



香港
國際機場 | HONG KONG
INTERNATIONAL
AIRPORT

香港國際機場

共譜香港故事

2015/16 年報



願景

鞏固香港國際機場作為領先國際航空樞紐，
成為推進香港經濟增長的動力。

使命

致力在香港國際機場的營運及發展上精益求精，
與合作夥伴在下列各方面緊密合作：

- ▶ 確保機場安全，保安嚴密
- ▶ 維持高效率運作，注重保護環境
- ▶ 實行審慎商業原則
- ▶ 力求超越顧客期望
- ▶ 重視人力資源
- ▶ 發揚創新精神



目錄

02 核心價值	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 可持續發展與人才
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 綜合財務報表
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。

核心價值

盡展關懷

以人為本、愛護環境

堅毅敬業

樂於承擔、積極進取

力求創新

與時並進、推陳出新

精益求精

追求卓越、持續求進

群策群力

團結一致、同心協力

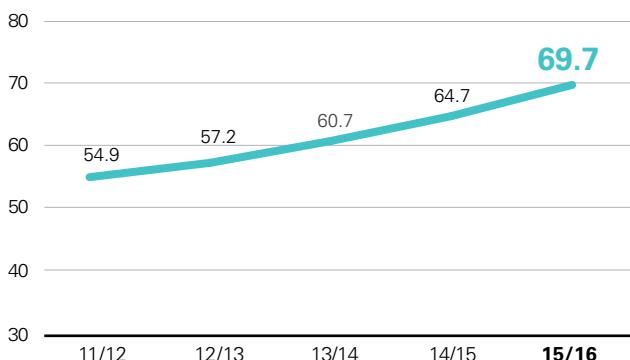
香港國際機場簡介

機場用地面積	1 255 公頃
客運大樓總面積	超過85萬平方米
航空公司	超過100家
航點	超過190個
跑道	兩條

營運表現概覽

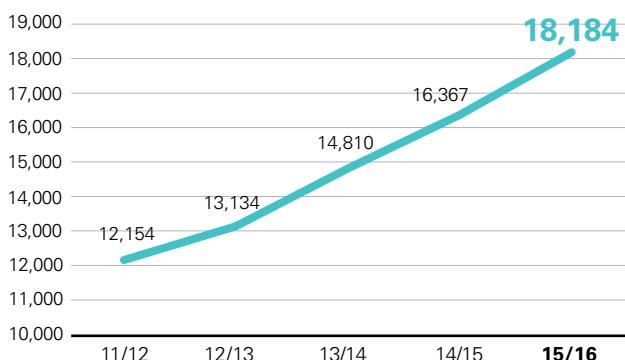
客運量

(百萬人次)



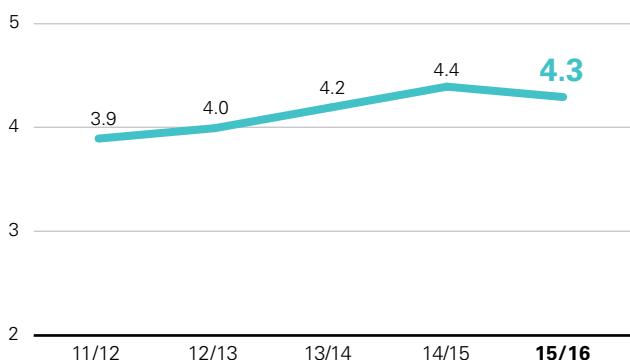
收益

(百萬港元)



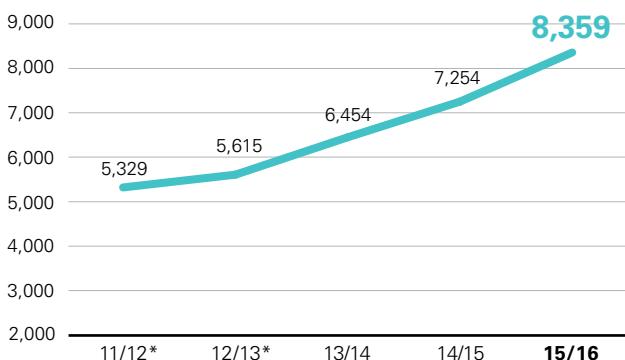
貨運量

(百萬公噸)



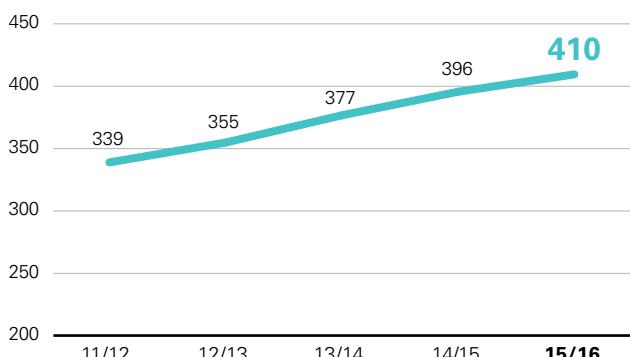
權益股東應佔溢利

(百萬港元)



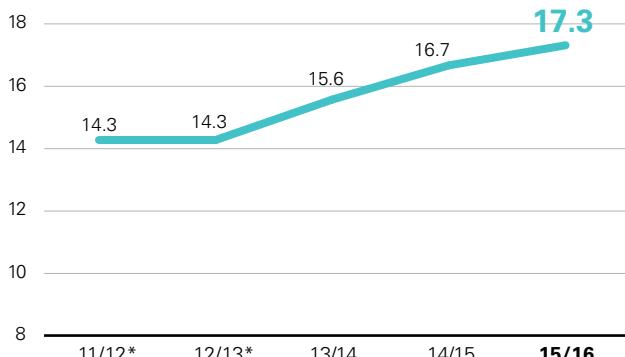
飛機起降量

(千架次)



股權收益

(百分比)



* 重列

主席報告



各位持份者：

在截至2016年3月31日止的2015/16年度，香港國際機場取得豐碩成果。客運量達6 970萬人次，較2014/15年度增加7.8%，飛機起降量則上升3.6%，達到410 000架次。儘管貨運量微跌1.4%至430萬公噸，但香港國際機場仍然是世界第三繁忙的國際客運機場，並連續六年成為全球最繁忙的貨運機場。

2016年伊始，我們即獲得《Air Transport World》頒發「全球最佳機場」大獎。這本知名的航空業雜誌讚揚機場與航空公司建立極佳的夥伴關係、貫徹高水平的環保營運方式、提供創新的旅客服務，並與本地機構緊密合作，力求卓越，推動香港經濟增長。

憑藉對優質服務的堅定承諾，我們亦於年內贏得多項殊榮。能夠獲得這些榮譽，實有賴機場73 000名員工的努力，特別是在前線辛勤拼搏的員工。

“

三跑道系統項目不只是建設一條新跑道，整個工程規模差不多等於興建一個新機場。我深信我們的團隊擁有堅定決心，也具備專業技術及知識，定能克服未來種種挑戰。

香港國際機場：共譜香港故事

我很榮幸於2015年6月成為機場管理局主席。回顧我的事業生涯，我慶幸能在港鐵、電訊盈科及香港貿易發展局參與多個公用事業項目，為香港的經濟發展出力。現在有機會參與三跑道系統項目，更令我感到十分興奮。

提升機場容量

年內，中場客運大樓如期落成，標誌着機場發展的重要里程。中場客運大樓是投資100億港元的中場範圍發展計劃主要部分，當中包括20個停機位，每天可處理機場約20%航班，令機場可處理的年客運量最少增加1 000萬人次。中場客運大樓雖能紓緩機場客運量迅速增長所帶來的部分壓力，但為應付長遠的航空交通需求並維持香港的國際航空樞紐地位，機場必須擴建成為三跑道系統。



三跑道系統項目不只是建設一條新跑道，整個工程規模差不多等於興建一個新機場。由於我們要在營運中的機場旁施工，令這項任務變得更具挑戰性。儘管如此，我深信我們的團隊擁有堅定決心，也具備專業技術及知識，定能克服未來種種挑戰。

於今年初，我們公布了經修訂的三跑道系統項目財務安排方案，亦很高興於年內獲行政長官會同行政會議核准赤鱲角分區計劃大綱草圖，以及根據《前濱及海床(填海工程)條例》批准進行填海工程。我們會盡快展開工程，並致力確保有關項目達到不超時、不超支的目標。

我希望藉此機會，感謝香港特區政府及機管局董事會成員給予的意見和指導，同時亦對機管局員工的竭誠服務致以衷心謝意。



展翅高飛

在過去一個世紀，機場與香港同步成長。起初機場規模較小，但時至今日，香港國際機場已取得長足發展，共有超過100家航空公司提供航班服務，連接全球逾190個航點。此外，藉着與多個「一帶一路」沿線城市的航班連繫，亦令機場成為開拓「一帶一路」商機的理想門戶。在業務夥伴與香港特區政府繼續支持下，我深信我們定可把握這些機遇，延續香港經濟奇蹟。

蘇澤光

主席

香港，2016年5月30日

行政總裁報告



各位持份者：

對香港國際機場而言，截至2016年3月31日止的2015/16財政年度是別具意義的一年。

年內，中場客運大樓適時投入運作，正好紓緩客運量急增對機場容量限制造成的部分壓力。此外，我們引入多項新技術，以維持優秀的服務水平、提高營運效率，並提升機場環境質素。

中場客運大樓

總面積達105 000平方米、共有五個樓層的中場客運大樓已於2016年3月全面投入運作。新客運大樓每天處理超過200班航班，佔機場每天客運航班約20%。

中場客運大樓有助提升機場容量以應付迫切需要，同時亦為旅客提供各種設施，令旅途更舒適愉快，例如附設電源及通用串列匯流排(USB)插座供流動裝置充電的座椅、兒童遊樂區、洗手間自動感應抹手紙機等。

年內，中場客運大樓適時投入運作，正好紓緩客運量急增對機場容量限制造成的部分壓力。此外，我們引入多項新技術，以維持優秀的服務水平、提高營運效率，並提升機場環境質素。

此外，中場客運大樓充分體現了我們對可持續發展的承諾，在大樓的設計、建築材料及施工方法採用了35項環保措施及多項環保技術。

智能機場

按照十年發展路線圖，我們於2015/16年度開始引入新技術，務求將香港國際機場建設成為智能機場。舉例說，我們開始在整個機場範圍推行採用全球衛星定位系統技術的車輛追蹤計劃。機場禁區逾51%的機動車輛現已安裝追蹤裝置，讓我們更有效地調配資源，並確保在合適的時間和地點提供合適的車輛；而其餘的機場禁區設備及車輛，包括非機動設備亦將會安裝追蹤裝置。

香港國際機場每天處理超過8萬件行李，因此高效的行李處理系統對機場運作至為重要。年內，我們完成測試按人類工程學設計的機械臂，這個行李裝卸輔助工具有助減低員工搬運行李時受傷的風險，並提升行李處理系統的自動化水平。我們計劃投資1.65億港元，於2018年第一季前安裝約160台機械臂。



除了優化機場背後的運作流程外，我們亦運用新科技為旅客帶來更順暢的機場體驗。我們在本年度推出了自助行李託運系統，讓旅客自行為行李掛上行李標籤，加快登記程序。採用這個系統的登記櫃檯現已達20個，並將於明年年底前增至120個。此外，我們正在研究多項愈來愈受旅客歡迎的新自助服務技術。

隨著零售業的面貌因電子零售及流動電話而改變，我們正引入利用信標技術(iBeacon)的市場推廣模式，讓旅客的流動裝置接收到鄰近特定地點提供的優惠及資訊「推送」信息。來年，我們將繼續推行信標技術系統，並研究新的商業模式，確保機場的零售環境具吸引力，並能迎合旅客不斷轉變的喜好。

香港特色

香港國際機場每年接待數以千萬計的旅客，也是旅客對香港留下第一印象的地方。機場作為香港通向世界的門戶，我們可藉此良機推廣香港獨特的文化和歷史。

我們於本年度致力在機場營造地方特色，透過設立「心繫香港」零售專區，方便旅客選購一系列本地產品，包括應節食品、本地小吃及中式服裝等，將香港特色帶回家。

此外，我們舉辦了為期六個月的「香港藝術、文化與音樂巡禮」，通過繪畫作品、罐頭模型、相片展覽，以至廣東流行曲、爵士樂和古典音樂表演，向旅客介紹本地藝術家和音樂家。我們還成立藝術及文化諮詢委員會，就日後的活動給予意見，並將機場打造成為深受旅客喜愛且樂於重遊的地方。



以人為本

為滿足香港機場管理局不斷轉變的業務需要，令機場續創佳績，我們於年內修訂了人力資源策略的多個重要部分。

我們重訂了見習行政人員培訓計劃及領導勝任能力模型，以有效培育未來領袖。我們亦改善員工福利計劃，從而創造理想的工作環境。

為推展機場的擴建計劃，每位員工必須懷有共同願景。我們在本年度重新確定了機管局的願景、使命與核心價值，並確立新的員工價值定位，闡述我們對僱員的承諾。於2016/17年度，我們將舉辦連串活動，確保員工充分了解及秉持機管局的核心價值。

年內，我們在吸納和挽留人才方面的努力，獲《JobMarket》頒發「卓越僱主大獎2015」殊榮。

在2015/16年度，我們見證香港國際機場邁向多項重要里程。憑藉整個機場社區的鼎力支持和全情投入，我有信心機場在2016/17年度將可再創高峰。

林天福
行政總裁
香港，2016年5月30日

董事會



蘇澤光先生



林天福先生



陳家強教授



鄭維新先生



林奮強先生



林健鋒議員



李承仕先生



李天柱先生

蘇澤光先生 GBS OBE 太平紳士

主席

現年71歲。2015年6月獲委任為董事會主席。曾任香港貿易發展局主席。經濟發展委員會非官方委員。哈羅香港國際學校校董會主席。香港管弦協會董事局副主席。全國政協委員、美國三藩市市長榮譽顧問及曾任北京市市長國際企業家顧問。大嶼山發展諮詢委員會委員。友邦保險控股有限公司及華潤電力控股有限公司的獨立非執行董事。瑞信大中華區高級顧問及香港中華煤氣有限公司顧問。蘇先生於1985至1992年曾獲委任為香港貿易發展局總裁，於1995年出任地鐵公司主席兼行政總裁，後於2003至2007年出任電訊盈科集團副主席兼董事總經理及於2000至2007年出任香港上海滙豐銀行獨立董事。

林天福先生 太平紳士

行政總裁*

現年57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59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。

鄭維新先生 SBS 太平紳士

現年61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；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63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、香港海運港口局、香港物流發展局及航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會的主席。他亦是香港鐵路有限公司、

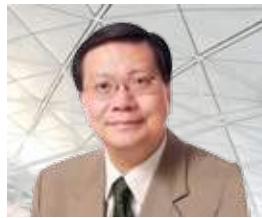
九廣鐵路公司及香港按揭證券有限公司的董事；以及可持續發展委員會和經濟發展委員會的成員。

馮孝忠先生 太平紳士

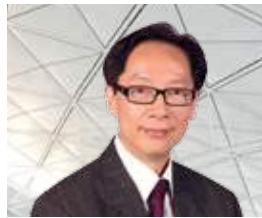
現年58歲。2015年6月獲委任為董事會成員。現任恒生銀行有限公司執行董事兼環球銀行及資本市場業務主管。香港特別行政區中央政策組特邀顧問；香港特別行政區環境局能源諮詢委員會成員；香港會計師公會理事會業外成員；醫院管理局成員；香港特別行政區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會成員。香港特別行政區區議會議員薪津獨立委員會非官方成員。香港特別行政區勞工處破產欠薪保障基金委員會委員。香港公益金董事。

馮婉眉女士 BBS 太平紳士

現年55歲。2010年6月獲委任為董事會成員，並獲再度委任至2017年5月31日。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。香港金融管理局外匯基金諮詢委員會轄下的金融基建委員會委員。香港及澳門澳洲商會董事會顧問委員會創始成員。香港房屋委員會非官方委員、香港按揭證券有限公司董事及香港交易及結算所集團獨立非執行董事。



張炳良教授



馮孝忠先生



馮婉眉女士



何俊賢議員



杜彼得先生



黃永灝先生



易志明議員



盛智文博士

何俊賢議員 BBS

現年36歲。2016年1月獲委任為董事會成員。立法會議員(漁農界)；立法會財務委員會及內務委員會委員。食物安全及環境衛生事務委員會副主席、司法及法律事務、政制事務、經濟發展事務、教育事務、環境事務、民政事務、資訊科技及廣播事務委員會委員。

土木工程師學會資深會員；香港特區政府前工務局局長；建造業議會前主席；創意智優計劃審核委員會副主席；扶貧委員會之教育，就業及培訓小組成員。

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。

李天柱先生 太平紳士

民航處處長*

現年57歲。2016年5月出任民航處處長後成為董事會成員。

盛智文博士 GBM GBS 太平紳士

現年67歲。2015年6月獲委任為董事會成員。蘭桂坊集團主席及Paradise Properties Group擁有人；盈科大衍地產發展有限公司、信和置業有限公司、尖沙咀置業集團有限公司、利標品牌有限公司及電視廣播有限公司的獨立非執行董事；永利澳門有限公司的獨立非執行董事兼副主席；天星小輪有限公司董事局成員；西九文化區管理局董事局成員及其表演藝術委員會主席；香港經濟發展委員會委員；香港總商會理事會成員；香港加拿大商會理事會成員；西安大略大學毅偉商學院亞洲顧問委員會成員；阿里巴巴創業者基金的董事局成員；亞太區經濟合作組織商貿諮詢理事會的中國香港代表；團結香港基金顧問；海洋公園大樹灣發展項目籌劃小組榮譽顧問以及香港公益金名譽副會長。

* 按職位的當然成員

林奮強先生 BBS

現年55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。

杜彼得先生

現年68歲。2014年6月獲委任為董事會成員。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。

黃永灝先生 BBS 太平紳士

現年58歲。2015年6月獲委任為董事會成員。現任恒基(中國)投資有限公司常務副總裁、恒基兆業地產有限公司建築部總經理。英國土木工程師學會、香港工程師學會、英國公路學會及香港公路學會之資深會員。亦為根據香港法例第409章《工程師註冊條例》註冊之香港註冊工程師。黃先生現為香港科技園公司董事及香港建造商會永遠監督。

易志明議員 太平紳士

現年62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

林健鋒議員 GBS 太平紳士

現年64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；盛基基金評審委員會主席；廉政公署事宜投訴委員會主席；撲滅罪行委員會委員；中國人民政治協商會議第12屆全國委員會委員及香港按揭證券有限公司董事。

李承仕先生 GBS OBE 太平紳士

現年74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

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



區浩章先生



蔡新榮先生



陳正思女士



鍾惠儀女士



馮永業先生



羅志聰先生



吳自淇先生



潘嘉宏先生

區浩章先生

物業發展執行總監

現年59歲，持有美國密歇根大學建築學碩士及理學學士學位。於2015年5月獲委任。加入機場管理局前，區浩章先生是新鴻基地產發展(中國)有限公司董事及新鴻基地產發展有限公司項目總監，擁有逾30年的設計、規劃、管理及項目發展經驗，曾在香港的建築設計事務所及大型發展商任職，並參與多項龐大的發展項目。區先生是香港註冊建築師及認可人士，擁有內地一級註冊建築師資格。

蔡新榮先生

工程及科技執行總監

現年65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50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52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52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56歲，擁有英國華威大學工商管理碩士學位。2010年7月獲委任。加入機場管理局前，羅志聰先生是維他奶國際集團有限公司的集團高級

總監(財務及行政)，擁有逾25年廣泛的財務經驗，曾從事審計、會計、財務管理及監控、企業融資及投資者關係等工作。羅先生現為香港會計師公會及英國特許公認會計師公會的資深會員及杭州蕭山國際機場有限公司董事。

吳自淇先生

機場運行執行總監

現年61歲，持有經濟學學士學位。1996年加入機場管理局，2012年3月獲委任為機場運行執行總監。吳自淇先生於上任前是機管局機場運行副總監。他在機場管理方面擁有逾27年經驗，自啟德機場時代起至今，曾擔任多個經理及高級管理層職位，工作範疇包括飛行區運作、旅客服務、保安運作、商務及物業、技術行政及系統管理。吳先生現為珠海市珠港機場管理有限公司董事。

潘嘉宏先生

三跑道項目執行總監

現年58歲，持有英國土木工程學士學位。2016年2月獲委任為執行總監。潘嘉宏先生於上任前為三跑道項目署理執行總監，在建築及土木工程方面擁有超過30年經驗，處理涉及多個範疇的大型基建及建築項目。他積極參與香港工程業界事務，現為建造業議會成員及其屬下環境、創新及技術專責委員會主席。

財務及營運概覽

	2015/16	2014/15	±% ¹
財務業績 (百萬港元)			
收益	18,184	16,367	+11.1%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	12,336	11,314	+9.0%
折舊和攤銷	2,813	2,420	+16.2%
利息及財務收入淨額	28	33	-15.2%
權益股東應佔溢利	8,359	7,254	+15.2%
宣派股息	—	—	
財務狀況及比率 (百萬港元)			
資產總值	64,992	58,061	+11.9%
借款總額	2,592	3,382	-23.4%
權益總額	52,558	44,437	+18.3%
股權收益	17.3%	16.7%	
總負債 / 資本比率	5%	7%	
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)	69.7	64.7	+7.8%
貨運量 ⁴ (百萬公噸)	4.3	4.4	-1.4%
飛機起降量 (千架次)	410	396	+3.6%

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。

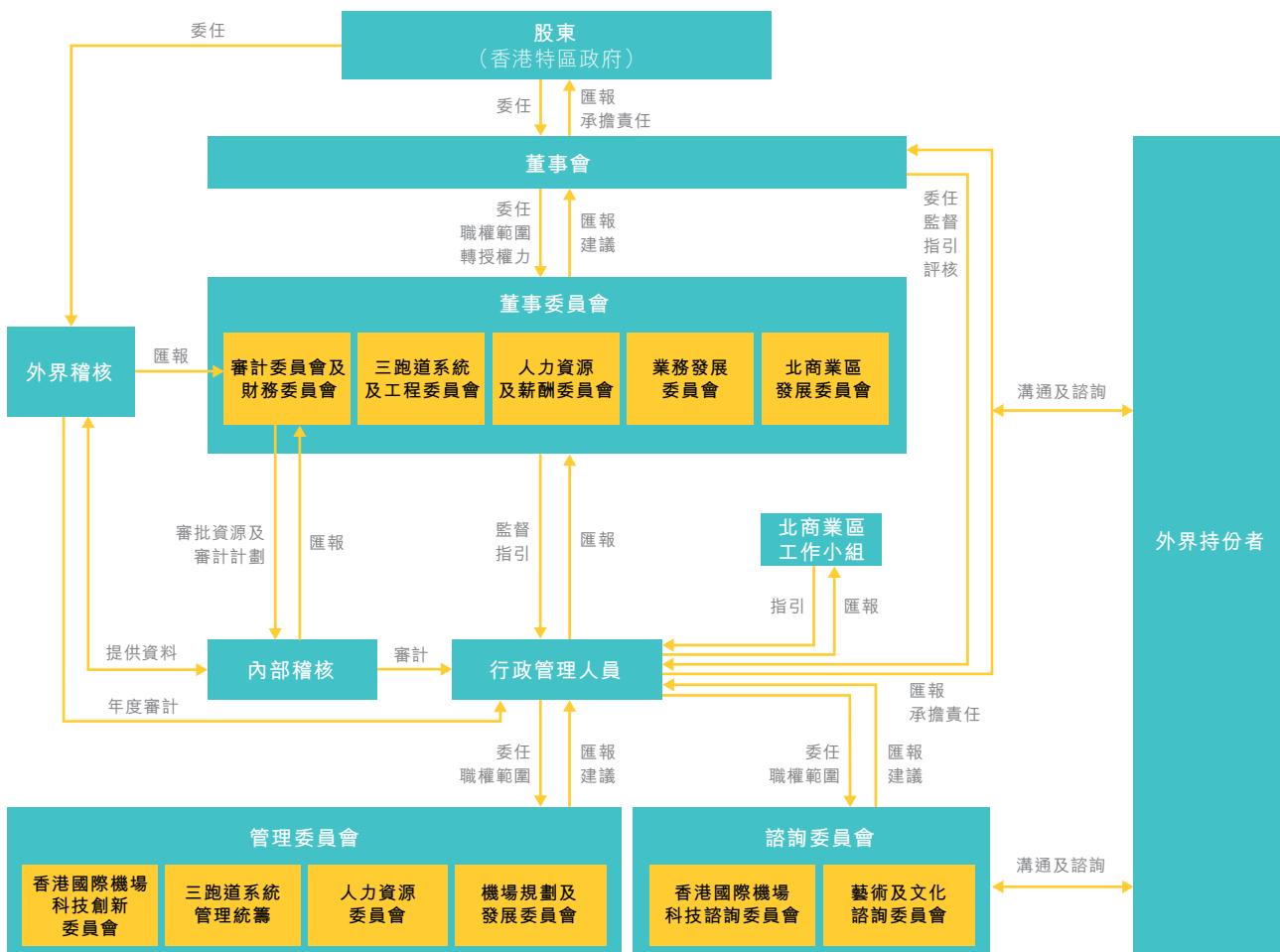
⁴ 貨運量包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件不計算在內。

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。

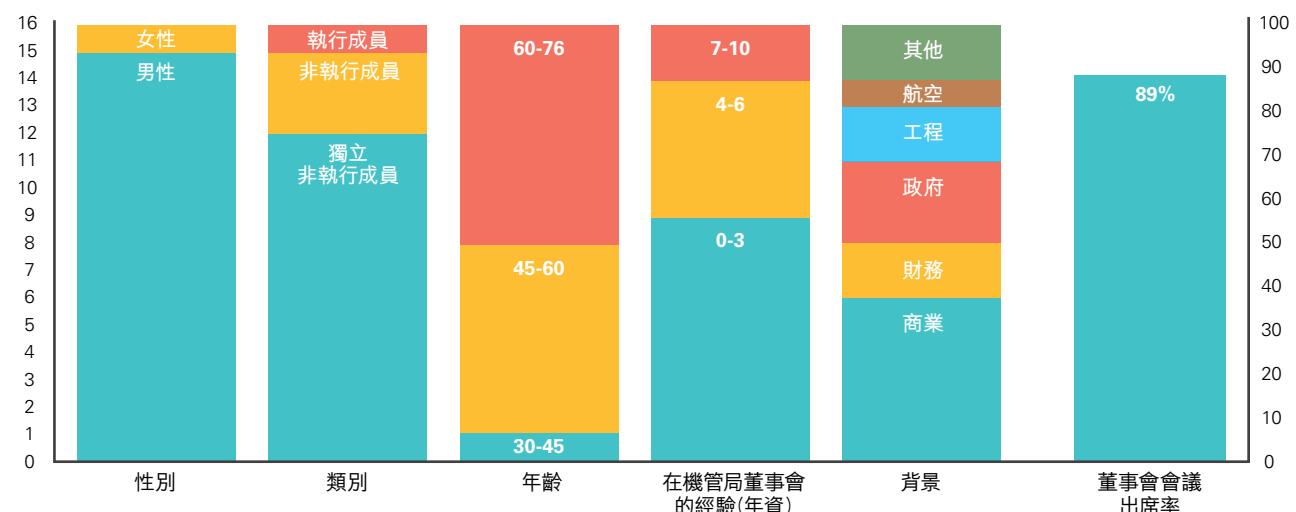
董事會成員

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

(成員數目)

(%)



任命

主席及董事會成員的任命由香港特別行政區(香港特區)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，主席及所有其他董事會成員的任期通常最長為三年。

酬金

根據《機場管理局條例》，主席及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

新獲委任的主席及董事會成員須參與為其度身訂製的啟導計劃。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、航空保安及大型發展項目的簡報會，以及參觀機場設施，讓新任主席及董事會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，在本報告年度董事會邀請成員出席機場參觀活動及簡報會。

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日採納現行的運作模式。

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，董事會舉行了六次會議，平均出席率為89%。各成員出席會議的記錄見第23至24頁。

董事會共審議55份董事會文件及1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
- 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
- 運力提升工程
- 多式聯運中轉客運大樓
- 董事委員會架構
- 自動化
- 應變計劃
- 航空學院
- 發展策略

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2015/16年度，董事會成員兩度因擔任基本工程投標商關聯公司的董事而從會議中退席。

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2015年7月3日完成。經檢討後，董事

會已解散執行委員會，並成立業務發展委員會；將三跑道系統委員會與基本工程委員會合併，組成三跑道系統及工程委員會，以處理與工程相關的一切事宜；薪酬委員會改稱為人力資源及薪酬委員會，負責人力資源及員工聘用策略。董事會現設有五個委員會，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

- 董事委員會主席及成員的委任須由董事會主席提名及獲得董事會批准
- 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2015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2015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1.8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

商業

政府

財務

其他



(成員數目)

成員名單：六名非執行成員，其中五名為獨立人士

主席：	馮婉眉女士
成員：	馮孝忠先生
	何俊賢議員
	林奮強先生
	林健鋒議員
	財經事務及庫務局局長

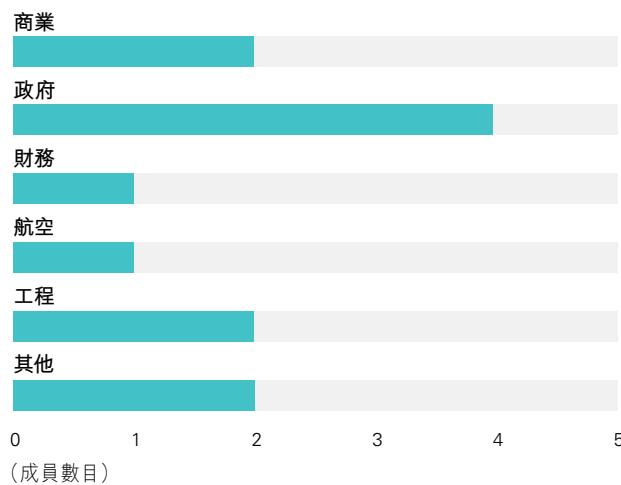
會議及文件：本年度委員會共舉行四次會議，平均出席率為83%。各成員的出席記錄見第23至24頁。共審議20份委員會文件。

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
- 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、有關培訓課程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
- 內部稽核職能的效績
- 透過循環貸款再融資
- 調整香港國際機場的機場收費

三跑道系統及工程委員會**三跑道系統及工程委員會成員背景**

成員名單：共十二名成員(包括三名增選成員)，其中八名為獨立人士

- | | |
|-------|------------|
| 主席： | 李承仕先生 |
| 成員： | 何俊賢議員 |
| | 黃永灝先生 |
| | 易志明議員 |
| | 盛智文博士 |
| | 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七次會議，平均出席率為75%。各成員的出席記錄見第23至24頁。共審議41份委員會文件。

主要職責：

監督三跑道系統及其他基本工程項目的規劃及項目的推行，以達到在準時及不超支的原則下順利完成：

- 就三跑道系統及其他基本工程項目的一切主要工程相關事宜，向董事會提出意見及建議
- 審視及審批三跑道系統和工程合約，以及顧問協議的採購策略及評審準則
- 審視及審批三跑道系統和其他工程合約，以及顧問協議的批授或合約變動，並就此向董事會提出建議
- 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
- 監察三跑道系統及大型基本工程項目的進度，確保項目順利推行
- 就全部基本工程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
- 三跑道系統項目規劃
- 一號客運大樓運力提升工程
- 提供機場設施
- 機場提升及維修工程
- 三跑道系統及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

業務發展委員會

業務發展委員會成員背景

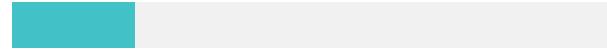
商業



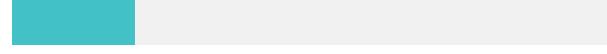
政府



財務



航空



0 1 2 3 4 5
(成員數目)

成員名單：共七名成員，其中四名為獨立人士

- 主席： 盛智文博士
成員： 馮孝忠先生
杜彼得先生
易志明議員
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兩次會議，平均出席率為93%。各成員的出席記錄見第23至24頁。共審議七份委員會文件。

主要職責：

- 審議及審批以下事宜，並就此向董事會提出建議：
- 有關香港國際機場發展的業務策略
- 機場商務及業務發展計劃及方案，但不包括三跑道系統及北商業區發展
- 重大商務項目或營運計劃的落實推行
- 可持續發展、公共關係及傳訊策略

經審議的主要事項：

- 機場零售和廣告策略
- 提供機場設施
- 採購策略和營運及服務合約批授

北商業區發展委員會

北商業區發展委員會成員背景

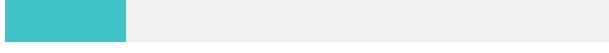
商業



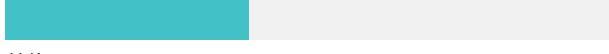
政府



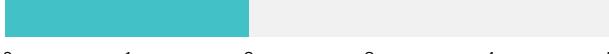
航空



工程



其他



0 1 2 3 4 5
(成員數目)

成員名單：共十一名成員（包括三名增選成員），其中七名為獨立人士

- 主席： 杜彼得先生
成員： 鄭維新先生
林奮強先生
李承仕先生
黃永灝先生
林天福先生
財經事務及庫務局局長
運輸及房屋局局長

增選成員：運輸及房屋局副秘書長(運輸)

梁志群先生

梁海國先生

會議：本年度委員會共舉行五次會議，平均出席率為86%。各成員的出席記錄見第23至24頁。共審議八份委員會文件。

主要職責：

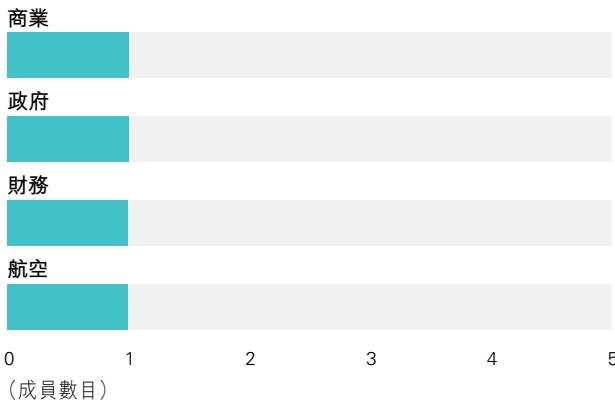
- 監督北商業區發展的總體規劃
- 就北商業區用地的發展策略向董事會提出意見及建議，並監察北商業區發展的進度
- 根據獲授權力，審批北商業區發展商業招標的主要條款和條件及標書批授，並就此向董事會提出建議
- 就北商業區與其他發展項目的配合及對外交通連繫事宜提出意見
- 監督有關北商業區發展的市場拓展計劃，並就此提出意見

經審議的主要事項：

- 第一期零售發展計劃
- 北商業區的市場推廣
- 北商業區的命名及標誌設計
- 酒店招標策略及條款

人力資源及薪酬委員會

人力資源及薪酬委員會成員背景



成員名單：共四名成員，其中兩名為獨立人士

主席：林健鋒議員

成員：馮婉眉女士

林天福先生

運輸及房屋局局長

會議：本年度人力資源及薪酬委員會，直至2015年7月3日前稱為薪酬委員會，共舉行兩次會議，平均出席率為94%。各成員的出席記錄見第23至24頁。共審議五份委員會文件。

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
- 就執行總監的任命提出建議
- 就行政總裁及執行總監的薪酬提出建議
- 監督高級管理人員的繼任規劃

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
- 組織架構變動
- 見習行政人員培訓計劃

會議出席率 (2015年4月1日至2015年7月2日)

成員	董事會	審計委員會及財務委員會	北商業區發展委員會	薪酬委員會	執行委員會	三跑道系統委員會	基本工程委員會
非執行成員							
運輸及房屋局局長	1/1		1/1	1/1	2/2	1/1	
財經事務及庫務局局長	1/1	1/1	1/1			0/1	
民航處處長	1/1	1/1	1/1	1/1		1/1	
獨立非執行成員							
蘇澤光先生 ¹	–				1/1		
陳鑑林議員	1/1			1/1		0/1	
鄭維新先生	1/1		1/1				
馮孝忠先生 ³	–	–					
馮婉眉女士	1/1	1/1		1/1 ²	2/2		
何俊賢議員	1/1	0/1				0/1	
林奮強先生	1/1	1/1	1/1	1/1		1/1	1/1
林健鋒議員	1/1		1/1	0/1			
李承仕先生	1/1		1/1		2/2		1/1 ²
杜彼得先生	1/1		1/1 ²		2/2	1/1	
黃永灝先生 ³	–		–				
易志明議員	1/1		1/1			1/1	
盛智文博士 ³	–						
羅康瑞先生 ⁴	1/1				1/1		
洪丕正先生 ⁵	1/1	1/1 ⁶		1/1	0/1		
盧耀楨先生 ⁵	0/1		0/1		0/1	1/1 ⁶	
執行成員							
林天福先生(行政總裁)	1/1		1/1	1/1	2/2	1/1	1/1

附註：

¹ 於2015年6月1日獲委任為董事會及執行委員會主席

² 於整個任期內出任委員會主席

³ 分別於2015年6月1日及7月3日獲委任為董事會及委員會成員

⁴ 於2015年6月1日起不再出任董事會及執行委員會主席

⁵ 於2015年6月1日起不再出任董事會及委員會成員

⁶ 於2015年6月1日起不再出任委員會主席

會議出席率 (2015年7月3日至2016年3月31日)

成員	董事會	審計委員會及財務委員會	北商業區發展委員會	業務發展委員會	三跑道系統及工程委員會	人力資源及薪酬委員會
非執行成員						
運輸及房屋局局長	5/5		4/4	2/2	5/5	1/1
財經事務及庫務局局長	5/5	2/3	2/4		3/5	
民航處處長	4/5			2/2	5/5	
獨立非執行成員						
蘇澤光先生(董事會主席)	5/5					
鄭維新先生	5/5		3/4			
馮孝忠先生	4/5	3/3		2/2		
馮婉眉女士	3/5	3/3 ⁸				1/1
何俊賢議員 ⁷	2/2	1/1			0/1	
林奮強先生	5/5	2/3	4/4			
林健鋒議員	5/5	2/3				1/1 ⁸
李承仕先生	5/5		4/4		5/5 ⁸	
杜彼得先生	4/5		4/4 ⁸	2/2		
黃永灝先生	4/5		3/4		4/5	
易志明議員	5/5			1/2	5/5	
盛智文博士	5/5			2/2 ⁸	3/5	
陳鑑林議員 ⁹	3/3				3/3	
何俊仁議員 ⁹	2/3	1/2			2/3	
執行成員						
林天福先生(行政總裁)	5/5		4/4	2/2	5/5	1/1

附註：

⁷ 分別於2016年1月1日及1月25日獲委任為董事會及委員會成員

⁸ 於整個任期內出任委員會主席

⁹ 於2016年1月1日起不再出任董事會及委員會成員

均衡職責

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

董事會專責決定的事項：

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

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

行政管理人員

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

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

行政總裁的委任由董事會建議，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人力資源及薪酬委員會檢討和建議，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。

主要諮詢委員會及管理委員會

除了五個董事委員會外，在管理層亦有多個主要由管理人員組成及參與的諮詢委員會、管理委員會及統籌會議，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：

北商業區工作小組

北商業區發展是機管局為把握港珠澳大橋及屯門至赤鱲角連接路落成後帶來的「橋頭經濟」，所進行的其中一項大型項目。為確保這個重要項目得以順利完成，機管局於2015年8月成立北商業區工作小組，成員包括北商業區發展委員會主席、機管局內部管理層，以及外界顧問，以協助北商業區發展委員會預先審核顧問建議的各種商業模型及主要商業條款的詳情，並協助制定北商業區發展的相關招標策略。

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，以及推動機場應用及發展本地科技。

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兩名機管局高級職員，以及不多於八名外界成員。

香港國際機場科技創新委員會

委員會於2015年2月成立，由行政總裁出任主席，成員包括相關執行總監及其他高級職員。委員會負責就香港國際機場的科技及創新技術發展提供策略性指引，釐定重點工作及優先處理項目，並就資源分配提供意見，以及就有效執行科技創新計劃的制度安排進行檢討。

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項目的最新進展，管理層亦可獲得項目相關事宜的意見。

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，以配合機管局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。

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。有關部門提出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。

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。於2015/16年度，機管局透過其公開資料制度接受及處理共17宗查詢。

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及Instagram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。機管局亦成立專業人員聯絡小組及多個社區聯絡小組，收集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項目，並設立Facebook專頁(www.facebook.com/threerunwaysystem/)與公眾保持溝通。

管理層定期與員工舉行會議及簡報會，闡述有關達到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項目的最新進展，並就日後企業方針及重點分享意見。

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

機管局的可持續發展願景是在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機管局企業發展執行總監負責統籌執行，並由業務發展委員會監督。在企業發展處下，可持續發展部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，成員包括各部門代表，以加強可持續發展報告的框架。

機管局已於2015年10月發表了2014/15年度的可持續發展報告。這份報告按照符合國際認可的全球報告倡議組織(GRI)G4《可持續發展報告指南》及《機場營運行業披露》核心選項的要求編製。相比GRI G3.1指南，機管局改為採用的GRI G4指南對透明度及問責性有更高要求，這亦反映了我們不斷求進的精神。報告內容根據重要性評估編製，評估過程包括與各界持份者直接聯繫。報告已獲香港品質保證局獨立驗證。

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。

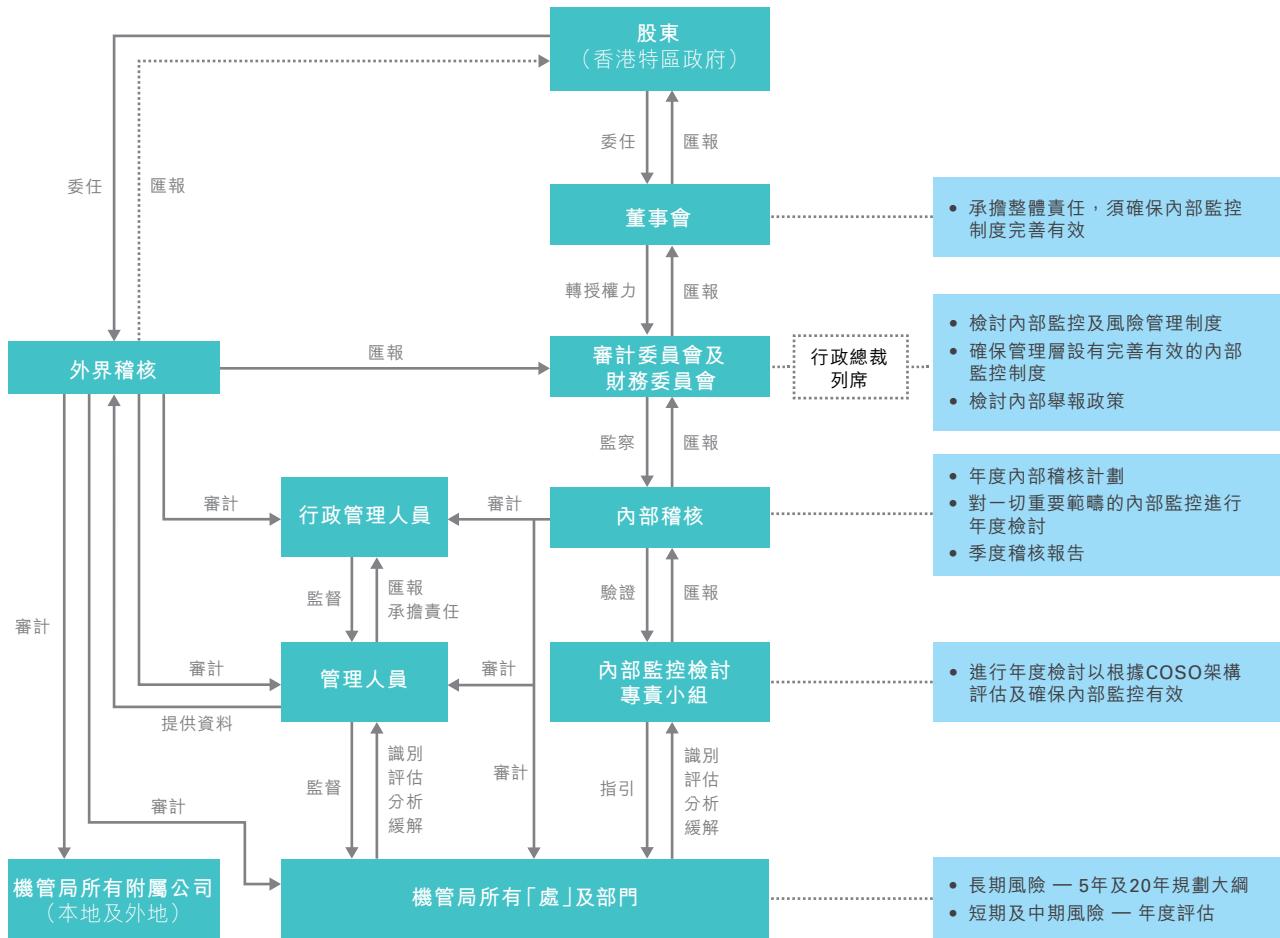
機管局實施內部監控制度，是要合理保證：

- 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符合有關法規，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年度財務報表。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)	2015/16	2014/15
核數費用	5	5
非核數服務費	1	1

在2015/16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「處」及部門亦須每半年匯報因應其風險範圍轉變而致使監控措施出現的變動。

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每年擬備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2015年7月進行最近一次檢討。

根據現行的權力轉授規定，三跑道系統及工程委員會、北商業區發展委員會及業務發展委員會獲授權審批工程合約/商業標書的財務承擔，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時須知會董事會。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，機管局每五年擬訂長達20年的發展藍圖。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。大型基本工程的財務監控狀況須約每兩月一次向三跑道系統及工程委員會匯報，並由該委員會負責監管。

董事會肩負擬備財務報表的責任，真實而公平地反映機管局的財務狀況及表現。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。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，並按照這理念建立企業架構及管理文化。根據目前架構，董事會負責機管局的表現。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，董事會成員及高級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」。

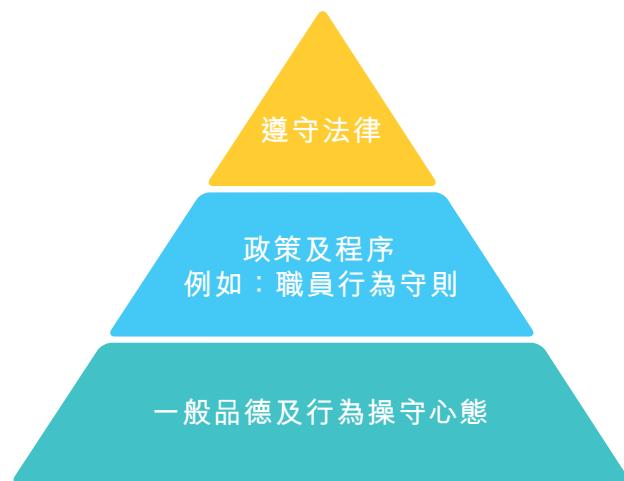
以制度為本的方法是訂定有關清晰政策及程序，規定員工必須遵守，以達到合乎道德的操守行為。這些載於《職員行為守則》的政策及程序，可不時提醒員工機管局要求員工恪守的最低道德操守水平。行為守則給予員工特定指引，協助員工在執行職務時作出合乎道德的決定。根據僱員聘用條款，員工必須遵守《職員行為守則》，每年亦

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。

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》及《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2016年3月31日的財務狀況，以及集團於該年度的財務表現和現金流量。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。從2006/07年起，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《管治法則》

香港交易及結算所有限公司於2014年12月19日刊發有關企業管治報告內風險管理及內部監控一節的新規定。儘管機管局無須遵行《管治守則》，而且新規定僅會在2016/17年度適用，但機管局決定在2015/16年度的企業管治報告提前採納有關規定，並將守則條文的原則付諸實行，主動遵行守則內的條文規定和建議的最佳實務。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。	全體非執行成員的固定任期通常為三年。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均由香港特區政府持有，不作公開買賣。
C.2.4(e) 這項守則條文是有關處理及發放內幕消息程序的披露和內部監控。	

守則條文	不相符原因
A.6.5 為全體董事安排及資助合適的培訓活動，以參與持續專業發展。董事應向公司提供所接受培訓的紀錄。	機管局為新委任的董事會成員安排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機場參觀活動及簡報會。
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。	
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。基於偶發緊急事務及要務的最新發展，在本報告年度合共144份文件當中，約65%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職權範圍有關。	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 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，機管局根據每五年擬訂一次的機場規劃大綱，分析可能有礙機管局達成長遠目標的風險。機管局擬備年度業務計劃及每年擬備的五年業務計劃，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

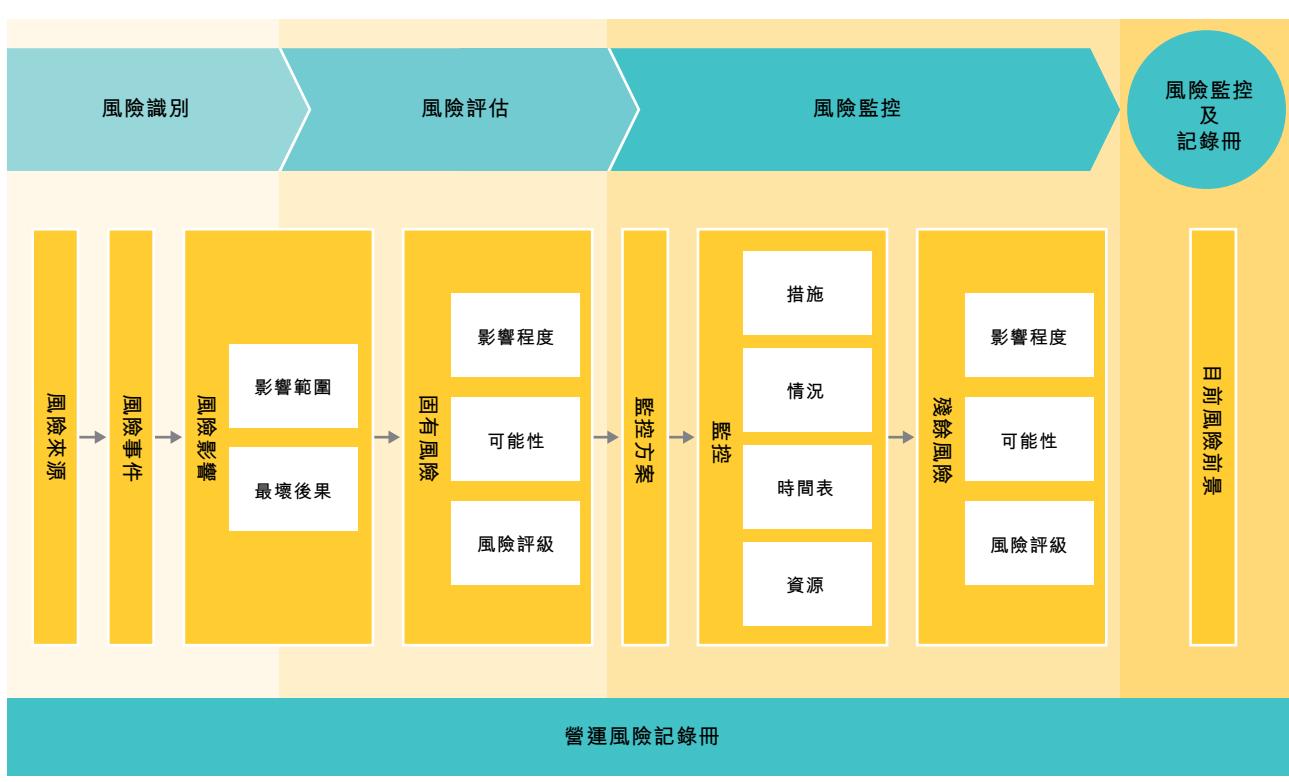
機管局的內部監控並非着眼於消除風險，而是要管理及緩解風險。風險評估及管理是機管局各階層包括董事會、審計委員會及財務委員會、行政管理人員，以及營運及支援職能的重點工作。

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成效。

審計委員會及財務委員會

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

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

於2015/16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責任，並由審計委員會及財務委員會協助履行有關責任。機管局於年內檢討風險管理制度及內部監控制度的成效。董事會認為風險管理制度及內部監控制度完善有效。

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

2015/16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2015/16年度，香港國際機場處理的客運量為6 970萬人次，貨運量達430萬公噸，飛機起降量則為410 000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項目，而這項目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，以及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。

機管局於本年度主要繼續透過五年環保計劃，推行各項環保措施。該計劃清晰列明機管局對環境風險管理的概念。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

機管局及其業務夥伴一直致力提升機場及航空安全。機管局、航空公司、停機坪飛機服務商、航空交通管制人員、飛機維修公司、貨運營辦商、航膳供應商及其他主要持份者通力合作，確保機場運作安全。為此，機管局定期檢討涵蓋飛行區、停機坪、閘口及維修區域等所有機場運作範圍的標準運作程序，並仔細檢討有關安全的所有範疇。

機管局向來着重由高級管理層向各級員工推廣積極的安全文化。機管局鼓勵上下員工匯報安全風險及情況，並加以監察。於2015/16年度，機場的安全表現維持極高水平。衡量機場員工及旅客受傷率的機場綜合安全指數，遠較預期目標理想。為了維持及改善整個機場的安全表現，機管局一直推行停機坪及旅客安全提升措施，並實施全面停機坪安全計劃，包括停機坪運作審核、停機坪全方位安全

監察計劃，以及聯合巡查，從而提升停機坪安全水平。機管局實施的其他重要安全措施，包括提升機場禁區旅客專車及客運大樓內電動扶梯的安全設備。

機場設施的建造、維修及營運，涉及工作間風險，而這些風險是可以減低、緩解及轉移的。機管局制定了安全管理系統，並定期檢討和更新。此外，機管局於年內推出網上電子安全管理系統，作為實時安全管理平台。

香港國際機場對可能危及安全運作環境的潛在風險仍然保持警惕。機場保安有限公司在公眾區，尤其是旅客辦理登記手續範圍進行保安巡邏，加強執法機關在機場的保安。機管局相信，推行防範措施，再加上整個機場社區通力合作，方為最有效緩解保安風險的方法。為此，機管局透過舉行更多簡報會及個案分享會，加強機場員工的安全意識。此外，為推廣機場員工的安全意識文化，機管局設立網上考試系統，規定機場禁區通行證持有人須回答一連串有關保安的問題，以通過考試。

為應對公眾健康風險，機管局於年內一直保持警惕，並與香港特區政府及機場社區緊密合作，一如既往全力支持政府任何有關機場爆發大型傳染病的應變計劃。機管局於整個年度均作出安排，為抵港旅客量度體溫。此外，機管局在客運大樓作出廣播、張貼海報及向來自受疫情影響地區的抵港旅客派發傳單，並聯同港口衛生處舉辦連串工作坊，提升機場社區有關公共衛生風險的意識。2015年夏天南韓爆發中東呼吸綜合症，機場在客運大樓多個策略性位置，特別對從南韓抵港的旅客實施體溫檢查措施。同時，機場亦繼續進行大型公共衛生事故演習及培訓計劃，以提高機場對公共衛生控制事故的應變能力。

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，機管局都有可能因而承擔法律後果，包括聲譽受損、業務或運作受阻，以及與執法行動及訴訟有關的金錢損失等。司法覆核可使三跑道系統項目延誤，繼而對機管局帶來不利影響，包括因三跑道系統建築工程時間延長或訴訟未決等因素，導致工程成本上漲、承包商行使權利按三跑道系統工程合約向機管局提出申索，以及檢討機制造成聲譽受損及金錢損失。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。

機管局已制定直至2023/24年度的人力需求計劃及招聘策略，以確保適時招攬人才。機管局將繼續加強人才培育框架，完善培訓課程，確保員工具備所需技能和經驗，為機場發展給予支持。

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，讓他們對香港國際機場短、中、長期發展有更深入的了解，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

香港國際機場獲
《Air Transport
World》推選為
「全球最佳機場」



「我的航班」同時亦在嘉許計劃中獲公眾在網上投選為最喜愛流動應用程式三甲之一。

5月

2 機管局在香港多個地點舉行「機場與您 共建未來」巡迴展覽，介紹香港國際機場的發展計劃。

機管局在2014年「香港環境卓越大獎」中獲得公營機構及公用事業界別金獎。

美國波士頓再度成為香港國際機場的航點，每周四班定期航班往來香港與當地。



香港國際機場在《Asia Cargo News》舉辦的「2015年亞洲貨運、物流及供應鏈獎」中獲得「亞洲最佳機場」殊榮。

7月

4 香港國際機場首辦的「香港藝術、文化與音樂巡禮」揭幕，活動為期半年，由本地藝術家及團體呈獻多個節目及展覽，既提升旅客的機場體驗，亦展現香港中西薈萃的獨有文化。

香港國際機場海天客運碼頭前往廣州蓮花山的航線投入服務，擴大了機場在珠江三角洲地區的快船服務網絡。

2015

4月

1 香港機場管理局派出員工參加「愛心罐香港2015」比賽，參賽隊伍利用罐頭砌建大型模型，最後機管局勇奪「評判最喜愛大獎」及「最佳設計大獎」。

機管局的香港國際機場流動應用程式「我的航班」及機場網站，在政府資訊科技總監辦公室與平等機會委員會設立的「無障礙網頁嘉許計劃」中獲得金獎，

6月

3 機管局舉辦「香港國際機場2015職業博覽會」，吸引了逾7 000名參觀者到場。在第四次舉行的職業博覽會上，多個機場同業提供數以千計的職位空缺，會場更展出機場設施模型，介紹機場背後的運作。



位於一號客運大樓的休閑閣啟用，讓旅客登機前在舒適寧靜的環境中放鬆身心。

8月

5 機管局舉辦「相・飛」攝影展，展示香港國際機場在鏡頭下的各種動人面貌。

澳洲網上旅遊平台 Australian Business Traveller 推選香港國際機場為 2015 年「最佳國際機場」，並讚揚香港國際機場的空間設計方便實用，交通網絡四通八達。

9月

6 機管局舉辦首屆「香港國際機場科技創新研討會暨展覽會」，為機場同業及本地初創公司提供平台，了解各式科技應用方案及相關發展機會。

機管局公布經修訂的三跑道系統項目財務安排方案。

10月

7 香港國際機場連續第二年獲航空貨運雜誌《Payload Asia》頒發「年度亞太地區最佳機場—業界之選」大獎，並在 TTG 旅遊大獎選舉中再次榮登「旅遊名人堂」。

11月

8 第一架在香港組裝及在本地取得認證，並名為「香港起飛」的小型飛機，成功在香港國際機場的北跑道首航。

香港國際機場獲雜誌《商旅》選為「中國最佳機場」。

12月

9 位於一號客運大樓以西、現有兩條跑道之間的中場客運大樓如期落成啟用。

機管局與 21 家本地及國際銀行簽訂五年期 50 億港元循環貸款。

機管局為「機場同業齊擊掌」活動舉行頒獎典禮。活動為期一個月，透過鼓勵旅客投選傑出的機場員工，嘉許提供卓越顧客服務的機場同業。

2016

1月

10 機管局第三年與領展資產管理有限公司及救世軍港澳軍區攜手合作，收集超過 61 000 份禮物，轉贈予有需要的兒童。

機管局與深圳市機場（集團）有限公司簽訂協議，加強香港國際機場與深圳寶安國際機場的合作。

2月

11 香港國際機場於歷史悠久的航空雜誌《Air Transport World》主辦的「Airline Industry Achievement Awards 2016」中，獲得「全球最佳機場」大獎。

警務處處長盧偉聰到訪香港國際機場，了解機場日常運作。

3月

12 機管局舉行中場客運大樓開幕典禮，慶祝大樓全面投入服務，為香港國際機場持續發展奠下另一重要里程碑。

客運服務





香港國際機場融合優質服務
與先進科技，為來自世界各地
的旅客**帶來非凡體驗**。

不少香港市民度假或公幹後返港，在身處香港國際機場之時，都會有一份「回家」般的溫馨感覺。為讓旅客與香港市民同樣感到賓至如歸，香港機場管理局致力融合優質顧客服務與先進科技，為每位前來機場的旅客帶來與別不同的體驗。



香港國際機場跨境海陸交通設施旅客量

(百萬人次)



香港國際機場
不斷擴展航空網絡，
連繫世界。



於2015/16年度，機場同業的努力備受嘉許，贏得多個獎項，包括獲《Air Transport World》頒發「全球最佳機場」大獎、獲Australian Business Traveller評選為「最佳國際機場」，以及榮獲《商旅》選為「中國最佳機場」。於2015年，香港國際機場在TTG旅遊大獎選舉中，再次晉身「旅遊名人堂」，而在Skytrax年度世界機場調查中，亦再度獲得「全球最佳機場出入境服務」大獎。到目前為止，香港國際機場已贏得超過60項「最佳機場」殊榮。

提升機場體驗

於本年度，我們推出了多項新設施及服務，以滿足旅客不斷轉變的需要。於2016年1月，我們在一號客運大樓提供300部備有行李存放空間的機場嬰兒車。為迎合家庭需要，中場客運大樓設有兩個新的兒童電視廊。一號客運大樓亦新設休閑閣，提供舒適躺椅、充電設備及按摩服務。我們亦在一號客運大樓、北衛星客運廊及海天客運碼頭十個地點設置熱水機，方便旅客享用熱茶及其他飲料。

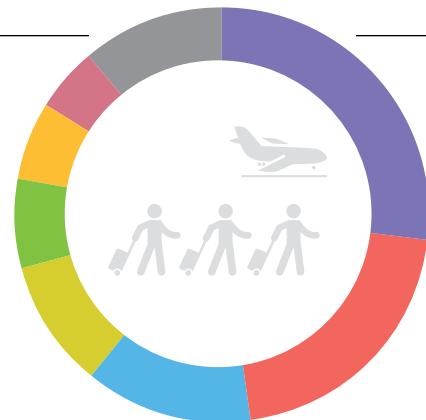
時刻與世界保持聯繫，對現代旅客而言非常重要。於本年度，我們繼續提升客運大樓的Wi-Fi服務。除了現有的3 500個電源插座及USB充電設施外，一號客運大樓多個地點亦增設了八個無線充電座。

此外，我們亦更新了客運大樓的指示標誌，換上清楚易讀的字體，並加入黃色這種具標示作用的顏色，令指示標誌更清晰可見。這些改動看似細微，卻能為旅客帶來更佳的機場體驗。

為方便視障旅客進出機場，我們在中場客運大樓設置了三個凸字位置圖，分別位於抵港層、離港層及

客運市場

(截至2016年3月31日止年度)



旅客捷運系統月台。於2016/17年度，我們將會在一號及二號客運大樓出入口增設三個凸字位置圖。

香港社會服務聯會在考察機場的傷殘人士專用洗手間、導聽系統、安全防護欄、召援電話及其他設施後，機場於2015/16年度獲嘉許為「無障礙友善機構」。

建設智能機場

於2015/16年度，機管局成立香港國際機場科技諮詢委員會，就機場引入先進科技提供指引，務求為旅客帶來優質體驗及提升機場的營運效率。我們亦制訂了十年科技發展路線圖，為建設智能機場訂下重點範疇、科技種類及時間表。

旅客在展開旅程前，可到一號客運大樓的休閑閣享受恬靜時刻。





香港國際機場推出自助行李託運系統，不但可縮短辦理登記手續的時間，更提供快捷暢順的旅遊體驗。

這些措施已初見成效，例如我們於2015年12月推出旅客進入禁區紀錄系統，追蹤機場禁區內的旅客人數及每名旅客進入離港區的時間。系統收集所得數據可改善機場禁區保安及提升營運效率，並有助航空公司提高航班的準時表現。

於2016年3月，我們推出了自助行李託運系統，讓旅客自行掛上行李標籤，令行李處理時間由兩至三分鐘縮短至約60秒。這個系統不但可為旅客提供更稱心滿意的服務，亦可提升客運效率及更有效運用

資源，特別是在繁忙時段。現時共有四家航空公司提供20個自助行李託運櫃檯，於2017年年底前，機場內120個櫃檯將會裝設這個系統。

我們亦推出了新的自助服務，包括提供五個流動登記櫃檯。在機場繁忙時段，當所有傳統櫃檯正在使用中，航空公司便可利用這些流動櫃檯為旅客辦理登記手續。

我們制訂的十年科技發展路線圖，亦可為旅客帶來個人化的機場體驗，例如利用信標技術，以低功率

香港向來講求效率，機場運作亦然，我們利用最新科技，讓旅客享受暢通無阻的旅程。



無線電發射器向鄰近配備藍牙功能的流動裝置及正開啟或使用流動應用程式「我的航班」的手機和平板電腦傳送信息。於本年度，我們開始利用信標技術向旅客發出「推送」通知，並嘗試應用於市場推廣，為旅客提供鄰近零售商店及食肆的優惠資訊。

流動應用程式「我的航班」於2015年7月進行更新，為旅客提供更多元化的機場相關資訊，包括跨境巴士及快船時間表。「我的航班」自2013年推出以來，共錄得超過60萬次下載，並於「Mob-Ex Awards 2016」中贏得「最佳位置基礎推廣」(Best Location-Based Marketing)類別金獎。在政府資訊科技總監辦公室與平等機會委員會合辦的「無障礙網頁嘉許計劃」中，香港國際機場網站及「我的航班」均獲得金獎。

於2015年9月，我們舉辦首屆「香港國際機場科技創新研討會暨展覽會」，展示機場為本地科技公司及業務夥伴帶來的商機。我們會繼續應用科技，提升機場的營運、保安、客運服務及業務水平。

感受香港特色

對不少訪港旅客來說，香港國際機場是他們最先接觸香港的地方，也是離港前的最後踏足地，因此機場亦成為展示城市特色的理想地點。

於本年度，機場東大堂設立了「心繫香港」零售專區，由14個本地知名品牌提供食品、時裝及傳統中藥等多款富本地特色的產品。我們鼓勵零售商提供只在香港國際機場有售的限定產品、特別禮品包及商品，而專區亦設有新晉香港設計師及創業家的期間限定店。

於2015/16年度，我們將免費送貨服務範圍由香港擴展至內地、台灣及澳門，結果深受旅客及零售商歡迎，並加入鞋履、行李箱、眼鏡驗配等新零售產品及服務類別。

機場西大堂現正換上全新面貌，讓旅客盡享購物及美食樂趣。待改建工程於2016/17年度完成後，屆時將有29家店鋪提供多款新產品及服務。此外，西大堂美食廣場現已易名為「食東西」，第一期已於2015/16年度第三季投入服務。全新美食廣場設計別具特色，供應多款精選本地及環球美食，更包括多家《米芝蓮》星級食肆。當工程於2016/17年度第二季全部完成後，美食廣場的面積將會擴大一倍。

香港國際機場在2015年Skytrax意見調查中獲選為「全球最佳餐飲機場」，這是自2007年起第七次獲得這項榮譽。機場亦在美食雜誌《Saveur》舉辦的「2015 Good Taste Awards」中，榮獲「卓越餐飲國際機場」獎項。

年內，機場為旅客安排多項節慶活動及其他精采節目。我們亦與本地航空公司、學校、演藝人員及其他團體合作，舉行音樂會、禮品派送及幸運抽獎活動，以豐富旅客的機場體驗。

2015/16年度服務水平

(百分比)





西大堂現正換上新面貌，除了開設多間新店外，美食廣場亦以全新形象示人。

機場服務質素調查整體滿意程度

86.0%
極好

13.9% 很好 0.0% ^{*} 良好



*於2015年有兩宗整體滿意程度為3(良好)的評分

資料來源：2015年機場服務質素正式報告

香港不單是著名的購物天堂，也是充滿活力的藝術都會。因此，我們於2015年7月至12月舉行「香港藝術、文化與音樂巡禮」，讓旅客欣賞到本地畫作、罐頭模型、攝影及各類音樂作品，藉此推廣藝術文化。我們於本年度成立了藝術及文化諮詢委員會，以便日後籌辦有關活動。

優質旅客服務 提高安全表現

「以人為本」向來是機場的營運理念。香港國際機場自2002年起舉辦「優質顧客服務計劃」，表揚在服務方面表現出色的機場員工。於本年度，約有

香港國際機場積極推廣本地品牌與文化，讓旅客感受豐富精采的香港特色。



500名機場員工憑藉無私的服務精神獲得嘉許。此外，我們亦舉辦為期一個月的「機場同業齊擊掌」活動，為環球旅客提供更佳的顧客服務。

為了提高機場安全水平，我們於年內推行了全面的停機坪安全計劃，當中包括停機坪運作審核、停機坪安全監察及與停機坪服務營運商進行巡查，從而提升停機坪的安全標準。其他主要安全措施包括改善機場禁區旅客專車及客運大樓電動扶梯的安全設施。

香港國際機場設有機場綜合安全指數，計算旅客及員工的受傷比率。按每百萬旅客人次計算，於2015/16年度錄得4.04宗受傷個案，較上年度的4.85宗有所減少。此外，機場於2015年12月推行新的網上電子安全管理系統，藉此收集即時數據，以便監察及分析事故。

於本年度，我們就檢查旅客行李，成功試驗雙重影像X光機及瓶裝液體掃描器，並已實行有關計劃，為機場所有檢查站安裝雙重影像X光機，並設置瓶裝液體掃描器及金屬探測拱門。這些設備將有助機場維持高度保安標準。

機管局員工與業務夥伴須時刻維持機場的安全文化。年內，我們進行了超過100次演習及培訓活動，參與者包括機管局各部門及機構，讓他們加深認識機場運作受阻時的處理程序。機管局亦為旅客、零售商、航空物流服務專營商、停機坪服務營運商及承包商舉辦一系列的安全活動及培訓課程。憑藉這些努力，機管局獲職業安全健康局頒發「安全表現大獎」及「宣傳推廣大獎」銅獎。

跨境服務

香港國際機場連繫香港與珠江三角洲，是重要的多式聯運樞紐。

於2015/16年度，在機場乘坐航天跨境轎車及內地客車經陸路出入境的跨境旅客達210萬人次，較2014/15年度增加1.2%。航天跨境轎車每天開出約560班，而內地客車則每天約有550班。年內，客車服務擴展至恩平及湛江，前往惠州及沙頭角的服務班次亦由每天20班增至25班。

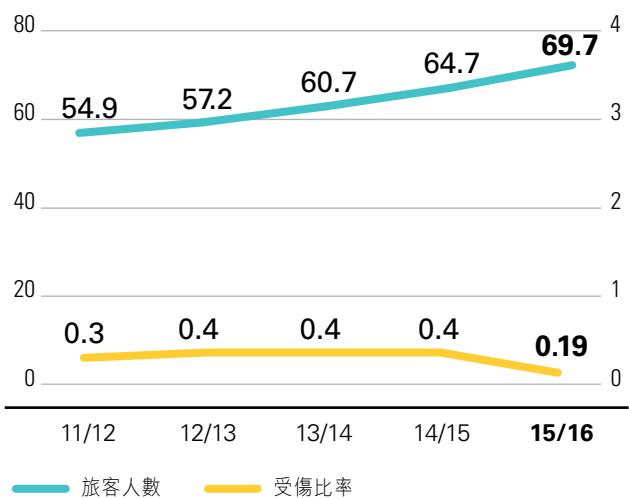
海天客運碼頭提供往來香港國際機場與珠三角及澳門口岸的快船服務，年內碼頭的客運量上升0.1%至281萬人次。廣州蓮花山成為海天客運碼頭連接的第九個珠三角快船口岸，每天提供三班來回班次。

至於預辦登機服務方面，旅客可在珠三角及澳門其中一個提供有關服務的地點辦理登記手續，然後乘坐快船或客車前往香港國際機場登機。於2015/16年度，使用這項服務的旅客增加15%至93萬人次。

年內，我們將預辦登機服務擴展至珠海九洲及廣州蓮花山快船口岸，另有兩家航空公司加入提供這項服務，令參與的快船口岸及航空公司數目分別增至八個及19家。

旅客人數與受傷比率

(百萬人次) (每百萬人次受傷個案)



貨運及航空服務

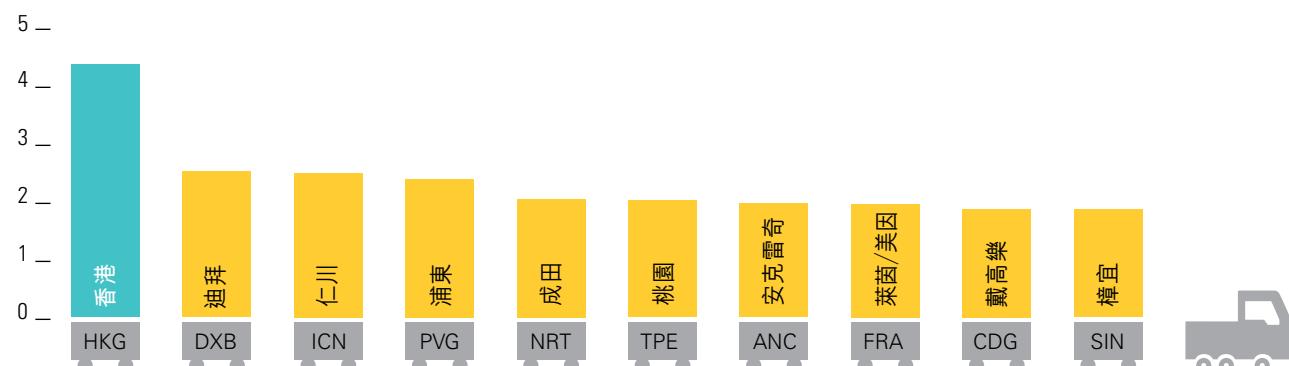
香港國際機場是全球最繁忙的貨運機場，鞏固了本港的國際航空及物流樞紐地位。





2015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2016年4月提供的初步數字

商貿對香港經濟發展舉足輕重。香港國際機場的航空貨運服務快捷可靠且多元化，有助奠定香港作為全球領先商業中心的地位。

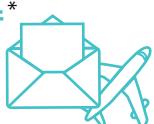
於2015年，香港國際機場連續第六年成為全球最繁忙的貨運機場。面對區內競爭日趨激烈，我們採取了多項措施，以確保機場貨運業務的長遠競爭力。

航空貨運研究

於2015/16年度，我們對機場的貨運業務發展進行研究，探討多個快速增長市場的商機，其中包括集運商及郵政服務提供的電子商貿付運，以及需要高價值物流服務的轉口貨運及行業。香港國際機場以高效可靠的貨運服務享譽全球，日後我們會利用這項優勢，將業務從「以量為本」轉型至「價值為本」。

航空郵件運量

(截至2016年3月31日止年度)

航空郵件*
 82 千公噸

比較14/15年度的增長百分比
 13%

*包括香港郵政的航空郵件及航空公司的轉口郵件

香港國際機場運送的貨物由新鮮食品以至時裝不等，包羅萬有，令香港市民的生活更多采多姿。





香港國際機場處理的空運貨物種類繁多，特殊貨件處理服務亦持續增長。

航空公司貨運聯絡小組及香港海關合作，推行貨運站間轉運電子系統，令各貨運站間的標準貨物周轉時間由十小時縮短至七小時。

貨機停機位

於2015/16年度，西停機坪九個新貨機停機位投入運作，令香港國際機場的貨機停機位總數增至43個。

航空燃油

香港國際機場第三家飛機加油服務營運商中國航油香港供油有限公司於2015年9月投入服務，連同現有的特許經營商香港航煤供應加油有限公司及環美加油航務(香港)有限公司，機場的整體飛機加油能力提高了40%，新增的飛機加油能力亦令中場客運大樓加油栓系統得以如期啟用。

新加盟航空公司與航點

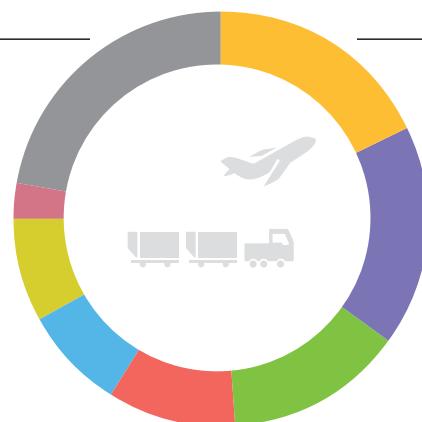
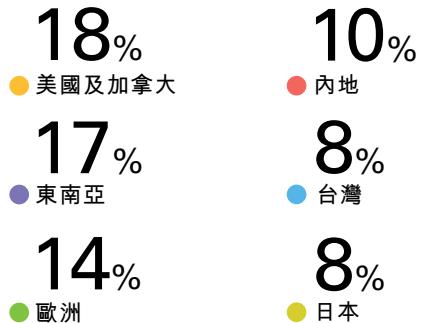
於2015/16年度，亞航飛龍航空、捷星太平洋航空、北歐航空、馬印航空、阿提哈德航空公司及Sky Lease Cargo開始在香港國際機場提供航班服務，而機場新增的航點包括德國杜塞爾多夫及澳洲黃金海岸。於本年度，緬甸國家航空公司復辦往來香港的航班服務，而美國波士頓亦重新加入機場的航空網絡。

獎項

機場的貨運服務於本年度獲得多項殊榮。於2015年6月，香港國際機場在《Asia Cargo News》舉辦的「亞洲貨運、物流及供應鏈獎」中，勇奪「亞洲最佳機場」獎項。於2015年10月，香港國際機場連續第二年榮獲《Payload Asia》雜誌頒發「年度亞太地區最佳機場—業界之選」大獎。在2016年3月舉辦的「航空貨運卓越獎」中，香港國際機場於年貨運量達100萬公噸或以上的亞洲機場組別中排名第二。

貨運市場*

(截至2016年3月31日止年度)



*不包括航空郵件

飛行區及系統

香港國際機場不斷投放資源，
發展機場基礎建設及技術，
在運作效率方面贏得更高聲譽。







中場客運大樓設有先進科技及貼心的旅客設施，為旅客帶來嶄新的機場體驗。

香港國際機場致力確保飛行區及相關系統暢順運作。年內，我們繼續為香港國際機場基礎建設投放資源，提升機場的運作效率。

中場客運大樓

於2016年3月，我們舉行了中場客運大樓開幕典禮，慶祝大樓全面投入運作。中場客運大樓總面積達105 000平方米，共有五個樓層，其配套設施包括20個停機位、飛機燃油供應系統，以及連接一號客運大樓的旅客捷運系統，令機場的客運能力每年增加最少1 000萬人次。

中場客運大樓的獨特設計包括多項節能措施，例如高性能玻璃、外牆遮陽裝置，以及面積超過1 200平方米的光伏板。大樓採用了35項環保措施，包括設有廢水處理設備，以便大樓利用廢水製冷。

中場客運大樓提供免費上網服務，在離港層亦設有舒適躺椅。此外，大樓亦設有附設電源及USB充電插座的座椅，以及各式各樣的零售店鋪和食肆。

利用科技提升效率

為協助機場禁區服務營運商採用更多流動技術，以提升運作效率，我們於本年度展開停機坪Wi-Fi服務升級工程。現時停機坪設有168個2.4GHz無線接駁點，待工程於2017年完成後，這些無線接駁點



將更換為5GHz長距離裝置。這項升級工程將可增強停機坪的Wi-Fi信號，並將Wi-Fi覆蓋範圍擴大至超過150萬平方米。

於2015年11月，我們開始為機場禁區車輛及地勤設備安裝全球衛星定位系統追蹤裝置。現時有超過51%的機動車輛已裝上有關裝置，有助提高機場運作安全及效率。

為紓緩行李數量不斷增加所帶來的工作壓力，我們於本年度推行了行李搬運機械臂試用計劃。機械臂操作靈活，員工只需以搬運兩公斤物件的力度，便可輕鬆安全地裝卸行李。在試用期間，行李搬運機械臂提高了行李系統的自動化水平，並盡量將員工的體力勞動減至最低，以降低提舉重物引致的受傷風險。此外，行李搬運機械臂亦可置入無線射頻識別感應器，以提升射頻行李標籤的讀取率，從而提高行李系統的運作效率。於2018年第一季前，機場將會安裝約160台機械臂。

於2015/16年度，我們開始安裝外來物自動探測系統，利用感應器及雷達技術，監察兩條現有跑道的狀況。機場藉着加強全日24小時探測外來物的能力，提升跑道的運作安全水平。這個項目將於2017年第二季前完成。

資產更換

除了引進新科技外，我們亦正為現有資產進行升級及更換工程。例如我們於2016年第一季完成了一項為期四年的工程，在一號客運大樓樓頂鋪設面積達20萬平方米的防水膜層。

加強合作溝通

機場同業之間的緊密溝通及資訊交流，是提高機場運作效率的關鍵，當中以航機續航及起飛前的定序程序為重點。

年內，我們推行機場協同決策系統，方便在香港國際機場營運的公司分享及互通資訊。

於2015/16年度，我們邀請機場禁區服務營運商在機場中央控制中心派駐員工。機場禁區服務營運商與香港國際機場員工在同一地點工作，不但可加強在機場正常運作期間的溝通，一旦機場發生運作受阻情況，更有助迅速作出決策。三家飛機外勤維修專營商香港飛機工程有限公司、泛亞太平洋航空服務有限公司及中國飛機服務有限公司已安排員工在機場中央控制中心工作，預期一家停機坪飛機服務營運商亦將於下年度派員駐機場中央控制中心。

為進一步提升旅客體驗，我們與其他機場營運者互相分享資訊及最佳營運實務。於本年度，我們與英國倫敦希斯路機場簽訂合作協議，首階段合作涵蓋機場運作中央管理、旅客服務、未來客運大樓設計及危機處理計劃。此外，我們與深圳寶安國際機場簽訂合作協議，在多個範疇加強合作，包括優化空域資源、跨境服務，以及提升陸路及海路過境交通服務及設備。我們亦與台灣桃園國際機場簽署諒解備忘錄，分享市場推廣及機場管理內部化的經驗。



香港國際機場推行系統整合及引進新技術，藉以提高運作效率及優化機場服務。

內地發展項目

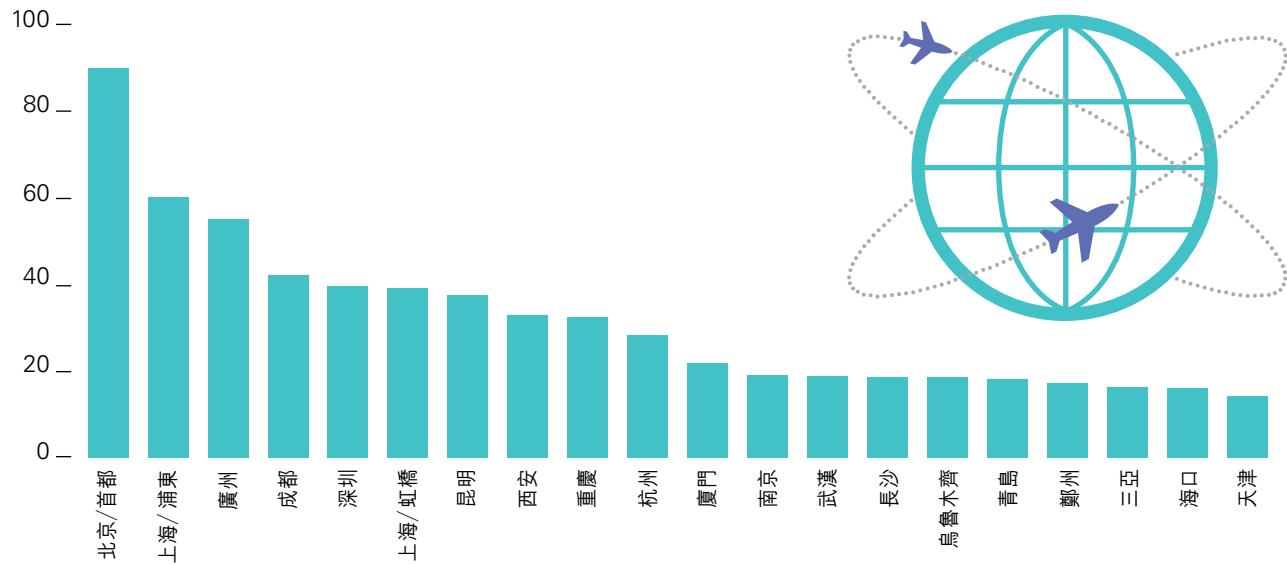


香港國際機場與內地機場
緊密合作，不斷提升機場
營運的經驗及知識。



2015年內地20大最繁忙機場 — 客運吞吐量

(百萬人次)



資料來源：中國民用航空局

香港機場管理局透過在杭州的投資項目，以及在上海及珠海的合資公司，積極參與內地航空業務。

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2015年，蕭山機場的客運量較去年增加11.1%至2 840萬人次、飛機起降量上升8.8%至232 100架次，貨運量則增加6.6%至424 900公噸，令蕭山機場在中國十大最繁忙機場中，以客運量計算躋身五大之列，按飛機起降量及貨運量計更名列三甲。

於2015年7月，亞洲規模最大、具備最先進技術的航空快件運輸樞紐在蕭山機場正式啟用。這個由順豐速運有限公司營運的設施耗資人民幣14億元興建，總面積達13公頃，每小時可處理78 000件快件。

於2015年，蕭山機場的航線網絡增長8%，覆蓋達131個城市，亦增設七條國際航線，包括前往西班牙馬德里的航班服務，令國際客運量增至370萬人次，鞏固了蕭山機場作為中國第五大最繁忙國際機場的地位。

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2015年，虹橋機場的客運量上升3%至3 910萬人次，而飛機起降量則增加1.3%至256 603架次，往來虹橋機場與香港國際機場的航班數目亦由每周56班增至72班。

虹橋機場繼續進行耗資人民幣40億元的翻新工程，一號航站樓A樓計劃於2017年年初完工，工程其餘部分則預計於2018年年底前完成。



杭州蕭山國際機場(左)
及珠海機場(右)於年內
進行設施提升項目。

於2015年，虹橋機場在Skytrax年度意見調查中獲選為「中國最佳國內機場」，而在國際機場協會舉辦的機場服務質素大獎中，虹橋機場在客運量達2 500萬至4 000萬人次的機場組別中名列第二。

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2015年創下三項紀錄，包括客運量增加15.5%至470萬人次、國內貨運量增長16.7%至25 828公噸，以及飛機起降量上升9.7%至39 642架次。珠海機場現時提供前往42個國內航點的定期航班服務。

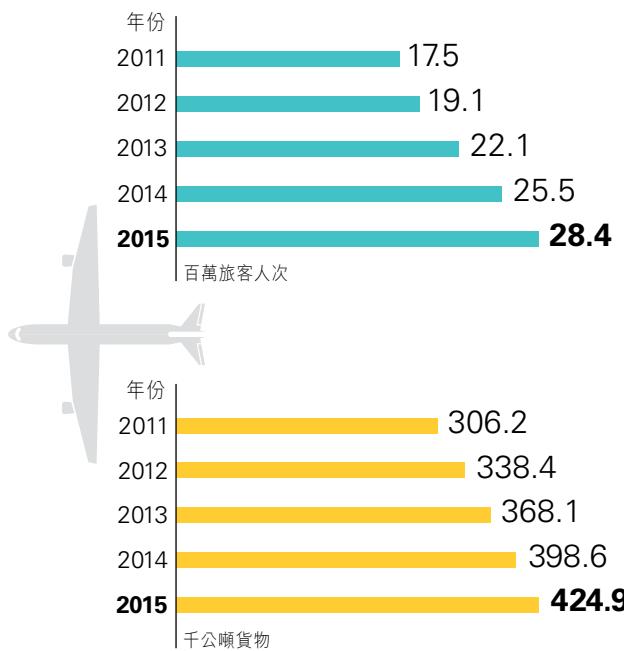
為配合不斷增長的需求，珠海機場正增加保安檢查通道數目，並為停車場及航班資料顯示系統進行

升級工程。航站樓東指廊翻新工程及客貨運停機坪改善工程預計於2016年年底完成。

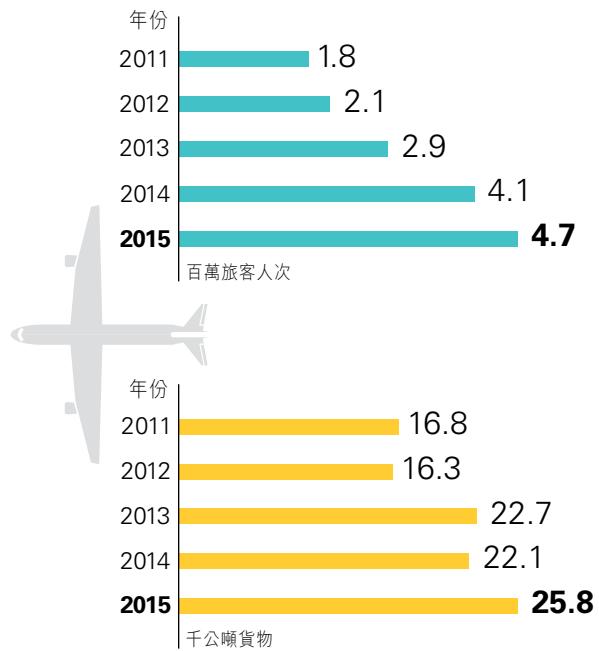
於2015年，珠海機場增加了往來中山與機場的接駁巴士班次，並在中山增設接駁巴士上客點，來自中山的旅客人數因而增加23.3%，創下185 000人次的新高。

珠海機場繼續探討如何促進與香港國際機場的客貨流往來，為港珠澳大橋投入服務作好準備。於2016年1月，珠海機場公務機臨時口岸啟用，提供清關、出入境及檢疫服務，標誌着有關準備工作邁進重要里程。

杭州蕭山國際機場吞吐量



珠海機場吞吐量



資料來源：中國民用航空局

資料來源：中國民用航空局

可持續發展與人才



香港國際機場致力可持續發展，驅動本港長遠增長。



香港機場管理局致力以可持續方式營運香港國際機場，確保機場能夠對香港的長遠發展作出貢獻。

可持續營運

我們於本年度將環保部易名為可持續發展部，以更好地反映部門在制定及執行企業可持續發展策略方面的角色。於2015年10月，我們發表第三份《可持續發展報告》。報告以「凝聚力量 天際翱翔」為題，是首次按照全球報告倡議組織的G4《可持續發展報告指南》編製，當中涵蓋我們在經濟貢獻、機場發展、卓越營運、環境，以至員工及社區等範疇的可持續發展表現和管理方針。

提升環保表現

在2015/16年度，我們透過多項措施減低香港國際機場對環境造成的影响，包括與近40家業務夥伴合作推行減碳計劃，這個獲獎計劃的目標是將整個機場的碳強度從2008年的基準水平降低25%。我們現正與業務夥伴制定整個機場的2020年減碳目標，並確立釐定長遠減碳目標的程序。

我們亦制定生物多樣性的保育策略。香港國際機場環保基金將資助香港海洋公園保育基金與世界自然保護聯盟的合作項目，為珠江口的中華白海豚制定保育框架。

機管局致力與本地及國際人士分享環保經驗。我們在本年度舉辦了四場機場同業環保論壇，與業務夥伴探討各種可持續發展議題。

我們透過社區活動及可持續發展計劃，為機場鄰近社區以至整個香港的福祉出一分力。

機管局擔任國際機場協會亞太地區環境委員會主席。年內，我們參加了在亞太區、歐洲及美國等地舉行的多個會議，分享整個香港國際機場的碳管理方針。

服務社群

機管局透過可持續發展計劃連繫社群。例如，機管局職員康樂會與香港聖公會東涌綜合服務在端午節期間合辦粽子製作班，並於中秋節期間為長者舉辦月餅製作班。

中秋節期間，我們向香港離島婦女聯會捐出超過300張香港迪士尼樂園門票，讓基層家庭在樂園遊玩，歡度佳節。

機管局第三年與領展資產管理有限公司及救世軍港澳軍區合作，在一號客運大樓、領展旗下多個商場及救世軍總部設置禮物收集箱。於2016年1月11日至24日期間，活動共收集到超過61 000份禮物，並交由救世軍轉贈本港有需要的兒童。

此外，我們亦與學校及青少年團體緊密合作。我們在本年度接待了40多位國際航空學員交流計劃的代表及參加者，並安排大學生參觀機場。

培育人才

機管局視員工為最寶貴資產。年內，我們修訂了人力資源策略，以建立具豐富經驗和充滿熱誠，且準備好迎接未來挑戰的專業團隊。我們重新審視機管局的願景、使命與核心價值，以制定文化推廣策略，





我們於2015/16年度獲得多個獎項， 以表揚我們致力推動可持續發展：

- ★ 2014年「香港環保卓越大獎」公營機構及公用事業界別金獎
- ★ 世界綠色組織的「企業可持續發展大獎2015」
- ★ 「亞洲卓越企業及可持續發展大獎」的「亞洲最環保公司」殊榮
- ★ 「世界負責任旅遊大獎2015」的「最佳創新減碳措施」組別銀獎
- ★ 香港地球之友舉辦的「知慳惜電節能比賽2015」的「勁減用量大獎(機構組)」冠軍
- ★ 「2015年亞洲可持續發展報告大獎」的「亞洲最佳碳披露」獎項
- ★ 低碳亞洲2015年度「低碳關懷標籤」

並成立專責委員會，在機管局建立可持續發展文化，為人力資源策略奠下里程碑。

為確保機管局的領導層具備管理機場未來發展所需才能，我們重訂了領導勝任能力模型，除了新確立的願景、使命與核心價值外，亦強調領導層須以行動支持員工。

我們每年進行一次人才評估及繼任規劃會議，有系統地檢討機管局領導層接班人的實力，以及關鍵人員和潛質優厚員工的發展計劃。

我們根據吸納和培育人才的策略，進一步加強見習行政人員培訓計劃，為機場未來的擴建計劃培育領導人才。為配合機場對人才的殷切需求，機管局與勞工處合辦「香港國際機場2015職業博覽會」，吸引了超過7 000名求職人士到場參觀。

我們高度重視人才發展，因此不斷豐富學習課程，以配合不同職級員工的發展需要。在2015/16年度，我們重申會致力在內部擢升員工，並推出新的內部人員編制程序，確保晉升決策透明公正。

於2015年年初，我們進行全面的員工薪酬檢討，以確保公司的薪酬相對具領導地位的本地及跨國

公司而言富競爭力。我們因而採納了董事會於2015年5月通過的經修訂薪酬架構，同時提升員工福利及待遇，包括與工作有關的津貼、醫療保健計劃、家庭友善措施、支援僱員的持續發展等。

為協助吸納和挽留員工，機管局與運輸署及公共交通營運商緊密合作。於2015/16年度，有超過十條巴士路線加入向員工提供車費優惠。於2015年7月，我們支持開辦四條通宵專利巴士快線。在非客運大樓範圍工作的機場員工可乘搭免費接駁巴士，前往通宵專利巴士快線車站。新巴士服務深受歡迎，我們現正與運輸署及專利巴士營運商商討，將通宵路線擴展至沙田及馬鞍山等地區。

年內，我們為機場的工作環境作出多項完善措施，例如翻新員工餐廳、增設座位及推出價格相宜的膳食。我們亦在一號客運大樓的離港區為機場員工增設三個休息區，並於停機坪加設飲水機。

為了讓機管局員工聯繫感情，機管局職員康樂會經常為員工及家屬舉辦各類活動。本年度的精采活動包括棟篤笑之夜、大嶼山文化傳統之旅、高爾夫球比賽及「機管局員工歌藝大比拼」歌唱比賽等。

展望未來





香港國際機場持續發展，
對維持本港繁榮至為重要。



我們推行及制訂中、長期發展計劃，鞏固香港國際機場作為國際航空樞紐的領先地位。



於2015/16年度，香港國際機場的容量愈來愈接近飽和。為確保機場能夠支持香港的社會及經濟發展，香港機場管理局制訂了中、長期發展策略，以助機場把握增長機遇、鞏固其作為國際及區域航空樞紐的領先地位，為香港的發展續寫璀璨新篇章。

中期發展計劃

於2015/16年度，機場的中期發展計劃取得良好進展，中場客運大樓於2016年3月全面投入運作。未來數年，我們將繼續進行中場停機坪發展計劃，新增34個停機位，預期計劃將於2017年至2020年間分階段完成。

機場的中期計劃亦包括於2015/16年度經機管局董事會批准的一號客運大樓運力提升項目。這個項目將擴建一號客運大樓的主要客運及行李處理設施，以及提升一號客運大樓的環境質素，預計項目將於2019年竣工。

一號客運大樓運力提升項目包括興建一號客運大樓附屬大樓，當中將增設旅客登記櫃檯、行李認領轉盤、離境保安檢查通道，以及出境檢查櫃檯。這個項目亦包括暫存行李設施，同時會擴大禁區東大堂美食廣場的座位區。此外，現有的四號停車場將擴建成一幢多用途大樓，提供更多停車位及其他設施與服務。

長遠發展計劃

三跑道系統項目是機場長遠發展策略的重要一環，並於年內取得了重大進展。



三跑道系統項目涵蓋 七項核心工程及設施：

- **填海拓地約650公頃**
- **全長3 800米的新跑道及滑行道系統**
- **新跑道客運大樓及停機坪**
- **擴建二號客運大樓**
- **新旅客捷運系統**
- **新行李處理系統**
- **完善的道路網及交通設施**



三跑道系統項目是
機場長遠發展策略的
重要一環，亦為香港
未來發展揭開新一頁。

於2015年9月，機管局公布經修訂的三跑道系統財務安排方案，包括調低原先建議離港旅客應繳的機場建設費水平及按旅客類別收取不同費用。根據「共同承擔及用者自付」原則，三跑道系統項目的資金將來自機管局的保留營運盈餘、新徵收的機場建設費，以及從市場上集資。

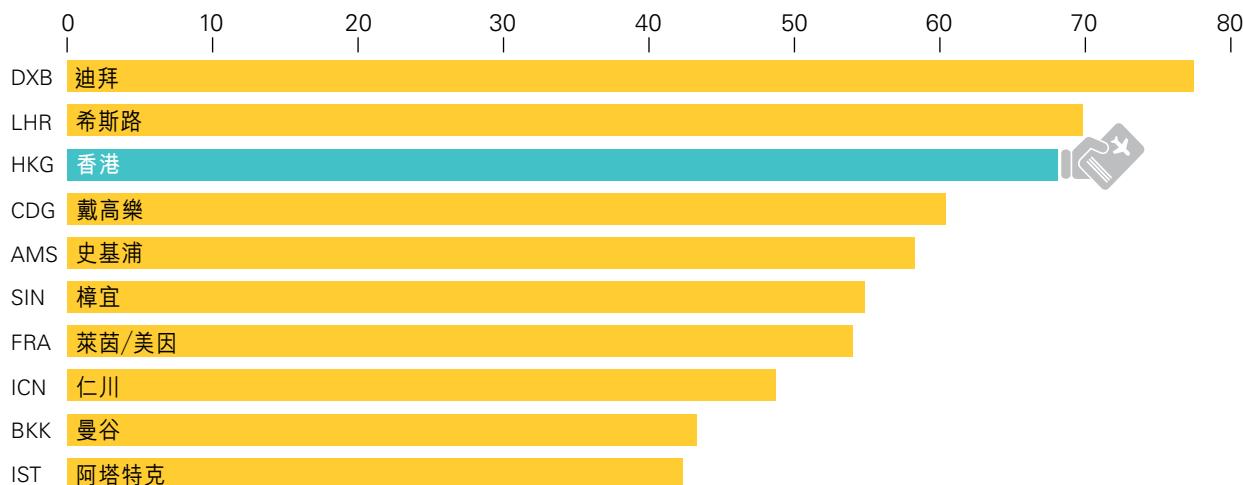
於2016年4月，行政長官會同行政會議核准赤鱲角分區計劃大綱草圖，以及根據《前濱及海床(填海工程)條例》批准就香港國際機場擴建成為三跑道

系統的填海工程。機管局現正推展三跑道系統的詳細設計工作，以及相關建築工程合約的招標事宜，務求盡快開展填海工程。

同時，我們會繼續履行在三跑道系統環境影響評估報告作出的承諾，以及符合根據《環境影響評估條例》發出的環境許可證所載各項規定，例如我們現正保育海洋生態成立改善海洋生態基金，而香港及珠江口水域內的中華白海豚是重點保育目標。

2015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2016年4月提供的初步數字

我們亦成立漁業提升基金，以提升漁業資源及支援本港漁業。此外，我們正預備展開填海工程，採用深層水泥拌合技術等免挖式方法填海。

聯繫社區

機管局透過舉辦會議、研討會及機場參觀活動，積極與公眾保持緊密聯繫，讓他們掌握三跑道系統項目的最新情況。於2015年4月至2016年3月期間，我們舉辦了超過300項活動以進行溝通。

於2012年，我們成立了五個社區聯絡小組，並定期與他們聯繫。於2015年7月，機管局與這五個聯絡小組的成員會面，闡述了三跑道系統項目的最新進展。

機管局於2015年9月新成立了專業人員聯絡小組，成員包括22名來自不同環境範疇的專家，取代之前為進行環境影響評估研究提供意見而成立的四個

技術研討小組。成立專業人員聯絡小組，有助促進在推行三跑道系統項目各項相關環保承諾及措施方面的溝通。

年內，機管局透過巡迴展覽、電視廣告、短片及傳媒工作坊，向持份者及公眾講解三跑道系統項目的進展。我們同時設立三跑道系統專題網站 www.threerunwaysystem.com及Facebook專頁。

在推展三跑道系統項目之際，我們亦開始着手編製《香港國際機場2035規劃大綱》，概述機場的長遠發展需要。

北商業區

我們正為北商業區發展計劃進行準備工作。年內，我們為北商業區制定基建初步設計，當中包括道路網、停車場、公用設施、連接行人天橋、海水冷卻系統、環保機場設計策略等。有關發展計劃標書的條款及條件正處於定稿階段。

我們舉辦會議、研討會及機場參觀活動，與來自世界各地的訪客分享香港故事。



財務回顧

財務概要

(百萬港元)	2015/16	2014/15	±% ¹
收益	18,184	16,367	+11.1%
計算折舊和攤銷前營運費用	5,848	5,053	+15.7%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	12,336	11,314	+9.0%
折舊和攤銷	2,813	2,420	+16.2%
利息及財務收入淨額	28	33	-15.2%
應佔合資公司業績	189	137	+38.0%
除稅前溢利	9,740	9,064	+7.5%
所得稅	1,366	1,794	-23.9%
年度溢利	8,374	7,270	+15.2%
權益股東應佔溢利	8,359	7,254	+15.2%
宣派股息	—	—	—
主要財務比率			
股權收益	17.3%	16.7%	
總負債/資本比率	5%	7%	
主要交通量摘要²			
客運量 ³ (百萬人次)	69.7	64.7	+7.8%
貨運量 ⁴ (百萬公噸)	4.3	4.4	-1.4%
飛機起降量(千架次)	410	396	+3.6%

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

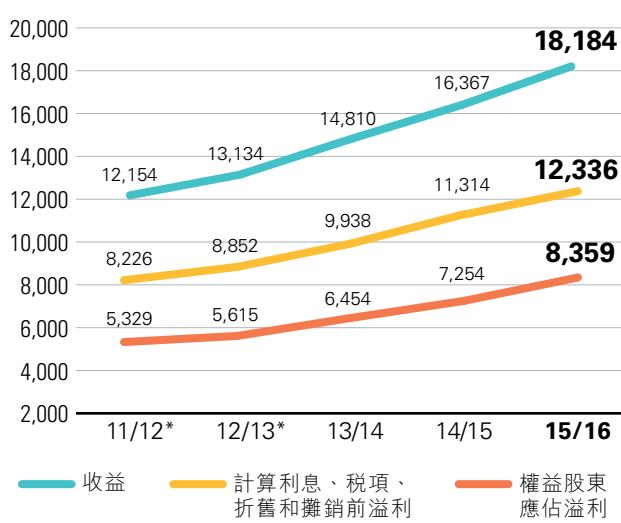
在截至2016年3月31日止的2015/16財政年度，香港機場管理局再次錄得穩健的財務表現。

年內，香港國際機場的客運量為6 970萬人次，飛機起降量為410 000架次，年增長率分別為7.8%及3.6%，貨運量則微跌1.4%至430萬公噸。

上述航空交通表現，以及機場零售特許經營權及保安費的收益增加，加上分租機場土地的收益，機管局及其附屬公司(集團)於2015/16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123.36億港元，權益股東應佔溢利為

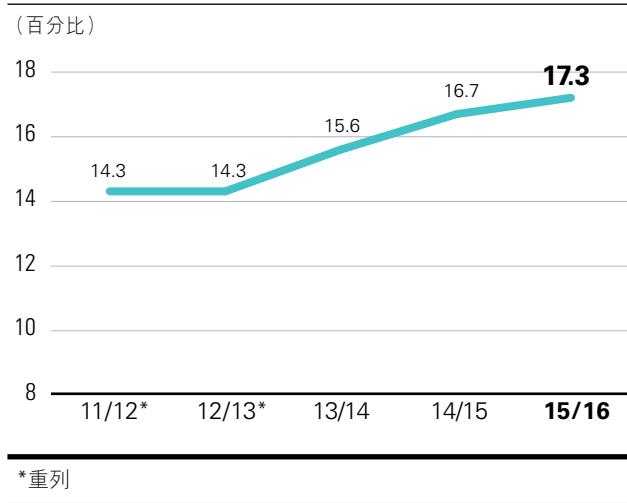
財務業績

(百萬港元)



83.59億港元，分別較上個財政年度增加9.0%及15.2%。集團的股權收益增加至17.3%。董事會不宣派本財政年度的股息。

股權收益



收益

收益總額增加11.1%至181.84億港元，主要由於客運量和飛機起降量上升、就於2014年6月1日或之後向發出的機票收取的旅客保安費由33港元調整至45港元的全年影響、零售表現強勁，以及就分租土地予一家航空公司在機場興建飛行培訓中心而一次過產生的收益所致。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、其他客運大樓商業收益，以及其他收入，合共佔收益總額的96.7%。

機場收費及保安費上升7.3%至57.59億港元，佔收益總額31.7%，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。然而，由於零售特許經營權及廣告的收益和其他收入增長率較高，這項收益佔收益總額的比例輕微下降。

來自機場禁區輔助服務專營權的收益增加8.3%至25.32億港元，收益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，以及於財政年度內按指數調高租金，令航空貨運及維修服務專營權費上升所致。

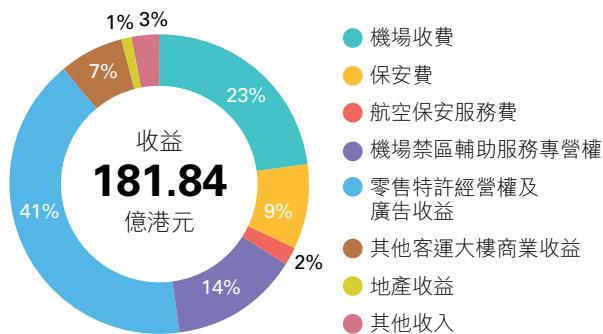
零售特許經營權及廣告收益增加10.3%至75.23億港元，佔收益總額41.4%，這是由於更佳的特許經營權條款、機場客運量增長，以及於整個年度進行零售推廣活動使收益增加所致。這項收益佔本年度收益總額近40%的增幅。

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6.6%至12.37億港元，主要是受財政年度內按物業指數調高租金所帶動。

其他收入增長三倍至5.37億港元，主要來自就分租土地予一家航空公司在機場興建飛行培訓中心而一次過產生的收益。

收益來源

(截至2016年3月31日止年度)



營運費用

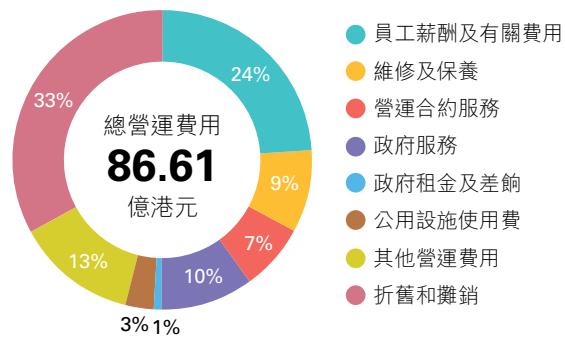
集團繼續秉持審慎理財的原則，在致力擴展業務，並維持最高水平的安全、保安、服務及可持續發展表現之餘，同時亦嚴格控制營運費用。計算折舊和攤銷前營運費用總額增加15.7%至58.48億港元，主要由於財政年度內通脹壓力、航空交通量增長強勁，以及就三跑道系統履行環境許可證規定的條件所需的開支所致。

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、其他營運費用，以及折舊和攤銷，合共佔營運費用總額約98.5%。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16.5%至20.34億港元，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2016年3月31日止年度)



維修及保養費用上升15.6%至7.95億港元，主要由於飛行區及客運大樓進行多項工程，以確保在航空交通量上升的情況下運作依然安全可靠。因勞工短缺而令工資上升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14.6%至6.14億港元，主要由於財政年度內航空交通量增長、續約後費用增加，以及因勞工短缺而令工資上升所致。

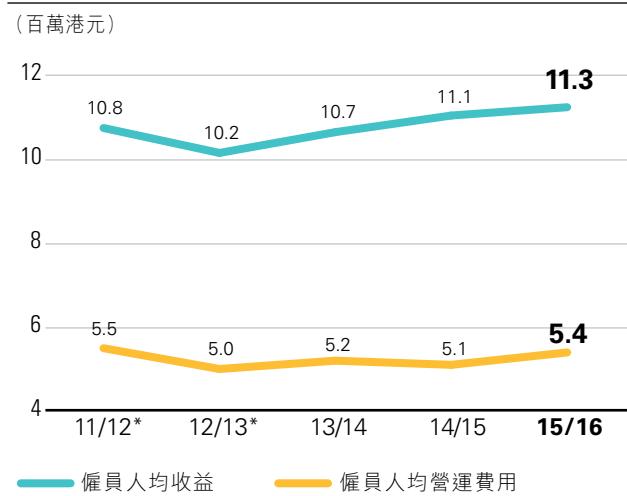
政府服務費用包括應付予民航處的航空交通管制服務費用，以及應付予香港天文台的航空氣象服務費用。由於飛機起降量上升，令航空交通管制服務費用增加，政府服務費用因此上升0.8%至8.61億港元。

公用設施使用費包括電費及水費。這項費用減少4.1%至2.57億港元，主要由於中華電力有限公司就2015年1月1日至6月30日期間的用電量，發放每度電8港仙的燃料費特別回扣。

其他營運費用上升45.2%至11.6億港元，主要來自就履行環境許可證規定的條件而一次過產生的開支，特別是為成立改善海洋生態基金及漁業提升基金產生開支4億港元。

由於財政年度內完成中場客運大樓與設施和系統的其他改善項目，折舊和攤銷上升16.2%至28.13億港元。

僱員人均收益 / 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2015年，杭州蕭山國際機場(杭州機場)的客運量上升11.1%至2 840萬人次，貨運量則增加6.6%至424 900公噸。機管局於2015/16財政年度應佔杭州機場溢利增加37.2%至1.88億港元，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2015年，珠海機場的客運量增長15.5%至破紀錄的470萬人次，國內貨運量則增加16.7%至25 828公噸。在2015/16財政年度，機管局應佔珠海機場溢利增加3.0%至1,900萬港元，主要由於航空交通量穩健增長，以及非航空收益上升所致。

財務狀況

集團的財務狀況穩健，資本充裕。於2016年3月31日，集團的權益總額達525.58億港元，較去年上升18.3%，主要是由於2015/16年度錄得淨溢利及不派發2014/15年度的股息所致。

投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備為498.9億港元，佔資產總值76.8%。在2015/16年度，集團的資本開支為35.44億港元，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和系統有關。

無形資產為1.74億港元，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41.18億港元，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13.9%至21.03億港元，主要由於收益增加所致。

應付賬款及其他應付款總額下跌3.2%至44.2億港元，主要由於在上個財政年度接近完結時從一個租戶收取預付租金所致。

股息

根據三跑道系統的財務安排方案，董事會不宣派2015/16財政年度的股息。

現金流量

經營活動產生的現金淨額由2014/15年度的103.31億港元，上升至本年度的107.15億港元，主要由於本年度溢利增加所致。

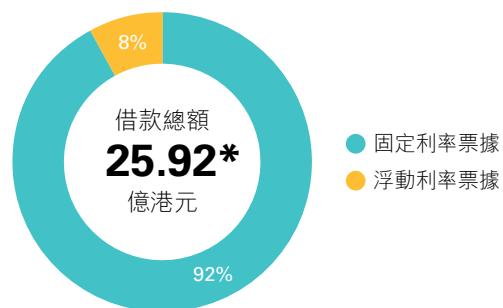
資金籌集

於2016年3月31日，機管局的借款總額為25.92億港元(2014/15年度：33.82億港元)，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，以及作一般企業用途。

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

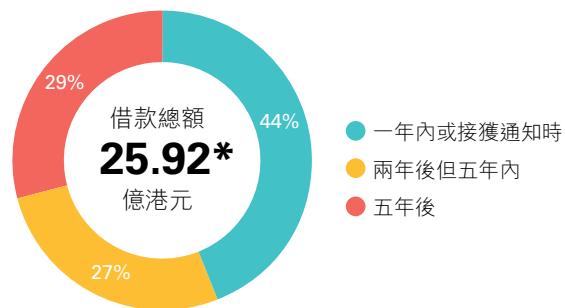
(於2016年3月31日)



*已計算1,300萬港元未攤銷財務費用。

貸款到期概況

(於2016年3月31日)



*已計算1,300萬港元未攤銷財務費用。

財務風險管理

機管局運用不同的工具和投資技巧管理財務風險，其中包括自然對沖，即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)

	總負債	權益總額
15/16	2,592	52,558
14/15	3,382	44,437
13/14	4,937	42,519
12/13*	5,780	40,370
11/12*	5,714	38,524

—— 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。當香港國際機場現有雙跑道系統達到實際最高容量，即年飛機起降量420 000架次，機場進一步增長的空間將非常有限。在航空交通需求高企的情況下，我們會繼續尋求創新方法，以應對容量限制問題，同時維持及提升現有雙跑道系統的服務水平。

為了應付當前的需要，中場範圍發展計劃已如期完成，並全面投入運作。中場客運大樓位於一號客運大樓以西、機場現有兩條跑道之間，共有五個樓層，總面積達105 000平方米，提供20個停機位，令機場每年可處理的客運量最少增加1 000萬人次。此外，我們會繼續使用新科技及推行提升項目，以發揮現有設施的最高效益，為旅客帶來暢順高效的機場體驗。

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，並將有助維持香港的國際航空樞紐地位。於2015/16年度，我們公布了經修訂的財務安排方案，其中包括下調原先建議離港旅客應付的機場建設費。於2016年4月，行政長官會同行政會議核准赤鱲角分區計劃大綱草圖，以及根據《前濱及海床(填海工程)條例》批准就擴建機場成為三跑道系統進行填海工程。我們會推展三跑道系統的詳細設計工作，以及相關建築工程合約的招標事宜，以盡快開展填海工程。

為了維持高水平服務，並鞏固機場在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。機管局成立了藝術及文化諮詢委員會，以便日後籌辦活動，將機場建設為深受旅客喜愛的地方。我們亦會繼續進行其他提升項目，包括重鋪跑道及滑行道、更換登機橋及進行客運大樓設施升級工程。

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，包括維持多元化的商鋪組合以迎合不同顧客、提升旅客的整體購物體驗，以及引進創新的市場推廣方法。我們正引入利用信標技術的市場推廣模式，讓旅客接收到鄰近特定地點提供的優惠資訊，並會繼續研究新商業模式。為把握港珠澳大橋及屯門至赤鱲角連接路約於2018年啟用所帶來的商機，我們會繼續進行北商業區發展計劃。

為提升香港國際機場的國際航空樞紐地位，並抓緊珠江三角洲地區的發展機遇，我們將繼續擴展預辦登機服務，亦會在內地及海外加強宣傳，以擴大香港國際機場的腹地市場。我們亦將繼續與有關當局保持聯繫，確保機場可無縫連接港珠澳大橋及其他跨境與本地基建項目。

我們將繼續秉持審慎的理財原則，並致力提高運力，以控制營運費用的增幅，同時在安全、保安、服務及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、滿足顧客期望，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	綜合財務報表附註
135	五年財務及營運概要

董事會報告書

截至2016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2016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2016年3月31日止年度的溢利與於2016年3月31日的財務狀況，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派溢利派發股息。機管局自截至2015年3月31日止年度起不會宣派股息，以保留資金為三跑道系統項目融資。

撥入儲備的款項

集團的權益股東應佔溢利共83.59億港元(2014/15年度：72.54億港元)已撥入儲備內。儲備的其他變動見綜合權益變動表。

投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

本年度投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備的變動見財務報表附註10。

資本化利息

年內集團將6,700萬港元(2014/15年度：1.07億港元)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2016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(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2016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325.1萬港元(2014/15年度：165.4萬港元)，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	46%	
最大供應商		33%
五大供應商		44%

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2016/17年度的財務預算，以及2016/17年度至2020/21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2016年3月31日，機管局共有1,616名職員(於2015年3月31日：1,475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2016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。

羅康瑞先生於2015年5月31日離任機管局主席。蘇澤光先生其後接替羅康瑞先生出任機管局主席，任期為三年，由2015年6月1日至2018年5月31日止。

洪丕正先生及盧耀楨先生於2015年5月31日離任。陳鑑林議員及何俊仁議員於2015年12月31日離任。

馮孝忠先生、黃永灝先生及盛智文博士獲委任為董事會成員，任期為三年，由2015年6月1日至2018年5月31日止。何俊賢議員於2016年1月1日獲委任為董事會成員，將於2017年12月31日離任。

馮婉眉女士再獲委任為董事會成員，任期為一年，由2016年6月1日至2017年5月31日止。

區浩章先生於2015年5月18日獲委任為物業發展執行總監。潘嘉宏先生於2016年2月1日獲委任為三跑道項目執行總監，於上任前為三跑道項目署理執行總監。

董事會成員及執行總監的合約權益

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財務狀況，以及在該年度集團的財務表現及現金流量。在編製截至2016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政府行政長官根據《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，2016年5月30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2016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2016年3月31日的財務狀況，貴集團截至該日止年度的財務業績和現金流量，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

2016年5月30日

綜合損益表

截至2016年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2016年	2015年
機場收費		4,182	4,020
保安費		1,577	1,347
航空保安服務費		301	279
機場禁區輔助服務專營權		2,532	2,339
零售特許經營權及廣告收益		7,523	6,820
其他客運大樓商業收益		1,237	1,160
地產收益		295	269
其他收入		537	133
收益		18,184	16,367
員工薪酬及有關費用	4	(2,034)	(1,746)
維修及保養		(795)	(688)
營運合約服務		(614)	(536)
政府服務		(861)	(854)
政府租金及差餉		(127)	(162)
公用設施使用費		(257)	(268)
其他營運費用	5	(1,160)	(799)
計算折舊和攤銷前營運費用		(5,848)	(5,053)
計算折舊和攤銷前營運溢利		12,336	11,314
折舊和攤銷		(2,813)	(2,420)
計算利息及財務費用前營運溢利	3	9,523	8,894
利息及財務費用：			
財務費用	6	(19)	(11)
利息收入		47	44
		28	33
應佔合資公司業績	13	189	137
除稅前溢利		9,740	9,064
所得稅	7(a)	(1,366)	(1,794)
年度溢利		8,374	7,270
以下各方應佔部分：			
本局權益股東		8,359	7,254
非控股權益		15	16
年度溢利		8,374	7,270

第88至第134頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合損益及其他全面收益表

截至2016年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	2016年	2015年
年度溢利	8,374	7,270
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	(66)	(38)
扣除：遞延稅項	11	6
	(55)	(32)
— 在中華人民共和國(「中國」)的一家附屬公司	(5)	(4)
— 在中國的一家合資公司	(11)	(26)
	(71)	(62)
其後可能重新分類為損益的項目：		
換算在中國的一家附屬公司和合資公司的財務報表的匯兌差額	(182)	9
現金流量套期：套期儲備的變動淨額	—	1
	(182)	10
年度其他全面收益	(253)	(52)
年度全面收益總額	8,121	7,218
以下各方應佔部分：		
本局權益股東	8,116	7,204
非控股權益	5	14
年度全面收益總額	8,121	7,218

綜合財務狀況表

2016年3月31日(以港元列示)

百萬元	附註	2016年	2015年
非流動資產			
投資物業	10	104	111
租賃土地權益	10	7,220	7,455
其他物業、機械及設備	10	42,566	41,596
		49,890	49,162
無形資產	11	174	198
合資公司權益	13	4,118	4,105
衍生金融資產	21(e)	10	9
		54,192	53,474
流動資產			
存料及零件		50	47
應收賬款及其他應收款	14	2,103	1,846
衍生金融資產	21(e)	2	5
現金及銀行結餘	15	8,645	2,689
		10,800	4,587
流動負債			
應付賬款及其他應付款	16	(3,898)	(4,060)
帶息借款	17	(1,149)	(799)
本期稅項	7(c)	(206)	(788)
遞延收入	18	(175)	(165)
衍生金融負債	21(e)	—	(1)
		(5,428)	(5,813)
流動資產/(負債)淨額		5,372	(1,226)
資產總值減流動負債		59,564	52,248
非流動負債			
應付賬款及其他應付款	16	(522)	(507)
帶息借款	17	(1,443)	(2,583)
遞延收入	18	(520)	(695)
衍生金融負債	21(e)	(2)	(11)
界定利益退休責任淨額	19	(260)	(163)
遞延稅項負債	7(d)	(4,259)	(3,852)
		(7,006)	(7,811)
資產淨值		52,558	44,437
資本及儲備	20		
股本		30,648	30,648
儲備		21,662	13,546
本局權益股東應佔權益總額		52,310	44,194
非控股權益		248	243
權益總額		52,558	44,437

於2016年5月30日代表董事會成員核准並許可發出。

蘇澤光先生
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頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至2016年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	股本	本局權益股東應佔部分					非控股 權益	權益 總額
			匯兌 儲備	資本 儲備	套期 儲備	保留 溢利	總額		
於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日和2015年4月1日		30,648	685	864	–	11,997	44,194	243	44,437
本年度權益變動：									
年度溢利		–	–	–	–	8,359	8,359	15	8,374
其他全面收益		–	(174)	–	–	(69)	(243)	(10)	(253)
全面收益總額		–	(174)	–	–	8,290	8,116	5	8,121
由保留溢利轉入資本儲備	20(d)(ii)	–	–	137	–	(137)	–	–	–
於2016年3月31日		30,648	511	1,001	–	20,150	52,310	248	52,558

綜合現金流量表

截至2016年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2016年	2015年
經營活動			
除稅前溢利		9,740	9,064
調整項目：			
折舊		2,566	2,173
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		85	103
其他借貸成本及利息費用		12	24
資本化為在建資產的借貸成本		(67)	(107)
利息收入		(47)	(44)
衍生金融工具的公允價值虧損/(收益)：			
— 現金流量套期		—	2
— 公允價值套期		(18)	(50)
公允價值套期的相關套期帶息借款的虧損淨額		7	39
應佔合資公司業績		(189)	(137)
應收賬款及其他應收款的減值虧損		21	5
出售租賃土地權益和其他物業、機械及設備的(收益)/虧損淨額		(365)	25
遞延收入攤銷		(165)	(155)
就界定利益退休計劃確認的費用		50	47
營運資金變動前營運溢利		11,877	11,236
存料及零件(增加)/減少		(3)	8
應收賬款及其他應收款增加		(245)	(194)
應付賬款及其他應付款增加		616	388
營運業務產生的現金		12,245	11,438
已付香港利得稅		(1,512)	(1,099)
已付中國企業所得稅		(18)	(8)
經營活動產生的現金淨額		10,715	10,331
投資活動			
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款淨額		(4,609)	(187)
已收利息		39	44
購入其他物業、機械及設備付款		(3,863)	(4,336)
出售其他物業、機械及設備收款		—	2
就一家在中國的附屬公司支付的年度專營權費		(7)	(5)
投資活動所用的現金淨額		(8,440)	(4,482)

百萬元	附註	2016年	2015年
融資活動			
已付票據及銀行貸款利息		(87)	(107)
已付其他借貸成本及利息費用		(20)	(27)
支付貸款安排費		(25)	–
銀行貸款償還淨額		(600)	(1,100)
償還票據		(200)	(500)
就利率掉期已收的利息收入淨額		12	10
已付股息		–	(5,300)
融資活動所用的現金淨額		(920)	(7,024)
現金及現金等價物增加/(減少)淨額		1,355	(1,175)
於年初的現金及現金等價物		2,417	3,592
外幣匯率變動影響		(8)	–
於年末的現金及現金等價物	15	3,764	2,417

綜合財務報表附註

(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列於附註12。

本局及各主要附屬公司統稱為集團。

2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準

(a) 合規聲明

本綜合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》(此統稱包括所有適用的個別《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。本綜合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列於附註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本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首次應用這些修訂和詮譯所引致本會計期間和以往會計期間的任何會計政策變動，已於本綜合財務報表內反映，有關資料載列於附註26(a)。集團並無採用任何在本會計期間尚未生效的新準則或詮釋(附註27)。

(b) 綜合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，編製本綜合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》的綜合財務報表時，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. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準(續)

(b) 綜合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；如果修訂對本期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》時所作出對本綜合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營運溢利已扣除/(計入)：

百萬元	2016年	2015年
核數師酬金：		
— 核數服務	5	5
— 稅務服務	1	1
已消耗的存料及零件	115	102
出售租賃土地權益和其他物業、機械及設備的(收益)/虧損淨額	(365)	25
應收賬款及其他應收款的減值虧損(附註14(b))	21	5
折舊：(附註10(d))		
— 持作營業租賃的資產	194	139
— 其他資產	2,372	2,034
攤銷：		
— 租賃土地權益(附註10(d))		
— 以營業租賃租出	15	17
— 其他	215	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)	12	10
投資物業租金減直接支出1,300萬元(2015年：1,400萬元)	(40)	(33)

4. 員工薪酬及有關費用

百萬元	2016年	2015年
界定供款退休計劃的供款	90	74
就界定利益退休計劃確認的費用(附註19)	50	47
退休計劃總成本	140	121
薪金、工資及其他福利	1,942	1,665
員工薪酬及有關費用總額	2,082	1,786
減：資本化為在建資產的員工薪酬及有關費用	(48)	(40)
	2,034	1,746

5. 其他營運費用

本年度其他營運費用包括就三跑道系統取得環境許可證而履行若干條件所產生的款項，而於上個年度，該等費用則包括就三跑道系統的法定環境影響評估及編製有關設施的相關設計細節所產生的款項，並於早前另行列示。

6. 財務費用

百萬元	2016年	2015年
銀行貸款利息	1	17
票據利息	84	86
其他借貸成本	4	13
其他利息費用	8	11
利息費用總額	97	127
減：資本化為在建資產的借貸成本	(67)	(107)
衍生金融工具的公允價值虧損/(收益)	30	20
— 現金流量套期	—	2
— 公允價值套期 ¹	(18)	(50)
公允價值套期的相關套期帶息借款的虧損淨額	7	39
	19	11

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(2015年：1,100萬元)。

借貸成本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3.07%(2015年：2.12%)。

7. 稅項

(a) 綜合損益表所示的稅項為：

百萬元	2016年	2015年
本期稅項 — 香港利得稅		
— 年度準備	1,200	1,345
— 以往年度(超額準備)/準備不足	(266)	269
本期稅項 — 中國企業所得稅		
— 年度準備	14	16
— 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	418	162
	1,366	1,794

7. 稅項(續)

(a) 綜合損益表所示的稅項為：(續)

香港利得稅準備按其年內估計應評稅溢利的16.5%(2015年：16.5%)計算。

中國企業所得稅準備按其年內估計應評稅溢利的25%(2015年：25%)計算。

以往年度香港利得稅(超額準備)/準備不足，主要是指以往年度所購入的某些物業、機械及設備所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	2016年	2015年
除稅前溢利	9,740	9,064
按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	1,612	1,500
不可扣減支出的稅務影響	120	48
毋須計稅收入的稅務影響	(100)	(25)
以往年度(超額準備)/準備不足	(266)	271
實際稅項支出	1,366	1,794

(c) 綜合財務狀況表所示的本期稅項為：

百萬元	2016年	2015年
年度準備(附註7(a))		
— 香港利得稅	1,200	1,345
— 中國企業所得稅	14	16
已付暫繳香港利得稅	(1,011)	(844)
已付中國企業所得稅	(11)	(8)
以往年度利得稅準備餘額	14	279
本期稅項	206	788

7. 稅項(續)

(d) 綜合財務狀況表內已確認的遞延稅項資產與負債為：

在綜合財務狀況表內確認的集團遞延稅項(資產)/負債的組成部分及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 退休計劃的 責任及其他	在中國的 一家合資 公司的 未分配溢利	總額
於2014年4月1日	3,836	(154)	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	(137)	16	3,852
於2015年4月1日	3,973	(137)	16	3,852
在損益列支	393	23	2	418
計入其他全面收益	–	(11)	–	(11)
於2016年3月31日	4,366	(125)	18	4,259

(e) 綜合財務狀況表內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使用有關累積稅項虧損和其他暫時差異，因此集團尚未就附屬公司分別為數6,000萬元(2015年：5,900萬元)及900萬元(2015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。

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：

2016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					
蘇澤光(於2015年6月獲委任)	-	-	-	-	-
鄭維新	110	-	-	-	110
馮孝忠(於2015年6月獲委任)	92	-	-	-	92
馮婉眉	110	-	-	-	110
何俊賢(於2016年1月獲委任)	27	-	-	-	27
林奮強	110	-	-	-	110
林健鋒	110	-	-	-	110
李承仕	110	-	-	-	110
杜彼得	110	-	-	-	110
黃永灝(於2015年6月獲委任)	92	-	-	-	92
易志明	110	-	-	-	110
盛智文(於2015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
羅康瑞(於2015年5月離任)	37	-	-	-	37
陳鑑林(於2015年12月離任)	83	-	-	-	83
何俊仁(於2015年12月離任)	83	-	-	-	83
洪丕正(於2015年5月離任)	18	-	-	-	18
盧耀楨(於2015年5月離任)	18	-	-	-	18
執行成員					
林天福(行政總裁)	-	6,124	2,922	816	9,862
	1,642	6,124	2,922	816	11,504

¹ 蘇澤光已將其主席袍金捐贈予為機場管理局員工子女設立的大學入學獎學金，因此沒有收取任何酬金。

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袍金由政府收取，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)

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	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 ¹	110	-	-	-	110
運輸及房屋局局長 ¹	110	-	-	-	110
民航處處長 ¹	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
王桂撫(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 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袍金由政府收取，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	2016年	2015年
基本酬金	23,340	17,091
優秀表現酬金	9,900	6,978
退休福利	2,664	1,813
	35,904	25,882

8. 董事會成員與執行總監酬金(續)

(b) 執行總監酬金(續)

下表載列了介乎以下酬金範圍的執行總監人數：

元	人數	2016年	2015年
500,001至1,000,000	1	1	—
1,500,001至2,000,000	—	—	1
3,500,001至4,000,000	1	1	—
4,500,001至5,000,000	3	3	2
5,000,001至5,500,000	—	—	2
5,500,001至6,000,000	3	3	1
	8	8	6

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(2015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披露於附註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，因此本綜合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綜合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

除集團在中國的某些附屬公司的投資及所持有合資公司的權益(詳情分別披露於本綜合財務報表附註12和13)外，集團絕大部分收益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(2015年：兩名客戶)的交易佔集團收益的10%以上。

本年度收益181.84億元(2015年：163.67億元)包括該兩名客戶帶來的總收益約70.71億元(2015年：兩名客戶帶來65.77億元收益)。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. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

(a) 賬面金額對賬

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
於2015年4月1日	10,342	24,085	14,032	8,938	1,825	9,413	68,635	168	11,321	80,124
匯兌調整	-	(2)	-	(3)	(1)	-	(6)	-	-	(6)
增置	268	4	23	103	104	3,042	3,544	-	-	3,544
重新分類	619	5,293	2,304	2,686	27	(10,929)	-	-	-	-
出售	(117)	(136)	(15)	(166)	(17)	-	(451)	-	(6)	(457)
於2016年3月31日	11,112	29,244	16,344	11,558	1,938	1,526	71,722	168	11,315	83,205
累計折舊、攤銷及減值										
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
於2015年4月1日	3,556	10,211	5,939	5,823	1,510	-	27,039	57	3,866	30,962
匯兌調整	-	(1)	-	(1)	-	-	(2)	-	-	(2)
年度折舊和攤銷	402	983	604	484	86	-	2,559	7	230	2,796
出售時撥回	(116)	(129)	(15)	(163)	(17)	-	(440)	-	(1)	(441)
於2016年3月31日	3,842	11,064	6,528	6,143	1,579	-	29,156	64	4,095	33,315
賬面淨值										
於2016年3月31日	7,270	18,180	9,816	5,415	359	1,526	42,566	104	7,220	49,890
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

10. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(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113.15億元(2015年：113.21億元)及土地溢價2,000元已劃歸為租賃土地權益。

(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2016年3月31日的公允價值為5.61億元(2015年：5.54億元)，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。假設空置單位(如有)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，並根據專營權協議提供機場禁區輔助服務，分租期一般由5年至49年不等。根據專營權協議，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、租戶和專營商收益為基準)。

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

百萬元	2016年	2015年
1年內	2,529	2,155
1年後但5年內	7,102	5,085
5年後	8,158	5,913
	17,789	13,153

10. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

(d) (續)

年內，營業租賃和專營權協議在損益確認的收入為104.88億元(2015年：95.91億元)。以上收入已包括或有租金82.86億元(2015年：75.73億元)。

於2016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協議提供機場禁區輔助服務)的成本減去該土地權益的累計攤銷後金額為4.79億元(2015年：5.63億元)，本年度攤銷額則為1,500萬元(2015年：1,700萬元)。

於2016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、機械及設備的成本減去累計折舊後金額為40.16億元(2015年：25.76億元)，本年度折舊額則為1.94億元(2015年：1.39億元)。

(e) 本局定期審閱投資物業和其他物業、機械及設備的可用期限。在本年度，本局調整部分其他物業、機械及設備的預計可用年限，導致集團年度折舊增加淨額約600萬元。上年度進行的類似審閱導致集團的年度折舊增加淨額約8,700萬元。

(f) 集團正在評估承建商就中場範圍及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。在這些索償中，有部分正處於排解糾紛程序。集團已就清償這些索償計提可能需要的準備(如適用)。

11. 無形資產

百萬元	2016年	2015年
成本		
於4月1日	344	344
匯兌調整	(13)	–
於3月31日	331	344
累計攤銷		
於4月1日	146	129
匯兌調整	(6)	–
年度攤銷	17	17
於3月31日	157	146
賬面淨值		
於3月31日	174	198

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

12. 於附屬公司的投資

百萬元	本局	
	2016年	2015年
非上市股份(按成本)	5	5

下表只載列主要附屬公司的詳情。除另有註明者外，所持股份類別為普通股。

公司名稱	註冊成立及營運地點	已發行及 繳足普通股本/ 註冊資本詳情	所有權比例		
			集團的 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%	-
香港國際機場貴金屬 儲存庫有限公司	香港	2元	100%	100%	-
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	2016年	2015年
非控股權益的百分比	45%	45%
非流動資產	278	285
流動資產	324	285
非流動負債	(68)	(63)
流動負債	(107)	(92)
資產淨值	427	415
非控股權益的賬面金額	192	187
收益	275	254
年度溢利	34	33
年度全面收益總額	29	29
非控股權益應佔年度的溢利	15	14
非控股權益應佔年度全面收益總額	13	13

13. 合資公司權益

百萬元	2016年	2015年
應佔資產淨值	3,887	3,866
商譽	231	239
	4,118	4,105

集團在合資公司擁有的權益按權益法在綜合財務報表內入賬，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 註冊資本詳情	所有權比例		
				集團的 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，按照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。

下表披露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	2016年	2015年
杭州機場公司總額		
非流動資產	16,443	17,237
流動資產	3,794	2,934
非流動負債	(3,915)	(5,433)
流動負債	(5,386)	(3,866)
資產淨值/權益	10,936	10,872

13. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

百萬元	2016年	2015年
收入	3,058	2,821
政府補助	392	356
費用	(2,887)	(2,756)
除稅前溢利	563	421
所得稅	(25)	(29)
除稅後溢利	538	392
其他全面收益	(31)	(73)
全面收益總額	507	319

百萬元	2016年	2015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	10,936	10,872
集團的實際權益	35%	35%
集團應佔杭州機場公司的資產淨值	3,828	3,805
商譽	231	239
於綜合財務報表的賬面金額	4,059	4,044

年內保留溢利變動如下：

百萬元	2016年	2015年
應佔除稅後溢利	188	137
應佔其他全面收益	(11)	(26)
減：轉入資本儲備	(137)	(125)
保留應佔溢利及其他全面收益	40	(14)
結轉自以往年度的應佔保留溢利	626	640
應佔保留溢利轉入下年度	666	626

年內資本儲備變動如下：

百萬元	2016年	2015年
於4月1日	815	690
轉自保留溢利	137	125
於3月31日	952	815

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綜合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	2016年	2015年
已訂約	460	159
已授權但未訂約	1,162	1,518
	1,622	1,677

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。

下表披露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	2016年	2015年
滬港機場公司總額		
流動資產	130	134
流動負債	(10)	(10)
資產淨值/權益	120	124

百萬元	2016年	2015年
收入	15	15
費用	(13)	(14)
淨溢利及其他全面收益	2	1

百萬元	2016年	2015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	120	124
集團的實際權益	49%	49%
於綜合財務報表的集團應佔滬港機場公司的資產淨值及賬面金額	59	61

14. 應收賬款及其他應收款

百萬元	2016年	2015年
應收賬項	2,056	1,809
減：呆賬準備(附註14(b))	(54)	(33)
	2,002	1,776
其他應收賬項	18	10
	2,020	1,786
預付款項	63	49
按金及債券	20	11
	2,103	1,846

於2016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3,300萬元(2015年：8,400萬元)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	2016年	2015年
未到期	1,897	1,679
逾期1個月以下	66	63
逾期1至3個月	28	26
逾期3個月以上	11	8
	2,002	1,776

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	2016年	2015年
於4月1日	33	28
已確認的減值虧損	21	5
於3月31日	54	33

於2016年3月31日，集團已個別釐定為減值的應收賬項為3,800萬元(2015年：1,700萬元)。個別減值的應收賬項與客戶遇上財政困難或還款記錄欠佳有關。因此，管理層已為集團確認呆賬特定準備3,400萬元(2015年：1,500萬元)。集團就餘下未計提準備的應收賬項所持有的抵押品為現金存款及銀行擔保400萬元(2015年：200萬元)。

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	2016年	2015年
未逾期或減值	1,897	1,679
逾期1個月以下	53	47
逾期1至3個月	6	5
逾期3個月以上	3	1
	62	53
	1,959	1,732

未逾期或減值的應收賬項涉及眾多客戶，該等客戶最近均沒有拖欠記錄。

已逾期但未減值的應收賬項均為與集團保持良好往績記錄的獨立客戶。根據以往經驗，由於有關應收款的信貸質素並沒有重大改變，管理層認為可以全數收回餘款，因此相信毋須為該等餘款作任何減值準備。集團就已逾期但未減值的應收賬項總額6,200萬元(2015年：5,300萬元)所持有的抵押品為現金存款及銀行擔保300萬元(2015年：500萬元)。

15. 現金及銀行結餘

百萬元	2016年	2015年
於存款時起計3個月內到期的銀行存款	3,396	1,980
銀行及手頭現金	368	437
綜合現金流量表內的現金及現金等價物	3,764	2,417
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款	4,881	272
綜合財務狀況表內的現金及銀行結餘	8,645	2,689

於2016年3月31日，由一家附屬公司持有為數2.40億元(2015年：2.09億元)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	2016年	2015年
應付賬款及應計費用	3,419	3,436
已收按金	818	847
合約保留金	183	284
	4,420	4,567
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	3,898	4,060
非流動負債	522	507
	4,420	4,567

於2016年3月31日，除了為數5.22億元(2015年：5.07億元)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	2016年	2015年
30天內或接獲通知時到期	1,214	1,083
30天後但60天內到期	423	614
60天後但90天內到期	258	180
90天後到期	1,524	1,559
	3,419	3,436

17. 帶息借款

百萬元	2016年	2015年
應付票據		
於2016年至2043年到期的港元固定利率票據(a)	2,405	2,599
於2016年到期的港元浮動利率票據(a)	200	200
	2,605	2,799
銀行貸款(b)至(c)	–	600
	2,605	3,399
減：未攤銷財務費用	(13)	(17)
	2,592	3,382

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。在此之前，本局的港元票據是透過私人配售發行。

2015年10月，本局已悉數償還為數2億元的票據。這些票據的票面年息率為0.9厘。

於2016年3月31日，本局未償付的固定利率票據的票面年息率由1.5厘至5.1厘不等(2015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。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。本局已於2015年6月悉數償還該五年期循環信貸。

於2015年12月，本局簽訂了另一項價值50億元的五年期港元無抵押循環信貸。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2016年3月31日，該信貸並無未償付的餘額。

- (c) 本局擁有價值25億元(2015年：28.88億元)的無承諾貨幣市場信貸。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2016年3月31日，該等信貸並無未償付的餘額(2015年：無)。

- (d) 於2016年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

百萬元	2016年	2015年
1年內或接獲通知時	1,149	799
1年後但2年內	—	1,149
2年後但5年內	702	104
5年後	741	1,330
	1,443	2,583
	2,592	3,382

- (e) 帶息借款毋須受到借款人訂立的任何財務契約所規限。帶息借款均以攤銷成本入賬。用作套期公允價值風險的帶息借款的賬面金額，會按所套期風險的公允價值的變動作出調整。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，參與者佔本局僱員人數的25%(2015年：29%)。這項計劃由獨立受託人管理，計劃所持資產與本局資產分開持有。按照受託契約的規定，受託人必須以計劃參與者的最佳利益行事，並負責為這項計劃制定投資政策。根據這項計劃，僱員有權在終止成員身份時獲派發一筆過的款項，有關款項是參考僱員的最後計劃月薪，以及僱員合資格的服務年期來計算。

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(2015年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2016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74%(2015年：83%)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74%(2015年：80%)，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2016年3月31日按照《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	2016年	2015年
香港計劃		
注入資金責任的現值	820	775
計劃資產的公允價值	(603)	(647)
	217	128
珠港機場公司計劃		
未注資責任的現值	43	35
界定利益退休責任淨額	260	163

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計將於截至2017年3月31日止年度向香港界定利益退休計劃供款1.06億元。

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	2016年	2015年
權益證券	386	400
公司債券	210	208
現金	7	39
	603	647

所有權益證券和債券於交投暢旺的市場均有報價。

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

珠港機場公司計劃未獲注資，所以並無任何計劃資產。

(iii) 界定利益責任的現值變動如下：

百萬元	2016年	2015年
香港計劃		
於4月1日	775	693
重新計量：	30	71
— 因財務假設變動而產生的精算虧損	12	54
— 經驗調整	18	17
計劃的已付利益	(38)	(45)
本期服務成本	42	40
利息費用	11	16
於3月31日	820	775
珠港機場公司計劃	43	35
於3月31日	863	810

香港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7.8年(2015年：8.8年)和13.0年(2015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	2016年	2015年
於4月1日	647	624
集團已向計劃支付的供款	22	22
計劃的已付利益	(38)	(45)
計劃資產的實際回報	(28)	46
— 利息收入	9	14
— 計劃資產的回報，不包括利息收入	(36)	33
— 由計劃資產撥出的行政費用	(1)	(1)
於3月31日	603	647

(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	2016年	2015年
香港計劃		
本期服務成本	42	40
由計劃資產撥出的行政費用	1	1
界定利益責任淨額的利息淨額	2	2
	45	43
珠港機場公司計劃	5	4
於損益確認的總額	50	47
香港計劃		
重新計量：		
— 因財務假設變動而產生的精算虧損	12	54
— 經驗調整	18	17
計劃資產的回報，不包括利息收入	36	(33)
	66	38
珠港機場公司計劃	5	4
於其他全面收益確認的總額	71	42
界定利益借項總額	121	89

本期服務成本、已支付的行政費用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	2016年	2015年
員工薪酬及有關費用	50	47

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：

	2016年	2015年
香港計劃		
貼現率	1.2%	1.4%
未來長期薪金增幅	3.5%	3.5%
珠港機場公司計劃		
貼現率	3.1%	4.1%

以下分析顯示了主要精算假設出現0.5%的變動時，於2016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	(30)	32
未來長期薪金增幅	35	(33)
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	2016年	2015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零元(2015年：每股普通股17,293.13元)	–	5,300

(c) 股本

百萬元	2016年	2015年
法定、已發行、已分配及繳足股本：306,480股 (2015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外幣匯兌差額。匯兌儲備按附註26(t)所載列的會計政策處理。

(ii) 資本儲備

資本儲備主要包含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附註26(f)所載就現金流量套期所採納的會計政策處理。

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2016年3月31日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為195億元(2015年：114億元)。董事會不建議就截至2016年3月31日止年度派付任何末期股息(2015年：無)。

(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負債，以調整其資本架構。《機場管理局條例》亦授權集團按照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	2016年	2015年
總負債 ¹	17	2,592	3,382
總權益		52,558	44,437
總資本 ²		55,150	47,819
總負債/資本比率		5%	7%

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，集團所擁有應收賬款及其他應收款總額的25%(2015年：21%)及41%(2015年：39%)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內每項金融資產(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，這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年内或 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
2016年						
帶息借款	2,592	3,101	1,230	54	859	958
應付賬款及其他應付款	4,420	4,484	3,901	120	400	63
利率掉期(淨額結算)	(10)	(45)	(9)	(8)	(21)	(7)
	7,002	7,540	5,122	166	1,238	1,014
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	4,628	4,064	182	323	59
利率掉期(淨額結算)	(2)	(62)	(10)	(10)	(28)	(14)
	7,947	8,554	4,941	1,402	558	1,653

上表顯示，集團為數12.30億元(2015年：8.87億元)的帶息借款(包括利息)將於2016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，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，以達到適切地將風險分散於固定和浮動利率的集團政策。於2016年3月31日，固定利率借款略高於政策規定的比率。待該等固定利率借款於2016年到期後，政策規定的比率才能實現。

集團將利率掉期劃歸為公允價值或現金流量套期，並按附註26(f)所載的會計政策按公允價值入賬。

集團於報告期期末已簽訂的掉期的名義金額、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的影響(參閱上文第(i)項)。

百萬元	2016年	2015年
固定利率借款		
銀行貸款 ¹	–	200
固定利率票據	1,589	1,788
	1,589	1,988
浮動利率借款		
銀行貸款	–	399
固定利率票據 ²	803	796
浮動利率票據	200	199
	1,003	1,394
借款總額	2,592	3,382
固定利率借款佔借款總額百分比	61%	59%

¹ 轉為固定利率

² 轉為浮動利率

(iii) 敏感度分析

於2016年3月31日，假設其他變數保持不變，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400萬元(2015年：500萬元)。上述利率增加/減少不會增加/減少綜合權益的其他組成部分(2015年：10萬元)。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費用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2016年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自為數2.26億美元(2015年：1.48億美元)的現金及銀行結餘，以及為數900萬美元(2015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2016年3月31日，集團承擔由為數人民幣1.22億元(2015年：人民幣1.12億元)的現金及銀行結餘所產生的人民幣貨幣風險。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600萬元。有關分析與2014/15年度所採用的基準相同。

集團並無就於中國註冊成立的實體的投資相關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

下表呈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。該等金融工具已歸入《香港財務報告準則》第13號—「公允價值計量」所界定的三個公允價值層級。集團參照以下估值方法所採用的輸入值的可觀察程度和重要性，從而釐定公允價值計量數值所應歸屬的層級：

- 第一層級估值：只使用第一層級輸入值(即相同資產或負債於計量日期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(即未達第一層級的可觀察輸入值)並捨棄重大不可觀察輸入值來計量公允價值。不可觀察輸入值是指欠缺市場數據的輸入值
- 第三層級估值：使用重大不可觀察輸入值來計量公允價值

按成本值入賬的投資物業的公允價值披露是符合上述層級(附註10(c))。

於2015年及2016年3月31日，集團的衍生金融工具按公允價值入賬。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(2015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，未行使的衍生金融工具的公允價值和名義金額概述如下：

利用其他重大可觀察的輸入值
經常性計量公允價值(第二層級)

百萬元	2016年			2015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	-	-	-	200	-	(1)
公允價值套期						
利率掉期	800	12	(2)	800	14	(11)
總額		12	(2)		14	(12)
減：1年內收回/(結清)的部分						
現金流量套期						
利率掉期	-	-	-	200	-	(1)
公允價值套期						
利率掉期	800	2	-	800	5	-
		2	-		5	(1)
1年後收回/(結清)的部分		10	(2)		9	(11)

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到期。該等現金流量套期工具隨後於截至2016年3月31日止年度內到期。

於2016年3月31日，合資格作公允價值套期的衍生金融工具於報告期期末起計不足一年至六年半內(2015年：一年至七年半內)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) 按公允價值以外入賬的金融資產及負債的公允價值

於2016年3月31日，名義金額為24億元(2015年：26億元)的固定利率票據的賬面值及公允價值分別為23.92億元和25.57億元(2015年：25.84億元和28.24億元)，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	2016年		2015年 總額
	三跑道系統	其他	
未在綜合財務報表內計提準備的 未償付承擔如下：			
資本開支			
已訂約	1,589	2,465	4,054
已授權但未訂約	139,554	15,757	155,311
	141,143	18,222	159,365
			10,805

(a) 董事會於2016年5月30日批准合共1,415億元的三跑道系統項目預算，其中3.57億元為已於年內產生的三跑道系統設計服務費。

(b) 集團的合資公司杭州機場公司的未償付承擔另外披露於附註13(a)中。

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—「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，除了政府與集團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，並須在本綜合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披露於附註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，由政府提供機場內有關污水泵系統、污水處理廠和飛行區地面照明的維修服務。本年度產生的相關服務費用為1.02億元(2015年：1.35億元)。於2016年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為8,200萬元(2015年：9,900萬元)。
- (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8.58億元(2015年：8.54億元)。於2016年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為70萬元(2015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，港鐵公司須為中場客運大樓的旅客捷運系統提供測試及試機服務，並為一號和二號客運大樓、海天客運碼頭和中場客運大樓的旅客捷運系統提供維修服務。本年度產生的服務費用為6,800萬元(2015年：8,200萬元)。於2016年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為4,400萬元(2015年：4,300萬元)。
- (e) 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。本年度就此收取總額為5,100萬元(2015年：4,600萬元)。於2016年3月31日，本局並無應收主題樂園公司的未償付金額(2015年：無)。
- (f) 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7,400萬元(2015年：7,100萬元)。於2016年3月31日，應收這些政府部門、機關或實體款項總額為1,000萬元(2015年：600萬元)。

24. 直接和最終控權方

於2016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，而就此首次產生的成本為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，以便取得租賃土地的利益。因此，土地溢價及土地開拓成本已劃歸為租賃土地權益。在授予有關土地部分的融資租賃時，不包括在綜合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的租賃土地權益，不終止確認。

(iii) 合資公司權益

杭州機場公司從中國政府收取民航發展基金補貼、機場建設費補貼及其他補貼（統稱「民航發展基金補貼」），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內列作出資。集團已根據杭州機場公司全體股東均可享有因收取的民航發展基金補貼所帶來的經濟利益的基準，在綜合損益表內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。由於民航發展基金補貼的用途受到限制，不能用於分派，集團將有關數額由保留溢利轉入資本儲備。

25. 會計判斷和估計(續)

(b) 主要的估計數額不確定因素

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

(i) 物業、機械及設備的預計可用年限和折舊

在評估物業、機械及設備的預計可用年限時，管理層的考慮因素包括集團按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，便會對可用年限和未來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負債範圍作出，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以下經修訂的《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。

- 《香港財務報告準則》年度改進(2010年至2012年周期)
- 《香港財務報告準則》年度改進(2011年至2013年周期)

上述修訂均未對集團本會計期間或以往期間的業績及財務狀況的編制或列報方式產生任何重大影響。集團並無採用任何在本會計期間尚未生效的新準則或詮釋。

26. 主要會計政策概要(續)

(b) 附屬公司和非控股權益

附屬公司是指受集團控制的實體。當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時，則集團控制該實體。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內合併計算。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跡象顯示已出現減值的部分。

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

非控股權益在綜合財務狀況表內的權益項目中，與本局權益股東應佔的權益分開列示。非控股權益應佔集團業績的權益，會按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內列示。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，亦不會確認收益或虧損。

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前附屬公司的權益，按公允價值確認，此筆金額在首次確認金融資產時當作公允價值，或(如適用)在首次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))。

26. 主要會計政策概要(續)

(c) 合資公司

合資公司是一項安排，據此集團或本局與其他方協定分享對此項安排的控制權，並享有此項安排的資產淨值。

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。按權益法，有關投資按成本首次入賬，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內確認，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內確認。

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權益法計算投資的賬面金額，以及實際上構成集團在合資公司投資淨額一部分的長期權益為準。

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

當集團不再對合資公司實施共同控制時，按出售有關合資公司的全部權益入賬，由此產生的收益或虧損在損益中確認。在喪失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，此筆金額在首次確認金融資產時當作公允價值，或(如適用)在首次確認於聯營公司的投資時當作成本。

26. 主要會計政策概要(續)

(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

衍生金融工具按公允價值首次確認。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，並按上述會計政策確認。如果預計不會進行套期交易，累計未變現收益或虧損便會即時由權益重新分類為損益。

(iii) 不符合套期會計法資格的衍生工具

不符合套期會計法資格的任何衍生金融工具的公允價值變動會即時於損益內確認。

26. 主要會計政策概要(續)

(g) 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

(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租賃土地權益。租賃土地權益按成本減去累計攤銷和減值虧損(附註26(j))後的數額於綜合財務狀況表入賬。

(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))後記入綜合財務狀況表內。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附註26(s)所述方式入賬。

(iii) 其他物業、機械及設備按成本減去累計折舊和減值虧損(附註26(j))後記入綜合財務狀況表。

(iv) 投資物業和其他物業、機械及設備的維修及保養開支在產生時於損益列支。

(v) 報廢或出售投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、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該投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備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首次估計金額(以適用者為準)，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需的絕大部分準備工作完成時，這些成本便會停止資本化，有關資產亦會轉入投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備項內，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) 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(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綜合財務狀況表，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，這些租賃便會作為融資租賃入賬。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

折舊是以直線法按投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備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

如果投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備項目的組成部分有不同的可用年限，有關項目的成本會按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))後記入綜合財務狀況表內。

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
- 合資公司權益。

如果出現任何這類跡象，便會估計資產的收回數額。資產的收回數額是其公允價值減去出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收回數額時，減值虧損便會在損益中確認。如果用以釐定收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沖銷。

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跡象時確認，並按金融資產的賬面金額與以其首次實際利率貼現(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相關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收益或虧損影響。

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3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本期和以往期間提供服務所賺取未來利益的數額，然後將之貼現以釐定現值，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費用/(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。本期服務成本是按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收益或虧損，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。期內利息費用/(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貼現率釐定。所用的貼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)淨額的利息淨額)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)淨額的利息淨額)。

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。在決定目前存在的應稅暫時差異是否足以支持確認由未利用可抵扣虧損和稅款抵減所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關和同一應稅實體有關，以及是否預期能夠在同一期間或多個期間內使用未利用可抵扣虧損或稅款抵減而轉回。

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)

已確認遞延稅項是按資產與負債賬面金額的預期變現或結算方式，根據在報告期期末已執行或實質上已執行的稅率計量。

集團會於報告期末審閱遞延稅項資產的賬面金額。如果集團預期不再可能獲得足夠的應稅溢利以抵扣相關的稅務利益，該遞延稅項資產的賬面金額便會調低；但是如果日後有可能獲得足夠的應稅溢利，有關減額便會轉回。

因分派股息而額外產生的所得稅是在支付相關股息的負債確立時確認。

本期和遞延稅項結餘及其變動額會分開列示，並且不予抵銷。本期和遞延稅項資產只會在本局或集團有法定行使權以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，並且符合以下附帶條件的情況下，才可以分別抵銷本期和遞延稅項負債：

- 本期稅項資產與負債：本局或集團計劃按淨額基準結算，或同時變現該資產和結算該負債；或
- 遞延稅項資產與負債：這些資產與負債必須與同一稅務機關就以下其中一項徵收的所得稅有關：
 - 同一應稅實體；或
 - 不同的應稅實體。這些實體計劃在每個未來期間預計有大額遞延稅項負債需要結算或大額遞延稅項資產可以收回的期間內，按淨額基準變現本期稅項資產和結算本期稅項負債，或同時變現該資產和結算該負債。

(r) 準備及或有負債

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利益的資源外流，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。如果貨幣時間值重大，則按預計所需支出的現值計提準備。

如果含有經濟利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。如果經濟利益可能會流入集團，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費，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收回款項，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綜合財務狀況表內列為遞延收入。
- (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。租賃相關的優惠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。綜合財務狀況表項目(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主要管理人員。

(ii) 如符合下列任何條件，即實體是集團的關聯方：

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

一名人士的近親是指與有關實體交易並可能影響該人士或受該人士影響的家庭成員。

26. 主要會計政策概要(續)

(v) 分部報告

經營分部及綜合財務報表所呈示各分部項目的數額，是以定期向集團最高層管理人員提供的財務資料來釐定，以對集團各項業務及經營地區進行資源分配及業績評估。

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2016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

截至本綜合財務報表刊發日，香港會計師公會已頒布多項在截至2016年3月31日止年度尚未生效，亦沒有在本綜合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 開始的會計期間生效
《香港財務報告準則》年度改進(2012至2014年度周期)	2016年1月1日
《香港財務報告準則》第10號及《香港會計準則》第28號修訂 —「投資者與其聯營或合資公司之間的資產出售或投入」	2016年1月1日
《香港財務報告準則》第11號修訂—「收購聯合經營權益的會計法」	2016年1月1日
《香港會計準則》第1號修訂—「披露倡議」	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》第15號—「客戶合約收益」	2018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)	11/12 重列 ⁴	12/13 重列 ⁴	13/14	14/15	15/16
綜合損益表					
收益	12,154	13,134	14,810	16,367	18,184
計算折舊和攤銷前營運費用	(3,928)	(4,282)	(4,872)	(5,053)	(5,848)
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	8,226	8,852	9,938	11,314	12,336
折舊和攤銷	(2,221)	(2,208)	(2,248)	(2,420)	(2,813)
利息及財務(費用)/收入淨額	(174)	(121)	(13)	33	28
應佔合資公司業績	522	211	77	137	189
除稅前溢利	6,353	6,734	7,754	9,064	9,740
所得稅	(1,020)	(1,111)	(1,306)	(1,794)	(1,366)
年度溢利	5,333	5,623	6,448	7,270	8,374
以下各方應佔部份：					
本局權益股東	5,329	5,615	6,454	7,254	8,359
非控股權益	4	8	(6)	16	15
綜合財務狀況表					
非流動資產	47,712	48,890	51,482	53,474	54,192
流動資產	3,652	4,802	5,394	4,587	10,800
流動負債	(2,679)	(5,590)	(4,776)	(5,813)	(5,428)
流動資產/(負債)淨額	973	(788)	618	(1,226)	5,372
資產總值減流動負債	48,685	48,102	52,100	52,248	59,564
非流動負債	(10,161)	(7,732)	(9,581)	(7,811)	(7,006)
資產淨值	38,524	40,370	42,519	44,437	52,558
股本	30,648	30,648	30,648	30,648	30,648
儲備	7,653	9,489	11,642	13,546	21,662
非控股權益	223	233	229	243	248
權益總額	38,524	40,370	42,519	44,437	52,558
主要財務及營運統計數字					
宣派股息(百萬港元)	3,900	4,400	5,300	–	–
股權收益	14.3%	14.3%	15.6%	16.7%	17.3%
總負債/資本比率	13%	13%	10%	7%	5%
客運量 ^{1,2} (百萬人次)	54.9	57.2	60.7	64.7	69.7
貨運量 ^{1,3} (百萬公噸)	3.9	4.0	4.2	4.4	4.3
飛機起降量 ¹ (千架次)	339	355	377	396	410

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2011/12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 — 2016年3月

俄羅斯航空
AeroLogic*
阿斯坦納航空
釜山航空
加拿大航空
中國國際航空公司
法國航空公司
香港華民航空*
印度航空公司
毛里裘斯航空
新西蘭航空
新畿內亞航空
亞洲航空
亞航飛龍航空
空橋貨運航空公司*
全日空
美國航空
韓亞航空
亞特拉斯*
Aurora Airlines
曼谷航空公司
英國航空公司
盧森堡國際貨運航空公司*
Cargolux Italia S.P.A.*
國泰航空公司
宿霧太平洋航空
中華航空

中國貨運航空公司	荷蘭皇家航空公司
中國東方航空	K-Mile Air*
中國南方航空	大韓航空
美國達美航空公司	德國漢莎航空
港龍航空公司	德國漢莎貨運航空公司*
易斯達航空	馬來西亞航空
以色列航空公司	馬印航空
阿聯酋航空公司	華信航空
埃塞俄比亞航空	美佳航空
阿提哈德航空公司	蒙古航空公司
長榮航空	緬甸國家航空公司
聯邦快遞*	日本貨物航空公司*
斐濟航空	尼泊爾航空公司
芬蘭航空	樂桃航空
嘉魯達印尼航空	菲律賓航空公司
香港快運航空	Polar Air Cargo*
香港航空	澳洲航空公司
日本航空	卡塔爾航空
濟州航空	Raya Airways*
印度捷特航空	汶萊皇家航空
捷星亞洲航空公司	皇家約旦航空
捷星日本航空公司	S7 航空
捷星太平洋航空	沙特阿拉伯航空*
真航空	北歐航空
吉祥航空	酷航
Kalitta Air*	順豐航空*
肯尼亞航空	上海航空公司

深圳航空公司
泰國暹羅航空
四川航空
Silk Way West Airlines*
新加坡航空公司
新加坡航空貨運*
Sky Lease Inc.*
南非航空公司
Southern Air Inc.*
春秋航空
斯里蘭卡航空公司
瑞士國際航空
泰國亞洲航空
泰國國際航空
虎航
TNT Airways S.A.*
土耳其航空
美國聯合航空
聯合包裹運送服務公司*
香草航空
越南航空公司
維珍航空
廈門航空
揚子江快運*

香港國際機場定期航班目的地 — 2016年3月

北亞	上海/虹橋
北京	上海/浦東
釜山	瀋陽
長春	石家莊
長沙	台北
濟州	太原
成都	天津
重慶	東京/羽田
大連	東京/成田
福岡	烏蘭巴托
福州	符拉迪沃斯托克
廣州	溫州
桂林	武漢
貴陽	無錫
海口	武夷山
杭州	廈門
哈爾濱	西安
廣島	西寧
呼和浩特	西雙版納
揭陽	徐州
濟南	煙台
晉江	義烏
鹿兒島	湛江
高雄	鄭州
熊本	
昆明	
蘭州	
麗江	
洛陽	
梅縣	
宮崎	
名古屋	
南昌	
南京	
南寧	
寧波	
岡山	
沖繩	
大阪/關西	
青島	
三亞	
札幌	
首爾/仁川	
	東南亞
	斯里巴加灣市
	曼谷/廊曼
	曼谷/蘇凡納布
	宿霧
	清邁
	克拉克
	峴港
	登巴薩
	河內
	胡志明市
	伊洛伊洛
	雅加達
	卡利博
	蘇梅
	亞庇
	喀比
	吉隆坡
	吉隆坡/梳邦*

古晉
馬尼拉
芽莊/金蘭
檳城
金邊
布吉
暹粒
新加坡
泗水
烏隆他尼*
仰光
中東/中亞/南亞
阿布扎比
阿拉木圖
安曼
巴林
巴庫*
班加羅爾
貝魯特
金奈
科倫坡
達曼*
德里
達卡
多哈
迪拜
迪拜/阿勒馬克圖姆
海德拉巴
吉達
加德滿都
加爾各答
科威特*
馬累
孟買
馬斯喀特*
新西伯利亞
利雅得
沙迦*
塔什干*
特拉維夫
土庫曼巴希

歐洲
阿姆斯特丹
巴塞羅那*
布魯塞爾*
布達佩斯*
科隆*
哥本哈根
杜塞爾多夫
法蘭克福
赫爾辛基
伊斯坦堡
克拉斯諾亞爾斯克/
葉梅利亞諾夫
萊比錫*
列日*
倫敦/希斯路
盧森堡*
曼徹斯特
米蘭/馬爾奔薩
莫斯科/多莫杰多沃
莫斯科/謝列梅捷沃
慕尼黑
巴黎
羅馬
斯德哥爾摩/阿蘭達
維也納*
蘇黎世

澳大拉西亞/
太平洋島嶼
亞德萊德
奧克蘭
布里斯班
凱恩斯
黃金海岸
關島
墨爾本
楠迪
珀斯
莫爾茲比港
悉尼

非洲	
亞的斯亞貝巴	
約翰內斯堡	
拉各斯	
毛里求斯	
內羅畢	
北美	
安克雷奇*	
阿特蘭大*	
波士頓	
卡爾加里*	
芝加哥	
辛辛那提*	
哥倫布*	
達拉斯	
檀香山*	
休斯敦*	
亨茨維爾*	
洛杉磯	
路易斯維爾*	
孟菲斯*	
邁阿密*	
紐約/約翰肯尼迪	
紐瓦克	
奧克蘭*	
安大略*	
福特*	

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

