紹三跑道系統的最新發展。商界人士亦出席以「擴建香港國際機場成為三跑道系統：商機與展望」為題的聯席研討會。

5月

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

機管局聯同香港聖公會東涌綜合服務，與東涌長者一同製作素食粽子，慶祝端午節。

6月

3 機管局舉行「香港國際機場—回顧與展望」巡迴展覽，展示香港航空業的昔日面貌及機場發展歷程。

4 機管局舉行簡報會及公眾論壇，向主要持份者及公眾闡述三跑道系統的環境影響評估工作。

7月

在《漫旅Travel + Leisure》雜誌的2014年世界最佳獎投票調查中，香港國際機場獲讀者投選為全球最優秀國際機場之一。

機場完成自助行李託運系統試行計劃，令處理行李的時間縮短至平均69秒。香港國際機場是亞洲首個裝設這套系統的國際機場。

8月

香港國際機場於網上旅遊雜誌《Smart Travel Asia》舉辦的「旅遊之最」選舉中，第四度獲得「全球最佳機場」殊榮。

9月

5 機管局推出名為《天空下的傳奇—從啟德到赤鱲角》的機場歷史書，共分上、下兩冊，載述香港國際機場發展背後鮮為人知的故事。

於職業安全健康局舉辦的第13屆「香港職業安全健康大獎」中，機管局獲頒「安全表現大獎」及「安全文化大獎」銀獎。



1



2



3



4



5



6



2015

1月

11 機管局舉辦「香港國際機場禮物捐贈活動2015」，並與領匯管理有限公司首次合作，在領匯旗下其中十個商場設置禮物捐贈點，共收集到超過6萬件禮物。

2月

機管局簽訂協議，分租機場島一幅面積0.6公頃的土地，供香港航空興建飛行培訓中心。

機管局推出「飛」常日誌，讓不同崗位的機場員工分享工作經驗及故事。

3月

香港特區政府行政會議肯定香港有必要推展三跑道系統計劃。

10月

香港國際機場在「Payload Asia Awards」中獲頒發「年度亞太區最佳機場—業界之選」殊榮。

6 機管局與中華電力在香港國際機場接機大堂合辦「節能・綠色未來」互動展覽，推廣節約能源。

11月

三跑道系統獲發環境許可證。

7 中場客運廊進行平頂儀式，標誌着中場範圍發展計劃邁向重要里程。

香港國際機場於過去九年，第八度獲《商旅》雜誌選為「中國最佳機場」。

12月

8 香港國際機場以連串裝飾及活動歡賀聖誕，包括將本地著名插畫家大泥筆下的繪本角色帶到一號客運大樓，與旅客見面。

9 香港國際機場三項航空交通量於2014年同創新高，客運量達6 340萬人次，貨運量共438萬公噸，飛機起降量為390 955架次。

10 機管局第五年贊助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工總會合辦的「翱翔活力10公里」賽跑活動。

客運服務

香港國際機場不斷提升服務，並提供新設施，無論是現在或未來，都能滿足旅客需要。





客運服務



大眾對機場的印象，通常是從旅客的角度出發，因此香港國際機場致力帶來更輕鬆方便的愉快旅遊體驗。

香港國際機場跨境海陸交通設施旅客量

(百萬人次)

4.8
14/15



4.7
13/14

4.6
12/13

4.4
11/12

4.1
10/11

提升旅遊體驗

旅客經香港國際機場抵港或離港，都必須辦理出入境程序。因此，我們與入境事務處緊密合作，以縮短辦理出入境手續的時間及盡量減少延誤。年內，100%的離港香港居民及99.8%的離港旅客在出境檢查通道的輪候時間少於15分鐘，而100%的抵港香港居民及99.6%的抵港旅客的輪候時間亦在15分鐘以下。我們的目標是於15分鐘內為98%香港居民及95%旅客完成辦理出入境手續，而上述表現均超越目標。

香港國際機場每年平均處理20 000宗物品報失及認領個案，在協助旅客尋找失物方面，亦同樣保持高效。2013年，我們進行系統升級，讓前線員工在發現失物後，可盡快將失物的照片及詳細資料上載至中央資料庫。新系統提高了失物的認領率，由上年度的26%上升至2014/15年度的36%。

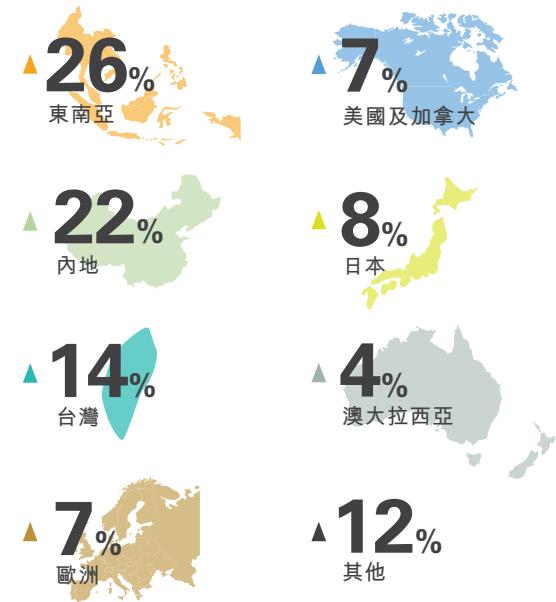
為讓旅客享受舒適愉快的旅程，我們在機場各處派駐經驗豐富的前線員工及訓練有素的青年大使。於本年度，我們在接機大堂增設了新的旅客服務櫃檯。



▲ 色彩奪目的醒獅在農曆新年假期迎接旅客。

客運市場

(截至2015年3月31日止年度)



在2014/15年度，我們安排了各式特備活動，為旅客帶來歡樂，其中包括由香港演藝學院及附屬學校演藝進修學院的學生獻上的「繽紛兔舞出復活節」及以米高積遜為主題的舞蹈表演。在農曆新年假期，旅客欣賞到傳統舞獅表演，並與財神拍照留念。2014年12月，來自鄰近社區東涌的小朋友換上聖誕老人服飾，向旅客派發聖誕禮物，本地學生亦以無伴奏方式獻唱聖誕頌，機場更首次呈獻燈光投影。來自拉斯維加斯、台灣及香港的著名魔術師亦表演奇幻魔術，令旅客嘆為觀止。

2015年1月，我們開始招募1 000名旅客及機場員工，組成新的專題研討小組「機場之友」。這個小組將有助我們更深入了解旅客的服務要求，並與其他機場的設施及服務進行評比。

香港國際機場憑藉卓越服務，於九年內第八次獲《商旅》選為「中國最佳機場」。此外，一名機場員工再次獲得「申訴專員嘉許獎—公職人員獎」，而「優質顧客服務計劃」亦表揚了300多名竭誠服務的機場員工。



▲來自鄰近社區東涌的小朋友與旅客分享聖誕喜悅。



▲機場舉行佳節活動，為不同年齡的旅客帶來歡樂。

2014/15年度服務水平

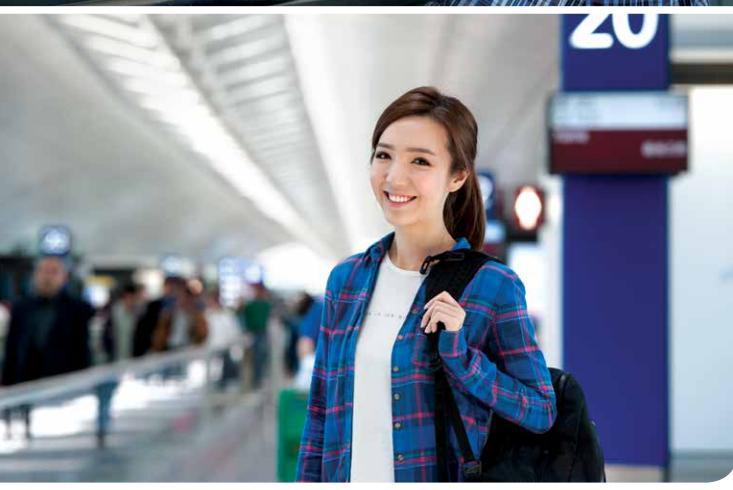
(百分比)

	行李運送(首件) 92.8	行李運送(首件) 首件行李可於20分鐘內送抵行李認領處
	行李運送(最後一件) 94.5	行李運送(最後一件) 最後一件行李可於40分鐘內送抵行李認領處
	旅客登機及下機 87.3	旅客登機及下機 經機橋登機及下機的旅客
	一般情況的離境保安檢查 99.7	一般情況的離境保安檢查 在保安檢查通道輪候4.5分鐘或以下的旅客
	一般情況的轉機保安檢查 99.4	一般情況的轉機保安檢查 在保安檢查通道輪候4.5分鐘或以下的旅客

香港國際機場以旅客為本的服務理念獲得香港優質顧客服務協會嘉許，「微笑滿機場」活動榮獲「欣賞服務獎」組別金獎，而旅客服務櫃檯亦在「櫃員服務獎」的優秀組別獎中贏得金獎。

倍添便利

現時大部分旅客都會攜帶流動電話及電腦隨行。我們於2009年開始設置公共充電設施，一號客運大樓及北衛星客運廊現設有256個充電插座。2015年4月，我們增設400個充電插座，將充電服務擴展至二號客運大樓及海天客運碼頭。到2015年年中，我們在一號客運大樓離港區的16張「i-Tables」(桌上設有可供上網的公用電腦)加裝510個充電插座。



為滿足旅客需求，我們於2015年2月在一號客運大樓離港區安裝了四部熱水機。到2015年第二季，我們在一號客運大樓、二號客運大樓、北衛星客運廊及海天客運碼頭增設15部熱水機。

嶄新科技

我們繼續善用科技，讓身處機場的旅客更感方便。於2014/15年度，我們繼續加強機場所有旅客區的免費WiFi服務，擴大服務覆蓋範圍及提升質素，並開始計劃為停機坪的WiFi服務進行升級。機場亦加入了香港特區政府的「香港政府WiFi通」計劃，成為「WiFi通」免費服務覆蓋的場地之一。

2015年1月，我們在用戶達數億人的免費短訊及通話應用程式「微信」開立帳號，方便旅客查閱航班狀況，以及跨境客車及快船服務的時間表。

在政府資訊科技總監辦公室與平等機會委員會合辦的「2015無障礙網頁嘉許計劃」中，香港國際機場的免費流動應用程式「我的航班」連續第二年奪得金獎，同時亦為公眾投票選出的三個最受歡迎流動應用程式之一。

除了檢討機場的航班資料顯示系統外，我們亦展開為期一年的「個人化航班資料顯示系統」試驗計劃。我們在一號客運大樓的公眾區及機場禁區範圍設置了三台服務機，旅客可透過掃描登機證或輸入航班編號，檢視航班狀況。每月約有10 000名旅客使用這個系統，反應良好。

2014年11月，我們與法國航空及荷蘭皇家航空合作，在香港國際機場推出「在家列印行李標籤服務」。旅客在家中列印行李標籤後，便可到機場的航空公司櫃檯輕鬆辦理行李託運手續，然後直接前往接受保安檢查。

我們亦試用WiFi標籤及視像分析系統，以追蹤客運大樓內的行李手推車位置。這個系統有助我們確保各個停候處會有適量的行李手推車，以應付旅客需求。



▲ 我們着重提供高效服務，即使在旅遊高峰期，仍能確保機場運作暢順。

2014年4月，我們在國際航空運輸協會舉辦的「便捷旅行大獎」中，獲頒發「綠色」級別榮譽，表揚機場為旅客提供自助服務，包括自助登記服務機、行李託運專櫃及流動登機證服務，讓旅客享受更暢通無阻的旅遊體驗。

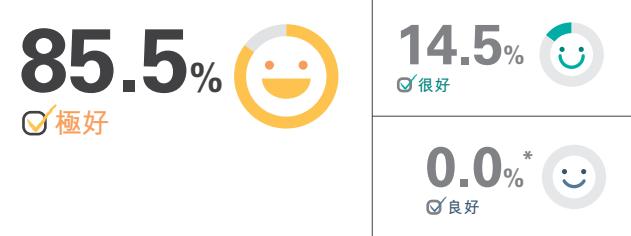
零售及食肆

於2014/15年度，機場共有33家高級品牌新店開業，讓機場在餐飲及購物方面享有更佳盛譽。我們歡迎十個品牌加盟機場，而其中一個更是首次開設機場店，另有兩個品牌選擇了香港國際機場，作為首次落戶亞太區機場的地點。

年內，我們與業務夥伴合作舉辦零售推廣活動，包括特別優惠券、免費禮品包裝服務及幸運抽獎等。本港市民在機場購物可享有免費送貨服務，而外國旅客亦可創製獨一無二的中國書畫購物袋，將香港特色文化帶回家。

機場內五家食肆的營運商獲得《米芝蓮指南 香港澳門》讚譽。於本年度，香港國際機場在Skytrax年度意見調查中，第七次獲選為「全球最佳餐飲機場」。

機場服務質素調查整體滿意程度



* 於2014年有一宗整體滿意程度為3(良好)的評分。

資料來源：2014年機場服務質素正式報告



▲ 機場提供各式佳餚美食，讓旅客享受更愉快的旅程。



▲ 於2014/15年度，香港國際機場的客、貨運量及飛機起降量均刷新紀錄。

安全及保安

我們致力確保機場的運作安全。在2014/15年度，我們進行了30次演習及練習，其中包括年度救援模擬演習，共有750名人員和超過20個政府部門參加。於3月，我們舉行名為「Summer Blow 2015」的應變演習，共有650人參加，以測試機場應對惡劣天氣的能力。

我們為員工及業務夥伴舉辦合共90個培訓課程及工作坊，內容包括運作持續計劃及埃博拉病毒病的病徵等。我們亦定期進行審核工作，確保機場全面符合安全標準。於本年度，我們推出有關停機坪服務商安全紀律的監察計劃。

香港國際機場設有綜合安全指數，計算旅客及員工的受傷比率。按每百萬旅客人次計算，於2014/15年度錄得4.85宗受傷個案，較上年度的5.32宗有所減少。

香港國際機場獲職業安全健康局頒發「安全表現大獎」及「安全文化大獎」銀獎。機場亦獲明建會及建造業議會頒發「安全領導才能獎」金獎，表揚機場在建造工程方面保持卓越安全標準。



▲ 機場進行演習及練習，確保機場同業為應付各類事故作好準備。



▲ 機場推出新計劃，以監察停機坪服務商的安全紀律。

跨境連繫

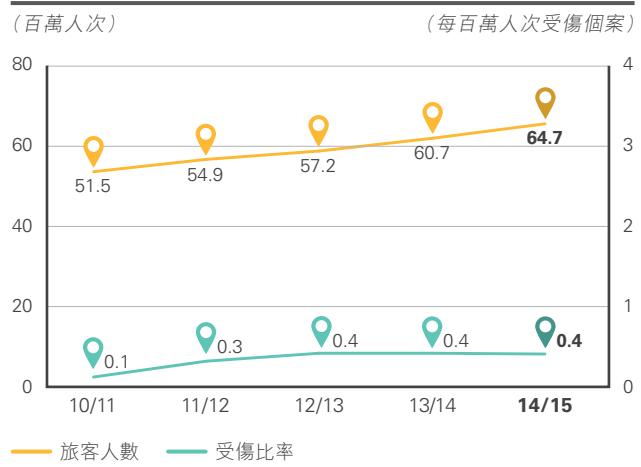
在2014/15年度，香港國際機場繼續拓展連繫香港及珠三角的多式聯運樞紐地位。海天客運碼頭的客運量達280萬人次，較2013/14年度增加5.3%。年內，我們為海天客運碼頭其中一部行李吊機進行升級，令快船每次停泊碼頭的時間可縮短10分鐘，並設置四個流動登記櫃檯，以提高繁忙時段的運作效率。

年內，使用客車、轎車及跨境口岸快線服務往來香港國際機場與內地的旅客超過200萬人次。共有11家營運商提供這些服務，連繫機場與110個內地城鎮，包括深圳、廣州及東莞。年內，我們將機場的腹地市場擴展至潮州、廣西、河源及廈門。

我們與快船口岸緊密合作，推廣預辦登機服務，使用這項服務的旅客量因而增加16%至80萬人次。旅客可在乘坐快船前往香港國際機場前，在珠三角六個快船口岸辦理行李登記手續及領取登機證。在深圳三個地點亦提供類似服務，供乘坐客車及轎車前往機場轉機的旅客使用。年內，泰國國際航空及阿聯酋航空加入提供預辦登機服務，令參與的航空公司數目增至17間。

我們會繼續與香港特區政府緊密合作，在規劃機場的基礎建設及道路網時，適當地配合港珠澳大橋項目及本港多項相關計劃。

旅客量與受傷比率



貨運及 航空服務

香港國際機場是全球最繁忙的航空貨運樞紐，為本港四大支柱產業提供重要支持，並帶動商貿蓬勃發展。



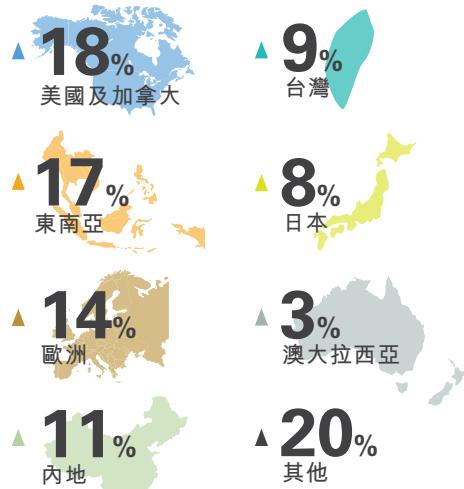


貨運及航空服務



貨運市場

(截至2015年3月31日止年度)



在香港國際機場運作中，貨運扮演的角色日趨重要。無論是香港的商務活動或市民大眾，均依賴機場的高效可靠貨運服務，運送緊急文件以至新鮮食品、時裝及電子產品等。

創紀錄的一年

於2014/15年度，機場的航空貨運量上升5.5%，創下440萬公噸的紀錄。於2014年，機場連續第五年成為全球最繁忙的貨運機場。

香港國際機場於本年度獲業界雜誌《Cargonews Asia》頒發「最佳綠色機場」大獎，並獲《Payload Asia》選為「年度亞太區最佳機場—業界之選」。此外，機場在《Air Cargo World》舉辦的2015年「航空貨運卓越獎」中，獲得年貨運量達100萬公噸或以上組別的「亞洲鑽石獎」。

航膳服務

2015年1月，國泰航空飲食服務(香港)有限公司在機場為新建的生產設施舉行動土儀式。新設施的樓面面積達22 230平方米，計劃於2016年第三季全面投入運作，屆時該公司每天可供應的航膳將由10萬份增至14萬份。



▲ 無論是香港的商務活動或市民大眾，均依靠機場的高效可靠貨運服務。

航空燃油

於2014年7月及2015年1月，香港機場管理局分別向環美加油航務(香港)有限公司及香港航煤供應加油有限公司批授飛機加油服務合約。連同於2013/14年度批授予中國航油香港供油有限公司的合約，機場的飛機加油能力將會增加40%。在三跑道系統投入運作前，新增的加油能力將能應付預測的需求量。

飛行培訓中心

機管局於2015年2月簽訂協議，分租機場島一幅面積約0.6公頃的土地，供香港航空飛行培訓中心有限公司興建飛行培訓中心。

飛行培訓中心的樓面面積約22 900平方米，包括一幢行政大樓、設有12個模擬駕駛艙的飛行訓練大樓，以及可設置一個一比一模擬機艙、課室及訓練室的安全訓練中心。新建的培訓中心將會是機場的第三項同類型訓練設施。

新加盟航空公司與航點

截至2015年3月31日，在香港國際機場營運的航空公司超過100家，連繫全球約180個航點。年內，有四家新加盟的航空公司開始在香港提供航班服務，包括美國航空、暹羅航空、香草航空及捷星日本航空。



▲香港國際機場處理各式各樣的貨物，包括新鮮食品、時款服裝及電子產品等。

2014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2015年3月提供的初步數字

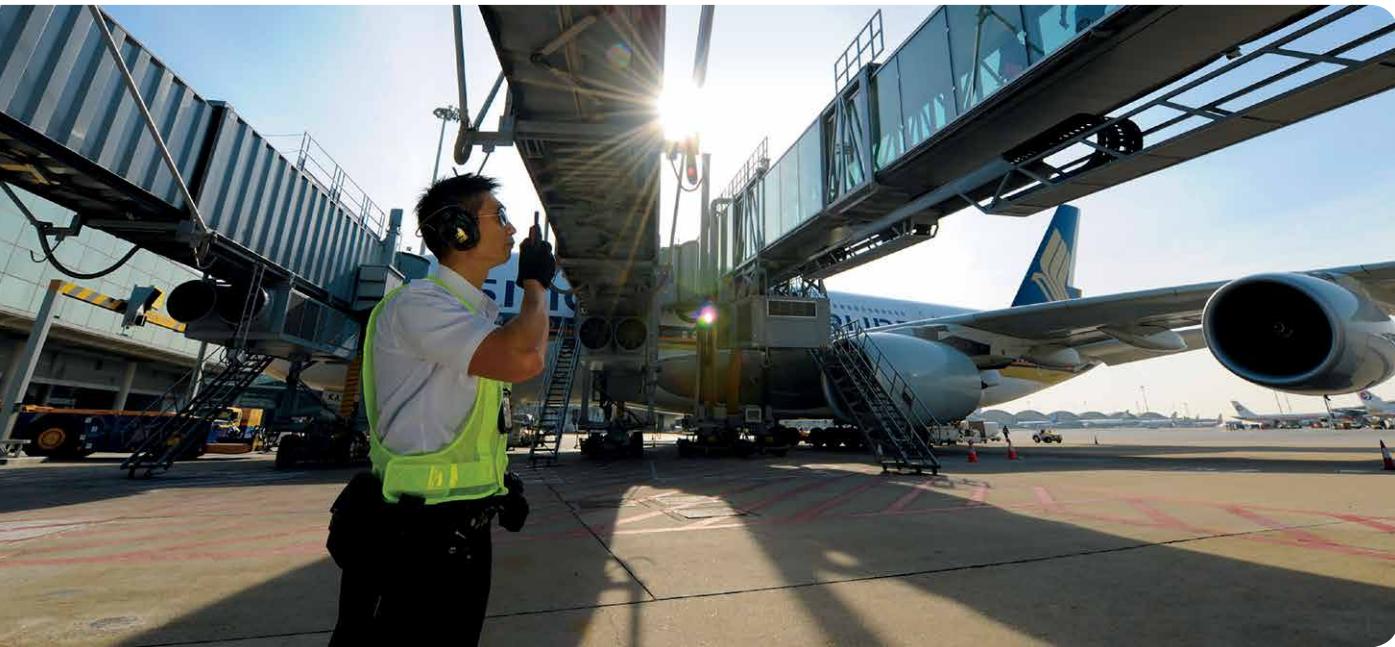
飛行區及系統

憑藉先進的基礎建設及專業知識，機場以安全可靠、快捷高效的運作備受稱譽。





飛行區及系統



飛行區是香港國際機場客貨運服務的中心。確保飛行區運作安全高效，能夠應付未來需求，是機場的成功要素。

提升處理能力

年內，機場兩個項目邁進了重要里程。在三跑道系統投入運作前，這些項目將有助提高機場運力。

第一個里程是於2014年年底，完成總值25億港元的西停機坪擴建項目。除了建造跨跑道隧道及相關設施外，這個項目亦新增28個停機位，包括七個維修停機位及九個貨運停機位，令維修停機坪及貨運停機坪的停泊容量分別增加50%及26%，並提高機場處理颱風等緊急情況的能力。



▲ 新建的28個停機位投入服務，提高機場運力。

2014年11月，我們為中場客運廊舉行平頂儀式。中場客運廊是總值100億港元的中場範圍發展項目核心部分，總面積達105 000平方米，設有20個停機位，以及連接一號客運大樓的旅客捷運系統，客運廊計劃於2015年年底竣工。

資產追蹤

機場每天提供超過1 300班接駁巴士，接載旅客往來北衛星客運廊及遠方停機位。於本年度，我們開發及引入採用全球衛星定位系統的軟件及流動應用程式，實時追蹤機場禁區接駁巴士。透過使用這個軟件，機場中央控制中心的員工能更有效地調配接駁巴士，減少交通擠塞情況及縮短旅客的

候車時間。於2015年第四季，我們將開始為超過3 500部機動車輛安裝全球衛星定位系統追蹤裝置。

操作員認證

2014年12月，我們為負責飛機貨物裝卸的大平台車操作人員，度身制定新的培訓及認證計劃。操作人員要取得認證，必須持有第1類及第2類香港駕駛執照三年，並在持有機場禁區駕駛批註一年內並無發生任何事故。此外，他們亦須於香港國際機場完成25小時的大平台車培訓，並通過由獨立考核人員進行的大平台車駕駛考試。這項計劃有助確保操作人員達到安全標準及專業水平。自計劃實施以來，已有超過20名操作人員取得認證，而這項計劃亦將逐步擴展至其他地勤設備。

車輛升級

截至2015年3月31日，香港機場管理局擁有179部車輛，包括48部電動房車，以及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。四部歐盟五期機場禁區員工接駁巴士已於2015年年初付運。

年內，我們完成安裝158個電動車充電點，包括六個快速充電點及56個設於停機坪的電動地勤設備充電點。

優化製冷設備

於2014/15年度，我們繼續就機場空調系統的製冷設備推行長期計劃，以提升能源效益。透過增設感應器來調節溫度設定，以及提早更換舊馬達，令能源效益提升9%。我們亦計劃於2016/17年度及2017/18年度分別為製冷設備及空氣處理系統進行升級工程。

登機橋

為確保機場提供最可靠的服務，我們正為客運大樓96條登機橋進行升級工程。年內，六條登機橋已更換為設有玻璃牆的型號，讓旅客在上落機時可欣賞到停機坪的景色。另有23條登機橋進行翻新，以改善

照明、牆壁及地板。於2016年年底前，我們將會更換或翻新其餘的登機橋。

禁止使用輔助動力裝置

2014年，我們完成了固定地面供電系統及預調空氣系統的升級工程，有助減少航空公司使用輔助動力裝置的需要。當飛機在閘口停泊時，輔助動力裝置能為機上系統例如空調供電，但排放量甚高。

於2014年夏季，我們進行禁用輔助動力裝置的試驗計劃，試驗結果正面，因此於同年12月永久禁止使用有關裝置。



內地發展項目

我們透過投資項目及合資公司，參與內地機場發展，同時培育員工的知識及才能。





內地發展項目

2014年內地20大最繁忙機場—
客運吞吐量

(百萬人次)

100

80

60

40

20

0

北京/首都
廣州
上海
上海/浦東
成都
深圳
昆明
重慶
西安
杭州
廈門
長沙
武漢
青島
烏魯木齊
南京
廈門
三亞
海口
大連



資料來源：中國民用航空局

+41.2%

珠海機場
客運量

+15.4%

杭州機場
客運量

+6.7%

虹橋機場
客運量



於本年度，香港機場管理局在杭州的投資項目，以及在上海及珠海的合資公司繼續表現理想。

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2014年，蕭山機場的客運量較去年增加15.4%至2 550萬人次、飛機起降量上升11.9%至213 300架次，貨運量則增加8.3%至398 600公噸。航空交通量的增長，令蕭山機場躋身中國十大繁忙機場的三甲之列。

於本年度，在國際機場協會進行的機場服務質素調查中，蕭山機場在年客運量達1 500萬至2 500萬人次的機場組別中名列第三。

於2014年，杭州機場的航線網絡擴展至121個城市，較2013年年底增加12%。杭州機場亦於年內增設八條國際航線，包括前往莫斯科及巴黎的航班服務，令國際客運量增至超過300萬人次。

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管理上海虹橋國際機場航站樓的運作及零售業務。

於2014年，虹橋機場的客運量及飛機起降量均刷新紀錄。客運量較2013年上升6.7%至3 800萬人次，飛機起降量亦增加3.9%至253 325架次。

年內，虹橋機場在Skytrax年度意見調查中獲選為「中國最佳國內機場」，並在機場服務質素調查中獲得4.8分，這是虹橋機場歷來獲得的最高機場服務質素評分，在全球排行第14位。

2014年10月，機場的管理協議進入了新階段，合資公司肩負更多責任，並獲得更大的自主權。於2014年12月，一號航站樓展開了為期三年的翻新工程。

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2014年錄得佳績，客運量及飛機起降量同創新高，分別增長41.2%及39%至408萬人次及36 135架次。國內貨運量增加18.6%至22 128公噸，珠海機場的定期航班覆蓋的國內航點數目亦由2013年的39個增至44個。

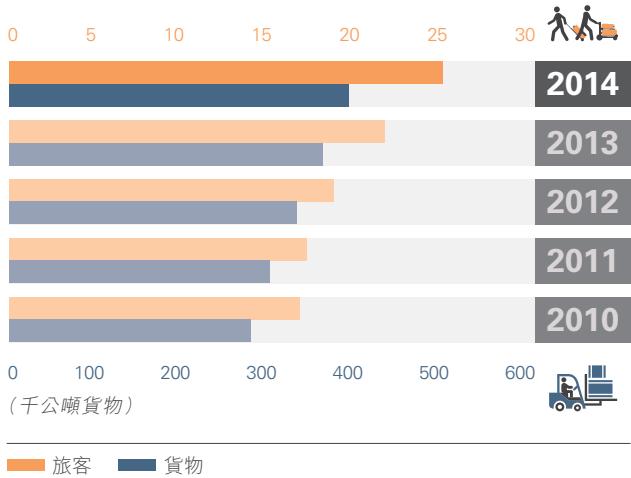
由於航空交通量增長強勁，珠海機場正研究翻新及擴建設施的方案，包括重啟航站樓東指廊及興建新的航空貨站。珠海機場亦正探討如何加強與香港國際機場的合作及促進兩地的客流往來，為港珠澳大橋的啟用作好準備。



▲ 上海虹橋國際機場一號航站樓正進行為期三年的翻新計劃。

杭州蕭山國際機場吞吐量

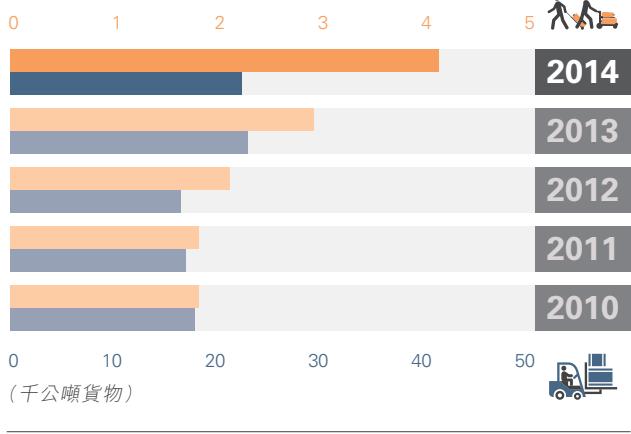
(百萬旅客人次)



資料來源：中國民用航空局

珠海機場吞吐量

(百萬旅客人次)



資料來源：中國民用航空局



▲ 珠海機場2014年的客運量達400萬人次，創下紀錄。

企業 可持續發展

我們致力在企業可持續發展路上保持領先，營運符合環保原則的機場。





企業可持續發展



香港國際機場致力推動長遠的可持續發展。在環保方面，我們在香港及航空業界均擔當領導角色。

可持續發展報告

2014年11月，香港機場管理局發表第二份年度可持續發展報告。這份題為「延展機場實力—跨越障礙 穩步向前」的報告詳述機管局在四大範疇的方針及表現。這些範疇包括經濟貢獻、營運及服務佳績、環境保護，以及員工和社區。

環保措施

機場制訂及參與多項措施，以減少機場對環境的影響。於2014/15年度的其中一項重要成就，就是完成一項為期六年的計劃，將機場內超過10萬枚白熾燈、鹵燈及熒光燈更換成發光二極管燈，每年將因此節省1 500萬度電力。這是香港歷來最大規模的同類型更換計劃，亦是香港電子業商會舉辦的「LED照明產品認證計劃」及香港特區政府能源效益小組的基準項目。

於2003年，機管局開始從客運大樓及業務夥伴收集廚餘。大部分廚餘被送往機場以外的廠房，加工成為魚糧，餘下的廚餘則轉化為土壤改良劑，供在機場栽種植物使用。於2014/15年度，我們邀請本地商場東薈城的商戶及鄰近社區東涌的公共屋邨逸東邨，以試驗形式參與廚餘回收計劃，並取得成功。這項試驗計劃是我們首次推出的計劃之一，展示不同人士可以攜手合作，在香港堆填區快將飽和之時，減少運往堆填區的廢物。



▲ 新建的中場客運廊採納超過35項環保措施。



▲ 我們完成了為期六年的發光二極管燈更換計劃，機場內超過10萬枚白熾燈、鹵燈及熒光燈已換上發光二極管燈。

年內，我們將環保計劃周期由三年更改為五年，令環保活動與機管局的五年業務計劃作更佳配合。

2014年5月，香港國際機場第四年獲得「香港環保卓越計劃」公營機構及公用事業界別銀獎。我們亦獲頒發「節能標誌」、「清新室內空氣標誌」及「減廢標誌」，表揚機場致力節約能源、改善室內空氣質素、減廢及鼓勵回收。

員工福利

於2014/15年度，我們推出多項措施，以改善前線員工的工作環境，例如在停機坪安裝了九部飲水機和49張長凳。2015年3月，我們亦開始在一號客運大樓禁區設置員工茶水室，並計劃於2015年6月啟用。

在天氣惡劣的情況下，來往機場的公共交通服務可能會受阻，令員工難以離開。因此，我們於2014年

6月在機場行政大樓劃出可容納60人的臨時休息室，提供床鋪、淋浴設施、洗手間、WiFi服務、茶水室及電視機等設備。

聯繫社區

機場管理局職員康樂會每年都會舉辦各種活動。2014年8月，職員康樂會的成員化身化妝師及攝影師，為東涌的基層家庭在機場拍攝全家福照片。2015年3月，職員康樂會亦為東涌區內超過400名長者舉辦春茗晚宴，向社區居民送上歡樂。

於2015年1月10日至25日期間，我們舉辦全港性的禮物捐贈活動，並首次與領匯管理有限公司合作，在領匯旗下商場設置十個禮物捐贈點。這次活動共收集到超過6萬份禮物，並交由救世軍港澳軍區轉贈予有需要的家庭，作為新春賀禮。



▲ 機場管理局職員康樂會舉辦各類活動，包括安排員工親友到機場參觀。



▲ 機場的環保活動獲得員工與親友全力支持，當中包括每年一度的國際海岸清潔運動。

展望未來

我們制訂全面的發展計劃，期望與香港繼續攜手，邁步向前。





展望未來



於未來一年，香港機場管理局將專注進行建造三跑道系統的前期準備工作。三跑道系統將可推動經濟發展及創造數以十萬計的就業機會，並有助鞏固香港的國際航空樞紐地位。

除了在香港國際機場現有雙跑道系統以北、面積650公頃的新填海所得土地上興建一條長3 800米的新跑道外，三跑道系統計劃亦包括建造相關滑行道、停機坪及提供57個停機位的新客運廊。二號客運大樓將進行擴建，並興建一條長2.6公里的旅客捷運系統，連接二號客運大樓與新客運廊，以及設置新的高速行李處理系統。

三跑道系統計劃的預計建築成本為1,415億港元(按付款當日價格計算)。機管局計劃按照「共同承擔」原則，透過運用內部資金、向市場舉債及向用者收費，為計劃融資。

在三跑道系統投入運作後，香港國際機場到2030年將可處理預測的航空交通量，即每年客運量1.02億人次、貨運量890萬公噸及飛機起降量607 000架次。在三跑道系統下，預計機場到2030年的經濟貢獻將佔香港整體本地生產總值約5%，並帶來4,550億港元的額外經濟利益¹，同時創造超過28萬個直接、間接及連帶就業職位。

規劃及批核

於2014/15年度，三跑道系統達到了多個新里程。2014年6月，環境保護署署長確認機管局於4月中提交的環境影響評估，全面符合研究概要及技術備忘錄的規定。環評涵蓋超過250項措施，以應對及緩解計劃對12個環境範疇的潛在影響。這份



▲ 我們透過多個途徑與持份者保持聯繫，機場參觀活動便是其中之一。

¹ 額外經濟利益指三跑道系統的經濟淨現值減去雙跑道系統的經濟淨現值。



報告曾存放於香港十個地點供公眾查閱，亦已上載至環保署網站。2014年11月，環保署署長批准這項計劃的環評報告，並發出環境許可證。

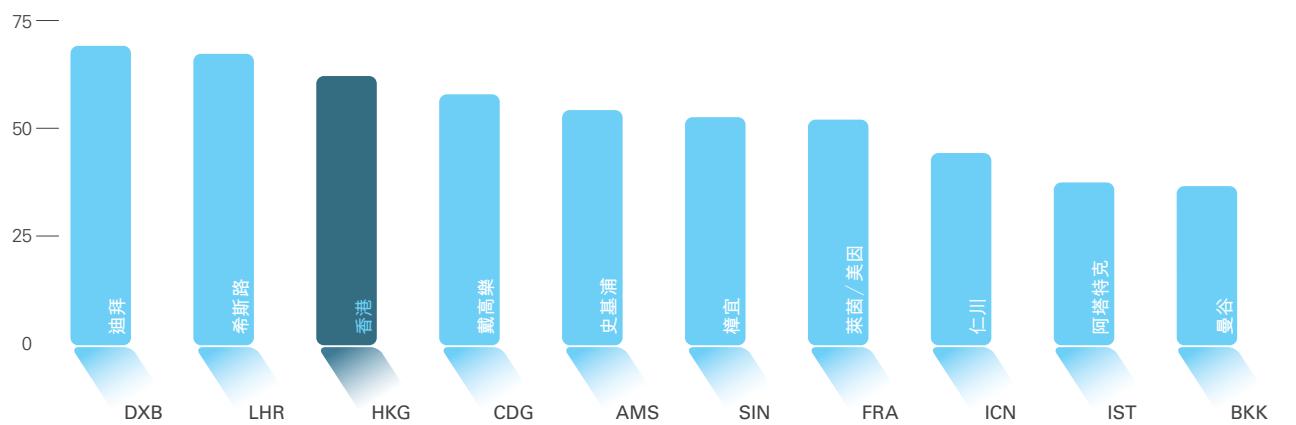
在完成法定環評程序及三跑道系統計劃的設計細節和融資安排等其他規劃工作後，機管局於2015年1月向香港特區政府提交建議。2015年3月，三跑道系統的發展踏入新階段，行政會議肯定香港有必要

推展這項計劃，以維持香港作為國際及區域航空樞紐的競爭力，並配合香港長遠的經濟和發展需要。

三跑道系統計劃仍須完成多項法定程序，才能展開填海工程。短期內，我們將按計劃繼續進行前期準備工作，目標是於2016年展開需時八年的工程。我們亦會積極探討有利早日落實三跑道系統計劃的方法。

2014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2015年3月提供的初步數字



▲ 北商業區的初步設計。

與持份者保持聯繫

年內，我們繼續聯繫社區，讓他們更深入認識三跑道系統，並爭取支持。由2014年4月至2015年3月，機管局舉行了超過300場活動，以收集持份者的意見，並了解他們的關注事宜。

2014年6月，機管局舉行兩場論壇，向公眾簡介環評的主要研究結果，吸引了超過700名市民出席。在夏季期間，我們亦分別為本地環保團體、18區區議會正副主席、來自漁業界及機場五個鄰近社區的代表安排簡報會。

我們在2014年9月及10月參與立法會經濟發展事務委員會與環境事務委員會聯席會議，並於2015年1月出席環境事務委員會的會議，聽取團體代表對三跑道系統的意見。2015年3月23日，我們亦向立法會經濟發展事務委員會簡介行政會議有關三跑道系統的決定。

機管局的行政人員參加在香港大學、香港中文大學及香港理工大學舉行的研討會，亦為香港工程師學會、香港運輸物流學會及香港環境影響評估學會等專業團體舉辦技術研討會。

機管局於年內舉行多個傳媒工作坊，向持份者及公眾講解三跑道系統的最新資料。我們會繼續透過三跑道系統專題網站 www.threerunwaysystem.com、專訊及Facebook專頁，向公眾提供計劃的最新進展。

北商業區

港珠澳大橋項目及本港多項相關計劃將更方便珠江三角洲地區的人士前往機場島，同時亦創造許多新商機。機管局將會配合大嶼山其他景點，吸引旅客前往北商業區，從而把握這些機遇。

於2014/15年度，我們落實北商業區的規劃大綱。北商業區首階段零售發展計劃的總樓面面積將約為20萬平方米，以綜合購物度假區為主題，並興建設有超過1 000間客房的酒店。北商業區亦包括旅客捷運系統的地下車廠。這個系統將伸延至中場客運廊及三跑道系統的新客運廊。

2014年12月，我們與三家著名建築公司舉行工作坊，以探討北商業區的發展方案。這些建築公司擬備的初步設計，將給予投資者和發展商作參考之用。我們希望藉此引起市場對計劃的興趣，而這個計劃將可支援香港特區政府推動大嶼山發展的計劃。北商業區首階段零售發展計劃將於2015/16年度進行招標。

財務回顧

財務概要

(百萬港元)	2014/15	2013/14	±% ¹
營業額	16,367	14,810	+10.5%
計算折舊和攤銷前營運費用	5,053	4,872	+3.7%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	11,314	9,938	+13.8%
折舊和攤銷	2,420	2,248	+7.7%
利息及財務(收入)/費用淨額	(33)	13	-353.8%
應佔合資公司業績	137	77	+77.9%
除稅前溢利	9,064	7,754	+16.9%
所得稅	1,794	1,306	+37.4%
年度溢利	7,270	6,448	+12.7%
權益股東應佔溢利	7,254	6,454	+12.4%
宣派股息	—	5,300	-100%
主要財務比率			
股權收益	16.7%	15.6%	
總負債/資本比率	7%	10%	
主要交通量摘要²			
客運量 ³ (百萬人次)	64.7	60.7	+6.6%
貨運量 ⁴ (百萬公噸)	4.4	4.2	+5.5%
飛機起降量(千架次)	396	377	+4.9%

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。

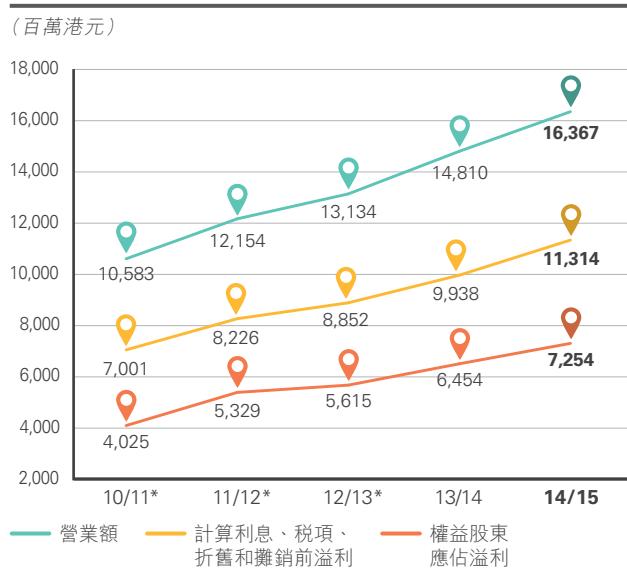
概覽

在截至2015年3月31日止的2014/15財政年度，香港機場管理局刷新多項紀錄。

年內，香港國際機場的客運量為6 470萬人次，飛機起降量為396 000架次，年增長率分別為6.6%及4.9%。貨運量增加5.5%至440萬公噸。

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2014/15年度錄得出色的財務表現。集團的計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利達113.14億港元，權益股東應佔溢利為72.54億港元，

財務業績



分別較上個財政年度增加13.8%及12.4%。集團的股權收益增加至16.7%。董事會不宣派本財政年度的股息。

股權收益

(百分比)



營業額

營業額增加10.5%至163.67億港元，主要由於客運量和飛機起降量上升、就於2014年6月1日或之後發出的機票收取的旅客保安費由33港元調整至45港元，以及零售表現強勁所致。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的收益，以及其他客運大樓商業收益，合共佔營業額的95.8%。

機場收費及保安費上升11.6%至53.67億港元，佔營業額32.8%，出現增長主要因飛機起降量及客運量增加，以及旅客保安費上調所致。儘管以往來自零售特許經營權及廣告的收益增長較快，令機場收費及保安費收益佔營業額的百分比逐漸下降，但由於旅客保安費於年內上調，這項收益在財政年度內佔營業額的百分比仍維持穩定。

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，提供新航點的暫時着陸費回扣，因此減收航空公司的機場收費合共約為2,400萬港元(2013/14年度：1,900萬港元)。

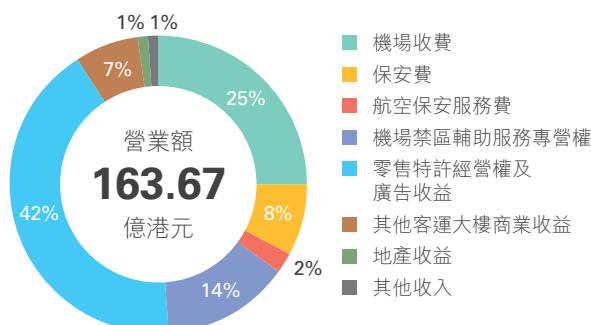
來自機場禁區輔助服務專營權的收益增加9.5%至23.39億港元，這增長主要由於航空燃油處理量提高，令來自航空燃油系統的設施收費增加，加上飛機起降量和客運量上升，帶動航膳和維修服務的專營權費增加所致。

零售特許經營權及廣告收益增加10.8%至68.2億港元，佔營業額41.7%，這是由於新的高級零售特許經營牌照開始營運；高級品牌、煙酒、香水及化妝品、餐飲服務及金融服務的銷售表現理想；來自新客戶及商品類別的廣告收益上升，以及與多個主要品牌及中國銀聯攜手進行推廣活動所致。雖然增長放緩，這項收益仍佔本年度營業額接近一半的增幅。

其他客運大樓商業收益主要包括向航空公司和其他租戶租賃辦公室及機場貴賓室的收入。這項收益上升5.2%至11.6億港元，主要是受財政年度內按物業指數調高租金所帶動。

營業額來源

(截至2015年3月31日止年度)



營運費用

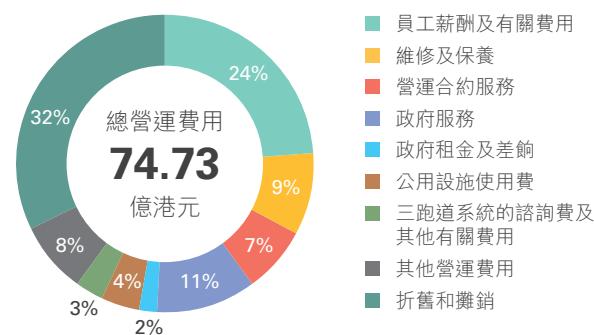
集團繼續秉持審慎理財的原則，在致力擴展業務，並維持最高水平的安全、保安、可持續發展及服務表現之餘，同時亦嚴格控制營運費用。計算折舊和攤銷前營運費用總額增加3.7%至50.53億港元，主要由於財政年度內通脹壓力和航空交通量增長強勁所致。

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、公用設施使用費、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%。集團差不多一半的營運費用總額與折舊和攤銷、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7.2%至17.46億港元，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。

營運費用分類

(截至2015年3月31日止年度)



維修及保養費用上升1.6%至6.88億港元，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上升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升的原因。

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11.7%至5.36億港元，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。

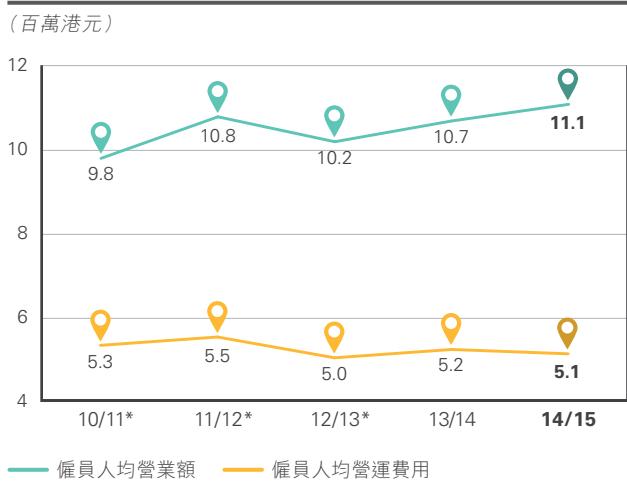
政府服務費用包括應付予民航處的航空交通管制服務費用，以及應付予香港天文台的航空氣象服務費用。由於飛機起降量上升，令航空交通管制服務費用增加，政府服務費用因此上升0.5%至8.54億港元。

公用設施使用費包括電費及水費。這項費用上升13.1%至2.68億港元，主要是由於電費加價，加上新設施啟用，以及永久禁止飛機使用輔助動力裝置後，固定地面供電系統及預調空氣系統的使用量上升，導致用電量增加所致。

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。這項費用減少48.9%至2.33億港元，反映大部分發展活動已經完成。

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7.7%至24.2億港元。

僱員人均營業額/營運費用



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

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2014年，杭州蕭山國際機場(杭州機場)的客運量上升15.4%至2 550萬人次，貨運量則增加8.3%至398 600公噸。機管局於2014/15財政年度應佔杭州機場溢利增加80.3%至1.37億港元，這主要是由於航空交通量穩健增長、非航空收益上升，以及獲中央政府發出的民航發展基金補貼增加所致。

於同一年度，珠海機場的客運量增長41.2%至破紀錄的408萬人次，國內貨運量則增加18.6%至22 128公噸。在2014/15財政年度，機管局應佔

珠海機場溢利增加五倍至1,900萬港元，主要由於航空交通量銳增、非航空收益上升，以及去年就設立界定利益退休計劃而一次過產生的成本。

財務狀況

集團的財務狀況保持穩健，並具備充裕資本。於2015年3月31日，集團的權益總額達444.37億港元，較去年上升4.5%，主要是由於2014/15年度錄得淨溢利所致。

固定資產為491.62億港元，佔資產總值84.7%。在2014/15年度，集團的資本開支為43.18億港元，主要與中場範圍發展計劃、擴建停機坪，以及擴展及改善其他設施及系統有關。

無形資產為1.98億港元，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41.05億港元，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上升11.4%至18.46億港元，主要由於營業額增加所致。

應付賬款及其他應付款總額上升6.3%至45.67億港元，主要是由於在財政年度接近完結時從一個租戶收取預付租金所致。

股息

根據三跑道系統的融資安排，董事會不宣派2014/15財政年度的股息。

現金流量

經營活動產生的現金淨額由2013/14年度的99.33億港元，上升至本年度的103.31億港元，主要由於本年度溢利增加所致。

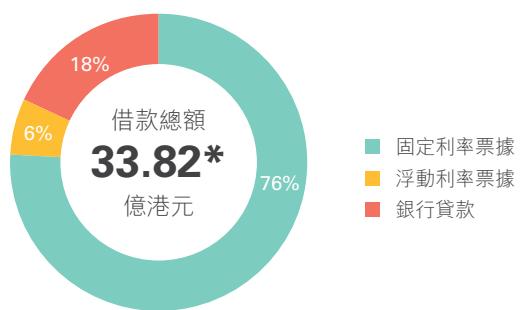
資金籌集

於2015年3月31日，機管局的借款總額為33.82億港元(2013/14年度：49.37億港元)，當中包括無抵押銀行貸款及票據。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，以及應付營運資金需求。

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

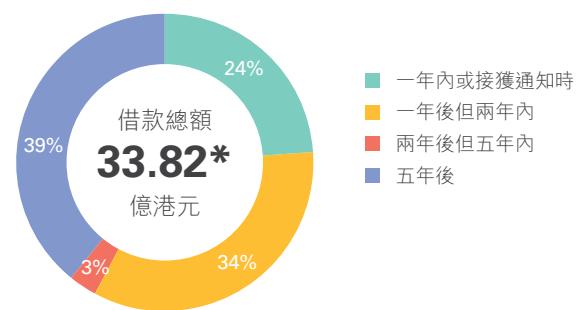
(於2015年3月31日)



* 已計算1,700萬港元未攤銷財務費用。

貸款到期概況

(於2015年3月31日)



* 已計算1,700萬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，即把貸款攤分在不同日子續期或償還。機管局亦使用各種金融工具(例如利率掉期合約)，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。

機管局在內地機場投資，故涉及人民幣匯率變動風險。此外，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。然而，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)

年份	總負債	權益總額
14/15	3,382	44,437
13/14	4,937	42,519
12/13*	5,780	40,370
11/12*	5,714	38,524
10/11*	7,086	36,292

■ 總負債 ■ 權益總額

* 重列

展望

我們預期航空交通需求將繼續增長，但步伐將會放緩。在航空交通量上升的情況下，香港國際機場現有雙跑道系統的部分設施，如停機位及其他客運大樓設施等的容量，即將達到飽和。

為了應付當前的需要，經擴展的西停機坪現已全面投入運作。中場範圍發展計劃包括興建一座樓高五層並設有20個停機位的客運廊，於2015年年底投入服務時，將可提升機場容量。我們會繼續推行其他提升措施及引入新科技，以發揮現有機場設施的最大效益，令客流、貨流及飛機起降更加暢順。

擴建香港國際機場成為三跑道系統，是解決機場容量限制的長遠方案。於2014/15財政年度，三跑道系統獲發環境許可證，香港特區政府行政會議亦肯定香港有必要推展三跑道系統計劃，此後，我們在短期內會繼續致力進行所需的前期準備工作，落實融資安排，並完成與計劃相關的法定要求，務求可於2016年展開工程。

為了維持及鞏固在優質服務和卓越營運方面的聲譽，我們會繼續推行顧客服務、安全、保安和業務持續規劃的措施，包括重鋪跑道和滑行道、更換登機橋，以及為客運大樓換上質素更佳的地毯。我們亦將增建一幢新附屬大樓，以提高機場客運大樓的容量。

由於雙跑道系統的容量限制，我們預期短期內的溢利增長將會放緩。然而，我們將繼續透過多項措施增加非航空收益，包括充分利用機場的零售空間、為旅客帶來新的整體購物體驗、引進創新的市場推廣方法，以及支持業務夥伴擴展業務。為把握港珠澳大橋項目及本港多項相關計劃所帶來的商機，我們會繼續進行北商業區發展計劃。年內，我們已落實北商業區的規劃大綱。北商業區第一期零售發展項目將於2015/16年度進行招標。

為提升香港國際機場的國際航空樞紐地位，我們將繼續與有關當局保持連繫，確保機場順利與港珠澳大橋及香港口岸緊密接軌。我們亦正擴展預辦登機服務，以擴大香港國際機場的腹地市場，並配合珠江三角洲對航空服務與日俱增的需求。

我們將繼續秉持審慎的理財原則，以控制營運費用的增幅和提高生產力，同時在服務、安全、保安和可持續發展方面維持最高水平。

憑藉適時發展、創新精神及審慎理財，香港國際機場將繼續為持份者創優增值，並為香港以至整個珠三角帶來經濟效益。

目錄

78	董事會報告書
81	獨立核數師報告書
82	綜合損益表
83	綜合損益及其他全面收益表
84	綜合財務狀況表
85	綜合權益變動表
86	綜合現金流量表
88	財務報表附註
135	五年財務及營運概要

董事會報告書

截至2015年3月31日止財政年度

董事會謹呈上香港機場管理局(以下簡稱「機管局」)截至2015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鱲角的香港國際機場，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2015年3月31日止年度的溢利與於2015年3月31日的業務狀況，詳列於第82頁至第134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2013/14年度末期股息53億港元，即每股派發股息17,293.13港元。機管局將不會宣派截至2015年3月31日止年度的股息，以保留資金為三跑道系統計劃融資。

撥入儲備的款項

集團的權益股東應佔溢利共72.54億港元(2013/14年度：64.54億港元)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1.07億港元(2013/14年度：1.12億港元)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2015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135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2015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165.4萬港元(2013/14年度：341.8萬港元)，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所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	20%	
五大顧客	48%	
最大供應商		35%
五大供應商		47%

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82頁至第134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2015/16年度的財務預算，以及2015/16年度至2019/20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等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35頁的企業管治報告部分。

職員

於2015年3月31日，機管局共有1,475名職員(於2014年3月31日：1,379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，將薪酬與表現掛鈎。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。機管局會定期檢討，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2015年3月31日，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。本董事會報告書亦載列自2015年3月31日起至5月26日止的變動。

已辭世的張建東博士自2008年6月1日起出任機管局主席，並於2014年5月31日離任。羅康瑞先生自2013年1月1日起出任機管局董事會成員，及後接替張博士成為機管局主席，任期由2014年6月1日起為期一年，將於2015年5月31日離任。蘇澤光先生將由2015年6月1日起出任機管局主席，任期三年。

何鍾泰博士、劉健儀女士、麥瑞琼女士及王桂壘先生已於2014年5月31日離任。

林奮強先生、杜彼得先生及易志明議員獲委任為董事會成員，任期為三年，由2014年6月1日至2017年5月31日止。盧耀楨先生於2014年6月1日獲委任為董事會成員，將於2015年5月31日離任。

洪丕正先生再獲委任為董事會成員，任期由2014年6月1日為期一年，將於2015年5月31日離任。鄭維新先生、林健鋒議員及李承仕先生再獲委任為董事會成員，任期由2014年6月1日至2017年5月31日止。

馮孝忠先生、黃永灝先生及盛智文博士獲委任為機管局董事會成員，任期為三年，由2015年6月1日至2018年5月31日止。

前任機管局行政總裁許漢忠先生於2014年7月11日辭任，吳自淇先生於2014年7月11日至9月30日期間出任署理行政總裁。林天福先生於2014年10月1日獲委任為行政總裁。

鍾惠儀女士於2014年10月6日獲委任為人力資源及行政執行總監。於2015年4月1日，蔡新榮先生獲委任為工程及科技執行總監；於上任前為建築工程執行總監，潘嘉宏先生亦於同日獲委任為三跑道項目署理執行總監，於上任前為建築工程副總監。區浩章先生於2015年5月18日獲委任為物業發展執行總監。

董事會成員及執行總監的合約權益

除載於財務報表附註23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23。

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2015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，2015年5月26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82至第134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2015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在任何重大錯誤陳述。

審核涉及執行程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2015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

2015年5月26日

綜合損益表

截至2015年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2015年	2014年
機場收費		4,020	3,820
保安費		1,347	990
航空保安服務費		279	241
機場禁區輔助服務專營權		2,339	2,137
零售特許經營權及廣告收益		6,820	6,155
其他客運大樓商業收益		1,160	1,103
地產收益		269	239
其他收入		133	125
營業額		16,367	14,810
員工薪酬及有關費用	4	(1,746)	(1,628)
維修及保養		(688)	(677)
營運合約服務		(536)	(480)
政府服務		(854)	(850)
政府租金及差餉		(162)	(150)
公用設施使用費		(268)	(237)
三跑道系統的諮詢費及其他有關費用	5	(233)	(456)
其他營運費用		(566)	(394)
計算折舊和攤銷前營運費用		(5,053)	(4,872)
計算折舊和攤銷前營運溢利		11,314	9,938
折舊和攤銷		(2,420)	(2,248)
計算利息及財務費用前營運溢利	3	8,894	7,690
利息及財務費用：			
財務費用	6	(11)	(56)
利息收入		44	43
		33	(13)
應佔合資公司業績	13	137	77
除稅前溢利		9,064	7,754
所得稅	7(a)	(1,794)	(1,306)
年度溢利		7,270	6,448
以下各方應佔部分：			
本局權益股東		7,254	6,454
非控股權益		16	(6)
年度溢利		7,270	6,448

第88至第134頁的附註屬本財務報表的一部分。

綜合損益及其他全面收益表

截至2015年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	2015年	2014年
年度溢利	7,270	6,448
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	(38)	92
扣除：遞延稅項	6	(15)
— 在中華人民共和國(「中國」)的一家附屬公司	(32)	77
— 在中國的一家合資公司	(4)	4
	(26)	21
	(62)	102
其後可能重新分類為損益的項目：		
換算中國合資公司的財務報表的匯兌差額	9	(4)
現金流量套期：套期儲備的變動淨額	1	3
	10	(1)
年度其他全面收益	(52)	101
年度全面收益總額	7,218	6,549
以下各方應佔部分：		
本局權益股東	7,204	6,553
非控股權益	14	(4)
年度全面收益總額	7,218	6,549

第88至第134頁的附註屬本財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

2015年3月31日(以港元列示)

百萬元	附註	2015年	2014年
非流動資產			
固定資產			
— 投資物業	10	111	152
— 租賃土地權益	10	7,455	7,685
— 其他物業、機械及設備	10	41,596	39,437
		49,162	47,274
無形資產	11	198	215
合資公司權益	13	4,105	3,985
衍生金融資產	21(e)	9	8
		53,474	51,482
流動資產			
存料及零件		47	55
應收賬款及其他應收款	14	1,846	1,657
衍生金融資產	21(e)	5	5
現金及銀行結餘	15	2,689	3,677
		4,587	5,394
流動負債			
應付賬款及其他應付款	16	(4,060)	(3,857)
帶息借款	17	(799)	(500)
本期稅項	7(c)	(788)	(263)
遞延收入	18	(165)	(155)
衍生金融負債	21(e)	(1)	(1)
		(5,813)	(4,776)
流動(負債)/資產淨額		(1,226)	618
資產總值減流動負債		52,248	52,100
非流動負債			
應付賬款及其他應付款	16	(507)	(441)
帶息借款	17	(2,583)	(4,437)
遞延收入	18	(695)	(860)
衍生金融負債	21(e)	(11)	(50)
界定利益退休責任淨額	19	(163)	(97)
遞延稅項負債	7(d)	(3,852)	(3,696)
		(7,811)	(9,581)
資產淨值		44,437	42,519
資本及儲備	20		
股本		30,648	30,648
儲備		13,546	11,642
本局權益股東應佔權益總額		44,194	42,290
非控股權益		243	229
權益總額		44,437	42,519

於2015年5月26日代表董事會成員核准並許可發出。

羅康瑞先生
主席

林天福先生
行政總裁

羅志聰先生
財務執行總監

第88至第134頁的附註屬本財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至2015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						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	總額		
於2013年4月1日		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日和2014年4月1日		30,648	676	737	(1)	10,230	42,290	229	42,519
本年度權益變動：									
年度溢利		–	–	–	–	7,254	7,254	16	7,270
其他全面收益		–	9	–	1	(60)	(50)	(2)	(52)
全面收益總額		–	9	–	1	7,194	7,204	14	7,218
就上年度批准的股息	20(b)	–	–	–	–	(5,300)	(5,300)	–	(5,300)
由保留溢利轉入資本儲備	20(d)(ii)	–	–	127	–	(127)	–	–	–
於2015年3月31日		30,648	685	864	–	11,997	44,194	243	44,437

第88至第134頁的附註屬本財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至2015年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2015年	2014年
經營活動			
除稅前溢利		9,064	7,754
調整項目：			
折舊		2,173	2,001
租賃土地權益攤銷		230	230
無形資產攤銷		17	17
票據及銀行貸款利息		103	176
其他借貸成本及利息費用		24	28
資本化為在建資產的借貸費用		(107)	(112)
利息收入		(44)	(43)
衍生金融工具的公允價值虧損/(收益)：			
— 現金流量套期		2	3
— 公允價值套期		(50)	35
公允價值套期的相關套期帶息借款的虧損/(收益)淨額		39	(71)
應佔合資公司業績		(137)	(77)
應收賬款及其他應收款的減值虧損/(減值虧損轉回)		5	(3)
出售固定資產的虧損淨額		25	10
匯兌收益淨額		–	(3)
遞延收入攤銷		(155)	(148)
就界定利益退休計劃確認的費用		47	83
營運資金變動前營運溢利		11,236	9,880
存料及零件減少		8	6
應收賬款及其他應收款(增加)/減少		(194)	179
應付賬款及其他應付款增加		388	666
營運業務產生的現金		11,438	10,731
已付香港利得稅		(1,099)	(785)
已付中國企業所得稅：			
— 應收一家合資公司股息		–	(12)
— 其他		(8)	(1)
經營活動產生的現金淨額		10,331	9,933
投資活動			
於存款時起計超過3個月內到期的銀行存款淨額		(187)	(25)
已收利息		44	43
已收一家合資公司股息		–	243
購入其他物業、機械及設備付款		(4,336)	(3,978)
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		(5)	(4)
投資活動所用的現金淨額		(4,482)	(3,719)

百萬元	附註	2015年	2014年
融資活動			
已付票據及銀行貸款利息		(107)	(182)
已付其他借貸成本及利息費用		(27)	(31)
銀行貸款(償還)/提取淨額		(1,100)	1,500
發行票據收款		–	800
償還美元歐洲債券		–	(2,714)
償還票據		(500)	(350)
就利率掉期合約已收的利息收入淨額		10	23
已付股息		(5,300)	(4,400)
融資活動所用的現金淨額		(7,024)	(5,354)
現金及現金等價物(減少)/增加淨額		(1,175)	860
於年初的現金及現金等價物		3,592	2,732
於年末的現金及現金等價物	15	2,417	3,592

第88至第134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」)是中華人民共和國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、發展及維持位於赤鱲角的香港機場。按照上述宗旨，本局亦可在赤鱲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26。

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譯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26(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27)。

(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，以及集團所持有合資公司的權益。

除若干金融工具按公允價值調整或入賬(分別見下文附註26(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25。

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	2015年	2014年
核數師酬金：		
— 核數服務	5	5
— 稅務服務	1	—
— 其他服務	—	2
已消耗的存料及零件	102	86
出售固定資產的虧損淨額	25	10
應收賬款及其他應收款的減值虧損/(減值虧損轉回)(附註14(b))	5	(3)
折舊：(附註10(d))		
— 持作營業租賃的資產	139	137
— 其他資產	2,034	1,864
攤銷：		
— 租賃土地權益(附註10(d))		
— 以營業租賃租出	17	17
— 其他	213	213
— 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	2
— 其他資產租金(包括物業租金)	10	10
投資物業租金減直接支出1,400萬元(2014年：1,300萬元)	(33)	(25)

4. 員工薪酬及有關費用

百萬元	2015年	2014年
界定供款退休計劃的供款	74	67
就界定利益退休計劃確認的費用(附註19)	47	83
退休計劃總成本	121	150
薪金、工資及其他福利	1,665	1,519
員工薪酬及有關費用總額	1,786	1,669
減：資本化為在建資產的員工薪酬及有關費用	(40)	(41)
	1,746	1,628

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就三跑道系統的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。就三跑道系統的建設和資本工程產生的合資格開支，會按照附註26(g)(vi)中詳述的會計政策入賬。

6. 財務費用

百萬元	2015年	2014年
銀行貸款利息	17	11
票據利息	86	165
其他借貸成本	13	15
其他利息費用	11	13
利息費用總額	127	204
減：資本化為在建資產的借貸費用	(107)	(112)
匯兌收益淨額	20	92
衍生金融工具的公允價值虧損/(收益)	–	(3)
— 現金流量套期	2	3
— 公允價值套期 ¹	(50)	35
公允價值套期的相關套期帶息借款的虧損/(收益)淨額	39	(71)
	11	56

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1,100萬元(2014年：2,900萬元)。

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2.12%(2014年：2.77%)。

7. 稅項

(a) 綜合損益表所示的稅項為：

百萬元	2015年	2014年
本期稅項 — 香港利得稅		
— 年度準備	1,345	1,123
— 以往年度準備不足/(超額準備)	269	(16)
本期稅項 — 中國企業所得稅		
— 年度準備	16	1
— 就年度已收一家合資公司股息計提的準備	–	12
— 以往年度準備不足	2	–
遞延稅項(附註7(d))		
— 暫時差異的產生和轉回	162	186
	1,794	1,306

7. 稅項(續)

(a) 綜合損益表所示的稅項為：(續)

香港利得稅準備按年內估計應評稅溢利的16.5%(2014年：16.5%)計算。

就中國企業所得稅計提的準備是按年內估計應評稅溢利的25%(2014年：25%)計算，而從一家合資公司已收股息涉及的中國預扣稅準備是按年內已收該合資公司股息的5%(2014年：5%)計算。

以往年度的香港利得稅準備不足，主要指就以往年度購入的部分固定資產申索的折舊免稅額而作出的調整。

(b) 稅項支出和會計溢利按適用稅率計算的對賬：

百萬元	2015年	2014年
除稅前溢利	9,064	7,754
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	1,500	1,279
不可扣減支出的稅務影響	48	36
毋須計稅收入的稅務影響	(25)	(18)
以往年度準備不足/(超額準備)	271	(16)
以往年度超額準備的遞延稅項變動	–	25
實際稅項支出	1,794	1,306

(c) 綜合財務狀況表所示的本期稅項為：

百萬元	2015年	2014年
年度準備(附註7(a))		
— 香港利得稅	1,345	1,123
— 中國企業所得稅	16	13
已付暫繳香港利得稅	(844)	(872)
已付中國企業所得稅		
— 已收一家合資公司的股息	–	(12)
— 其他	(8)	(1)
以往年度利得稅準備餘額	279	12
本期稅項	788	263

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 折舊和其他 支出的 折舊免稅額	遞延收入、 界定利益 現金 流量套期	退休計劃的 責任及準備	在中國的 一家合資 公司的 未分配溢利	總額
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
在其他全面收益列支	–	–	15	–	15
於2014年3月31日	3,836	(1)	(153)	14	3,696
於2014年4月1日	3,836	(1)	(153)	14	3,696
在損益列支	137	–	23	2	162
計入其他全面收益	–	–	(6)	–	(6)
於2015年3月31日	3,973	(1)	(136)	16	3,852

(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5,900萬元(2014年：6,900萬元)及1,000萬元(2014年：1,000萬元)的累積稅項虧損和其他暫時差異確認遞延稅項資產。根據現行稅法，有關香港附屬公司的稅項虧損不設應用限期。根據現行中國法規，中國附屬公司的估計稅項虧損將於五年內到期。

8. 董事會成員與執行總監酬金

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(續)

(a) 董事會成員酬金

本局董事會成員的酬金如下：

2015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					
羅康瑞 ¹	202	-	-	-	202
陳鑑林	110	-	-	-	110
鄭維新	110	-	-	-	110
馮婉眉	110	-	-	-	110
何俊仁	110	-	-	-	110
洪丕正	110	-	-	-	110
林奮強(於2014年6月獲委任)	92	-	-	-	92
林健鋒	110	-	-	-	110
李承仕	110	-	-	-	110
盧耀楨(於2014年6月獲委任)	92	-	-	-	92
杜彼得(於2014年6月獲委任)	92	-	-	-	92
易志明(於2014年6月獲委任)	92	-	-	-	92
財經事務及庫務局局長 ²	110	-	-	-	110
運輸及房屋局局長 ²	110	-	-	-	110
民航處處長 ²	110	-	-	-	110
張建東(於2014年5月離任)	37	-	-	-	37
何鍾泰(於2014年5月離任)	18	-	-	-	18
劉健儀(於2014年5月離任)	18	-	-	-	18
麥瑞琼(於2014年5月離任)	18	-	-	-	18
王桂壘(於2014年5月離任)	18	-	-	-	18
執行成員					
林天福(行政總裁)(於2014年10月獲委任)	-	3,061	1,434	408	4,903
吳自淇(於2014年7月至9月期間出任署理行政總裁)	-	860	323	69	1,252
許漢忠(行政總裁)(於2014年7月辭任)	-	1,281	509	6	1,796
	1,779	5,202	2,266	483	9,730

¹ 羅康瑞自2014年6月1日起獲委任為本局主席。

² 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(續)

(a) 董事會成員酬金(續)

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
麥瑞琼	110	-	-	-	110
王桂嫻	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
民航處處長 ¹	110	-	-	-	110
執行成員					
許漢忠(行政總裁)	-	4,321	1,841	15	6,177
	1,870	4,321	1,841	15	8,047

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。

(b) 執行總監酬金

本局執行總監的酬金總額如下：

千元	2015年	2014年
基本酬金	17,091	15,624
優秀表現酬金	6,978	6,364
退休福利	1,813	1,664
	25,882	23,652

8. 董事會成員與執行總監酬金(續)

(b) 執行總監酬金(續)

下表載列介乎以下酬金範圍的執行總監人數：

元	人數	2015年	2014年
1,500,001至2,000,000	1	1	—
4,000,001至4,500,000	—	—	1
4,500,001至5,000,000	2	2	2
5,000,001至5,500,000	2	2	2
5,500,001至6,000,000	1	1	—
	6	6	5

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(2014年：五位分別為一位行政總裁和四位執行總監)。各人的酬金詳情分別載於附註8(a)及上表。

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(2014年：兩名客戶)的交易佔集團收益的10%以上。

本年度營業額163.67億元(2014年：148.10億元)包括該兩名客戶帶來的總收益約65.77億元(2014年：兩名客戶帶來62.76億元收益)。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)

其他物業、機械及設備										
百萬元	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	小計	投資物業	租賃 土地權益	總額
成本										
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
於2014年4月1日	8,884	24,097	13,947	8,714	1,651	7,192	64,485	216	11,321	76,022
增置	19	10	6	163	89	4,031	4,318	-	-	4,318
重新分類	1,464	26	86	176	106	(1,810)	48	(48)	-	-
出售	(25)	(48)	(7)	(115)	(21)	-	(216)	-	-	(216)
於2015年3月31日	10,342	24,085	14,032	8,938	1,825	9,413	68,635	168	11,321	80,124
累計折舊、攤銷及減值										
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
於2014年4月1日	3,163	9,490	5,498	5,489	1,408	-	25,048	64	3,636	28,748
年度折舊和攤銷	416	760	434	434	121	-	2,165	8	230	2,403
重新分類	-	-	12	2	1	-	15	(15)	-	-
出售時撥回	(23)	(39)	(5)	(102)	(20)	-	(189)	-	-	(189)
於2015年3月31日	3,556	10,211	5,939	5,823	1,510	-	27,039	57	3,866	30,962
賬面淨值										
於2015年3月31日	6,786	13,874	8,093	3,115	315	9,413	41,596	111	7,455	49,162
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

10. 固定資產(續)

(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鱲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，有效期由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(2014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。

(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2015年3月31日的公允價值為5.54億元(2014年：7.20億元)，並屬於公允價值層級當中的第三層級(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租賃屆滿時重續的期望。空置單位(如有)假設於報告日按其各自的市場租金出售。定期收入的資本化價值和轉收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	2015年	2014年
1年內	2,155	1,730
1年後但5年內	5,085	4,113
5年後	5,913	6,678
	13,153	12,521

10. 固定資產(續)

(d) (續)

年內，營業租賃和專營權合約在損益確認的收入為95.91億元(2014年：87.65億元)。以上收入已包括或有租金75.73億元(2014年：68.62億元)。

於2015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5.63億元(2014年：5.8億元)，本年度攤銷額則為1,700萬元(2014年：1,700萬元)。

於2015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25.76億元(2014年：25.03億元)，本年度折舊額則為1.39億元(2014年：1.37億元)。

(e) 本局定期審閱固定資產的可用期限。在本年度，本局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8,700萬元。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400萬元。

(f) 集團正在評估承建商就中場範圍和其他建築項目提出的索償，有關詳細文件尚未全部提交予本局。這些索償的其中部分目前正處於糾紛排解的程序中。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	2015年	2014年
成本		
於4月1日	344	345
匯兌調整	-	(1)
於3月31日	344	344
累計攤銷		
於4月1日	129	112
年度攤銷	17	17
於3月31日	146	129
賬面淨值		
於3月31日	198	215

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

12. 於附屬公司的投資

	本局	
百萬元	2015年	2014年
非上市股份(按成本)	5	5

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	1,000萬元	51%	51%	-	提供航空保安服務
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進行抵銷前的數額。

百萬元	2015年	2014年
非控股權益的百分比	45%	45%
非流動資產	285	281
流動資產	285	222
非流動負債	(63)	(57)
流動負債	(92)	(60)
資產淨值	415	386
非控股權益的賬面金額	187	174
收益	254	201
年度溢利/(虧損)	33	(8)
年度全面收益總額	29	(4)
非控股權益應佔年度的溢利/(虧損)	14	(4)
非控股權益應佔年度全面收益總額	13	(2)

13. 合資公司權益

百萬元	2015年	2014年
應佔資產淨值	3,866	3,746
商譽	239	239
	4,105	3,985

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		
				集團 實際權益	由本局 持有	主要業務
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

以上實體的法定財政年度於12月31日結束，與集團的法定財政年度並不吻合。本局決定，按合資公司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。

下表載列杭州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	2015年	2014年
杭州機場公司總額		
非流動資產	17,237	17,386
流動資產	2,934	2,420
非流動負債	(5,433)	(4,968)
流動負債	(3,866)	(4,308)
資產/權益淨值	10,872	10,530

13. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

百萬元	2015年	2014年
收入	2,821	2,498
政府補助	356	297
費用	(2,756)	(2,547)
除稅前溢利	421	248
所得稅	(29)	(31)
除稅後溢利	392	217
其他全面收益	(73)	61
全面收益總額	319	278
已收杭州機場公司股息	–	243

百萬元	2015年	2014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	10,872	10,530
集團的實際權益	35%	35%
集團應佔杭州機場公司的資產淨值	3,805	3,686
商譽	239	239
於綜合財務報表的賬面金額	4,044	3,925

年內保留溢利變動如下：

百萬元	2015年	2014年
應佔除稅後溢利	137	76
應佔其他全面收益	(26)	21
減：轉入資本儲備	(125)	(104)
保留應佔溢利及其他全面收益	(14)	(7)
結轉自以往年度的應佔保留溢利	640	890
已收特別股息	–	(243)
應佔保留溢利轉入下年度	626	640

年內資本儲備變動如下：

百萬元	2015年	2014年
於4月1日	690	586
轉自保留溢利	125	104
於3月31日	815	690

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	2015年	2014年
已訂約	159	213
已授權但未訂約	1,518	2,335
	1,677	2,548

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。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	2015年	2014年
滬港機場公司總額		
流動資產	134	132
流動負債	(10)	(10)
資產/權益淨值	124	122

百萬元	2015年	2014年
收入	15	14
支出	(14)	(12)
純利及其他全面收益	1	2

百萬元	2015年	2014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	124	122
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額及賬面金額	61	60

14. 應收賬款及其他應收款

百萬元	2015年	2014年
應收賬項	1,809	1,630
減：呆賬準備(附註14(b))	(33)	(28)
	1,776	1,602
其他應收賬款	10	15
	1,786	1,617
預付款項	49	29
按金及債券	11	11
	1,846	1,657

於2015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8,400萬元(2014年：1.35億元)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	2015年	2014年
未到期	1,679	1,482
逾期1個月以下	63	91
逾期1至3個月	26	22
逾期3個月以上	8	7
	1,776	1,602

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26(l))。

年內呆賬準備的變動如下：

百萬元	2015年	2014年
於4月1日	28	31
已確認/(轉回)的減值虧損	5	(3)
於3月31日	33	28

於2015年3月31日，集團已個別釐定為減值的應收賬項為1,700萬元(2014年：900萬元)。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1,500萬元(2014年：700萬元)。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(2014年：200萬元)持有任何抵押品(2014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	2015年	2014年
未逾期或減值	1,679	1,482
逾期1個月以下	47	55
逾期1至3個月	5	3
逾期3個月以上	1	2
	53	60
	1,732	1,542

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5,300萬元(2014年：6,000萬元)所持有的抵押品為現金存款及銀行擔保500萬元(2014年：500萬元)。

15. 現金及銀行結餘

百萬元	2015年	2014年
於存款時起計3個月內到期的銀行存款	1,980	3,026
銀行及手頭現金	437	566
現金及現金等價物	2,417	3,592
於存款時起計超過3個月內到期的銀行存款	272	85
	2,689	3,677

於2015年3月31日，由一家附屬公司持有為數2.09億元(2014年：1.48億元)的現金及銀行結餘受中國的貨幣兌換限制。

16. 應付賬款及其他應付款

百萬元	2015年	2014年
應付賬款及應計費用	3,436	3,015
已收按金	847	976
合約保留金	284	307
	4,567	4,298
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	4,060	3,857
非流動負債	507	441
	4,567	4,298

於2015年3月31日，除了為數5.07億元(2014年：4.41億元)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	2015年	2014年
30天內或接獲通知時到期	1,083	887
30天後但60天內到期	614	982
60天後但90天內到期	180	54
90天後到期	1,559	1,092
	3,436	3,015

17. 帶息借款

百萬元	2015年	2014年
應付票據		
於2015年至2043年到期的港元固定利率票據(a)	2,599	3,060
於2016年到期的港元浮動利率票據(a)	200	200
	2,799	3,260
銀行貸款(b)至(c)	600	1,700
	3,399	4,960
減：未攤銷財務費用	(17)	(23)
	3,382	4,937

17. 帶息借款(續)

- (a) 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。

2014年4月，本局已悉數償還為數5億元的票據。這些票據的票面年息率為2.2厘，到期日為五年。

於2015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(2014年：0.9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。

- (b) 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2015年3月31日，已支用循環信貸金額為6億元(2014年：17億元)。
- (c) 本局擁有價值28.88億元(2014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2015年3月31日，並無未償付的餘額(2014年：無)。
- (d) 於2015年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

百萬元	2015年			2014年
	應付票據	銀行貸款	總額	總額
1年內或接獲通知時	200	599	799	500
1年後但2年內	1,149	–	1,149	1,894
2年後但5年內	104	–	104	1,149
5年後	1,330	–	1,330	1,394
	2,583	–	2,583	4,437
	2,783	599	3,382	4,937

- (e) 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價值，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. 遲延收入

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26(s)(v)和26(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29%(2014年：33%)。這項計劃由獨立信託人管理，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份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後計算。

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(2014年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2015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83%(2014年：90%)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的資深會員，或於其他精算團體具備同等資格。

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80%(2014年：92%)，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2015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	2015年	2014年
香港計劃		
注入資金責任的現值	775	693
計劃資產的公允價值	(647)	(624)
	128	69
珠港機場公司計劃		
未注資責任的現值	35	28
界定利益退休責任淨額	163	97

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計於截至2016年3月31日止年度向香港界定利益退休計劃供款2,600萬元。

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(ii) 計劃資產包括以下項目：

百萬元	2015年	2014年
權益證券	400	392
公司債券	208	212
現金	39	20
	647	624

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%資產為權益証券，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。

(iii) 界定利益責任的現值變動如下：

百萬元	2015年	2014年
香港計劃		
於4月1日	693	758
重新計量：	71	(75)
— 因財務假設變動而產生的精算虧損/(收益)	54	(75)
— 經驗調整	17	—
計劃的已付利益	(45)	(46)
本期服務成本	40	48
利息費用	16	8
於3月31日	775	693
珠港機場公司計劃		
於3月31日	810	721

香港計劃和珠港機場公司計劃的界定利益責任的加權平均年期分別為8.8年(2014年：9年)和13.4年(2014年：13.4年)。

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(iv) 計劃資產的變動如下：

百萬元	2015年	2014年
於4月1日	624	625
集團已向計劃支付的供款	22	23
計劃的已付利益	(45)	(46)
計劃資產的實際回報	46	22
— 利息收入	14	7
— 計劃資產的回報，不包括利息收入	33	17
— 由計劃資產撥出的行政費用	(1)	(2)
於3月31日	647	624

(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	2015年	2014年
香港計劃		
本期服務成本	40	48
由計劃資產撥出的行政費用	1	2
界定利益責任淨額的利息淨額	2	1
	43	51
珠港機場公司計劃		
於損益確認的總額	47	83
香港計劃		
重新計量：		
— 因財務假設變動而產生的精算虧損/(收益)	54	(75)
— 經驗調整	17	—
計劃資產的回報，不包括利息收入	(33)	(17)
	38	(92)
珠港機場公司計劃		
於其他全面收益確認的總額	42	(96)
界定利益借項/(貸項)總額	89	(13)

本期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	2015年	2014年
員工薪酬及有關費用	47	83

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：

	2015年	2014年
香港計劃		
貼現率	1.4%	2.3%
未來長期薪金增幅	3.5%	3.5%
珠港機場公司計劃		
貼現率	4.1%	5.0%

以下分析顯示了主要精算假設出現0.5%的變動時，於2015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	(31)	33
未來長期薪金增幅	36	(34)
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30,000元(2014年6月前為25,000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。
- (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85頁的綜合權益變動表。

(b) 股息

百萬元	2015年	2014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17,293.13元 (2014年：每股普通股14,356.56元)	5,300	4,400
本局於報告期期末後建議分派末期股息每股普通股零元 (2014年：每股普通股17,293.13元)	-	5,300

於報告期期末後建議分派的末期股息尚未在報告期期末確認為負債。

(c) 股本

百萬元	2015年	2014年
法定、已發行、已分配及繳足股本：306,480股 (2014年：306,480股普通股)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26(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26(f)所載就現金流量套期所採納的會計政策確認。

20. 資本、儲備及股息(續)

(d) 儲備的性質和用途(續)

(iv) 儲備的可分派程度

於2015年3月31日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為114億元(2014年：96.36億元)。於2014年5月19日，董事會建議分派末期股息每股普通股17,293.13元。截至2014年3月31日止年度的末期股息為53億元。這項股息於2014年3月31日尚未確認為負債。董事會不建議就截至2015年3月31日止年度派付任何末期股息。

(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。

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	2015年	2014年
總負債 ¹	17	3,382	4,937
總權益		44,437	42,519
總資本 ²		47,819	47,456
總負債/資本比率		7%	10%

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。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(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。鑑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21%(2014年：6%)及39%(2014年：15%)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。

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。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(b) 流動資金風險(續)

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	於3月31日 的賬面金額	訂約未貼現現金流量				
		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
2015年						
帶息借款	3,382	3,988	887	1,230	263	1,608
應付賬款及其他應付款	4,567	4,621	4,051	183	328	59
利率掉期(淨額結算)	(2)	(62)	(10)	(10)	(28)	(14)
	7,947	8,547	4,928	1,403	563	1,653
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

上表顯示，集團為數8.87億元(2014年：6.02億元)的帶息借款(包括利息)將於2015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。

(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26(f)所載的會計政策以公允價值入賬。

集團於報告期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。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險(續)

(ii) 利率概況

下表詳列集團債務借款於報告期期末的利率概況，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	2015年	2014年
固定利率借款		
銀行貸款*	200	199
固定利率票據	1,788	1,787
	1,988	1,986
浮動利率借款		
銀行貸款	399	1,495
固定利率票據†	796	1,257
浮動利率票據	199	199
	1,394	2,951
借款總額	3,382	4,937
固定利率借款佔借款總額百分比	59%	40%

* 轉為固定利率

† 轉為浮動利率

(iii) 敏感度分析

於2015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500萬元(2014年：1,200萬元)。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10萬元(2014年：100萬元)。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。

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。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(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2015年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自1.48億美元(2014年：7,500萬美元)的現金及銀行結餘，以及800萬美元(2014年：800萬美元)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2015年3月31日，集團承擔的人民幣貨幣風險來自人民幣1.12億元(2014年：人民幣1.02億元)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，集團稅後溢利和保留溢利將分別減少/增加700萬元。

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

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2014年及2015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(2014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。

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)

於報告期期末，未行使衍生金融工具的公允價值和名義金額概述如下：

利用重大其他可觀察輸入值
經常性計量公允價值(第二層級)

百萬元	2015年			2014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
現金流量套期利率掉期合約	200元	-	(1)	200元	-	(1)
公允價值套期利率掉期合約	800元	14	(11)	1,300元	13	(50)
總額		14	(12)		13	(51)
減：1年內收回/(結清)的部分						
現金流量套期利率掉期合約	200元	-	(1)	200元	-	(1)
公允價值套期利率掉期合約	800元	5	-	1,300元	5	-
		5	(1)		5	(1)
1年後收回/(結清)的部分		9	(11)		8	(50)

於2015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不足一年內(2014年：一年內)到期。

於2015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一年至七年半內(2014年：不足一年至八年半內)到期。

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。

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)

(ii) 以公允價值以外入賬的金融資產及負債的公允價值

於2015年3月31日，名義金額為26億元(2014年：31億元)的固定利率票據的賬面金額及公允價值分別為25.84億元和28.24億元(2014年：30.44億元和31.34億元)，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	2015年	2014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	2,301	4,299
已授權但未訂約	8,504	2,976
	10,805	7,275

2015年1月，本局向行政會議提出有關三跑道系統的建議。行政會議考慮有關建議後，於2015年3月17日肯定香港有必要推展三跑道系統計劃。就此，按付款當日價格計算，這項計劃的預計建築成本為1,415億元，並已於2014年12月獲董事會批准。

集團的合資公司杭州機場公司的未償付承擔另於附註13(a)披露。

23. 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。

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。

23. 重大關聯方交易(續)

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，由政府提供機場內有關機電安裝、泵送系統、污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1.35億元(2014年：1.44億元)。於2015年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為9,900萬元(2014年：8,700萬元)。
- (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8.54億元(2014年：8.5億元)。於2015年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為30萬元(2014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23(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%(2014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8,200萬元(2014年：6,100萬元)。於2015年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為4,300萬元(2014年：2,800萬元)。
- (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2,600萬元(2014年：2,200萬元)。於2015年3月31日，本局應收該等部門、機構或實體的總金額為110萬元(2014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4,600萬元(2014年：3,200萬元)。於2015年3月31日，本局並無應收主題樂園公司的未償付金額(2014年：無)。

23. 重大關聯方交易(續)

- (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7,100萬元(2014年：4,800萬元)。於2015年3月31日，應收這些政府部門、機關或實體款項總額為600萬元(2014年：400萬元)。
- (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3,200萬元(2014年：5,000萬元)的準備。於2015年3月31日，本局就這些工程應付承建商的金額為1,300萬元(2014年：2,300萬元)。

24. 直接和最終控權方

於2015年3月31日，集團的直接母公司和最終控權方為政府。

25. 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，獲授予位於赤鱲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。

25. 會計判斷和估計(續)

(a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷(續)

(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2015年3月31日，集團應佔該公司資產淨值包括為數8.56億元(2014年：7.31億元)不可分派的機建費。

(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造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。

26. 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32號修訂—「金融工具：列報—金融資產與金融負債的抵銷」
- 《香港會計準則》第36號修訂—「資產減值—非金融工具的可收回金額披露」
- 《香港會計準則》第39號修訂—「金融工具：確認及計量—衍生工具的約務更替與套期會計法的延續」

《香港會計準則》第32號的修訂釐清了《香港會計準則》第32號的抵銷準則。這些修訂不會對綜合財務報表造成影響。

《香港會計準則》第36號的修訂更改了已減值非金融資產的披露規定。當中，有關修訂擴大對已減值資產或現金產出單位(其可收回金額是以公允價值扣除出售成本計算)的披露規定。採納這些修訂不會對綜合財務報表造成影響。

《香港會計準則》第39號的修訂規定，當指定為套期工具的衍生工具進行約務更替時符合若干準則，可豁免終止使用套期會計法。由於集團並無對任何衍生工具進行約務更替，因此有關修訂不會對綜合財務報表造成影響。

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。

(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施加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。

26. 主要會計政策概要(續)

(b) 附屬公司和非控股權益(續)

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26(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。

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(參閱附註26(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26(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。

26. 主要會計政策概要(續)

(c) 合資公司(續)

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26(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。

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26(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。

26. 主要會計政策概要(續)

(f) 衍生金融工具及套期活動的會計處理(續)

(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26(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26(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26(s)所述方式入賬。

(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26(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26(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26(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收益模式則除外。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。

26. 主要會計政策概要(續)

(g) 固定資產(續)

(vii) 租賃資產(續)

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26(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26(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。

(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)。

26. 主要會計政策概要(續)

(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26(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。

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。

(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。

26. 主要會計政策概要(續)

(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。

(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。

26. 主要會計政策概要(續)

(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。

(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)。

26. 主要會計政策概要(續)

(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) 遷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。

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。

26. 主要會計政策概要(續)

(q) 所得稅(續)

(iii) (續)

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，並且不予以抵銷。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：

- 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
- 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。

(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。

26. 主要會計政策概要(續)

(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。
- (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。

26. 主要會計政策概要(續)

(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)(a)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。

26. 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。

27. 已頒布但尚未在截至2015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，香港會計師公會已頒布多項在截至2015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19號修訂 —「界定利益計劃：僱員供款」	2014年7月1日
《香港財務報告準則》的年度改進(2010至2012年度周期)	2014年7月1日
《香港財務報告準則》的年度改進(2011至2013年度周期)	2014年7月1日
《香港財務報告準則》第11號修訂 —「收購合資公司權益的會計法」	2016年1月1日
《香港會計準則》第16號及《香港會計準則》第38號修訂 — 「明晰可接受的折舊和攤銷法」	2016年1月1日
《香港財務報告準則》的年度改進(2012至2014年度周期)	2016年1月1日
《香港會計準則》第1號修訂 —「財務報表的列報」	2016年1月1日
《香港財務報告準則》第10號、《香港財務報告準則》第12號及 《香港會計準則》第28號修訂 —「投資實體」	2016年1月1日
《香港財務報告準則》第15號 —「客戶合約收益」	2017年1月1日
《香港財務報告準則》第9號 —「金融工具」	2018年1月1日

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，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。

五年財務及營運概要

(百萬港元)	10/11 重列 ⁴	11/12 重列 ⁴	12/13 重列 ⁴	13/14	14/15
綜合損益表					
營業額	10,583	12,154	13,134	14,810	16,367
計算折舊和攤銷前營運費用	(3,582)	(3,928)	(4,282)	(4,872)	(5,053)
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	7,001	8,226	8,852	9,938	11,314
折舊和攤銷	(2,207)	(2,221)	(2,208)	(2,248)	(2,420)
利息及財務(費用)/收入淨額	(195)	(174)	(121)	(13)	33
應佔合資公司業績	239	522	211	77	137
除稅前溢利	4,838	6,353	6,734	7,754	9,064
所得稅	(810)	(1,020)	(1,111)	(1,306)	(1,794)
年度溢利	4,028	5,333	5,623	6,448	7,270
以下各方應佔部分：					
本局權益股東	4,025	5,329	5,615	6,454	7,254
非控股權益	3	4	8	(6)	16
綜合財務狀況表					
非流動資產	48,165	47,712	48,890	51,482	53,474
流動資產	2,185	3,652	4,802	5,394	4,587
流動負債	(2,666)	(2,679)	(5,590)	(4,776)	(5,813)
流動(負債)/資產淨額	(481)	973	(788)	618	(1,226)
資產總值減流動負債	47,684	48,685	48,102	52,100	52,248
非流動負債	(11,392)	(10,161)	(7,732)	(9,581)	(7,811)
資產淨值	36,292	38,524	40,370	42,519	44,437
股本	30,648	30,648	30,648	30,648	30,648
儲備	5,432	7,653	9,489	11,642	13,546
非控股權益	212	223	233	229	243
權益總額	36,292	38,524	40,370	42,519	44,437
主要財務及營運統計數字					
宣派股息(百萬港元)	3,100	3,900	4,400	5,300	—
股權收益	11.1%	14.3%	14.3%	15.6%	16.7%
總負債/資本比率	16%	13%	13%	10%	7%
客運量 ^{1,2} (百萬人次)	51.5	54.9	57.2	60.7	64.7
貨運量 ^{1,3} (百萬公噸)	4.2	3.9	4.0	4.2	4.4
飛機起降量 ¹ (千架次)	316	339	355	377	396

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 源自2010/11年度至2012/13年度的數字已經重列，以符合於2013年1月1日或之後起計的會計期間生效的經修訂《香港會計準則》第19號—「僱員福利」。這些數字已就追溯採納該經修訂的會計準則而重列。

在香港國際機場營運的航空公司 — 2015年3月

俄羅斯航空	中華航空	Kalitta Air*	酷航
AeroLogic*	中國貨運航空*	K-Mile Air*	順豐航空*
阿斯坦納航空	中國東方航空	肯尼亞航空	上海航空公司
釜山航空	中國南方航空	荷蘭皇家航空公司	深圳航空公司
加拿大航空	都市航空	大韓航空	暹羅航空
中國國際航空公司	美國達美航空公司	LLC Globus	四川航空
法國航空公司	港龍航空公司	德國漢莎航空	Silk Way West Airlines*
香港華民航空*	易斯達航空	德國漢莎貨運航空*	新加坡航空公司
印度航空公司	以色列航空公司	馬來西亞航空	新加坡航空貨運*
毛里裘斯航空	阿聯酋航空公司	華信航空	南非航空公司
新西蘭航空	埃塞俄比亞航空	荷蘭馬丁航空*	Southern Air Inc*
新畿內亞航空	阿提哈德航空公司*	美佳航空	春秋航空
塞舌爾航空	長榮航空	蒙古航空公司*	斯里蘭卡航空公司
亞洲航空	聯邦快遞*	日本貨物航空公司*	瑞士國際航空
空橋貨運航空公司*	斐濟航空	尼泊爾航空公司	泰國亞洲航空
全日空	芬蘭航空	泰國東方航空	泰國國際航空
美國航空	嘉魯達印尼航空	樂桃航空	虎航
韓亞航空	香港快運航空	菲律賓航空公司	TNT Airways S.A.*
亞特拉斯*	香港航空	Polar Air Cargo*	土耳其航空
Aurora Airlines	日本航空	澳洲航空公司	美國聯合航空
曼谷航空公司	濟州航空	卡塔爾航空	聯合包裹運送服務公司*
英國航空公司	捷星日本航空	Raya Airways*	香草航空
盧森堡國際貨運航空公司*	印度捷特航空	汶萊皇家航空	越南航空公司
Cargolux Italia S.P.A.*	捷星亞洲航空公司	皇家約旦航空	維珍航空
國泰航空公司	真航空	西伯利亞航空公司	廈門航空
宿霧太平洋航空	吉祥航空	沙地阿拉伯航空*	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 — 2015年3月

北亞	烏蘭巴托	巴林	維也納*
北海	符拉迪沃斯托克	巴庫*	蘇黎世
北京	溫州	班加羅爾	澳大拉西亞/太平洋島嶼
釜山	武漢	貝魯特*	亞德萊德
長春	無錫	金奈	奧克蘭
長沙	武夷山	吉大港*	布里斯班
常州	廈門	科倫坡	凱恩斯
濟州	西安	達曼*	關島
成都	西雙版納	德里	墨爾本
重慶	徐州	達卡	楠迪
大連	鹽城	多哈	珀斯
福岡	煙台	迪拜	莫爾茲比港
福州	銀川	迪拜/阿勒馬克圖姆*	悉尼
廣州	義烏	海德拉巴	
桂林	湛江	吉達	
貴陽	鄭州	加德滿都	
海口		加爾各答	
杭州		科威特*	
合肥		拉合爾*	
呼和浩特		馬埃	非洲
伊爾庫茨克		馬累	亞的斯亞貝巴
揭陽		孟買	約翰內斯堡
濟南		馬斯喀特*	毛里求斯
晉江		新西伯利亞	內羅畢
鹿兒島		利雅得	
高雄		沙迦*	
哈巴羅夫斯克		塔什干*	
昆明		特拉維夫	
麗江	胡志明市	歐洲	北美
梅縣	伊洛伊洛	阿姆斯特丹	安克雷奇*
名古屋	雅加達	巴塞羅那*	阿特蘭大*
南昌	卡利博	布達佩斯*	卡爾加里*
南京	蘇梅	科隆*	芝加哥/奧黑爾
南寧	亞庇	法蘭克福	辛辛那提*
寧波	吉隆坡	赫爾辛基	哥倫布*
沖繩	吉隆坡/梳邦*	伊斯坦堡	達拉斯
大阪/關西	吉晉	科利佐沃*	檀香山*
青島	馬尼拉	萊比錫*	休斯敦*
三亞	檳城	列日*	亨茨維爾*
札幌	金邊	倫敦/希斯路	印第安納波利斯*
首爾/仁川	布吉	盧森堡*	洛杉磯
上海/虹橋	暹粒	曼徹斯特	路易斯維爾*
上海/浦東	新加坡	米蘭/貝加莫*	孟菲斯*
瀋陽	泗水	米蘭/馬爾奔薩	邁阿密*
石家莊	烏隆他尼	莫斯科/多莫杰多沃	紐約/約翰肯尼迪
台北	仰光	莫斯科/謝列梅捷沃	紐瓦克
太原		慕尼黑	奧克蘭*
天津		巴黎	安大略*
東京/羽田		羅馬	費城*
東京/成田			三藩市
			西雅圖
			多倫多
			溫哥華
			華盛頓
			中美及南美
			瓜達拉哈拉*
			墨西哥城*

* 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

