

## 香港機場管理局

# SUSTAINABILITY REPORT 2017/18

## 2017/18可持續發展報告

### 主席及行政總裁的話

---

主席的話	02
行政總裁的話	04

### 我們的方針

---

可持續發展方針	06
重要性評估	07
聯繫持份者	11

### 人力資源

---

建立及增強團隊實力	19
鞏固企業文化	21
鼓勵員工參與	26

### 世界級門戶

---

安全、保安及應變計劃	33
最環保機場	40
旅客體驗	53

### 建設未來機場

---

提升運力	60
經濟貢獻	66

### 香港人的機場

---

機場的可持續人力發展	79
社會貢獻	84

### 關於本報告

---

GRI內容索引	92
表現數據	114
核實聲明	133



## 主席的話

各位持份者：

香港國際機場於2017/18年度刷新紀錄，客、貨運量及飛機起降量同創新高。我謹此衷心感謝各機場員工堅守崗位，保持最優秀的服務水平，尤其是在數個強颱風襲港後，他們齊心協力，令機場運作迅速恢復正常。在這些充滿挑戰的時刻，正好展示香港國際機場為世界上最高效的機場之一。

今年是香港國際機場20周年，適逢廣深港高速鐵路及港珠澳大橋亦落成啟用，這些新運輸基建大大提升香港與大灣區的連繫。香港國際機場連接全球逾220個航點，成為連接大灣區至世界各地的樞紐機場，盡享地利優勢。

我們已制訂策略將香港國際機場由「城市的機場」發展為「機場城市」，其中包括興建三跑道系統，到了2030年，機場將可每年處理1億人次旅客及900萬公噸貨物，以應付區內不斷增長的需求。此外，預計於2023年落成的 SKYCITY 航天城將成為全港最大的商業發展項目，提供娛樂、零售及餐飲設施，以及酒店和辦公室。

在建設所需基建之餘，我們亦必須致力培育人才，令機場營運達至最佳水平。香港國際航空學院於2017年4月首次開辦課程，為離校人士及在職航空從業員分別提供職業訓練課程及專門課程。於首年，航空學院為5 500名學員提供逾100個課程。我們亦會持續提升機場工作環境，為機場員工增添更多設施，包括社區中心、多用途球場、員工餐廳及機場幼兒園新校舍。我們希望為機場員工帶來歸屬感及滿足感，為身為香港國際機場一分子而感到自豪。

我們會積極與機場各業務夥伴緊密合作，令香港國際機場在未來數年繼續取得卓越表現。

蘇澤光

蘇澤光

主席

香港 · 2018年10月



三跑道系統填海工程按預定時間進行



慶祝香港國際機場成立20週年



機管局主席蘇澤光祝賀香港國際航空學院的學生



## 行政總裁的話

各位持份者：

香港機場管理局秉持可持續發展理念，旨在維持香港國際機場的長遠發展及運作，這個理念不但須融入各業務環節，更要植根於機場每一位員工。我們藉着推動員工制訂及實行有助提升機場社區的措施，為整個機場注入深厚的可持續發展文化。

機管局作為法定組織，其使命不只是營運機場業務，同時亦以香港及市民的利益為依歸。機場將香港連繫至世界各地，亦支持本港四大經濟支柱產業—金融服務、貿易及物流、旅遊和工商業支援及專業服務的持續發展。香港國際機場是旅客踏足香港的首站，也是他們離港前的尾站，機場的高效與活力充分展現香港人的精神，更令本港市民引以自豪。

我們的願景是加強香港國際機場的競爭力，藉以推動本港經濟增長，以助其把握新發展機遇。為了提高香港作為領先貨運物流樞紐的地位，我們不斷投資，以提升機場的冷鏈物流及電子商貿處理能力。機場亦成為本地開發科技解決方案的試點，以助推動方案商品化。我們的「EXTRA MILE 里·想高飛」項目於2018年初推出，讓機管局、業務夥伴與非政府機構攜手合作，透過創造就業機會、促進社會向上流動，並在符合機場同業的業務利益下，應對各項社會事宜。

去年，香港國際機場的環保工作取得良好進展，並推出了為期20個月的都市固體廢物收費試行計劃，讓機場同業對香港即將實施的都市固體廢物收費作好準備。於2017年，整個機場的碳強度比2015年水平減少5.7%，表現較預期理想。此外，機管局的环境管理系統於2018年3月成功取得 ISO 14001 認證，標誌着香港國際機場在實踐最環保機場承諾的重要里程碑上，再進一步。

機管局能夠取得這些佳績，全賴2 300名員工竭誠努力。我們已推行多項措施，令機管局繼續成為首選僱主，當中包括創益先鋒計劃。這項計劃已擴展至全體前線員工，藉此推動追求卓越創新的文化。

這份報告載列了我們於過去一年的工作成果，以及未來的可持續發展計劃。希望大家細閱這份報告，與我們分享意見，一同為香港建設更美好的機場。

林天福

行政總裁

香港，2018年10月



隊伍「袋袋相傳」勇奪2017年「創益先鋒卓越大獎」。



機管局行政總裁林天福在「EXTRA MILE 里·想高飛」啟動儀式上致開幕辭。



機管局獲得 ISO 14001 環境管理體系認證。

## 可持續發展方針

### 可持續發展願景

「我們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。」

### 可持續發展管理架構

機管局透過機構內不同單位，執行可持續發展管理工作。下圖為現時的管理架構。



機管局的企業管治架構及方式，概述於2017/18年報**企業管治部分**。

## 管理方針

機管局將機場多項運作外判予專營商、租戶及政府部門。為此，我們採納三層方針管理可持續發展。「控制、指引及影響」原則反映我們對機場不同營運範疇的控制程度。

### 控制

機管局的可持續發展措施

### 指引

與業務夥伴訂立合約協議

### 影響

與業務夥伴及廣大社群聯繫及合作

## 重要性評估

### 介紹

在編製 2017/18 可持續發展報告時，我們安排以下持份者組別直接參與重要性評估程序，以確定納入本報告的事宜，並按有關事宜的重要性排列次序。

- 員工
- 機場業務夥伴，包括專營商、特許經營商、零售租戶及航空公司
- 供應商及承包商
- 非政府機構及智庫組織
- 商會及業界組織，以及專業團體
- 金融機構
- 學術界
- 大學生

## 過程

### 識別潛在事宜

- 從不同資料來源整合出一份可持續發展事宜總列表。資料來源包括以往可持續發展報告所識別的重要事宜、內部政策及管理報告、媒體意見、行業趨勢，以及GRI 報告框架。
- 識別出40項事宜，並分為四大類：經濟及社會、環境、營運實務，以及人力資源。

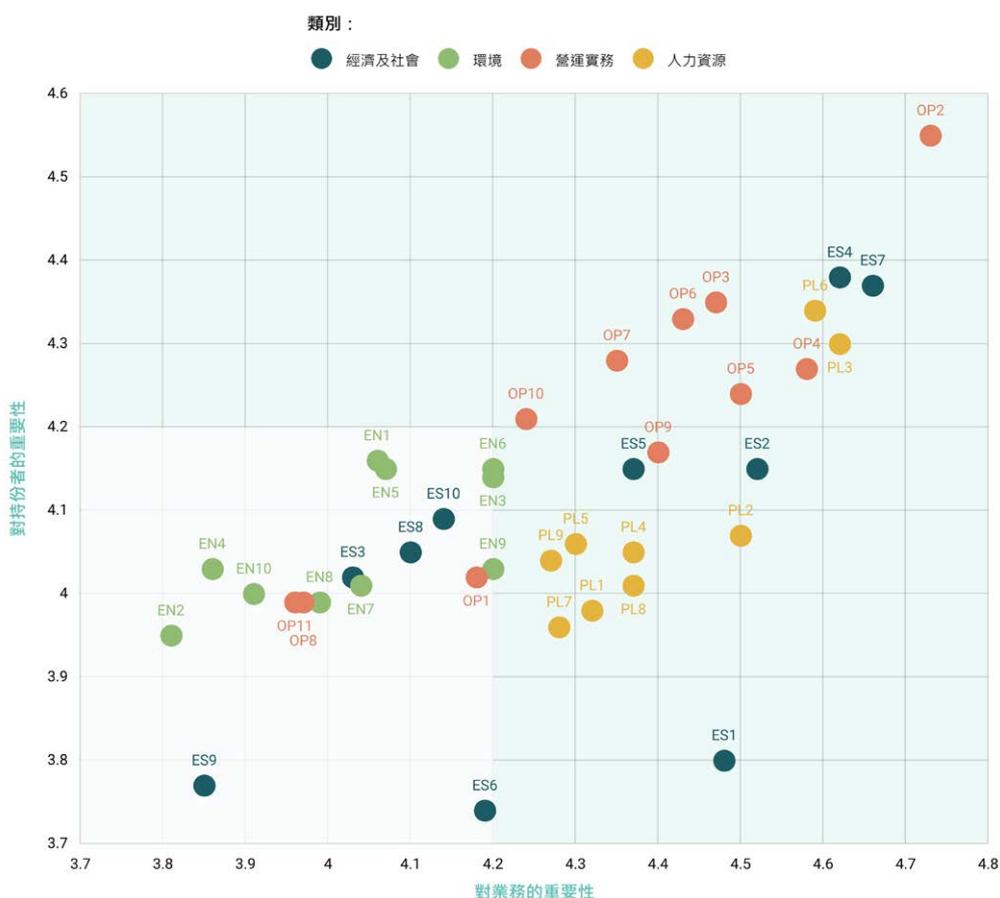
### 按事宜重要性排序

- 進行兩次網上意見調查(共收到252份回應，回應率為51%)，從持份者或商業角度評估各事宜的重要性，評分準則為1至5分(1分為不重要，5分為極度重要)。
- 根據意見調查的評分編製重要性矩陣、設定納入重要性矩陣的評分(即4.2分)，並按重要性編排一份最重要的可持續發展事宜列表。

### 高級管理層核實

- 機管局管理層檢討重要性矩陣及納入重要性矩陣的評分。
- 從持份者或商業角度評估，在全部40項事宜中，有25項的整體評分為4.2分或以上，按次序排列為機管局須應對及匯報的最重要可持續發展事宜。

## 重要性矩陣



## 重要可持續發展事宜列表

我們按照有關事宜對持份者及業務的重要性，識別出下表所列的40項事宜，並於重要性矩陣中展示，而被列為最重要的25項事宜將以粗體顯示。

### 經濟及社會

- ES7 – 基建發展**
- ES4 – 交通連繫**
- ES2 – 品牌及聲譽**
- ES1 – 空運策略**
- ES5 – 經濟貢獻**
- ES3 – 社區投資
- ES6 – 財務管理
- ES10 – 支持航空業
- ES8 – 香港國際機場人手短缺
- ES9 – 聯繫本地社區

### 環境

- EN6 – 環保設計及施工**
- EN3 – 碳及能源**
- EN9 – 廢物**
- EN1 – 空氣質素
- EN5 – 環境管理
- EN7 – 物料使用
- EN8 – 噪音
- EN10 – 水資源
- EN4 – 氣候相關風險及影響
- EN2 – 生物多樣性

### 營運實務

- OP2 – 機場安全及保安**
- OP4 – 遵守法例及規例**
- OP5 – 應變計劃**
- OP3 – 機場容量限制**
- OP6 – 顧客體驗**
- OP9 – 資訊保安**
- OP7 – 設施管理**
- OP10 – 創新及科技**
- OP1 – 無障礙設施
- OP8 – 人權
- OP11 – 供應鏈管理

### 人力資源

- PL6 – 職業健康及安全**
- PL3 – 道德操守**
- PL2 – 員工福祉**
- PL4 – 聯繫員工**
- PL8 – 繼任規劃**
- PL1 – 吸納人才**
- PL5 – 員工權益**
- PL7 – 人才挽留及流失**
- PL9 – 培訓及職業發展**

## 外部評審委員會

我們首次成立外部評審委員會，就下列事宜收集獨立意見：

- 重要性評估過程及已識別的重要事宜；
- 報告的質素；及
- 關於可持續發展的傳訊及可持續發展報告的推廣事宜。

委員會由五名成員組成：

- BSR高級顧問Mark Devadason
- 香港中文大學商業可持續發展中心主任兼政治與行政學系教授及系主任盧永鴻教授
- 德勤中國合夥人Hannah Routh
- 樂施會港澳台項目主管曾迦慧
- 香港太古集團有限公司可持續發展事務總監馬歌司(Mark Watson)博士

委員會召開了兩次會議，以審閱重要性評估過程及報告草擬內容，並就我們的可持續發展表現提供建議。我們在制訂未來的可持續發展報告和措施時，會參考委員會提出的建議。

## 聯繫持份者

機管局與各界持份者保持聯繫，務求更深入了解及回應持份者的需求、在掌握充足資料的情況下作出業務決策，以及更妥善管理有關決策帶來的影響。機管局的持份者是指與機管局交流、受機管局影響、對機管局或機場具影響力或擁有既得利益的人士/機構。

下表列出我們的主要持份者組別、其主要關注事項及常用聯繫方式。

## 機場業務夥伴

### 聯繫方式

- 定期及專責會議
- 委員會及聯絡小組
- 審核及檢查
- 演習、演練及培訓工作坊
- 電郵及通告
- 環境及社區活動
- 分享意見調查結果及資訊
- 獎項及嘉許計劃

### 主要關注事項

- 機場規劃及發展
- 應用新科技
- 機場安全及保安
- 運作持續及應變計劃
- 營運事宜
- 員工交通
- 勞工事宜
- 環境管理
- 重要活動規劃
- 服務質素及顧客意見
- 社會及社區事宜

## 承包商及供應商

### 聯繫方式

- 定期及專責會議
- 審核及檢查
- 簡報會及工作坊
- 電郵及通告
- 招標程序
- 表現檢討會議
- 獎項及嘉許計劃
- 公司網站

### 主要關注事項

- 營運事宜
- 服務表現標準
- 機場安全及保安
- 供應鏈管理
- 道德操守
- 職業健康及安全
- 環境管理
- 機場規劃及發展

## 員工

### 聯繫方式

- 定期及專責會議
- 委員會及聯絡小組
- 會議、簡報會及員工簡報會
- 演習、演練及培訓工作坊
- 電郵、通告及手冊
- 環境及社區活動
- 意見調查
- 獎項及嘉許計劃
- 員工關係活動

### 主要關注事項

- 員工薪酬、福利及福祉
- 員工交通
- 職業健康及安全
- 營運事宜
- 環境管理
- 機場規劃及發展
- 運作持續及應變計劃
- 企業管治及內部監控
- 遵守法規

## 旅客

### 聯繫方式

- 旅客服務櫃檯
- 電話查詢中心
- 機場大使
- 單張及展覽
- 環境及社區活動
- 廣播及海報
- 網站及流動應用程式
- 意見調查

### 主要關注事項

- 新設施及服務
- 交通連繫
- 旅客體驗
- 零售折扣及優惠
- 旅客安全
- 運作持續及應變計劃
- 環境管理

## 政府部門及監管機構

### 聯繫方式

- 培訓工作坊
- 審核及檢查
- 論壇、委員會及聯絡小組
- 年報、中期報告及業績公布
- 工作小組
- 簡報會及機場參觀活動
- 定期及專責會議

### 主要關注事項

- 機場規劃及發展
- 財務表現及三跑道系統的融資
- 機場安全及保安
- 緊急應變及運作持續
- 營運效率
- 對香港經濟的貢獻
- 企業管治及內部監控
- 機場對環境的影響
- 公眾健康及安全
- 交通及道路管理

## 立法會議員、區議員及政治團體

### 聯繫方式

- 委員會及聯絡小組
- 簡報會及機場參觀活動
- 定期及專責會議

### 主要關注事項

- 新設施及服務
- 財務表現及三跑道系統的融資
- 智能科技
- 機場規劃及發展
- 交通及道路管理
- 機場對環境的影響
- 企業管治

## 業界組織及專業團體

### 聯繫方式

- 論壇及展覽
- 簡報會及機場參觀活動
- 參與委員會及小組委員會
- 定期及專責會議
- 回應意見調查
- 參與獎項及嘉許計劃

### 主要關注事項

- 新設施及服務
- 智能科技
- 三跑道系統的融資
- 機場規劃及發展
- 機場對環境的影響
- 市場資訊
- 職業健康及安全
- 營運效率
- 交通及道路管理
- 對香港經濟的貢獻
- 採購方式

## 非政府機構

### 聯繫方式

- 定期及專責會議
- 聯絡小組
- 簡報會及機場參觀活動
- 香港國際機場環保基金

### 主要關注事項

- 新設施及服務
- 機場對環境的影響
- 社會及社區事宜
- 營運效率
- 機場規劃及發展
- 機場安全
- 職業健康及安全
- 無障礙機場

## 本地社區

### 聯繫方式

- 簡報會及機場參觀活動
- 機管局職員康樂會社會服務小組
- 社區投資項目
- 社區聯絡小組
- 與村代表會面

### 主要關注事項

- 機場對環境的影響
- 新設施及服務
- 智能科技
- 機場規劃及發展
- 社會及社區事宜
- 交通及道路管理
- 飛機噪音

## 媒體

### 聯繫方式

- 工作坊、簡報會及機場參觀活動
- 與媒體主管、編輯及意見領袖會面
- 新聞稿及刊物
- 傳媒查詢熱線及電郵

### 主要關注事項

- 新設施及服務
- 財務表現及三跑道系統的融資
- 智能科技
- 機場規劃及發展
- 機場營運
- 企業管治
- 機場發展對環境的影響

## 金融機構

### 聯繫方式

- 路演
- 定期及專責會議
- 新聞稿及刊物

### 主要關注事項

- 企業融資
- 現金管理
- 金融風險管理
- 業務及營運概覽

# 青年

## 聯繫方式

- 工作坊、簡報會及機場參觀活動
- 論壇及展覽
- 見習行政人員培訓計劃
- 見習工程師計劃
- 暑期實習生計劃
- 與以青年為服務對象的社區團體合作
- 意見調查
- 社交媒體
- 師友計劃
- 社區投資項目

## 主要關注事項

- 工作機會及事業發展
- 機場規劃及發展
- 經濟貢獻
- 環境管理
- 社會及社區事宜

主席及行政  
總裁的話

我們的方針

人力資源

世界級門戶

建設未來  
機場

香港人的  
機場

關於本報告

# OUR PEOPLE

## 人力資源

我們致力吸納、培育及保留優秀人才，與擁有共同抱負及價值觀的員工攜手努力，建設讓香港人引以自豪的機場。

要營運世界級機場，實在有賴專業幹練及熱誠投入的員工團隊。有見及此，我們的人力資源策略專注於建立團隊實力、鞏固企業文化及鼓勵員工參與。我們透過落實人力資源策略，體現在**機管局員工價值定位**作出的承諾。



2,314

名員工

截至2018年3月底

584

名新員工

以配合機場擴建

55

支創益先鋒隊伍

參與創益先鋒計劃

## 目標

將創益先鋒計劃推廣至機場社區，鼓勵員工在工作場所提出新構思，藉此創造價值

於2018/19年度完成

將涵蓋整個機構的團隊建立計劃，推展至中級管理人員及前線員工

於2018/19年度完成

推出健康計劃，促進及提升員工身心健康

於2018/19年度完成

## 建立及增強團隊實力

隨着全球航空業持續發展，香港國際機場的現有營運及擴建計劃需要更多人才，為應付這些持續不斷的挑戰，我們更積極建立及增強團隊實力。

### 適時招聘以配合機場擴建

適時招聘人才對支持三跑道系統及多個基本工程項目發展，發揮重要作用。我們的跨部門招聘專責小組繼續緊密合作，致力監察整個招聘過程。於2017/18年度，我們已為這些項目增聘人手出任超過360個新職位。



### 吸納生力軍

香港國際機場是香港唯一的機場，在機管局培育機場管理人才，對推動機場持續運作及發展至為重要。年內，我們將**暑期實習生計劃**與**見習行政人員**招聘銜接，表現優異的實習生會獲邀前往評估中心，參與機管局見習行政人員招聘的最後複選。

為應付機場未來發展需要，我們亦舉辦**見習工程師計劃**，以物色及培育具備特定技術及經驗的本地專業工程師團隊。

## 加強培育員工及領導人才

於2017/18年度，我們的年度人才評估及繼任規劃工作已推展至中級管理人員，為培訓及發展領導人員建立更完善制度。此外，我們亦為見習行政人員正式推出才能評鑑中心，協助他們確定發展需要。

我們亦推出新的領袖及主管培訓計劃，以協助中級管理人員及初級主管，特別是剛晉升的員工掌握所需技巧、知識及思維方式，讓他們勝任領導工作。

第二輪「香港國際機場與希斯路機場員工發展交流計劃」已於2017/18年度第四季完成，藉此鼓勵學習及借鑒其他世界級機場的最佳營運模式。

我們持續改善學習課程，以加強在員工發展方面的工作。於2017/18年度，機管局員工的總培訓時數達53 718小時，每名員工的平均培訓時數\*達24.9小時。

\*每名員工接受培訓的平均時數是以相關財政年度內的平均員工人數（2017/18年度：2 159人）計算。

## 鞏固企業文化

機管局的願景、使命與核心價值充分體現出我們的企業文化，而這正是維持香港國際機場長遠發展的關鍵。我們藉着推行各種文化推廣活動，繼續宣揚機管局五大核心價值。

### 機管局五大核心價值

**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

於2017/18年度，我們推出以「Catch 5Cs If You Can!」為主題的「逃脫挑戰」，以互動及有趣的形式，加深員工對五大核心價值的認識。參加挑戰的員工須與時間競賽，解決各式各樣的難題及障礙，務求逃出活動室。



## 培養精益求精的文化

創益先鋒計劃繼續為前線員工提供平台，讓他們在工作場所體現機管局的核心價值，並提出新構思，以創造價值。在2016/17年度試行後，創益先鋒計劃於2017/18年度推展至機管局各個部門的前線員工。機管局於2017年11月在亞洲國際博覽館舉辦首屆創益先鋒發佈大會，讓決賽隊伍演繹提案，共有超過300名參加者出席，其中包括機管局主席、高級管理人員及機場業務夥伴等。展望未來，我們計劃於2018/19年度將創益先鋒計劃進一步推廣至機場社區的業務夥伴。



### 2017年創益先鋒計劃卓越大獎：「袋袋相傳」隊伍

與「袋袋相傳」隊長李卓鴻對話

可以介紹一下你們的創益先鋒提案嗎？這個提案如何改善工作方式？

「行李分揀系統是機場行李處理系統的其中最重要一環，每天快速準確處理約10萬件行李，並準時將行李送到正確航班，供旅客在抵達目的地時領取。我們的分析顯示，如果系統停止運作一分鐘，可導致行李處理系統有33件滯後行李，行李運送亦可能因而出現延誤。

由於這套系統非常重要，我們對維修保養投放大量時間及資源，以提高系統的可靠度。在開發內部智能維修工具前，我們每季進行預防性維修保養檢查，而檢查每部行李分揀器需時最多七小時。機場只有在凌晨1時至5時期間相對不太繁忙，檢查時間十分緊迫，因此我們開始尋找方法，務求縮短有關程序所需時間。」

## 你們如何構思出這個提案？

「我們利用魚骨圖及流程圖等問題解決工具，找出當前日常維修保養程序面對的困難。在有限的維修保養時間內以人手檢查直線電動機是否校準，可能會出現涉及人為因素的問題，從而影響檢查結果的可靠度。為此我們開始集思廣益，因應問題制訂解決方案，以應付最迫切的挑戰。

經過數個月的反覆試驗，我們推出了專門訂製的智能維修工具『智能分揀檢查工具』(Smart-Sort-Checker)。新工具裝設高解像度攝影機及附設在機架上的雷射位移感應器，令預防性維修保養工作所需時間縮短70%，並透過自動化檢查流程提高準確度。」

## 你們的提案如何展現機管局五大核心價值 — 盡展關懷、堅毅敬業、力求創新、群策群力及精益求精？

「我們一直致力確保行李運送服務優質可靠，並獲得旅客高度評價。透過與前線維修團隊合作，我們可更深入了解維修人員每天面對的問題，從而度身訂造實用解決方案，協助他們進行行李分揀系統的日常維修保養工作。新工具結合創意解決方案與創新技術，有助縮短預防性維修保養所需時間，並提高現有流程的準確度。我們可以利用節省所得的時間進行其他系統提升工作，藉此繼續提高行李處理系統的表現。」

## 這個項目讓你們最感自豪的成就是甚麼？

「我們贏得2017年創益先鋒卓越大獎，標誌着一個重要里程碑。對工作熱誠投入，驅使我們精益求精，而創益先鋒計劃正好提供機會，讓我們展示不斷求進的決心，應付在工作間遇到的運作挑戰。這提案的成功更鼓勵了部門其他同事參加下一屆創益先鋒計劃。總括而言，這計劃是我們將創意應用到實際項目的絕佳平台，能為機場帶來正面影響。」



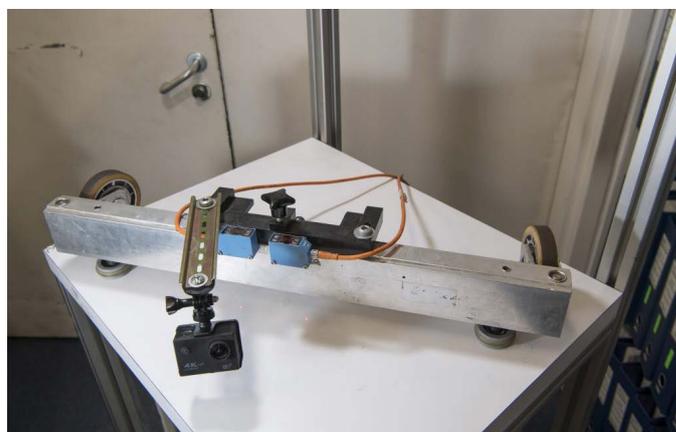
「袋袋相傳」隊長李卓鴻



行李分揀系統是機場行李處理系統的其中最重要一環。



「袋袋相傳」隊伍（左起）：葉超頌、陳舜揚、李卓鴻、黎卓輝及董鈺雯



『智能分揀檢查工具』裝設高解像度攝影機及附設在機架上的雷射位移感應器。

## 表揚傑出表現

我們透過推行員工獎勵計劃，持續發掘模範員工，並嘉許表現卓越及體現機管局五大核心價值的員工及團隊。於2017年，企業優秀員工獎勵計劃表揚了七支表現出色的團隊及三位優秀員工。在2018年1月舉行的周年聚餐上，行政總裁向這些團隊及員工頒發獎項。



傑出員工獎



傑出隊伍獎 — 機場協同決策系統推行團隊



傑出隊伍獎 — 機場幼兒園項目專責團隊



傑出隊伍獎 — 客運大樓救火團隊



傑出隊伍獎 — 香港國際航空學院



傑出隊伍獎 — 音量配額先導計劃團隊 — 基建管理及統籌



傑出隊伍獎 — 雲端採購



傑出隊伍獎 — The Centurions 團隊

## 鼓勵員工參與

香港國際機場能夠屢創佳績，有賴一群擁有共同抱負及價值觀的員工竭誠努力，建設讓香港人引以自豪的機場。

## 具競爭力的薪酬福利

機管局為員工提供完善及具競爭力的薪酬待遇，包括醫療及牙科保障、保險計劃、退休計劃及育兒津貼。於2017/18年度，我們繼續提升員工福利，特別是與員工福祉及家庭友善措施相關的範疇。

## 員工溝通

為推動開放的溝通文化，鼓勵建立團隊精神，並促進機管局上下通力合作，機管局的員工溝通框架設有不同渠道，藉此傳達企業訊息、聆聽員工意見及鼓勵跨部門溝通。

## 員工溝通框架

### 傳達企業訊息

#### 與主席對話

主席與高級職員分享對機場未來前景的看法，並鼓勵團隊積極應對未來挑戰。

#### 員工簡報會

行政總裁與全體員工分享機管局的最新計劃及資料。

### 聆聽員工意見

#### 人力資源外展計劃

藉着這項於2017/18年度推出的新計劃，人力資源部同事走訪不同工作場所與前線員工會面，以更深入了解他們的工作環境，從而提供合適支援。

#### 與管理層交流

自2017/18年度起定期舉辦互動聚會，讓高級管理層與員工在輕鬆氣氛下直接交流。

## 鼓勵跨部門/團隊溝通

### 跨部門團隊建立計劃

#### 業務講座系列

部門主管分享其工作職能範圍的最新發展及企業措施。

## 跨部門團隊建立計劃

與組織發展及薪酬管理總經理潘小紅和組織發展經理江詩薇對話

可以介紹一下跨部門團隊建立計劃嗎？

「隨着機場擴建計劃開展，加上新的高級管理層於2014及2015年陸續上任，我們藉此機會檢討機管局的願景、使命與核心價值。我們作為國際航空樞紐領導角色的目標維持不變，同時亦重新確立『**機管局五大核心價值**』為企業價值。

於2016/17年度，企業文化推廣委員會與超過130名來自不同級別的員工進行研討小組討論，以就建設更佳工作環境收集意見。按照這些建議，我們開始制訂多項措施，藉此加強員工合作及跨部門溝通，跨部門團隊建立計劃便是其中一項主要措施。團隊建立計劃讓來自不同部門的員工互相認識，並體驗如何通過團隊合作創造協同效應，爭取理想成績。

高級管理層已率先於2017年9月參與活動，其後於2018年初擴展至高層管理人員。在2018/19年度，計劃將進一步推廣至中層管理人員及所有前線員工。」

為甚麼在機管局推廣團隊合作如此重要？

「機管局正值推行三跑道系統和其他重要改善項目，以及壯大團隊以支持香港國際機場的營運及發展；因此員工之間建立更緊密聯繫，推動講求合作的工作環境，以促進團隊合作、互相照顧及支援從未如此重要。」

### 推行團隊建立計劃最大的得著是甚麼？

「計劃最大的得著是讓同事了解到機管局不同員工的工作方式。參加者通過性格顏色測試了解自己以至同事偏好的工作方式，明白多元團隊的重要性，並欣賞各人的差異。」

另一重點是通過團隊製作『整體藍圖』及『機場城市』模型，讓員工體驗『團結就是力量』。『整體藍圖』是一幅大型油畫，由高層管理人員製作的24幅小型油畫組成；『機場城市』模型是由所有中層管理人員製作的部件拼砌而成。各個同事對他們個人微小的貢獻能製成兩件藝術品，均表示讚嘆。」

### 你們有甚麼特別或難忘時刻可以跟大家分享？

「在高層管理人員與管理層的交流活動中，首次展出『整體藍圖』實在是非常特別的時刻。這件作品象徵着參與團隊建立計劃的員工共同努力的成果，及對團隊精神的欣賞。此外，各同事對團隊建立計劃的熱烈反應，包括希望能在機管局辦公大樓內永久展示『整體藍圖』，令我們感到非常鼓舞。」

### 參加者的分享：

「精彩的團隊建立活動鼓勵我們在工作層面作出正面改變，建立更強大的團隊。」



組織發展及薪酬管理總經理潘小紅和組織發展經理江詩薇



跨部門團隊建立計劃的參與者將他們的藝術技巧應用於『整體藍圖』。



在機場行政大樓展出的『整體藍圖』和『機場城市』模型。

## 機管局職員康樂會

在機管局贊助下，職員康樂會定期舉辦文娛、社會、體育及興趣小組活動，持續提升員工福祉。



舉辦機場家庭日，讓員工及他們的親友有機會深入機場



大堂掛滿傳統花燈，慶祝中秋佳節



「機管局家庭同樂日2017@迪士尼」



自製禮物盒慶祝白色情人節

# WORLD-CLASS GATEWAY

## 世界級門戶

我們致力鞏固香港國際機場的世界級機場地位，充分發揮香港通往世界各地門戶的角色。

儘管本港航空交通需求持續增長，令香港國際機場現有容量備受壓力，我們仍致力營運世界級機場，提供安全可靠、愉快舒適的機場體驗，同時盡力減少對環境造成影響。



**3.25**

宗受傷個案

按每百萬旅客人次計算

逾 **100**

家機場業務夥伴

在第三屆「香港國際機場環境管理表揚計劃」獲嘉許

**4.86**

整體滿意度評分

2017年機場服務質素調查

## 目標

整體滿意度評分維持於**4.86**或以上  
(5分為滿分)。

於2018年完成

機場綜合安全指數不高於**3.78**

於2018/19年度完成

機場整體碳強度從2015年的水平再降低**10%**

於2020年年底完成

減少/循環再造/回收**50%**由香港國際機場產生的廢物

於2021年年底完成

## 安全、保安及應變計劃

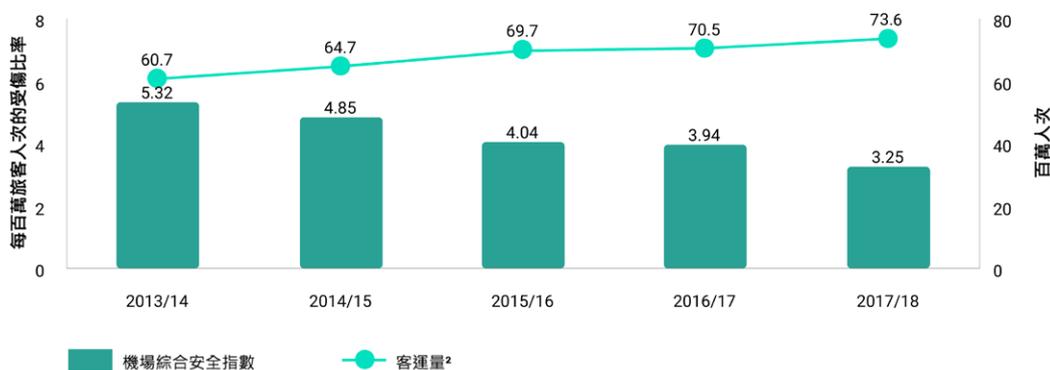
一如既往，確保數萬名機場員工及每年數以千萬香港國際機場旅客的安全是我們的首要任務。此外，我們亦要作充分準備，預測、預防及按情況迅速回應一切可能影響香港國際機場暢順運作的干擾和危機。

### 安全及保安

確保旅客、員工及機場運作安全向來是我們的首要任務。在機場業務夥伴的支持下，我們實行安全管理系統，並與員工及機場同業緊密合作，透過這個為安全程序提供完善框架的系統，培養「安全第一」的文化。我們亦採用多項具預防作用的新技術，進一步加強香港國際機場的安全水平。

憑藉機場同業合作無間，香港國際機場的員工及旅客受傷比率於2017/18年度創新低，按每百萬旅客人次計算，受傷個案為3.25宗。

### 機場綜合安全指數<sup>1</sup>



<sup>1</sup>機場綜合安全指數是一項安全績效指標，以旅客量為基數，計量旅客及員工受傷人數。

<sup>2</sup>總客運量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計算。由於所有使用香港國際機場的旅客均為國際旅客，故按國際/國內航班劃分旅客人數，對機管局而言屬不適用。啟航地及目的地、轉機及過境數據屬商業敏感資料，故不作披露。

## 主要措施

### 安全管理系統

- 檢討及更新**企業安全政策**及《**安全管理系統手冊**》。
- 推出**網上危險報告平台**，鼓勵員工報告相關危險。

### 機管局僱員

- 舉辦**機管局員工安全運動**，主題涵蓋職業健康與安全、預防滑倒和絆倒及報告危險等。

### 機場同業

- 為機管局承包商及非禁區租戶舉辦多項**機場安全意識培訓**。
- 每年舉行**飛行區及行李處理大堂安全運動**，藉此提高停機坪及行李處理大堂員工的安全意識。
- 為了提高工作場所的安全水平，**行李處理大堂翻修工程**於2017/18年度第四季動工，工程包括改建及建造新底座、更換現有欄杆及安裝新欄杆，以及重新配置道路標記。
- 設置**虛擬登機橋操作培訓設施**。

### 旅客

- 於年內安排**30名機場安全大使**在機場繁忙時段推廣安全知識，並提醒旅客正確使用機場設施。
- 試行使用先進影像技術的**新全身人體掃描機**，以加強二號客運大樓及中場客運大樓的旅客保安檢查。掃描機用作探測藏於旅客身上或隱藏於衣服內的物件。我們現正評估試行結果，以助制定日後在機場採用全身人體掃描機的安排。
- 我們與入境事務處合作，推出**十部自助保安閘口**。這些閘口利用容貌辨識技術，將一般由入境處人員進行的旅行證件檢查工作自動化。我們正研究採用生物特徵技術，以加快客流處理及加強機場其他部分的保安。

## 虛擬登機橋操作

與運作標準經理何淑婷對話

**推出這個全新虛擬登機橋操作培訓設施有甚麼目的，並帶來甚麼好處？**

「對絕大部分人來說，實踐是更有效的學習方法，在仿如真實環境的模擬場景中學習，為我們提供實用的經驗。我們與香港大學工業及製造系統工程系緊密合作，利用虛擬實境科技，打造出逼真的虛擬環境，為香港國際機場的登機橋操作培訓提供猶如置身現場的3D體驗。」

在2018年推出虛擬實境培訓前，操作員須於機場的登機橋接受訓練。為了盡量不影響登機橋正常運作，這些培訓一般在非繁忙時間進行。推出虛擬實境培訓設施後，操作員可以在安全環境下體驗不同的操作情況，訓練時間也更有彈性，同時亦可騰出登機橋作運作用途。」

**你們如何與其他持份者合作以成功推行措施？**

「香港國際機場的登機橋由停機坪飛機服務商負責操作。在計劃階段初期，我們已聯繫停機坪飛機服務商，以徵求他們支持將虛擬實境培訓加入訓練課程。我們亦盡早與服務商討論培訓資源分配、成本及規劃等關注事宜，令虛擬實境培訓課程能切合個別服務商的需要。自2018年9月起，機場三間停機坪飛機服務商的登機橋培訓課程均已加入虛擬實境技術。」

**虛擬實境培訓如何有助提升整體安全？**

「工作場所訓練意外時有發生，有時甚至涉及傷亡或導致設備損壞。由於學員會較易犯錯，因此他們需要在安全環境下熟習各種技巧，而虛擬實境正是理想的練習平台。虛擬實境技術可讓學員體驗不同情景，讓他們在虛擬的3D環境下練習，不但有助提升技巧及增加經驗，他們亦可更有信心展開工作，從而提高登機橋操作的整體安全水平。」

### 這個項目有甚麼令你最感自豪？

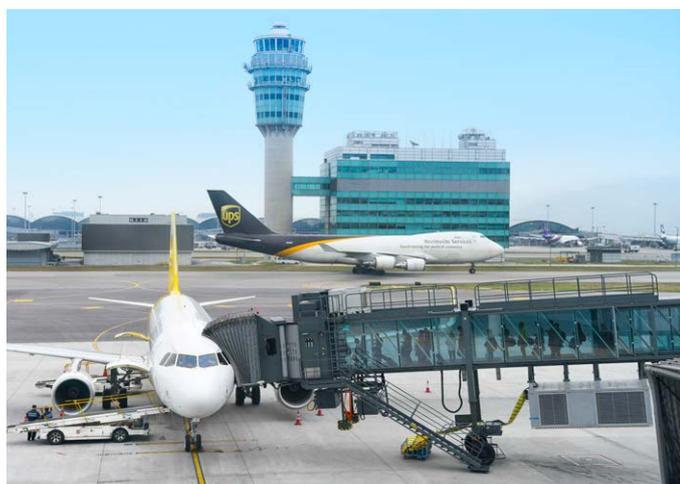
「香港國際機場成為首個引進虛擬實境登機橋操作培訓的機場，令我深感自豪。機管局作為機場營運者，帶領提升機場安全及運作效率，充分展現機管局與機場業務夥伴攜手同心，推動機場繼續追求卓越。」



運作標準經理何淑婷



虛擬登機橋操作培訓設施打造逼真的虛擬環境。



登機橋操作員在開始工作前必須接受全面培訓。

## 應變計劃

鑑於香港國際機場的運作可能會受到不同的潛在干擾及危機影響，機管局訂立了制度及程序，以預測、識別、管理及減低相關風險。為加強機場的營運應變能力，我們須確保所有機管局僱員及業務夥伴熟悉相關系統及程序，在遇上干擾或危機時能採取相應行動。

### 迎戰風雨 — 對颱風的迅速應變及善後工作

與飛行區運作助理總經理何國偉對話

#### 近期的颱風對香港國際機場運作帶來甚麼影響？

「颱風常見於香港夏、秋兩季，期間香港國際機場可能面對強風、大雨、低能見度及其他天氣相關狀況，從而令機場營運受到影響。在這些情況下，機場的首要任務是維持運作暢順，並安全高效地處理受風暴影響的航班。當天氣狀況好轉，我們會在業務夥伴的支持下盡快恢復機場正常運作。」

過去兩年，香港受到自1946年有紀錄以來愈趨強勁的風暴影響。去年[2017年]，颱風天鴿以最高風速每小時185公里吹襲本港，香港國際機場有480班航班須取消。今年[2018年]，颱風山竹的威力更強，在襲港期間機場取消了約900班航班，更吹倒市區46 000棵樹木。在這兩次颱風來襲期間，機場的應變計劃備受考驗。為疏導滯留的旅客及航班，兩條跑道通宵運作，令機場於颱風離港後一天內恢復正常運作。」

#### 你們如何與其他部門及機場業務夥伴協調及合作，確保機場安全運作及在風暴後迅速恢復運作？

「香港國際機場的機場中央控制中心是機場運作的中樞。在颱風襲港時，設於機場中央控制中心內的機場緊急應變中心啟動，以便香港天文台、民航處、入境事務處、海關、航空公司、地勤服務供應商、機場食肆及公共交通營運商等業務夥伴進行緊密溝通及有效協調。」

在颱風過後恢復運作期間，有效的資訊分享對提高機場效率及善用機場容量至為重要。機場協同決策系統自2015/16年度起開始運作，為機管局與業務夥伴提供資訊分享平台，以便交換實時數據，並有助改善航班準時情況及縮短飛機滑行時間。航班重新編配管理系統亦會啟動，為航空公司提供重新編排的航班時段，從而有序地疏導滯留旅客及航班。」

你有甚麼特別時刻可以跟大家分享？

「機管局同事堅定不移，展現出無比拼搏精神，令這裏的工作變得別具意義。每當我們發現問題，各同事均同心協力，讓問題迎刃而解，而團隊在颱風天鴿過後的善後處理工作，實在令我印象難忘。颱風吹襲令中場客運大樓的停機坪旅客候車室略有損毀，影響了旅客的上落機運作。儘管時間緊迫，但合作無間的機管局團隊行動迅速，與其他機場持份者商討制定應變計劃，務求盡快恢復正常運作。」



飛行區運作助理總經理何國偉



香港國際機場近年來受到愈趨強勁的颱風影響。



機場中央控制中心是香港國際機場的運作中樞。

## 主要措施

- **業務持續運作** — 製作有關機場業務持續運作程序及計劃的影片，由2017/18年度第三季起，機場員工續領通行證前須先觀看有關影片。
- **陸路交通應變措施** — 於2017年11月進行陸路連繫中斷實地演習，以熟習及檢討在道路及鐵路封閉的情況下，安排渡輪接載乘客來往香港國際機場的程序。
- **颱風應變措施** — 於2018年3月進行模擬多個場景的颱風應變演習，多個機場同業持份者可藉此熟習應對惡劣天氣的程序。
- **流行病應變措施** — 於2018年3月舉行四次檢疫及流行病應變行動，讓機場同業熟習抵港飛機出現懷疑傳染病個案的處理程序。

## 最環保機場

香港國際機場的運作及發展對環境帶來不同影響，當中大部分可直接計量，而這些影響即是機場留下的「環境足印」。由於機場的「環境足印」不少是來自機場業務夥伴，因此我們與這些業務夥伴以至整個航空業合作，有系統地從整個機場層面管理、減少及緩解機場的「環境足印」，並以固體廢物管理、碳及能源管理和生物多樣性為重點範疇。

為減低機場的「環境足印」，機管局積極推行多項計劃，向機場同業展示透過攜手合作，便能減少對環境造成影響，藉此鼓勵機場同業踴躍參與，並盡可能讓他們在幾乎無需成本的情況下輕鬆參加計劃，並可取得實際成效。

## 環境管理方針

### 目標：承諾成為全球最環保機場

於2012年承諾致力建設香港國際機場成為全球最環保機場。這項承諾成為我們不斷提高機場環保表現的目標及動力。

### 管理層承諾：企業環保政策

展示機管局推行環境管理的決心，訂立重點工作範疇。

### 實行方式：ISO 14001環境管理系統

透過環境管理系統管理、計量及持續提升表現。

### 實行方式：五年環保計劃

五年環保計劃制訂具體行動及時間表，以助實踐成為全球最環保機場的承諾。

## 攜手取得涵蓋整個機管局的ISO 14001認證

與環境事務經理陳楚恬對話

### 獲得ISO 14001環境管理系統認證，對推動持續改善環境有甚麼意義？

「ISO 14001 是一項國際認可標準，屬自願參與性質，當中載有建立有效環境管理系統的要求。這個國際框架結合標準化文件及流程，用於監察是否符合法規、管理機管局的重要環境範疇、檢查表現及報告事宜。環境管理系統的基本要素包括定期檢討、培訓及持續提升環境表現。為了達到 ISO 14001 標準，我們的環境管理系統每年均接受獨立認證機構審核。

在2018年3月，我們的環境管理系統獲得 ISO 14001 標準認證，標誌着一個重要里程碑，讓我們向實踐最環保機場的承諾邁進一步。」

### 你們遇到的主要挑戰是甚麼？

「機管局的環境管理系統涵蓋其在香港國際機場直接控制的所有範圍，涉及所有部門及全體員工，亦包括許多複雜的機場營運及發展項目。

由於大部分同事都沒有環境工作經驗，我們面對的首個挑戰是確保同事了解環境管理系統的目的，以及他們在支持系統工作方面的職責。我們為機管局同事安排網上培訓、部門簡報會、工作坊及實地巡查等活動，而截至2017年年底，完成環境管理系統意識網上培訓的員工比例達到95%。

在實行環境管理系統期間遇到的另一挑戰，就是如何鼓勵員工自由報告環境事故，讓我們持續學習及提升環境表現。我們透過提供報告工具，藉此對環境管理系統的實行情況有更深入了解，並找出可作改進之處。這是我們提升表現的主要動力，同時帶來改善，例如承包商收集的廚餘量便增加了40%。」

### 你們怎樣透過跨部門合作，以取得涵蓋機管局在機場直接控制範圍的認證？

「成功獲得 ISO 14001 環境管理系統認證是機管局上下一心、共同努力的成果。內部合規檢查程序便是展示跨部門合作的最佳例子。為了確保所有部門均遵從環境管理系統要求，我們組成了多個內部合規查核員小組。在接受培訓後，查核員會檢查機構內各個部門實行及維持環境管理系統的情況。內部合規查核員的反應非常正面，認為可藉此改善與其他部門的關係，並對同事的工作有更深入了解。」

## 在2018/19年度及以後的首要工作及目標是甚麼？

「由於機場將多項營運工序外判予業務夥伴，當它們在機管局直接控制範圍內營運，我們有必要加強監督其環境表現。我們已在採購平台加入企業環境承諾，向供應鏈清楚說明機管局的期望。我們的目標是推出全面的監察計劃，藉以更深入了解業務夥伴遵從合約及其他協議所訂明環境要求的情況，從而推動它們持續改進。」

## 這個項目完成後，有甚麼令你最感自豪？

「考慮到機場運作以至機管局直接控制範圍的複雜因素，能夠取得 ISO 14001 認證可算是驕人的成績。這個系統成功實行，並帶來不少效益，例如提升領導能力、文件及流程標準化，以及定期進行合規查核工作等，實在讓倍感自豪。」



環境事務經理陳楚恬



Kristy和她的團隊（黎皓而和霍慶祥）在籌劃取得機管局範圍的 ISO 14001 認證中發揮了重要作用。



機管局的环境管理系统涵盖其香港国际机场直接控制的所有范围。

## 廢物管理

廢物是香港最迫切的環境問題之一。隨着堆填區接近飽和，加上即將推行都市固體廢物收費計劃，我們不斷尋求創新方法，以推動香港國際機場的減廢工作。機管局的廢物管理方針是減少產生的實際廢物量、實行廢物源頭分類以推動循環再造，以及探討其他廢物處置方案。我們已訂下目標，務求於2021年年底前減少/循環再造/回收50%由香港國際機場產生的廢物。於2017/18年度，機場的整體回收率為8.7%。

### 回收表現



### 三管齊下的廢物管理策略

#### 1. 源頭減廢

盡量減少消耗，避免棄置廢物

#### 2. 推動循環再造

透過共同參與、改善設施及改變行為模式，鼓勵循環再造。

#### 3. 其他廢物處置方案

探討堆填以外的其他廢物處置方案。

## 主要措施

### 源頭減廢

- **洗手間抹手紙** — 於2017/18年度第三季至第四季，在機場行政大樓推出試行計劃，日後將在機場行政大樓及機場世貿中心安裝更多乾手機。在一號客運大樓兩個模擬的新洗手間亦作為試點，試用新乾手機。
- **可重用餐具** — 為減少使用用完即棄餐具，我們於2017/18年度第四季在機場食肆及美食廣場租戶的特許經營協議加入一項規定，要求租戶為堂食顧客提供可重用餐具。

### 推動循環再造

- **機艙廢物** — 於2017/18年度第二季至第四季，在本地航空公司試行機艙廢物分類，以找出可予改善之處，同時為即將實施的都市固體廢物收費計劃作好準備。
- **與表現掛鈎的合約** — 我們就廢物管理制訂與表現掛鈎合約，以提升可回收物品的收集及分類工作。我們每年逐步調高最低回收目標，亦會提供獎金以加強措施成效。有關合約已於2017/18年度第四季批出，並於2018/19年第一季度生效。
- **廢物收費** — 為協助機場同業就強制性都市固體廢物收費作好準備，機管局為租戶及航空公司展開為期20個月的都市固體廢物收費試行計劃，以釐訂最切實可行及具成本效益的收費機制。為方便業務夥伴參加計劃，我們提供廢物分類膠袋及回收桶，參與機構亦會收到列出處理廢物成本的模擬發票，以對計劃有更深入了解。業務夥伴可免費參與試行計劃，所需費用由機管局資助。
- **嘉許** — 第三屆「香港國際機場環境管理表揚計劃」已於2017/18年度第四季結束，環境局局長亦向102家在環保方面表現卓越的機場業務夥伴及租戶頒發獎項。此屆計劃以廢物管理為主題，藉此鼓勵各機構實行更多有效減廢及回收的措施。



都市固體廢物收費試行計劃貫徹污染者自付原則，鼓勵機場同業進一步減廢。



環境局吉祥物「大咗鬼」鼓勵公眾實踐環保。

## 其他廢物處置方案

- **轉廢為能** — 於2017/18年度，我們已完成在機場設置小型轉廢為能設施的可行性研究。在充分考慮各項因素後，包括所產生能源的可能用途，以及建設和營運設施的成本，我們決定不會設立轉廢為能設施，並將繼續探討其他廢物處理及處置方案。

## 碳及能源管理

隨着全球及區域航空交通需求持續增長，我們與機場同業緊密合作，在業務增長的同時，亦致力減低溫室氣體排放量升幅，並為緩解氣候變化出力。

### 香港國際機場減碳計劃

我們於2008年設立香港國際機場減碳計劃，為機場同業提供平台以計量、減少及報告碳排放量。其後，我們與機場業務夥伴就減少整個機場的碳排放共同作出兩項承諾。有關香港國際機場減碳計劃的進一步詳情，包括機場業務夥伴實行的減碳措施，請瀏覽[香港國際機場減碳計劃網頁](#)。

#### 第一項減碳承諾 (2010年至2015年)

- 機管局與超過40家業務夥伴共同作出承諾
- 碳強度<sup>1</sup>較2008年水平減少25.6%，超越了25%的目標

#### 第二項減碳承諾 (2016年至2020年)

- 機管局與53家業務夥伴共同作出承諾
- 承諾將碳強度<sup>1</sup>從2015年水平進一步減少10%

<sup>1</sup> 碳強度指每工作量單位的碳排放。一個工作量單位相等於1名旅客或100公斤貨物。

為鼓勵業務夥伴參與，機管局設立專有的網上碳數據收集系統，由機場業務夥伴提供每月電費及燃料費等容易獲取的資料。透過這個系統，業務夥伴能有效計算、分析及報告其年度碳排放量。業務夥伴可免費參與計劃，有系統開發、培訓及審計成本由機管局資助。



我們亦制定了四方面的配套策略，以支持業務夥伴達到減碳目標：

### 高級行政人員圓桌會議

為業務夥伴的高級管理人員舉行會議，從高層次角度探討有關減碳的業務個案

### 技術工作小組

每半年向業務夥伴提供有關減碳及節能解決方案的技術培訓，例如裝設太陽能電池板

### 基準計劃

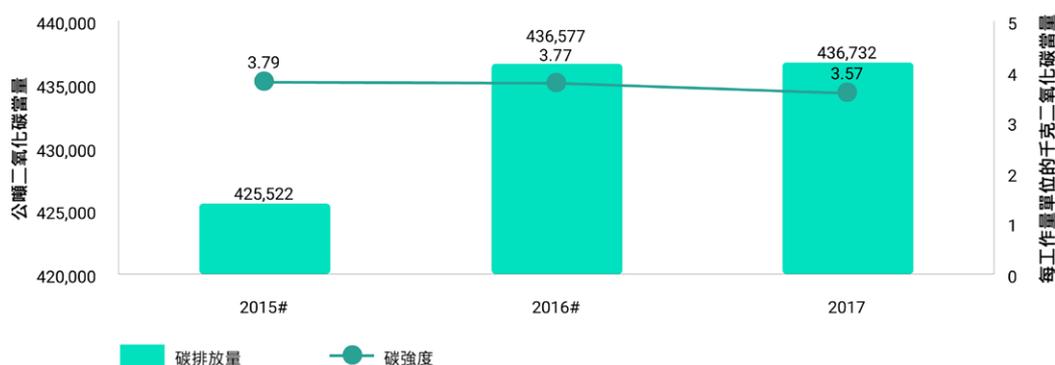
業務夥伴可將其表現與特定行業的報告指標進行比較，藉此鼓勵屬同一行業的業務夥伴作良性競爭

### 減碳獎勵計劃

表揚業務夥伴致力減碳，並推廣最佳實踐方法

於2017年，機場整體碳強度較2015年水平（即第二項減碳承諾的基準）減少5.7%，超越了2016年的減幅及第二項減碳目標顧問研究估算的表現。

## 香港國際機場整體碳排放量及碳強度\*



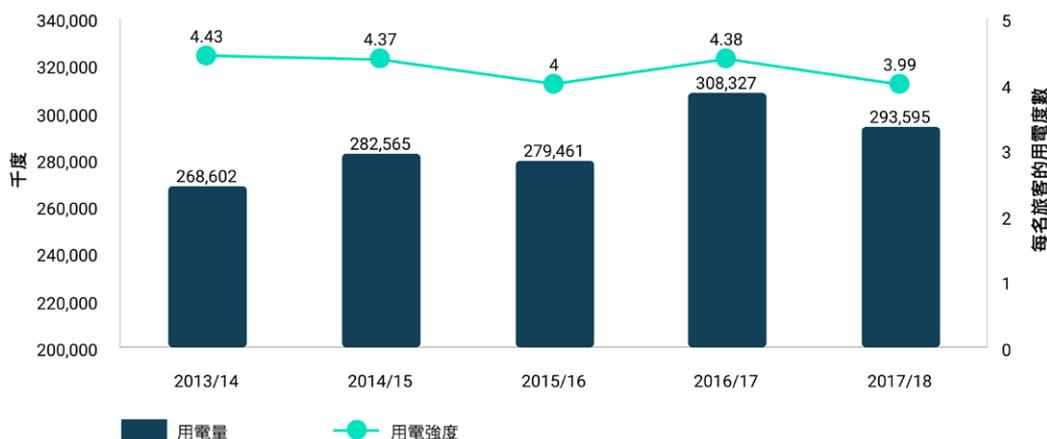
\*僅包括機管局及參與香港國際機場減碳計劃的機場業務夥伴的排放數據。

#其中一家參與業務夥伴為年度碳排放量少於2 000公噸的小型排放者，並已於2017/18年度終止在機場營運。為了作出公平比較，我們將這家業務夥伴的碳排放量從數據庫刪除。因此，上述的2015年度及2016年度數字與《2016/17可持續發展報告》所披露者不同。

## 用電量

機管局的碳排放量佔機場整體排放量約40%。用電是機管局碳排放的主要來源，佔其碳排放量超過90%。於2017/18年度，我們的實際用電量及用電強度分別同比減少4.8%及8.9%，主要由於我們於2016年6月更換兩部更具能源效益的高電壓製冷機所致。

### 機管局用電量及用電強度



## 主要措施

### 能源效益

- 於2017年，我們為一號客運大樓及中場客運大樓取得**ISO 50001 能源管理系統認證**。於2018/19年度，我們會將能源管理系統認證的覆蓋範圍擴展至北衛星客運廊。
- 我們持續提升能源表現，節能項目包括：
  - 更換一號客運大樓的發光二極管燈；
  - 更改一號客運大樓的高架照明控制系統；
  - 將停機坪高桅杆照明系統更換為發光二極管燈；
  - 為北衛星客運廊及中場客運大樓安裝雲端式建築物分析系統；
  - 為地面運輸中心更換三部節能製冷機；及
  - 更換五號海水泵送房的節能抽水機組及馬達。

## 電動車

- 在機場禁區範圍推廣使用電動車計劃的第一階段已經完成。我們與業務夥伴合作，於2017年7月將機場禁區內所有房車更換為電動車款。我們正籌劃實行計劃的第二階段，機場禁區內所有總重量少於三公噸的私家車將須更換為電動車款。
- 在中場停機坪推行地勤設備共用計劃，並引入電動地勤設備。
- 我們在機場禁區試行電動旅客專車，並計劃於2019年開始將全部40架機場禁區旅客專車更換為電動車款。



地勤設備 — 電動行李牽引車



機場禁區電動旅客專車

# 生物多樣性

保護生物多樣性及功能性生態系統，對維持香港市民的高質素生活而言舉足輕重。由於香港國際機場及其周邊水域有具高生態價值的物種棲息，例如中華白海豚及盧文氏樹蛙，機管局必須肩負責任，以謹慎的態度避免及盡量減低機場營運及發展對生物多樣性帶來負面影響。因此，我們制訂了香港國際機場生物多樣性策略，以確保有系統地管理生物多樣性，同時支持於2016年發表的本港首份《**生物多樣性策略及行動計劃**》。

## 香港國際機場生物多樣性策略及主要行動

我們的策略為保護香港國際機場及其周邊範圍的生物多樣性提供框架，並確定行動的主要優先次序，有關行動主要分為以下三個重點領域。

### 在機場周邊水域出沒的海洋生物物種

- 三跑道系統項目採取的緩解及提升措施包括：
  - 使用免挖式拓地方法，以盡量減少對海洋環境帶來干擾。
  - 在機場以北已廢棄的污染泥料卸置坑採用較環保的深層水泥拌合法，進行地質改良工程。
  - 採用定向鑽挖法鋪設兩條海底航空燃油管道，以避免挖掘海床。
  - 在可能會較嘈吵的海事施工活動地點周邊劃設中華白海豚管制區。
  - 透過以下方式管理海天客運碼頭高速船：
    - 在劃定建議的海岸公園前，將高速船交通總量限制於年均每日交通量99架次
    - 更改往返珠海及澳門的高速船航道，遠離機場以北繁忙狹窄的水道
    - 在中華白海豚經常出沒範圍附近的航道實施船速限制，高速船駛經改道航線的時速不得超過15海浬

- 劃定面積約2 400公頃的海岸公園，配合三跑道系統的全面運作。
- 成立**改善海洋生態基金**及**漁業提升基金**，總預算達4億港元，並成立兩個獨立委員會，分別負責管理兩項基金。於2017/18年度，上述兩個基金批出超過800萬港元，資助十個項目。

## 機場的外來陸生昆蟲物種

- 香港大學進行的「香港外來陸生昆蟲物種的監察」研究項目已於2017年7月完成。在**香港國際機場環保基金**的支持下，這項研究監察本土及外來蟻類與蛾類種群在機場及周邊棲息地的情況。
- 主要研究結果包括：
  - 在機場島及大嶼山北岸發現104種蟻類物種，包括兩種科學上的新物種、16種於本港沒有紀錄的物種及四種入侵性物種。
  - 在機場島發現157種蛾類物種，包括一種入侵性物種。
  - 發現機場島的觀景山及周邊林區可作為天然屏障，防止在機場的入侵性物種擴散。
  - 為配合政府的《香港生物多樣性策略及行動計劃》，制定防止外來物種入侵及在本港擴散的措施。



## 機場及大嶼山的其他野生生物

- 資助由本地非政府機構綠色力量發起的公眾參與項目，由2017/18年度起透過監測東涌河谷集水區的水質及其他生態範疇，加強有關集水區的保育措施。



## 旅客體驗

隨着機場客運量達到 7 300 萬人次，在航空交通需求日益增長的情況下，我們仍要確保機場能夠維持世界一流的服務，並以向旅客提供高效暢順、別具香港特色的機場體驗為目標。我們正採用多項最新科技，以持續提升旅客體驗及提供高水平服務，從而滿足旅客期望。

### 暢順便捷的機場體驗

#### 主要措施

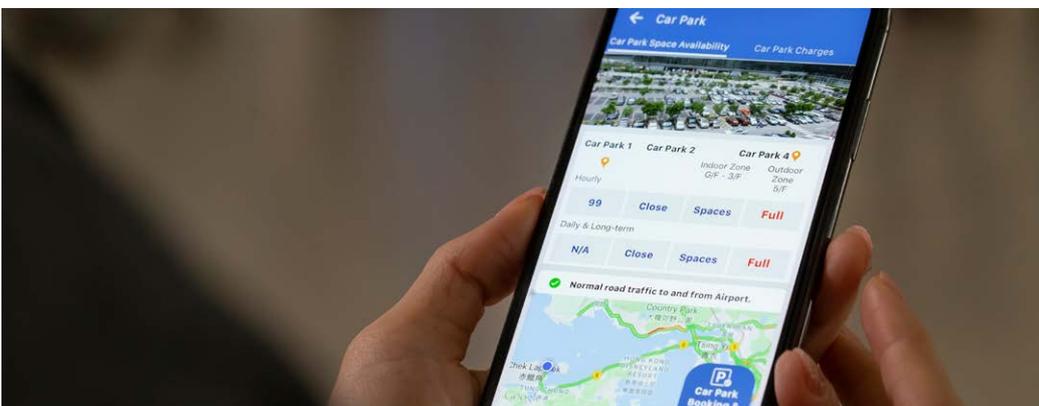
- 旅客可使用新一代智能登記櫃檯，在機場辦理登記手續、列印登機證及行李標籤。
- 「我的航班」流動應用程式提供指示標誌翻譯功能，可將標誌翻譯為九種語言，同時支援預約停車位服務。
- 在行李即將送抵行李認領帶時，嶄新的**智能行李牌「行李通」**會實時通知旅客領取行李。
- 客運大樓的Wi-Fi接駁點由800個增至1 200個。
- 我們設立了15個高速Wi-Fi區，下載速度最高達每秒400兆比特。
- 旅客在網上平台 **HK airport Shop** 訂購貨品後，可於機場提貨，令購物更輕鬆方便。



新一代智能登記櫃檯



使用自助行李託運服務自行列印行李標籤及託運行李



為流動應用程式「我的航班」加入更多功能



「HK airport Shop」是個一站式機場網購平台



15 個高速Wi-Fi區 · 加快下載速度

## 「行李通」即時行李送達通知

與智能機場經理高淳恩對話

你們是如何構思出「行李通」的概念？

「為旅客提供愉快舒適出行體驗一直是我們的目標。機管局自2013年推出『我的航班』應用程式以來，我們定期增設登機提示、擴增實境路向指示、機場指示標誌翻譯等新功能，讓旅客在使用機場設施及服務之餘，亦可享受更個人化的旅程。

不但如此，我們本着為抵港旅客提供更完善服務的信念，在2015年一次定期討論會上，確定行李送達狀況是旅客關注的事宜。大部分旅客抵達香港國際機場後，都希望盡快通過入境檢查及提取行李，然後繼續前往最終目的地。雖然行李認領大堂顯示屏會提供航班行李送達狀況等概要資訊，但在等候認領行李期間，個別旅客無法得知自己行李的去向，難免會心煩意亂。因此，我們開始構思如何能為旅客提供更多有關託運行李的個人化資訊。」

「行李通」如何配合香港國際機場建設智能機場的願景，提升旅客體驗？

「現今科技日新月異，旅客對機場服務有更大期望。為了保持競爭力，各地機場已開始採用最新的創新科技，務求在硬件及軟件方面為顧客提供更佳體驗。對在千禧年後數碼化環境中成長的新一代旅客來說，為滿足他們的期望，提供可自由選擇度身訂造的網上自助服務至為重要。

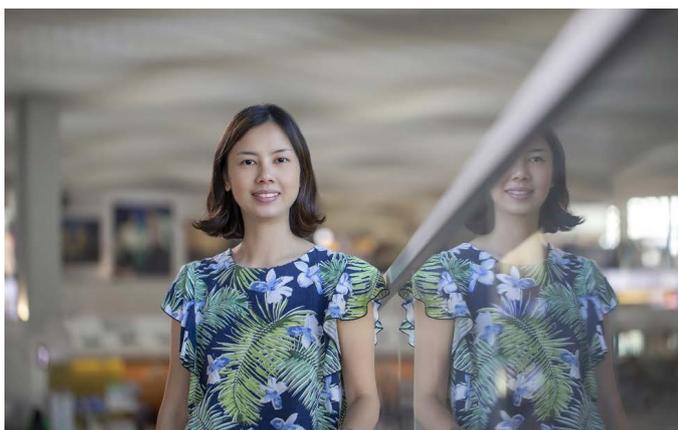
『行李通』是結合數碼功能的行李牌，在行李即將送抵行李轉盤時便會向旅客發送通知，讓領取行李過程更輕鬆便捷，在配合『我的航班』應用程式使用後，正在等候行李的旅客可透過智能電話接收實時通知。香港國際機場是全球首個機場引入這項服務。除了這項智能行李牌服務外，我們亦陸續增設多項數碼服務，包括自助行李託運、新一代智能登記櫃檯及自助保安閘口等，務求將香港國際機場建設成為智能機場，讓旅客享受更便捷的旅程。」

開發「行李通」期間遇到的主要挑戰是甚麼？

「由於『行李通』是其他機場從未推出的全新產品，我們的團隊在開發階段要與時間競賽，掌握大量新技術，特別是要集中精力在產品設計方面，構思設計上亦須顧及旅客需要、科技帶來的機遇、商業成功要訣，以及如何融合這些條件以創造成功的產品。」

這個項目有甚麼令你最感自豪？

「我很榮幸成為團隊的一份子。為確保『行李通』能趕及於2017年11月推出，整個團隊在緊迫的項目期限內仍努力不懈地工作，這亦充分展現了與其他部門合作的成果，如果沒有他們的支持，我們要推出成品就難上加難。我感到最欣慰的是親眼目睹成品順利運作的一刻，當智能電話顯示出行李認領通知時，所付出的一切都是值得的。」



智能機場經理高淳恩



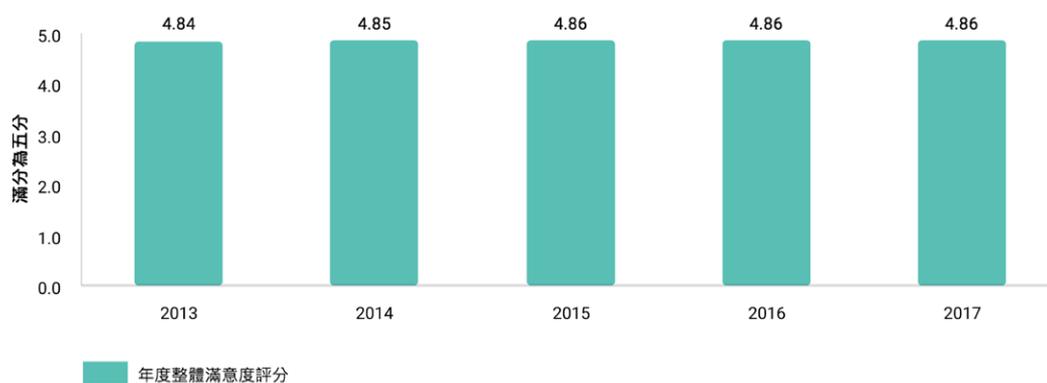
「行李通」讓領取行李變得更輕鬆。



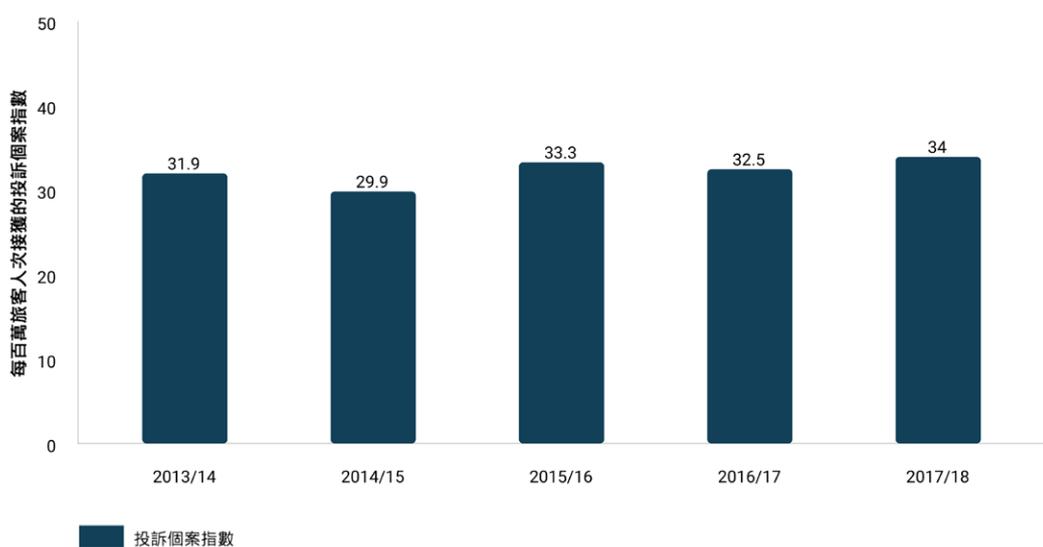
「行李通」(休閒套裝)展示香港的著名地標。

## 年度整體滿意度評分

在國際機場協會的2017年機場服務質素調查中，香港國際機場獲得的整體滿意度評分為 4.86，達到 2017/18 年度的指標。儘管客運量屢創新高，加上機場容量接近飽和的壓力，但旅客投訴個案指數仍能維持於低水平。



## 每百萬旅客人次接獲的投訴個案指數



## 藝術及文化

香港國際機場通常是訪港旅客首先踏足之地，亦是他們離港前的最後一站。作為通往世界的門戶，機場可以藉此展現香港獨有的中西薈萃文化。自2015年起，我們在機場為訪港旅客舉辦了一連串由本地藝術家呈獻的展覽及表演節目。

於2017/18年度，我們舉辦了為期四個月的藝術文化活動，節目包羅萬有，包括粵劇、長衫展覽、香港電影展覽、視覺藝術展覽、豎琴獨奏及街頭音樂表演等，令機場洋溢着香港的多元文化氣息。



華道賢教授於開幕典禮表演結他獨奏。



作曲及鍵琴家周啟生聯同學生，送上多首大眾喜愛的香港電影主題曲。



弘韻箏篋樂團演奏中式豎琴



豎琴家烏爾·莫雷蒂為巡禮帶來首次豎琴演奏。

# OUR FUTURE AIRPORT

## 建設未來機場

香港國際機場的首要任務是支持香港的未來發展。

由於香港的航空交通需求日益殷切，為履行機場的首要任務，我們有需要提升機場運力，並繼續提供世界級服務。同時我們致力與業務夥伴合作，使其業務以至香港對經濟變化有更強的適應力。



510

萬公噸貨運及航空郵件

首個貨運及航空郵件量  
突破500萬公噸的機場

2

條航空燃油管道

創下採用環保定向鑽挖鋪  
設最長管道的世界紀錄

194

組地勤設備

在首階段香港國際機場地  
勤設備共用計劃中使用

## 目標

### 中場停機坪發展計劃

於2020年年底完成

### 一號客運大樓運力提升項目

於2020年年底交付

### 多式聯運中轉客運大樓

於2022年年底完成

### 三跑道系統

於2024年年底全面啟用

### SKYCITY航天城最後一期

於2027年年底啟用

## 提升運力

香港國際機場於2017/18年度取得佳績，三項航空交通數字同創新高。年內，機場共接待旅客 7 360 萬人次，處理的飛機起降量超過 423 000 架次。貨運及航空郵件量則上升至 510 萬公噸，令香港國際機場成為全球首個於一年內處理超過 500 萬公噸貨物及航空郵件的機場。

隨着全球航空交通需求穩步增長，特別是區內需求持續增加，我們不斷提升運力，以滿足未來需求，同時鞏固香港國際機場的國際航空樞紐地位。在三跑道系統投入運作前，我們透過提升及擴建現有設施，並引入先進科技及新流程，以提高現有雙跑道系統的運力。

## 提升現有雙跑道系統

### 1. 擴建設施

中場停機坪發展計劃 — 我們現正進行中場停機坪發展計劃的餘下階段，停機位總數將由現時的182個增至2020年的215個。於2017/18年度，機場共提供10個新停機位。

一號客運大樓運力提升項目 — 機管局為多個大型項目投資70億港元，預期於2020年年底分階段完成。主要的提升項目包括興建一號客運大樓附屬大樓和天際走廊，以及擴建四號停車場大樓和一號客運大樓東大堂。



一號客運大樓附屬大樓及四號停車場擴建



天際走廊連接一號客運大樓及北衛星客運廊



一號客運大樓附屬大樓新增旅客登記櫃檯



東大堂天台花園



東大堂兒童遊樂區

## 2. 提升運作效率的新措施

### 主要措施

**機場協同決策** — 機場協同決策為機管局及業務夥伴提供實時資訊分享平台，旨在改善航班的準時表現及縮短航機滯行時間，從而提高機場運作效率，並更有效善用機場容量。這個系統亦有助減少與運作相關的碳及主要空氣污染物排放。

**地勤設備共用計劃** — 這項計劃於2018年年中首先在中場範圍的停機位實行，為航空公司客戶提供服務的個別停機坪服務營運商可向機管局租用地勤設備。

**縮短跑道維修時間** — 為在不影響安全情況下開放更多起飛及著陸時段，我們提升及採用新跑道維修設備，並優化人力資源，將夜間維修時間縮短15分鐘。

**抵港行李自動化運輸系統** — 興建連接中場客運大樓與一號客運大樓的高速行李運輸系統，預計將於2019年竣工。這項新設施將提高行李運送效率，並有助紓緩停機坪的交通情況。

## 地勤設備共用計劃

與運作標準助理總經理劉永彪對話

### 為何會有地勤設備共用計劃這項構思？

「為應付不斷增加的航空交通需求，我們開始檢討停機坪飛機服務程序，包括深入分析抵港行李運送工作的表現，結果顯示適時提供地勤設備是影響服務水平的最重要因素之一。

經審慎考慮資金投入、持份者意見、營運需求及行為改變等各項因素後，我們制定了地勤設備共用計劃，集中提供及管理共用地勤設備，藉此帶來新的處理能力，並提高航班續航準備工作的效率。」

### 可以介紹一下香港國際機場地勤設備共用計劃嗎？

「根據地勤設備共用計劃，機管局負責採購、管理及保養行李輸送帶平台車、細平台車及旅客梯車等地勤設備，這些主要地勤設備將停放在各個停機位，供停機坪服務營運商租用。這項計劃分三階段實施，首階段已於2018年7月展開，涵蓋約200組在中場停機坪運作的地勤設備。於第二及第三階段，我們將計劃範圍擴展至一號客運大樓停機坪，最後至機場餘下部分，包括未來的三跑道客運大樓停機坪。待有關計劃於2024年全面實施後，機管局將擁有1 000組地勤設備，令香港國際機場成為全球首個使用如此大量共用地勤設備的國際機場。

我們亦已設置其他設施及系統，以完善地勤設備車隊的運作及管理。由於95%的地勤設備以電力推動，我們已於各個停機位安裝充電裝置。為加快地勤設備檢修及調整工作，我們設立了兩個地勤設備專門維修工場，亦已採用地勤設備車隊管理系統，以便監控各項地勤設備的使用與效能。」

### 這項計劃為機管局、業務夥伴及旅客帶來甚麼好處？

「這項計劃可將地勤設備使用率提升至最高，利用備用設備應付不同營運需求，而無須擴大機場地勤設備車隊的規模，從而有助減少停機坪的交通流量，這在機場即將達到飽和的情況下尤其重要。自第一階段計劃推出以來，確保在停機坪上主要地勤設備的供應，停機坪飛機服務程序的效率亦因此提升，主要持份者對有關轉變表示歡迎。

從健康及環保角度來看，由於95%的地勤設備為電動設備，不會產生排放量，因此預期將可改善機場的空氣質素。」

### 您從這個項目獲得哪些重要經驗？

「現時共有三間停機坪服務營運商在香港國際機場營運，這些公司對地勤設備的要求均有所不同。為確保所採購的地勤設備及有關計劃安排適用於機場運作，我們必須提早與有關營運商聯繫溝通。

機場營運通常涉及多項不同規例、指引及程序。然而，為維持服務標準於高水平，我們必須跳出傳統框框，物色新解決方案。」



運作標準助理總經理劉永彪



主艙裝載機



電動下艙裝載機

## 擴建成為三跑道系統

於過去三年，三跑道系統項目取得重大進展。有關詳情載於[三跑道系統專題網站](#)。2017/18年度的主要進展包括：

### 1. 項目推行

- 在主要填海及海堤範圍進行的**深層水泥拌合工程**已大致完成。
- 於2017/18年度第四季完成鋪設兩條長約5.2公里、連接沙洲飛機燃料接收設施與香港國際機場的航油管道，工程創下採用環保定向鑽挖法鋪設最長管道的世界紀錄。
- 三跑道系統的旅客捷運系統及高速行李處理系統已經動工。
- 按照三跑道系統環境影響評估報告及環境許可證所載要求，持續推行全面的環境監察及審核計劃。機管局已設立[專題網站](#)，匯報有關環境監察及審核數據，以及其他三跑道系統項目相關資料。



採用環保定向鑽挖鋪設航油管道

## 2. 聯繫持份者

- 我們於2017/18年度舉辦超過200次活動，包括簡報會、研討會及機場參觀活動，以聯繫社會各界。

### 社區聯絡小組

- 離島區、葵青區、沙田區、荃灣區及屯門區。
- 由區議員及社區領袖組成，成員130人（截至2018年9月）。
- 於2017/18年度舉行兩輪會議，內容包括三跑道系統項目的最新進展及相關環境事宜。

### 專業人員聯絡小組

- 由20名來自不同環境範疇的專家組成（截至2018年10月）。
- 促進溝通及處理一切與三跑道系統相關環境事宜的查詢。
- 於2017/18年度舉行兩輪會議，內容包括三跑道系統項目的最新進展和海洋生態及漁業提升策略。

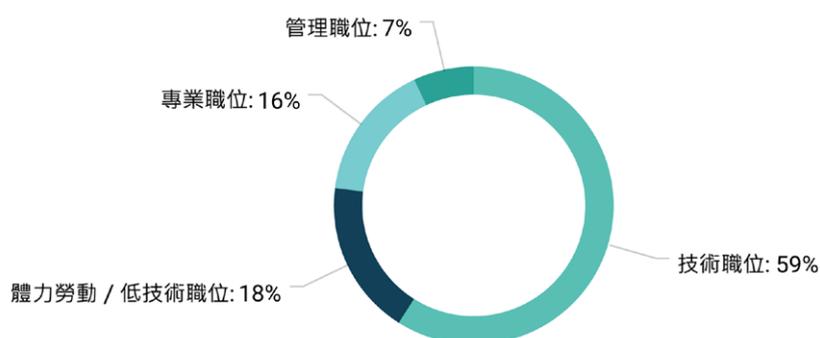
## 經濟貢獻

香港國際機場是國際及區域航空樞紐，在香港擔當全球金融、旅遊及物流樞紐方面發揮重要作用。為進一步推動香港經濟，機管局致力鞏固機場的貨運領導地位，並建設香港國際機場成為「機場城市」。

### 香港國際機場的經濟貢獻

香港國際機場的航空及非航空業務提供就業機會並帶來收入，直接對本港經濟作出貢獻。本港四大經濟支柱產業——金融服務、貿易及物流、旅遊，以及工商業支援及專業服務業的蓬勃發展，全賴機場快捷暢順的人流及貨流，香港國際機場正為這些產業提供重要支持，對本港經濟發揮重大推動作用。

### 香港國際機場的就業數據\*

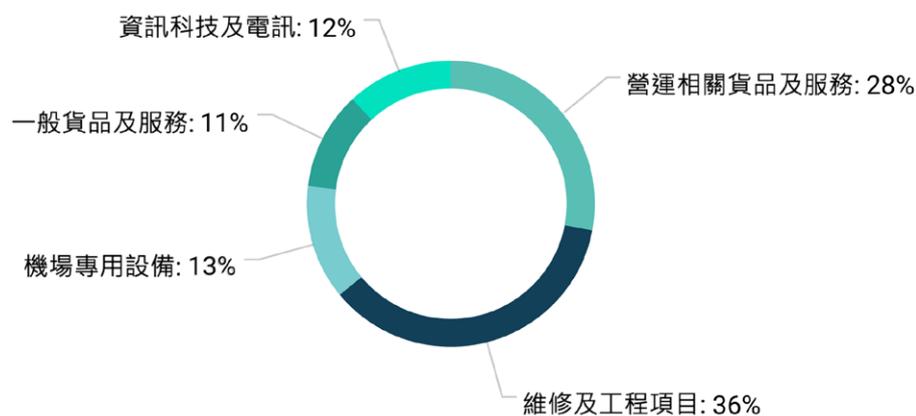


### 香港國際機場員工總數: 73 000

\*資料來源：2017年香港國際機場工作人口調查。按職位類別劃分的香港國際機場員工分析佔在2017年調查給予回應的受訪公司82%（434家中的357家）。

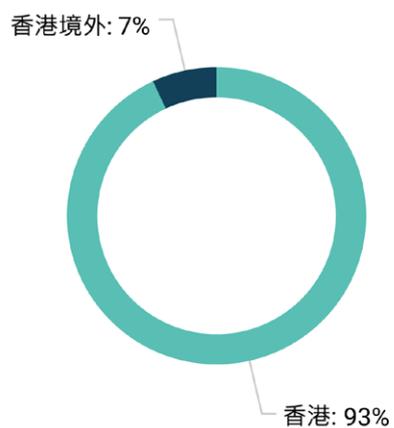
## 2017/18年度日常運作的採購

按種類劃分的開支



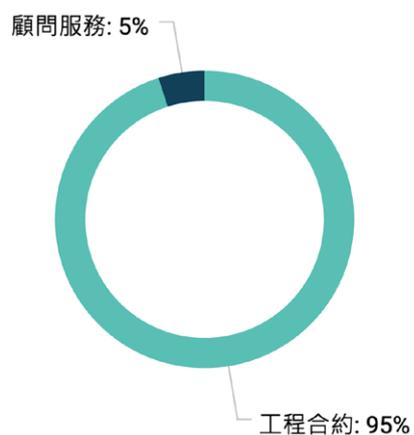
採購貨值總額：33.5億港元

按供應商所在地劃分的開支



## 2017/18年度發展項目的採購

按種類劃分的開支

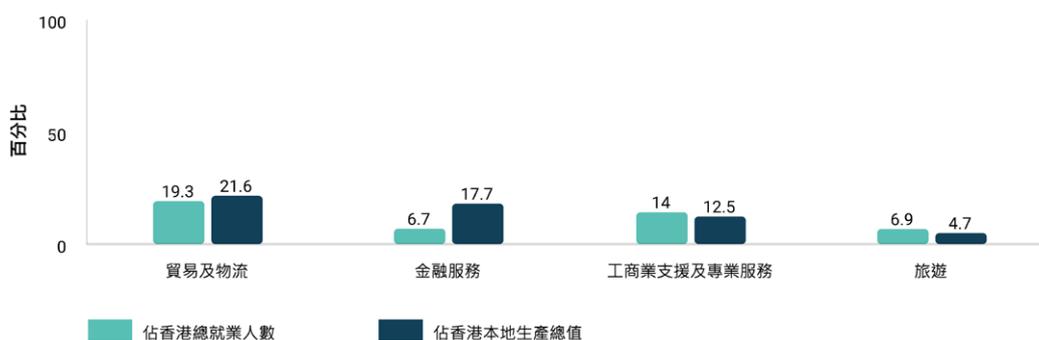


批出合約價值總額：156億港元

按供應商所在地劃分的開支

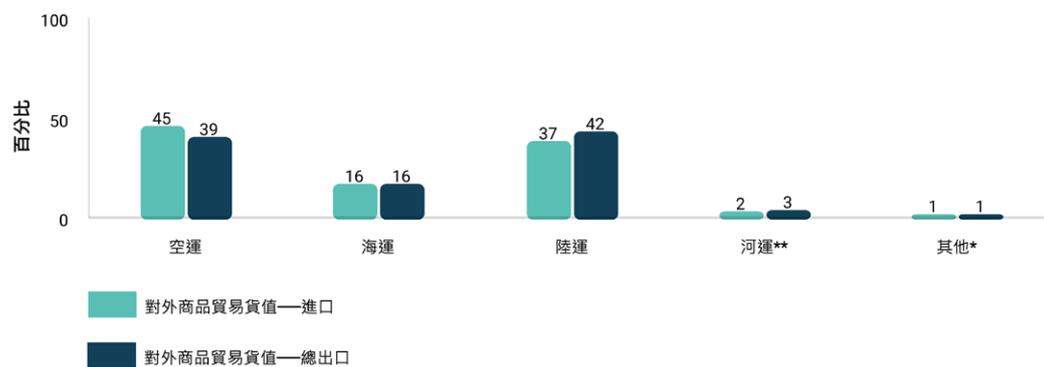


支持香港的經濟支柱產業 (2016年數據)\*



\*資料來源：2016年數據，香港特區政府統計處

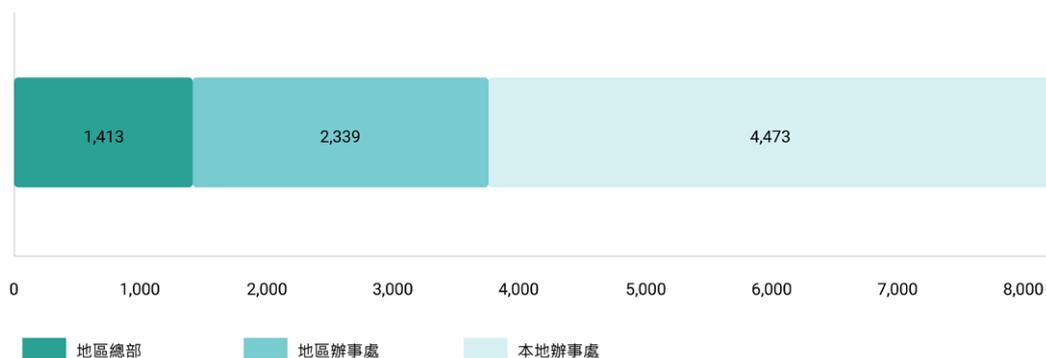
## 支持對外貿易 ( 2017年數據 )<sup>1</sup>



\*「河運」是指在香港鄰近水域、珠江及其他在廣東省和廣西自治區與香港鄰近水域相連的內陸水域內的船隻運輸。「其他」包括手提運送及郵遞。

<sup>1</sup>資料來源：2017年數據，香港特區政府統計處的《香港對外商品貿易》統計

## 吸引外商 ( 2017年數據 )\*



\*資料來源：香港特區政府統計處的《2017年代表香港境外母公司的駐港公司按年統計調查報告》

# 連繫世界

香港國際機場作為國際樞紐，提供無可比擬的連繫服務，不但可於五小時內飛抵全球近半數人口聚居地，亦提供東亞首屈一指的洲際航班服務，以及通往大灣區各城市的廣闊海陸交通連繫。



## 1. 航空連繫

香港國際機場於1998年7月由啟德遷往赤鱗角，當時只有60家航空公司提供航班服務前往120個目的地；時至今日，在機場營運的航空公司已超過100家，連繫香港至世界各地逾220個航點。

於2017/18年度，共有13家航空公司開始在香港國際機場提供服務，其中包括 Air Cargo Global、Air Japan、首爾航空、CargoLogicAir、香港貨運航空、柬埔寨景成國際航空、瀾湄航空、National Air Cargo、山東航空、Sky Gates Cargo Airlines、Small Planet Airlines、維珍澳大利亞航空及 WesternGlobalAirlines。機場的航空網絡亦新增了九個航點，包括新西蘭基督城、捷克布拉格、日本仙台、柬埔寨西哈努克、日本德島、意大利維羅納、波蘭華沙、中國運城及張家界。完整的航點名單可查閱 **2017/18年報**。

## 2. 跨境連繫

香港國際機場是多式聯運樞紐，提供前往大灣區各城市的陸路及海路連繫。我們繼續加強連接大灣區的跨境交通服務，為旅客提供更多選擇。

於2017/18年度，使用機場跨境服務的旅客達460萬人次。我們推出了提供綜合航班、快船及陸路交通的「一票通」服務，透過香港國際機場提供更加暢順的旅遊體驗。快船營運商安排了十艘新船提供服務，而轎車服務亦採用了更大型及更豪華的車輛。兩個位設於廣州以太廣場及廣東迎賓館的新城市候機樓啟用，參與提供預辦登機服務的航空公司增至22家。旅客可在大灣區的快船口岸及車站使用預辦登機服務託運行李及領取登機證，然後乘坐客車或快船直達香港國際機場登機。

港珠澳大橋的開通提供了更緊密的交通連繫，有助進一步鞏固香港國際機場的區域航空樞紐地位。為把握這些機遇，同時方便旅客暢順往來機場與珠江三角洲西部及澳門，我們正計劃在海天客運碼頭旁興建一座多式聯運中轉客運大樓。

多式聯運中轉客運大樓預計於2022年落成，並設有一條長360米的封閉行車橋連接香港口岸，經港珠澳大橋往來機場的過境航空旅客，將無需在香港辦理出入境手續。有關行車橋的法定環境影響評估工作已經完成，並已於2018年8月取得環境許可證。多式聯運中轉客運大樓的建築工作已於2018年12月展開，封閉行車橋的工程則會在2020年開始。

# 貨運領導地位

香港國際機場連續第八年成為全球最繁忙貨運機場。於2017/18年度，機場的貨運及航空郵件量創下新高，達到510萬公噸，成為全球首個貨運及航空郵件量突破500萬公噸的機場。2017年，經空運處理的貨物以重量計算<sup>1</sup>，佔香港總貨物量少於2%，但以貨值計算，卻佔香港對外商品貿易貨值<sup>2</sup>約42%。為鞏固香港國際機場的領導地位，我們加強機場作為高增值貨運樞紐的定位，並積極擴展貨運能力，以把握快速增長業務範疇的發展潛力。

<sup>1</sup>資料來源：2017年數據，香港特區政府運輸及房屋局的《香港港口運輸統計摘要》。

<sup>2</sup>資料來源：2017年數據，香港特區政府統計處的《香港對外商品貿易》統計



## 1. 溫控貨物

香港國際機場的三間航空貨運站、三間停機坪飛機服務商及一間以香港為基地的航空公司成功取得國際航空運輸協會醫藥品冷鏈運輸 (IATA CEIV Pharma) 認證，而香港國際機場亦成為 **IATA CEIV Pharma 認可合作夥伴機場**。

## 國際航空運輸協會醫藥品冷鏈運輸認可合作夥伴機場

與航空貨運及後勤助理總經理崔祖輝和航空貨運及後勤助理總經理郭鴻寧對話

**香港國際機場成為國際航空運輸協會醫藥品冷鏈運輸 (IATA CEIV Pharma) 認證的認可合作夥伴機場，有甚麼重大意義？**

「為了確保保健產品在空運供應鏈各個環節均保持質量，在空運時必須作出特別處理。如未有嚴格遵從製造商訂明的溫度範圍，可能會危害病人健康，甚至令產品失去價值。為維持產品的質量及價值，在機管局航空貨運及後勤部與三間貨運站營運商、三間停機坪飛機服務商及一間本地航空公司共同努力下，這些機構於2017年7月取得 IATA CEIV Pharma 認證，有關認證是在飛機與貨運代理間運送藥品的國際認可標準。香港國際機場於2018年3月成為 IATA CEIV Pharma 認證的認可合作夥伴機場。其認證範圍更涵蓋整個機場，足證機場在藥品處理能完全符合行業的嚴謹標準，讓藥品製造商及付貨人能放心透過香港國際機場運送產品。」

**這將如何推動香港空運及物流業的發展及提升其競爭力？**

「物流業是香港四大經濟支柱產業之一。於2014年至2017年過去四年，溫控藥品物流市場增長潛力優厚，而香港國際機場機場的藥品相關年貨運量增長率達12%。

除了取得 IATA CEIV Pharma 認證，我們亦投資更多資源以拓展冷鏈能力，致力發展香港國際機場成為首選藥品轉口貨運樞紐。當中包括添置21個可調節溫度的冷凍拖卡及在停機坪興建遮蓋處，藉以提升機場的冷鏈物流處理能力。此外，我們亦透過 Pharma.Aero 與其他獲得 CEIV Pharma 認證的機場合作，建立「機場間藥品貨運通道」，以提供安全暢順的藥品空運貿易路線。Pharma.Aero 是連繫藥品付貨人、CEIV Pharma 認證貨運同業、機場營運商及其他空運業界持份者的國際平台。」

**你們是如何與機場業務夥伴合作，為機場取得認證？**

「與整個供應鏈不同持份者合作是取得認證的成功要素。我們於2016年成立由在機場營運的機場貨運站、停機坪飛機服務商及航空公司，以至醫藥公司組成的跨行業專責小組。專責小組為持份者提供平台，以商討如何為快速增長的高價值貨運業務提供最優質服務。我們亦與衛生署及海關等政府部門合作，簡化藥品的牌照申請及報關程序。」

以更佳方式獲取藥品如何令社會得益？

「能夠適時獲取藥物及疫苗等藥品，對香港市民及世界各地人民的福祉至為重要。以季節性流感疫苗為例，這種疫苗能有效預防在冬季最常見的流感病毒。醫藥公司於生產廠房製造疫苗後，必須以高效方式運送，過程中亦須嚴格控制溫度，以確保在診所接種的疫苗仍然有效。故此，航空業在促進藥品運送服務的安全、效率及可靠度方面發揮重要作用。」



航空貨運及後勤助理總經理崔祖輝



航空貨運及後勤助理總經理郭鴻寧



機管局投資1,600萬港元添置21個冷凍拖卡。



香港國際機場成為全球首個貨運及航空郵件量突破500萬公噸的機場。

## 2. 把握發展迅速的電子商貿市場

隨着網上購物日漸普及，並把握未來跨境電子商貿帶來的機遇，香港國際機場現正發展新設施提升處理能力，包括在機場南貨運區過路灣發展面積達38萬平方米的**高端物流中心**，以及 DHL Express 將會擴建位於香港國際機場的中亞區樞紐中心。

## 3. 加強香港國際機場的轉運樞紐角色

為促進香港國際機場的轉口貨物流量，香港特區政府與機管局一直積極探討便利香港空對空轉運的措施，例如將進出口報關費由以往按貨物總值計算，改訂為上限二百元，藉此增強香港國際機場作為高增值航空貨運樞紐的競爭優勢。

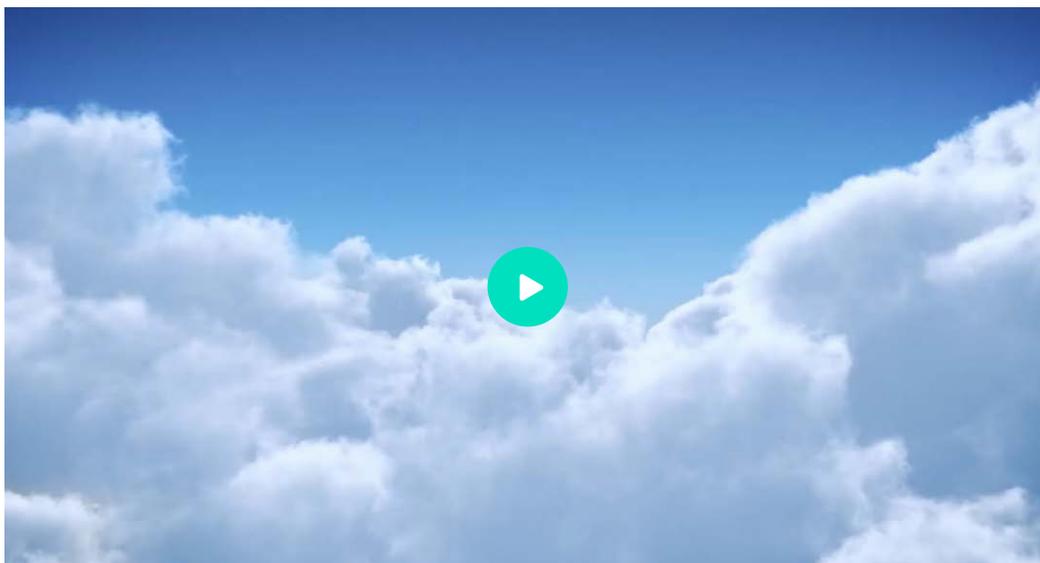
## SKYCITY航天城

SKYCITY航天城鄰近機場，盡享地利優勢，而港珠澳大橋及屯門至赤鱸角連接路開通亦提供更緊密的交通連繫。這個綜合發展項目佔地25公頃，結合酒店、辦公大樓、零售、餐飲及娛樂設施，預計將於2020年至2027年間分階段開業，目標是將香港國際機場由城市機場發展成為「機場城市」，吸引本地居民及來自海外的旅客到訪，令機場成為矚目熱點。

SKYCITY航天城第一期首階段將開設一幢提供1000間客房的新酒店，該酒店發展項目現正由富豪酒店集團進行。第二階段將為面積達35萬平方米的綜合零售、餐飲及娛樂設施，有關項目的發展及管理權已批予由新世界發展有限公司全資擁有的附屬公司樂斯有限公司。



## SKYCITY航天城資料一覽



### 第一期酒店發展項目

### 第一期零售、餐飲及娛樂設施發展項目

#### 項目詳情

許可建築樓面面積：  
33 700平方米

建築樓面面積：  
最高可為35萬平方米

#### 批出合約日期

2017年2月

2018年5月

#### 預計落成日期

2020年至2021年

2023年至2027年

# HK PEOPLE'S AIRPORT

## 香港人的機場

香港國際機場不只是交通設施，更是香港社會發展的重要動力。

香港正面對人力資源不足的迫切問題，因此我們的重任是透過改善工作環境，以挽留香港國際機場73 000名員工及吸引新血。我們亦正探討各種可持續方式，為航空業訓練及培育人才，並支持本地科技界發展創新方案，從而配合機場的業務需要。



新增或完善 **6**  
條巴士路線

以改善機場員工往返機  
場的公共交通安排

超過 **5500**  
名學員

報讀香港國際航空學院課程

**3**  
項先導計劃

在 EXTRA MILE 里 ·  
想高飛項目下推出

## 目標

香港國際航空學院取得國際認證，成為國際民用航空組織航空培訓升級版方案(TRAINAIR PLUS)的正式成員

於2018/19年度完成

設立第二家機場幼兒園，增加嬰幼兒學額至約100個

於2020年年底前

## 機場的可持續人力發展

現時有超過 73 000 人在香港國際機場工作，到了 2030 年，預計與機場相關的直接職位將增加至 123 000 個<sup>1</sup>。

吸引及挽留優秀員工，是維持香港國際機場運作暢順的關鍵。然而，香港勞工市場出現求過於供的情況，尤其以技術工人為甚。我們一直致力提升工作環境、吸引及培育人才，以維持足夠人手應付機場當前的營運及擴展計劃。

<sup>1</sup>資料來源：Enright, Scott & Associates Limited 的《**An Update of Airport Master Plan 2030 Economic Impact Study for HKIA**》(只有英文版本)，2015年3月。

### 提升工作環境

- 新增或完善六條往返機場及香港其他地區的巴士路線，提供通宵巴士快綫服務及調整時間表。
- 改善機場員工乘車優惠計劃。
- 在停機坪範圍引入流動飲用水供應車，方便停機坪員工取用飲用水。
- 將於四號停車場的未來擴建部分增設員工設施，包括社區中心、多用途球場、健身室及員工餐廳。



四號停車場旁的擴建大樓將設有更多員工設施。



完善巴士服務及改善機場員工乘車優惠計劃。



流動飲用水供應車為過萬名機場禁區員工提供冷熱飲用水。

## 吸引及培育人才

### 重點工作

- 於2017年6月舉辦第六屆香港國際機場職業博覽會，超過40家航空相關公司提供逾4 000個職位
- 我們定期為中學及大專院校學生舉辦講座及機場參觀活動。於2017/18年度，我們舉辦了120場機場參觀活動及簡介會，約有4 100名學生參加
- 為大學生及接受職業教育的學生舉辦為期八周的暑期實習生計劃
- 香港國際航空學院為超過5 500名學員提供逾100個課程，並為約23 000名機場員工提供逾60個培訓課程



一年一度的香港國際機場職業博覽會提供多個機場職位，以及與航空業有關的就業講座。

## 航空事業展翅高飛 — 香港國際航空學院

與導師及課程設計經理黃啟成對話

可以介紹一下香港國際航空學院嗎？

「於2016年，為配合時任行政長官於《施政報告》中提出，將香港發展成為區域航空培訓中心，機管局遂成立香港國際航空學院。此後，我們開始與本地及海外教育機構、職業訓練學院、業界人士和其他組織合作舉辦課程，例如夏日營、實習計劃、專業證書課程及高級碩士學位課程等。」

為何香港國際機場如此重視吸引及培育人才？

「香港國際機場正全力推展三跑道系統項目，待項目完成後，機場面積將會擴大，到了2030年，機場每年將接待旅客1億人次及處理貨物900萬公噸，因而創造額外5萬個直接職位 [ 職位數目將由現時的73 000個增加至2030年的123 000個 ]，當中涵蓋不同行業範疇。由於香港已接近全民就業，要吸引人才到機場工作愈來愈困難。因此，機管局成立了香港國際航空學院，向現有機場員工及有意在機場工作的人士提供各類航空課程，以吸引更多人才投身航空業，並讓他們具備所需技能，在機場發展事業，從工作獲得滿足感。」

至今航空業界及參加者的反應如何？

「各界反應均非常熱烈。機場業務夥伴明白到人才對機構持續成功發展至為重要，因此我們成立香港國際航空學院，為機場社區培育人才，攜手推動未來發展。我們在首個學年為5 500名學員安排超過100個課程，並為23 000名機場員工提供超過60個培訓課程。」

這份工作令你最引以自豪的成就是甚麼？

「香港國際航空學院成立短短一年，便成為 TRAINAIR PLUS 航空培訓升級版方案的準成員，實在是一項了不起的成就！香港國際航空學院作為國際民用航空組織認可的培訓機構，在培訓發展、能力提升及教學方式方面均達到高水平。這項成就不但大幅提高香港作為區域民航培訓中心的聲譽，並進一步鞏固香港的國際航空中心地位。」

你在機場工作超過20年，期間曾出任多個不同職位，你最美好的時光是甚麼？

「我與機場及在這裏的員工一直結下不解之緣。於2017年加入香港國際航空學院前，我曾在香港兩個新舊國際機場，即以前的啟德機場及現時的赤鱸角機場工作了25年。我在1991年開始擔任航班裝卸監督及地勤服務員，在同一地勤服務代理商逐步晉升，在2015年離職前我任職經理，負責管理三支團隊。大家一起在機場並肩作戰，處理日常工作上種種挑戰，留下了不少珍貴回憶。其後我在香港一間大學任教了一段短時間，便重返機場工作。

機場總是有一種難以言喻的吸引力。對很多人來說，機場是展開期待已久假期的地方，而我認為只要勤奮好學，你可在機場獲得無限的事業發展機會。多年來，我與舊同事、現時的同事以至學生建立了深厚情誼，這正是機場與別不同之處，是理想的工作之地。」



導師及課程設計經理黃啟成



成立香港國際航空學院，將香港發展成為區域航空訓練樞紐。



舉辦航空夏日營，讓青年認識機場運作的各個範疇。

## 社會貢獻

香港國際機場不僅是服務香港市民的交通設施，更藉着在鄰近社區策略性投放資源培育人才，以及就支持本地科技發展構建平台，為本港社會發展作出貢獻。

## 社區投資

機管局的社區投資願景：

「透過培養人才、發揮個人潛能、鼓勵投身航空相關行業，對香港尤其是大嶼山及其他鄰近社區的社會及經濟發展作出貢獻。」

為實踐社區投資願景，我們於2018年年初推出 **EXTRA MILE 里·想高飛項目**。在超過20家機場業務夥伴、非政府組織及社會企業的支持下，這個項目作為協作平台，旨在發展及培育人才、促進社會流動並推動機場及社會的發展。

這個項目設有三項計劃，包括「工作x假期@大嶼山」計劃、「先鋒」計劃及「家長·童樂」計劃，分別以在職青年、非華語人士及育有子女的機場員工為服務對象。



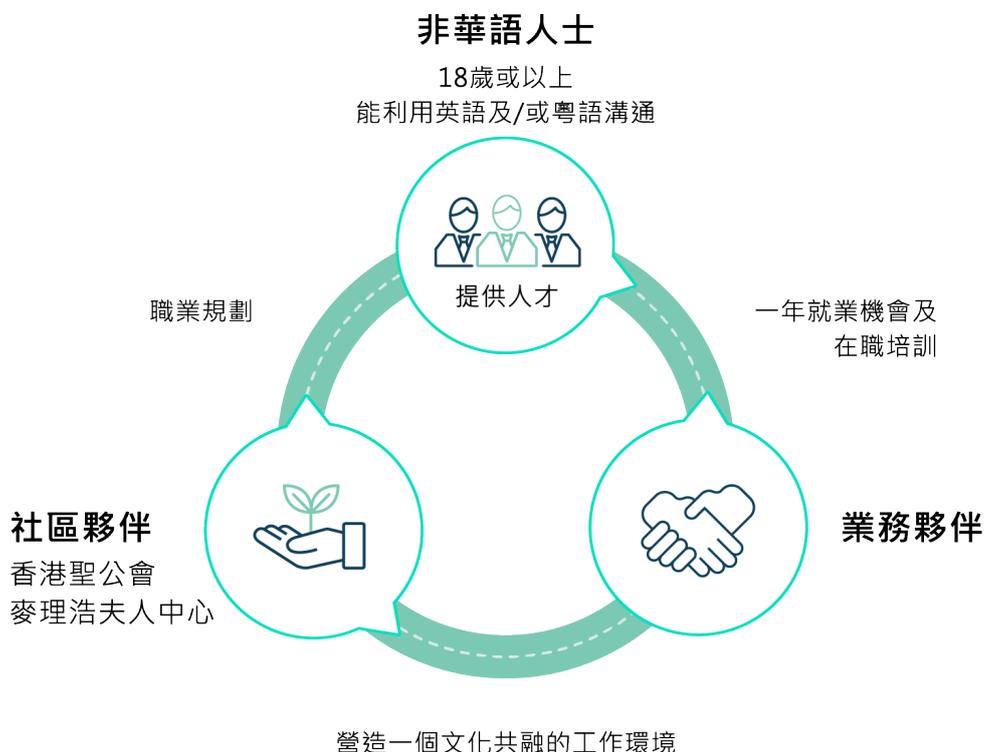
## 「工作 x 假期@大嶼山」計劃

這項為期一年的就業計劃包含住宿及探究部分，藉此激勵在職青年，讓他們完善人際技巧。



## 「先鋒」計劃

我們為具有領導才能的非華語人士提供為期一年的就業計劃，培育他們成為團隊領袖，以擔當本地主管與現有及潛在非華語僱員之間的溝通橋樑。



## 「家長·童樂」計劃

這項為期一學年的課後學習指導計劃專為父母在香港國際機場工作的東涌小學生而設，內容涵蓋功課輔導、體驗計劃及家庭支援。



## EXTRA MILE里·想高飛項目

與社區關係經理李民超對話

### EXTRA MILE 里·想高飛項目如何發展而成？

「為回應持份者對機管局日益殷切的期望，以更具策略性的方式為香港社區作出貢獻，機管局在2015年6月制定社區投資願景。我們以這個願景為基礎，發展了一套社區投資策略，着重透過『培育人才』及『發揮個人潛能』應對人力資源問題。此舉為可行性研究定下方向，以了解鄰近社區的需要，並構思配合社區投資策略重點的先導計劃。

在2018年年初，我們推出 EXTRA MILE 里·想高飛項目，當中包括三項先導計劃，即『工作x假期@大嶼山』計劃、『先鋒』計劃及『家長·童樂』計劃，分別以在職青年、非華語人士，以及育有子女的香港國際機場員工為目標對象。」

### EXTRA MILE 里·想高飛如何創造商業及社會價值，讓香港國際機場與社區一同受惠？

「EXTRA MILE 里·想高飛項目超越了企業社會責任，以『創造共享價值』為概念，藉着這個協作平台，協助機管局及機場業務夥伴為機場社區招攬及挽留人才，同時透過為社區創造就業及向上流動的機會，產生社會價值。」

### EXTRA MILE 里·想高飛的成功要素是甚麼？

「其中一項成功要素是機場業務夥伴參與項目。創造共享價值是比較嶄新的概念，本地業界對這個概念未必有充分理解。為此，我們採取較為務實的方式，強調為機場社區招攬及挽留人才帶來實際效益。在項目初推出時，我們很高興獲得15家機場業務夥伴踴躍支持。

我們的社區夥伴 [ 香港青年協會、香港聖公會麥理浩夫人中心及遊樂道教育慈善基金會有限公司 ] 亦在項目中擔當重要角色。這些社區夥伴對我們的鄰近社區非常熟悉，亦與三個目標社群建立了緊密聯繫，對先導計劃的設計及妥善執行至為重要。」

您在這個項目有甚麼難忘經歷？

「有一名參加者之前每逢當眾說話都會非常緊張，即使以母語演譯也不例外。他原本獲聘為餐飲服務員，後來調任機場貴賓室客戶服務員。我看到他在接待處滿有自信地接待外國旅客進入機場貴賓室，實在非常感動。」

此外，機場業務夥伴對項目反應正面，亦令人鼓舞。參與項目的公司由項目推出時的15間增至23間，有些公司甚至特意为非華語人士微調招聘程序，並提供特別面試安排，對項目給予額外支持。」

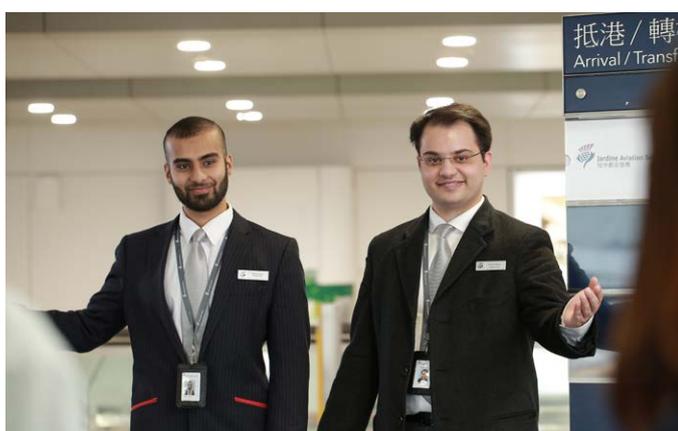
「以前我安於現狀不願改變，但參加『工作 x 假期@大嶼山』計劃後，讓我走出了『舒適區』。這項計劃令我了解自己的長處，為未來事業發展作出更好規劃。」——「工作 x 假期@大嶼山」計劃參加者袁穎希



社區關係經理李民超



一名「工作x假期@大嶼山」計劃參加者，獲機場貴賓室聘用。



「先鋒」計劃參加者在地勤服務代理商工作。



「家長·童樂」計劃為父母在香港國際機場工作的子女提供課後託管服務。

## 支持本地科技發展

我們的願景是建設香港國際機場成為香港人的機場。為了實現這個願景，我們積極與本港的大學、科研中心、培育中心及初創企業合作，以探討、測試及於香港國際機場實行本地開發的技術方案。

我們於2017年11月舉辦了第三屆香港國際機場科技創新研討會，探討數據分析與智能應用如何推動機場高效運作，超過650名機場同業、政府及創新科技業界人士，以及德國法蘭克福、英國倫敦和加拿大多倫多機場的代表參與了這項活動。

此外，科技創新基金繼續為發展本地技術解決方案提供資助，這些解決方案可助機場提升運作效率。在機場測試及實行的技術解決方案包括：

- 無人駕駛電動拖車 — 配備全球定位系統裝置、視像分析攝影機、光偵測及測距感應器及電子驅動系統的無人駕駛拖車，於2018年6月成功演示後，無人駕駛拖車現正進行試用，以進一步完善其機器學習能力。
- 室內多功能巡邏機械人 — 機械人頂部裝有可拆卸功能部件的通用自動平台，有關概念驗證工作已在公共區域成功進行，並將於2018/19年度第四季採用協作學習、擴增智能及3D視覺等其他功能，藉此提高其效能。



## 關於香港機場管理局

香港機場管理局於 1995 年成立，是香港特別行政區政府全資擁有的法定機構，並受 **香港法例第483章**《機場管理局條例》規管。機管局須根據有關條例及以維持香港作為全球及區域航空樞紐的競爭力為目標，營運及發展香港國際機場。機管局須按照審慎的商業原則處理業務，同時須充分顧及飛機、旅客及貨物安全及有效率地流通。



## 報告簡介及報告框架

本報告是機管局第六份年度可持續發展報告，涵蓋截至2018年3月31日止2017/18財政年度的工作。

本報告旨在全面闡釋機管局於2017/18年度在可持續發展方面的管理方針及表現，並概述在可持續發展重點範疇的未來計劃及目標。

本報告探討機管局於香港直接管理及控制的核心業務，惟不涵蓋機管局於內地的合資公司。有關合資公司的資料，可參閱我們的**2017/18年報**。然而，我們在相關部分提述到機管局的附屬公司及外判業務。本報告亦闡述機管局如何與持份者緊密聯繫及與業務夥伴合作，以應對可持續發展事宜，並提升香港國際機場在可持續發展方面的整體表現。

本報告參照全球報告倡議組織的GRI標準：核心選項及 GRI G4《機場營運行業披露》編製。GRI內容索引載列了可於本報告查閱的相關詳情或數據部分。

# GRI內容索引

香港機場管理局的2017/18可持續發展報告參照GRI標準:核心選項編製,同時亦參照GRI G4《機場營運行業披露》作出報告。我們根據上述報告指南的披露建議匯報資料,有關對照參考請參閱下表。

## GRI標準 > 一般披露

### GRI 102:一般披露2016

#### 機構概況

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
102-1	機構名稱		香港機場管理局
102-2	活動、品牌、產品與服務	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">關於本報告</a></li> <li>○ <a href="#">公司網站：簡介</a></li> </ul>	香港機場管理局
102-3	總部位置		香港
102-4	營運活動地點		香港及中國內地。機管局通過合資公司在中國內地參與上海虹橋國際機場、杭州蕭山國際機場及珠海機場三個機場的營運管理。
102-5	所有權及法律形式		截至2018年3月,超過100間航空公司在香港國際機場經營航班,連接香港至全球超過220個航點。

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
102-6	提供服務的市場	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 《2017/18年報》 (第63、73、96、100及164頁)</li> </ul>	截至2018年3月，超過100間航空公司在香港國際機場經營航班，連接香港至全球超過220個航點。
102-7	機構規模	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 關於本報告(表現數據)</li> <li>○ 《2017/18年報》 (第96、99、111、113及142頁)</li> <li>○ 公司網站：香港國際機場資料概覽</li> </ul>	
102-8	關於僱員及其他勞工的資料		

於2018年3月31日按聘用合約類別及性別劃分的員工人數

	男性	女性
長期合約	993	697
固定任期合約	481	143

於2018年3月31日按聘用合約類別及工作地點劃分的員工人數

	香港	香港境外地區
長期合約	2 306	8
固定任期合約	0	0

所有員工(2017/18年度：2 314名)均為全職員工。

機管局將機場多項運作外判予專營商、租戶及政府部門。機管局不時對在機場營運的公司及機構進行工作人口調查，以便更新人力資源情況及預測，為機場進行相關規劃。最新調查已於2017年完成。根據2017年調查，約73 000人在機場工作。

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
102-9	供應鏈	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">建設未來機場(經濟貢獻)</a></li> </ul>	
102-10	機構及其供應鏈的重大變化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">建設未來機場(經濟貢獻)</a></li> <li>○ <a href="#">關於本報告(表現數據)</a></li> </ul>	報告期內架構及所有權沒有重大變化。
102-11	防備原則或方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">《2017/18年報》(第56至59頁)</a></li> </ul>	
102-12	外界倡議		

#### 機場/航空相關(機管局簽署/應用年份)

- 香港法例第483章《機場管理局條例》\*(1995年)
- 民航處《機場牌照發牌規定文件》\*(1998年)
- 國際民用航空組織的國際標準和建議守則\*(1998年)

#### 企業管治

- 香港法例第622章《公司條例》(1998年)
- 香港聯合交易所《上市規則》附錄14《企業管治則》及《企業管治報告》(2002/03年度)

## 環境

- 香港總商會及香港商界環保大聯盟《清新空氣約章》(2007年)
- 環保促進會《香港環保採購約章》(2007年)
- 環境保護署(環保署)「工商業廢物源頭分類計劃」(2007年)
- Enviro.aero《航空業就氣候變化的行動承諾》(2008年)
- 環保署《減碳約章》：碳審計·綠色機構(2008年)
- 世界可持續發展工商理事會《建築物能源效益宣言》(2012年)
- 機電工程署《「不要鎢絲燈泡」節能約章》(2013年)
- 環保署《惜食約章》(2013年)
- 水務署「齊來慳水十公升」運動(2013年)
- 發展局《綠化伙伴約章》(2013年)
- 香港環境保護協會「木材回收及樹木保育計劃」(2013年)
- 環保署《「惜物·有計」約章》(2015年)
- 香港品質保證局「香港食油註冊計劃」(2015年)
- 香港大學 Hong Kong Zero Carbon Partnership (2015年)
- 香港品質保證局「香港品質保證局香港註冊 — 環保回收服務」(2015年)
- 低碳想創坊「低碳創聚」的創新夥伴(2015年)

## 安全

- 職業安全健康局《職業安全約章》(2001年)

## 社會責任

- 勞工及福利局「《有能者·聘之約章》及共融機構計劃」(2013年)

## 其他

- 世界貿易組織《政府採購協定》\*(1998年)

\*機管局必須遵守的原則及約章。

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
------	----	-------------------------	---------------

102-13 機構參加成為會員的協會

#### 主席 / 聯合主席 / 副主席

- 國際機場協會世界環境常務委員會
- 國際機場協會亞太地區理事會
- 香港國際機場航空煤油設施管理協會

#### 成員

- 國際機場協會
- 國際機場協會亞太區分會
- 項目管理學會(Association for Project Management)
- 保安局航空保安委員會
- 商界環保協會
- 香港特區政府能源效益小組
- 香港優質顧客服務協會
- 香港物流發展局
- 香港貿易發展局 — 物流服務諮詢委員會
- 職業安全健康局 — 物流貨運業安全及健康委員會
- 屯門區議會工商業及房屋委員會轄下職業安全及健康工作小組
- 香港綠色建築議會
- 明建會香港分會

#### 受託人

- 國際航空貨運協會

## 策略

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
102-14	最高決策者的聲明	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">主席的話</a></li> <li>○ <a href="#">行政總裁的話</a></li> </ul>	

## 道德誠信

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
102-16	價值、原則、標準及行為 規範	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">人力資源(鞏固企業文化)</a></li> <li>○ <a href="#">公司網站：願景、使命及價值</a></li> </ul>	

## 管治

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
102-18	管治架構	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">我們的方針(可持續發展方針)</a></li> <li>○ <a href="#">《2017/18年報》</a> (<a href="#">第31、35至40頁</a>)</li> </ul>	

## 聯繫持份者

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
102-40	持份者組別的列表	○ <a href="#">我們的方針(聯繫持份者)</a>	
102-41	集體談判協議		沒有報告。機管局大部分員工均在香港，而香港並無法律認可的集體談判協議。
102-42	識別及選擇持份者	○ <a href="#">我們的方針(聯繫持份者)</a>	
102-43	聯繫持份者的方式	○ <a href="#">我們的方針(聯繫持份者)</a>	
102-44	主要議題及關注事宜	○ <a href="#">我們的方針(聯繫持份者)</a> ○ <a href="#">我們的方針(聯繫持份者)</a>	

## 報告概況

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
102-45	綜合財務報表內的機構	○ <a href="#">關於本報告 (報告簡介及報告框架)</a> ○ <a href="#">《2017/18年報》 (第128至131頁)</a>	
102-46	界定報告內容及議題界限	○ <a href="#">我們的方針(重要性評估)</a>	
102-47	重要議題清單	○ <a href="#">我們的方針(重要性評估)</a>	
102-48	資料重列	○ <a href="#">關於本報告(表現數據)</a>	
102-49	報告方式的改變	○ <a href="#">關於本報告 (報告簡介及報告框架)</a>	

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局直接回應/省略原因
102-50	報告期	○ 關於本報告 (報告簡介及報告框架)	
102-51	上一份報告的日期	○ 關於本報告 (報告簡介及報告框架)	
102-52	報告周期	○ 關於本報告 (報告簡介及報告框架)	
102-53	有關報告查詢的聯絡方法	○ 關於本報告 (意見及回應)	
102-54	按照GRI標準報告的申述	○ 關於本報告 (報告簡介及報告框架)	
102-55	GRI內容索引	○ 關於本報告 (報告簡介及報告框架)	
102-56	外界保證	○ 關於本報告 (核實聲明)	

## GRI標準 &gt; 重要議題

## GRI 200經濟標準系列

## 經濟表現

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
<b>GRI 103：管理方針2016</b>			
103-1	重大議題說明及其界限	○ <u>建設未來機場(提升運力)</u>	
103-2	管理方針及其組成部分	○ <u>建設未來機場(經濟貢獻)</u> ○ <u>《2017/18年報》</u> <u>(第95至100頁)</u>	
103-3	評估管理方針		
<b>GRI 201：經濟表現2016</b>			
201-1	已產生並分配的直接經濟價值	○ <u>關於本報告(表現數據)</u>	
201-3	界定利益計劃責任及其他退休計劃	○ <u>《2017/18年報》</u> <u>(第136至140頁)</u>	
201-4	評估管理方針		報告期內機管局概無獲得香港特區政府的任何重大財政資助。

## 市場表現

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
------	----	-------------------------	---------------

### GRI 103 : 管理方針2016

103-1	重大議題說明及其界限	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">建設未來機場(經濟貢獻)</a></li> </ul>	
103-2	管理方針及其組成部分	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">《2017/18年報》</a> (第71頁)</li> </ul>	
103-3	評估管理方針		

### GRI 202 : 市場表現2016

202-2	在當地社區聘用 高級管理人員的比例	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">《2017/18年報》(第26至29頁)</a></li> <li>○ <a href="#">公司網站：董事會及管理層</a></li> </ul>	
-------	----------------------	--	--

## 間接經濟影響

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
------	----	-------------------------	---------------

### GRI 103 : 管理方針2016

103-1	重大議題說明及其界限	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">建設未來機場(提升運力)</a></li> <li>○ <a href="#">建設未來機場(經濟貢獻)</a></li> </ul>	
103-2	管理方針及其組成部分	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">網站：香港國際機場2030 規劃大綱</a></li> </ul>	
103-3	評估管理方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">2015年經濟影響研究 (只有英文版本)</a></li> </ul>	

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
------	----	-------------------------	---------------

### GRI 203 : 間接經濟影響2016

203-1	基建投資及支援服務	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>建設未來機場(提升運力)</u></li> <li>○ <u>公司網站：三跑道系統</u></li> </ul>	
203-2	重大間接經濟影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>建設未來機場(經濟貢獻)</u></li> <li>○ <u>公司網站：三跑道系統</u></li> <li>○ <u>2015年經濟影響研究</u> (只有英文版本)</li> </ul>	

## 能源

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
------	----	-------------------------	---------------

### GRI 103 : 管理方針2016

103-1	重大議題說明及其界限		
103-2	管理方針及其組成部分	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>世界級門戶(最環保機場)</u></li> <li>○ <u>公司網站：環境</u></li> </ul>	
103-3	評估管理方針		

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
<b>GRI 302 : 能源2016</b>			
302-1	機構內的能源消耗量		本機構於2017/18年度總能源消耗量 <sup>1</sup> 為1 099 505千兆焦耳。
302-3	能源強度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">世界級門戶(最環保機場)</a></li> <li>○ <a href="#">關於本報告(表現數據)</a></li> </ul>	
302-4	減少能源消耗	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">世界級門戶(最環保機場)</a></li> </ul>	

## 排放

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
<b>GRI 103 : 管理方針2016</b>			
103-1	重大議題說明及其界限		
103-2	管理方針及其組成部分	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <a href="#">世界級門戶(最環保機場)</a></li> </ul>	
103-3	評估管理方針		

<sup>1</sup>採用摘自2017 Key World Energy Statistics of International Energy Agency (《國際能源署2017年世界能源主要統計數據》) 及《BP世界能源統計年鑒(2017年6月)》的相關轉換系數。

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
------	----	-------------------------	---------------

## GRI 305 : 排放2016

305-1 直接溫室氣體排放量  
(範疇一)

305-2 直接溫室氣體排放量  
(範疇二)

305-3 直接溫室氣體排放量  
(範疇三)

### 機管局於2017年按範疇分類的溫室氣體排放量<sup>1</sup>

	溫室氣體排放量 (千公噸二氧化碳當量)
範疇一 — 直接排放量	9.59
範疇二 — 能源間接排放量	150.74
範疇三 — 其他間接排放量 <sup>2</sup>	0.48

305-4 溫室氣體排放強度 [關於本報告\(表現數據\)](#)

<sup>1</sup>溫室氣體排放量是按曆年報告。溫室氣體排放清單的計算方法及相關排放系數，是按照機電工程署及環境保護署刊發的《香港建築物(商業、住宅或公共用途)的溫室氣體排放及減除的核算和報告指引2010年版》制訂。機管局採用營運控制方法訂立組織邊界，當中包括機管局擁有控制權的建築物及設施。機管局的溫室氣體排放清單包括七種溫室氣體，分別為二氧化碳(CO<sub>2</sub>)、甲烷(CH<sub>4</sub>)、氧化亞氮(N<sub>2</sub>O)、氫氟碳化物(HFCs)、全氟化碳(PFCs)、六氟化硫(SF<sub>2</sub>)及氯二氟甲烷(HCFC-22)。

<sup>2</sup>範疇三的排放量包括來自在堆填區棄置廢紙，以及使用電力處理食水及污水所產生的溫室氣體排放。

## 污水及廢物

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
------	----	-------------------------	---------------

### GRI 103 : 管理方針2016

103-1	重大議題說明及其界限		
103-2	管理方針及其組成部分	◦ <a href="#">世界級門戶(最環保機場)</a>	
103-3	評估管理方針		

### GRI 306 : 污水及廢物2016

306-2	按種類及處理方法 分類的廢物量	◦ <a href="#">關於本報告(表現數據)</a>	
-------	--------------------	-------------------------------	--

## 僱傭關係

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
------	----	-------------------------	---------------

### GRI 103 : 管理方針2016

103-1	重大議題說明及其界限		
103-2	管理方針及其組成部分	◦ <a href="#">人力資源</a>	
103-3	評估管理方針		

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
------	----	-------------------------	---------------

## GRI 401：僱傭關係2016

401-1	新聘員工及員工流失		了解更多
-------	-----------	--	------

### 2017/18年度按年齡組別劃分的新聘及離職員工人數

	新聘員工	離職員工
30歲以下	195	69
30至39歲	205	61
40至49歲	128	23
50歲或以上	62	25
總數	590	178

### 2017/18年度按性別劃分的新聘及離職員工人數

	新聘員工	離職員工
男性	403	106
女性	187	72
總數	590	178

401-3	產假 / 侍產假		了解更多
-------	----------	--	------

在侍產假開始前連續受僱於機管局六個月的男員工，以及在產假開始前連續受僱於機管局不少於40星期的女員工，均可享有有薪侍產假/產假。

2017/18年度	單位	男性	女性	總數
放產假/侍產假的員工	No.	41	23	64
產假/侍產假後返回崗位比率	%	100	95	98
留職比率*	%	96	95	96

\*留職比率指員工於2016/17年度享有產假 / 侍產假後返回工作崗位並留職12個月的員工百分比。

## 職業健康及安全

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局直接回應/省略原因
------	----	-------------------------	--------------

### GRI 103 : 管理方針2016

103-1	重大議題說明及其界限	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ <a href="#">世界級門戶(最環保機場)</a></li> </ul>	
103-2	管理方針及其組成部分	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ <a href="#">《2014/15可持續發展報告》 機場安全(第45頁)</a></li> </ul>	
103-3	評估管理方針		

### GRI 403 : 職業健康及安全2016

403-2	工傷種類及工傷比率、職業病、損失工作日、缺勤及因工作導致死亡的人數	了解更多
-------	-----------------------------------	------

2017/18年度	單位	男性	女性	總數
工傷	人數	3	3	6
工傷比率	%	0.2	0.4	0.3
損失工作日	日數	24	16	40
損失工作日比率	%	0.004	0.005	0.005
缺勤率	%	0.9	1.4	1.1

報告期內，並無職業病個案或與工作相關的死亡事故。受傷比率是指報告期內工傷宗數佔員工總數的百分比。損失日數比率及缺勤比率分別是指因工傷造成的損失日數及因工傷及其他疾病造成的缺勤日數佔全年(365個曆日)員工總數的百分比。

## 培訓及教育

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
------	----	-------------------------	---------------

### GRI 103 : 管理方針2016

103-1	重大議題說明及其界限		
-------	------------	--	--

103-2	管理方針及其組成部分	○ <u>人力資源</u>	
-------	------------	---------------	--

103-3	評估管理方針		
-------	--------	--	--

### GRI 404 : 培訓及教育2016

403-2	每名員工每年平均培訓時數	○ <u>關於本報告(表現數據)</u>	
-------	--------------	----------------------	--

## 顧客健康及安全

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
<b>GRI 103 : 管理方針2016</b>			
103-1	重大議題說明及其界限		
103-2	管理方針及其組成部分	○ <u>世界級門戶</u> ( <u>安全、保安及應變計劃</u> )	
103-3	評估管理方針		
<b>GRI 416 : 顧客健康及安全2016</b>			
416-2	因產品和服務影響健康及安全而違反相關法規的事件		報告期內概無因違反法規而涉及重大罰款及制裁。

## GRI G4機場營運行業披露

## 市場表現

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
G4-A01	年度總客運量		
G4-A02	年度總飛機起降量	○ <a href="#">關於本報告(表現數據)</a>	
G4-A03	總貨運量		

## 污水及廢物

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
G4-A06	飛機及路面除冰/防冰液體的使用及處理		基於香港國際機場所在地理位置的氣候，香港國際機場無須除冰/防冰，故這項指標不適用於香港國際機場。

## 顧客健康及安全

披露項目	說明	2017/18可持續發展報告/ 其他參考	機管局的直接回應/省略原因
G4-A09	野生動物撞擊	○ <a href="#">《2013/14可持續發展報告》 野生動物危害管理(第26頁)</a>	2017/18年度，每1萬飛機起降架次的雀鳥撞擊指數為0.47。

## 機管局的最重要可持續發展事宜與GRI標準的對照

### 經濟及社會

#### 重要事宜 – 定義

#### 相關的GRI標準

- |   |  |
|---|--|
| 1. 空運策略 – 鞏固香港國際機場在航空貨運業的領導地位。                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市場表現</li> <li>○ 間接經濟影響</li> </ul> |
| 2. 品牌及聲譽 – 提升機管局/香港國際機場的品牌及聲譽。                            |  |
| 3. 交通連繫 – 鞏固香港國際機場作為國際航空樞紐的領先地位，包括將服務範圍擴展至大灣區。            | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市場表現</li> </ul>                   |
| 4. 經濟貢獻 – 加強香港國際機場作為香港經濟增長的主要動力，包括創造就業機會、支持及為四大支柱產業締造新機遇。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 間接經濟影響</li> </ul>                 |
| 5. 基建發展 – 管理及執行香港國際機場現有及規劃中的重大基建發展，例如三跑道系統項目及其他運力提升項目。    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 間接經濟影響</li> </ul>                 |

### 環境

#### 重要事宜 – 定義

#### 相關的GRI標準

- |                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| 6. 碳及能源 – 管理香港國際機場營運及發展的能源消耗及溫室氣體排放。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 能源</li> <li>○ 排放</li> </ul> |
| 7. 環保設計及施工 – 建築項目採用機管局的環保建築設計策略及措施。  |  |
| 8. 廢物 – 管理香港國際機場營運及發展產生的固體廢物。        | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 污水及廢物</li> </ul>            |

## 營運實務

### 重要事宜 – 定義

### 相關的GRI標準

- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| 9. 機場安全及保安 – 提供及維持安全的機場環境，確保旅客、員工、貨物及其他營運商的安全。      | ○ <b>顧客健康及安全</b>                 |
| 10. 遵守法規 – 確保機管局的營運符合適用法規。                          |                                  |
| 11. 應變計劃 – 識別及管理運作可能受阻的情況，並迅速應對機場營運受阻及危機事故，以恢復機場運作。 |                                  |
| 12. 機場容量限制 – 在航空交通需求日增下，應對香港國際機場雙跑道系統的容量限制。         | ○ <b>經濟表現</b><br>○ <b>間接經濟影響</b> |
| 13. 顧客體驗 – 維持高水平的服務質素，提升顧客體驗。                       |                                  |
| 14. 資訊保安 – 保障機管局資訊資產及個人資料的保密性及完整性。                  |                                  |
| 15. 設施管理 – 管理建築物、裝置及設備，以維持最高水平的營運效率及質素。             |                                  |
| 16. 創新科技 – 推動香港國際機場採用創新科技，例如機械人、數據分析。               |                                  |

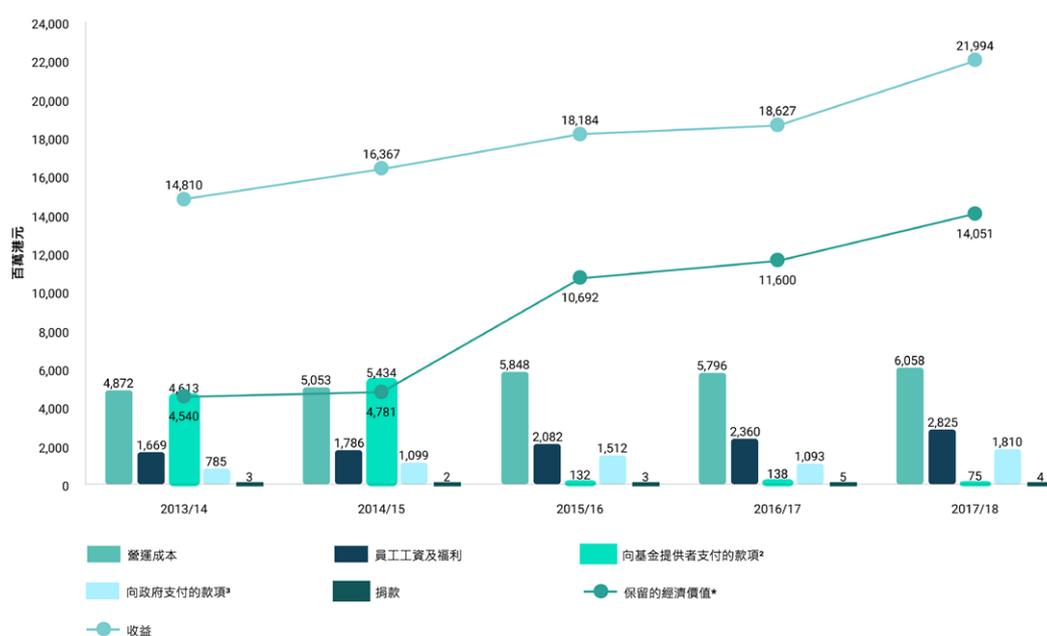
## 人力資源

重要事宜 – 定義	相關的GRI標準
17. 吸納人才 – 加強機管局吸納及招聘合適人才的能力。	○ 僱傭關係
18. 員工參與 – 建立一隊擁有共同目標、熱誠投入的員工團隊，建設讓香港人引以自豪的國際機場。	○ 僱傭關係
19. 員工權益 – 尊重機管局員工在工作場所的基本權利，例如平等機會、多元化及申訴機制。	○ 僱傭關係
20. 員工福祉 – 提高機管局員工的福祉。	○ 僱傭關係 ○ 職業健康及安全
21. 道德誠信 – 在處理機管局事務及履行職責時保持最高的誠信及誠實水平。	
22. 職業健康及安全 – 為機管局員工提供安全健康的工作環境。	○ 職業健康及安全
23. 人才挽留及流失 – 監察人才流失的情況，加強機管局挽留員工的能力。	○ 僱傭關係 ○ 培訓及教育
24. 繼任規劃 – 在機管局為各職級物色及培育人才，以應付不斷變化的業務需求，配合機場長遠發展。	○ 培訓及教育
25. 培訓及職業發展 – 向機管局員工提供培訓，確保他們具備所需的能力及技能。	○ 培訓及教育

## 表現數據

除另有註明外，本報告呈列2017/18財政年度的表現數據，並在可行情況下列出過往財政年度的數據，以便進行比較及分析。本報告的財務數據摘錄自機管局截至2018年3月31日止年度的經審核綜合財務報表。除另有註明外，本報告內其他數據是依據GRI標準及G4《機場營運行業披露》的要求呈列，編製數據的標準和方法及任何重列數據的說明亦按情況加以註明。

## 經濟表現<sup>1</sup>



<sup>1</sup>經濟表現數據摘錄自機管局的經審核綜合財務報表。

<sup>2</sup>自截至2015年3月31日止年度起，機管局按照三跑道系統項目的財務安排方案不宣派股息。

<sup>3</sup>向香港特區政府支付的香港利得稅。

\*「保留的經濟價值」是「產生的經濟價值」減去「營運成本」、「向基金提供者支付的款項」及「向政府支付的款項」後得出。「營運成本」包括「員工工資及福利」及「捐款」。

## 營運表現

### 航空交通數據

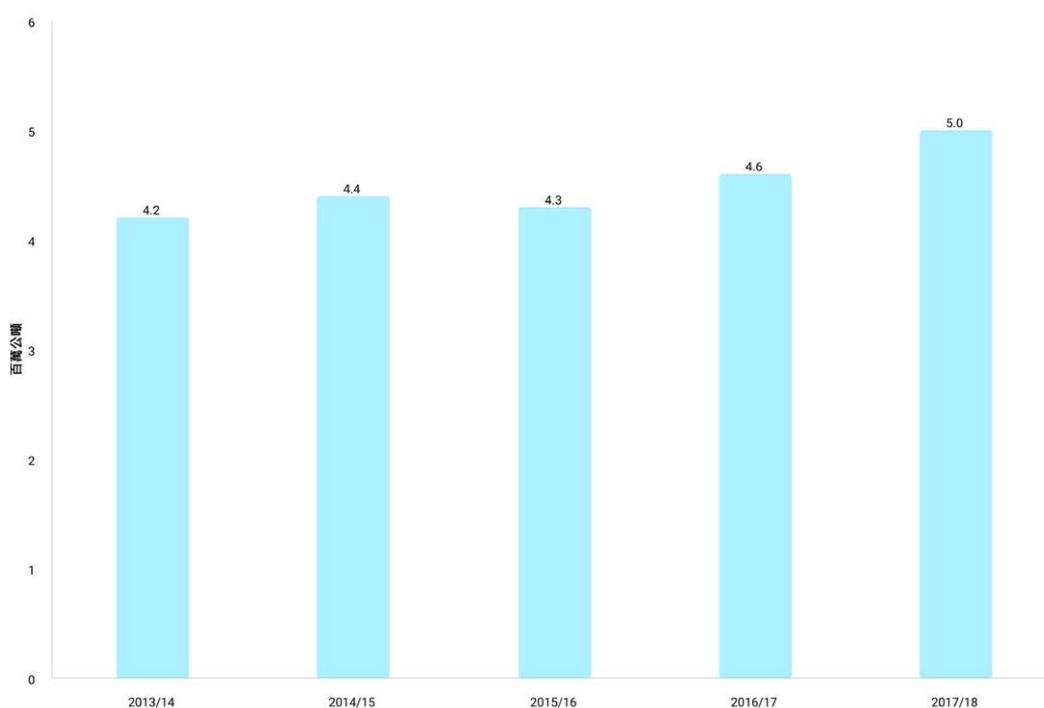
客運量<sup>1</sup>



<sup>1</sup>總客運量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計算。由於所有使用香港國際機場的旅客均為國際旅客，故按國際/國內航班劃分旅客人數，對機管局而言屬不適用。啟航地及目的地、轉機及過境數據屬商業敏感資料，故不作披露。

## 航空交通數據

### 貨運量<sup>1</sup>



<sup>1</sup>貨運量包括進口、出口及轉口貨物，轉口貨物作兩次計算。航空郵件不計算在內。按貨運專用機及客機運送貨物分類的貨運量屬商業敏感資料，故不作披露。

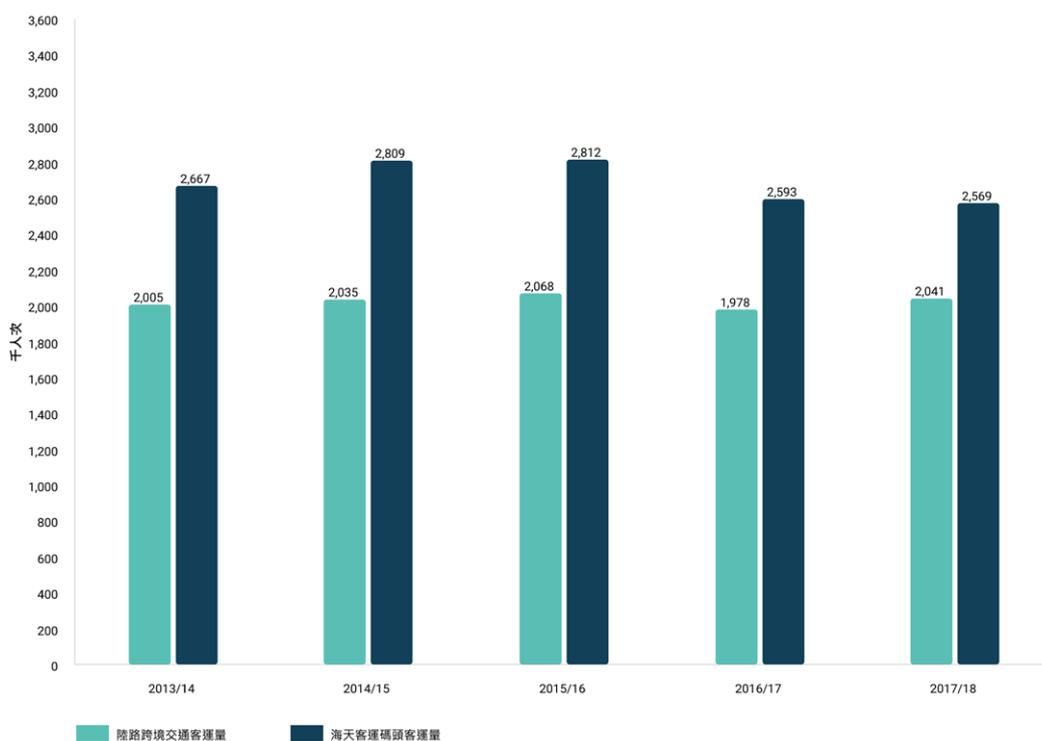
## 航空交通數據

### 飛機起降量<sup>1</sup>

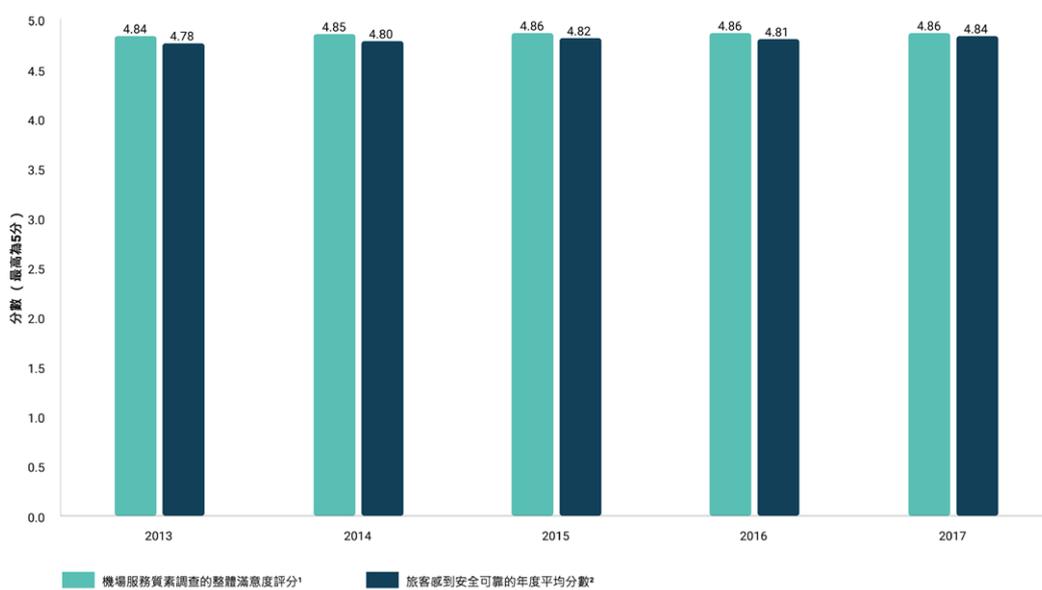


<sup>1</sup>飛機起降量包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。按商業客運、商業貨運、一般航空及國家航空分類的日間及夜間飛機起降量屬商業敏感資料，故不作披露。

## 交通連繫



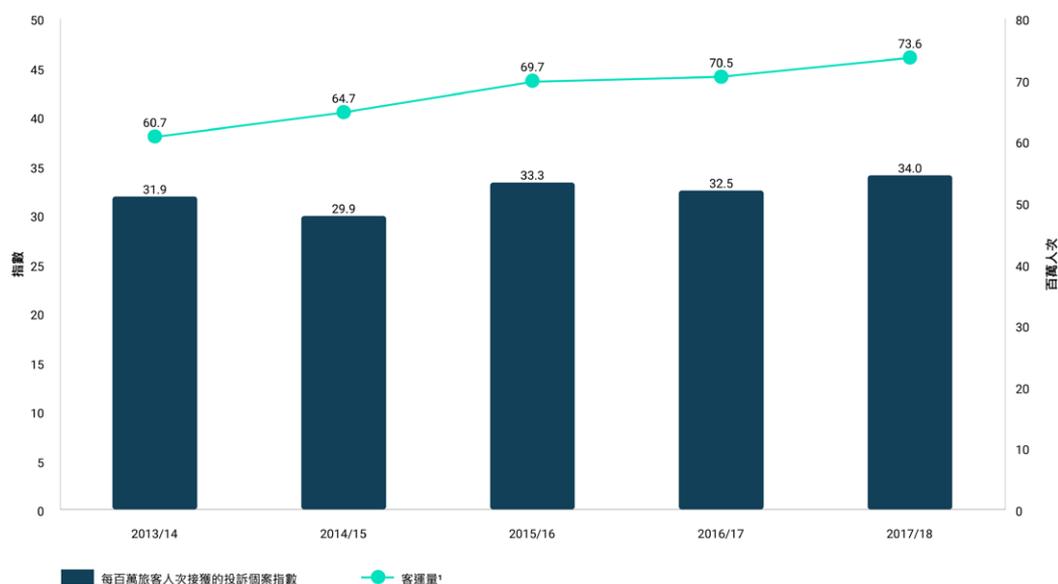
## 顧客滿意度



<sup>1</sup>根據國際機場協會的機場服務質素調查；以曆年(即1月1日至12月31日)內的表現為基礎。

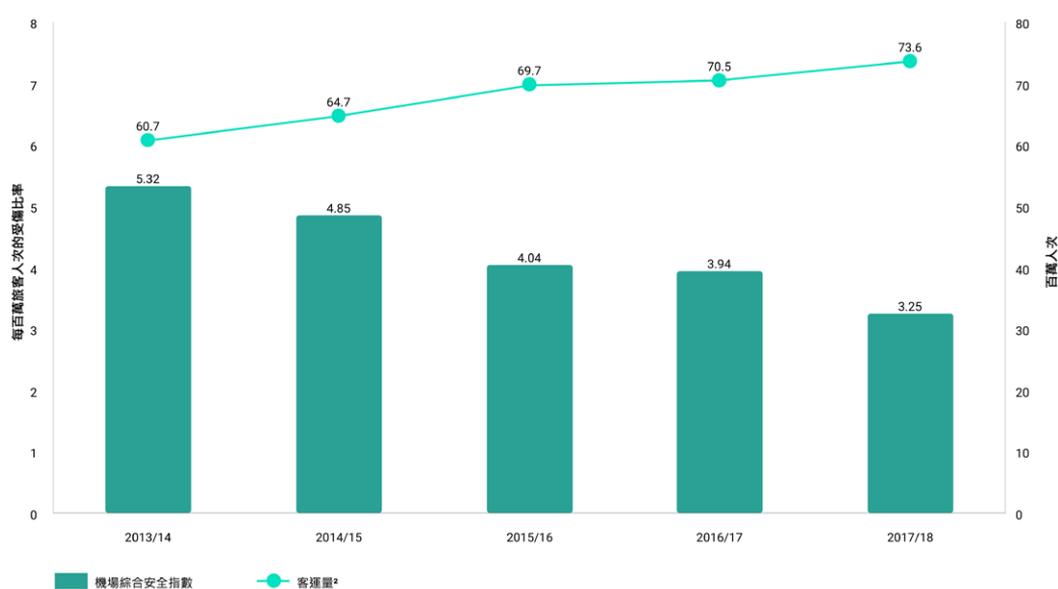
<sup>2</sup>國際機場協會機場服務質素調查所涵蓋的一個範疇。

## 投訴個案指數



<sup>1</sup>總客運量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計算。由於所有使用香港國際機場的旅客均為國際旅客，故按國際/國內航班劃分旅客人數，對機管局而言屬不適用。啟航地及目的地、轉機及過境數據屬商業敏感資料，故不作披露。

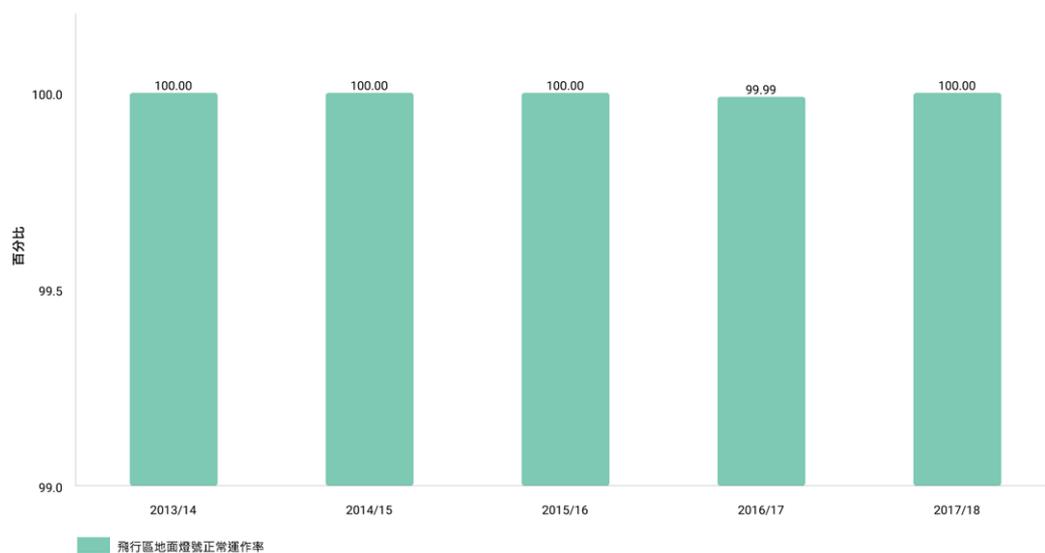
## 機場綜合安全指數<sup>1</sup>



<sup>1</sup>機場綜合安全指數是一項安全績效指標，以旅客量為基數，計量旅客及員工受傷人數。

<sup>2</sup>總客運量包括在香港出發、結束旅程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計算。由於所有使用香港國際機場的旅客均為國際旅客，故按國際/國內航班劃分旅客人數，對機管局而言屬不適用。啟航地及目的地、轉機及過境數據屬商業敏感資料，故不作披露。

## 營運安全表現<sup>1</sup>

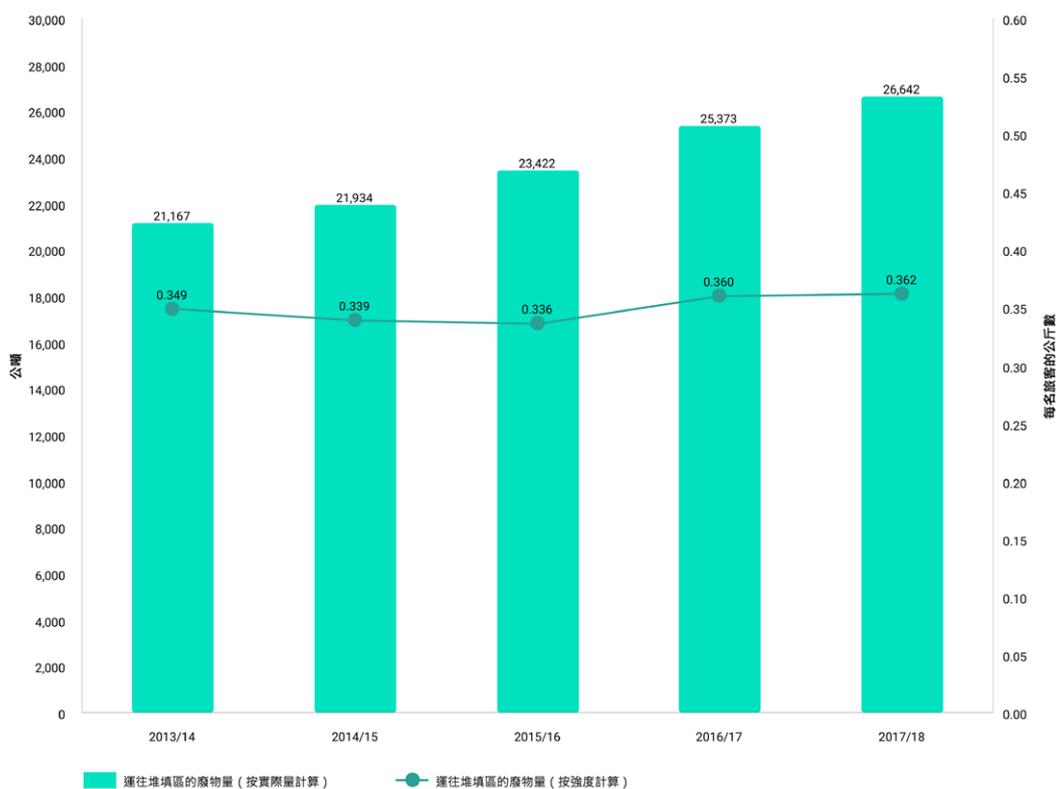


<sup>1</sup>機飛行區地面燈號正常運作率是根據國際民航組織《國際民用航空公約》附件14的要求釐定。正常運作率百分比=[(總運作時數 - 系統故障時數)/總運作時數]x100%。為編製報告，百分比以四捨五入計算至小數點後兩個位。然而，於2013/14年度及2014/15年度，曾發生事故導致系統故障，整體正常運作率並非100%。

## 環境表現

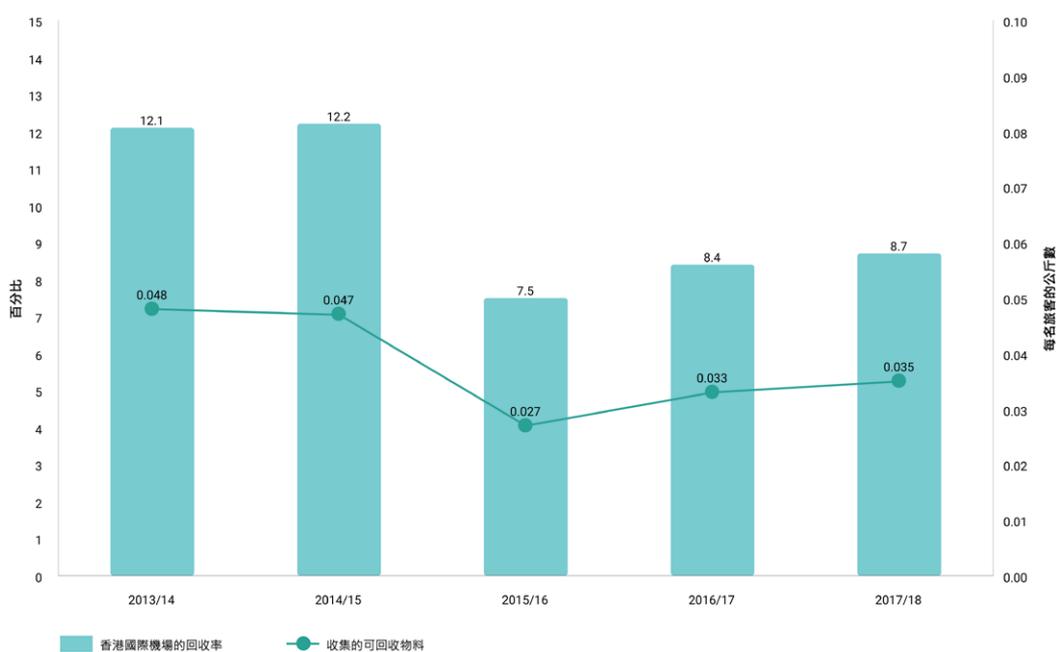
### 廢物管理

運往堆填區的廢物量



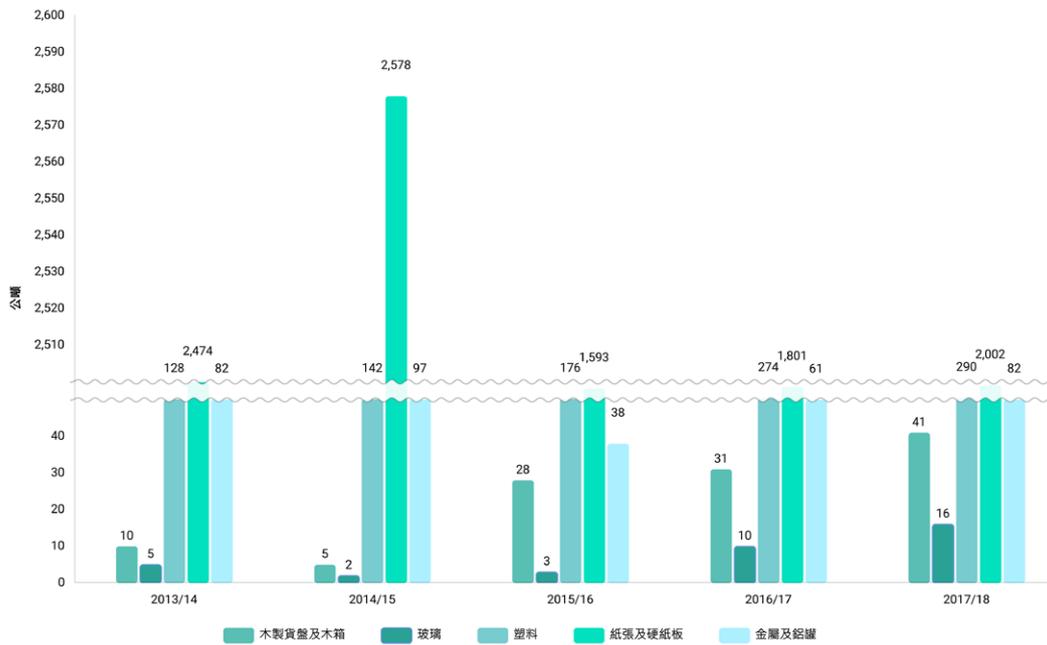
### 廢物管理

回收表現



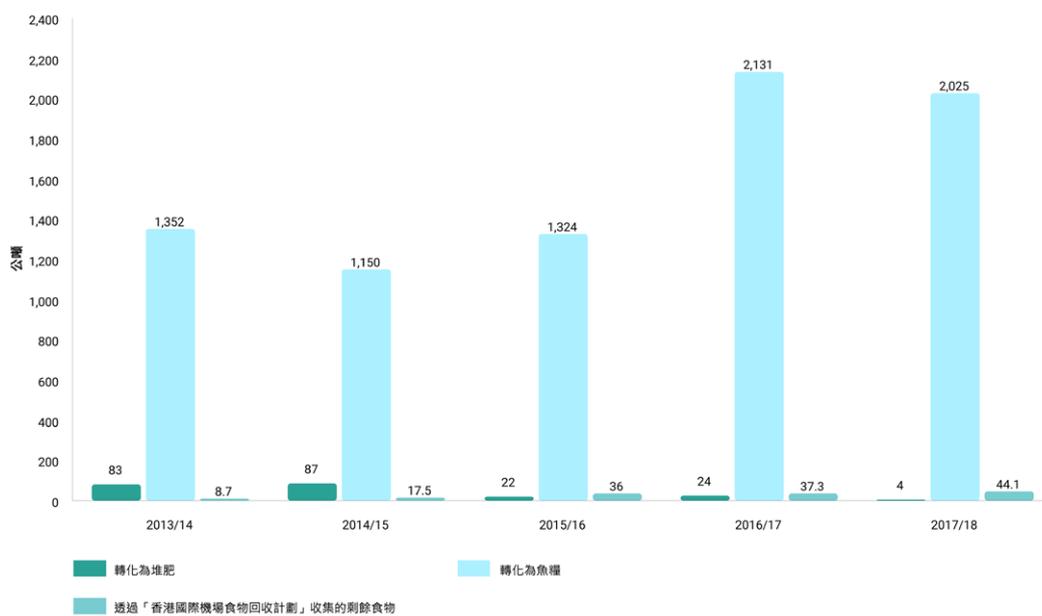
## 廢物管理

按類別劃分收集的可回收物料



## 廢物管理

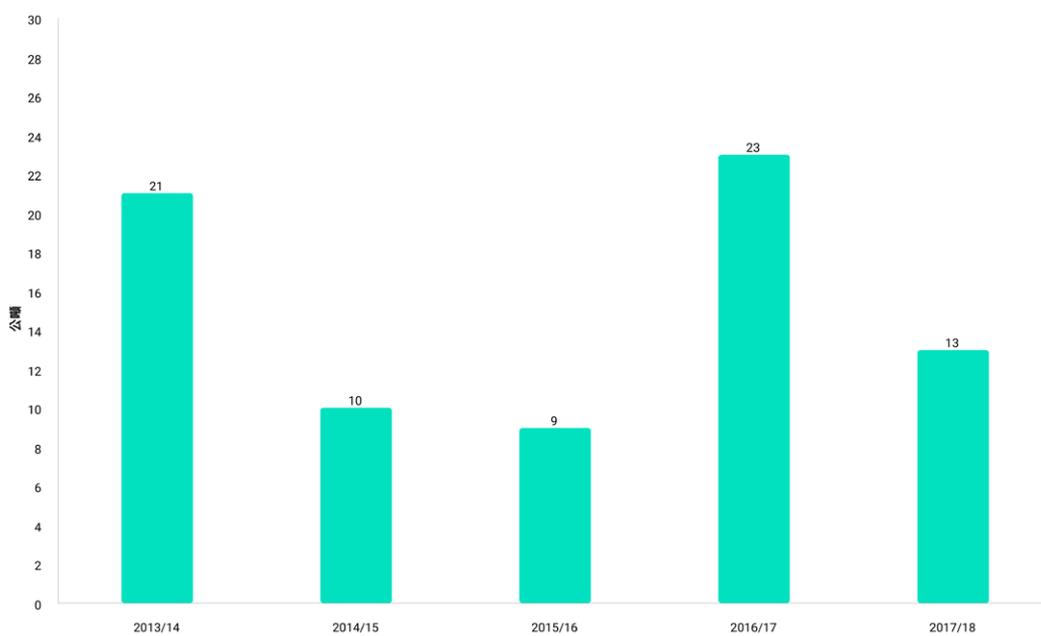
### 收集的廚餘及剩餘食物<sup>1</sup>



<sup>1</sup>在機管局設施收集的廚餘會轉化為堆肥及魚糧，而向機場業務夥伴收集的廚餘只會轉化為魚糧。

## 廢物管理

### 收集的化學物料<sup>1</sup>



<sup>1</sup>機管局採納香港法例第354章《廢物處置條例》訂明的「化學廢物」分類方法。有關數字包括由註冊化學廢物回收商收集處置的廢潤滑油及含汞廢光管。

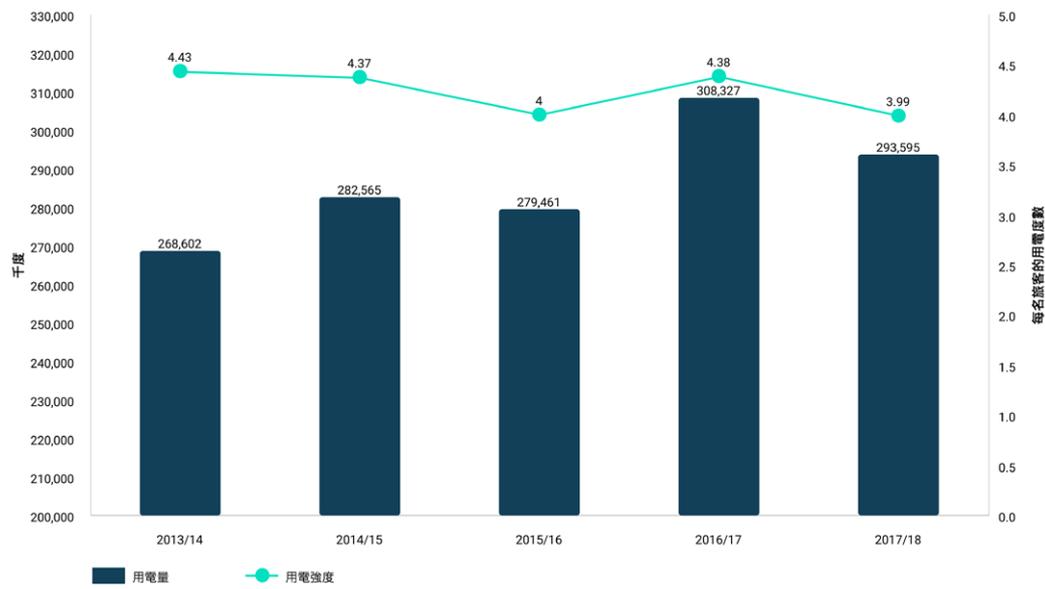
## 能源管理

### 按類別劃分的燃料耗用量



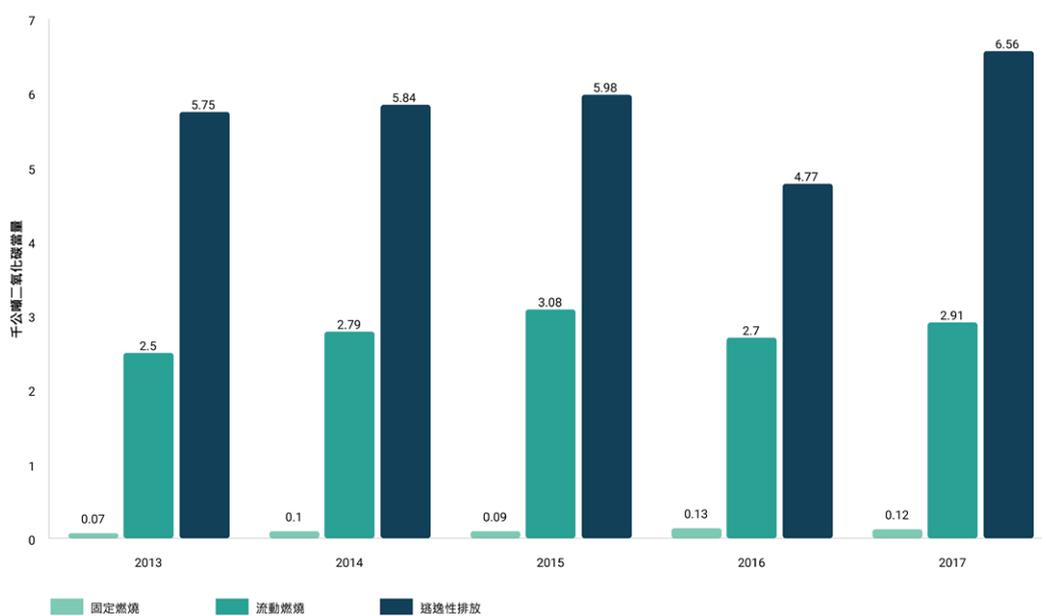
## 能源管理

### 耗電量



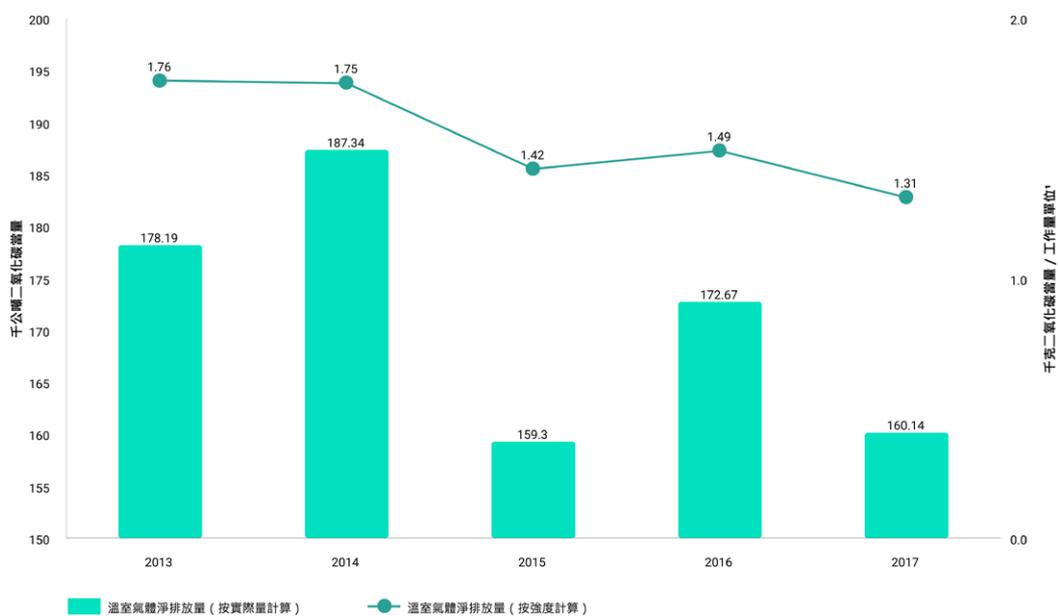
## 溫室氣體排放量

按排放源分類的範疇一排放



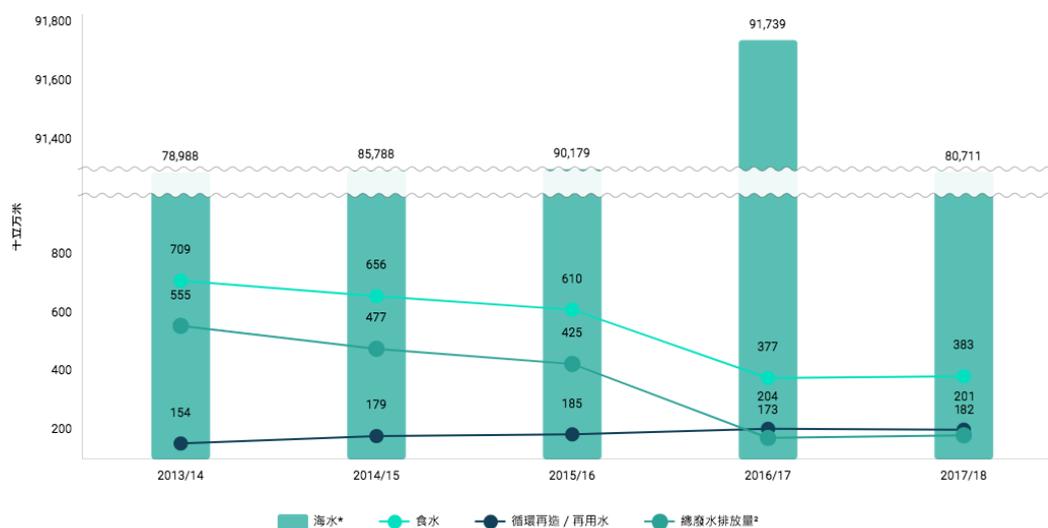
## 溫室氣體排放量

溫室氣體淨排放量<sup>1</sup>



<sup>1</sup>一個工作單位指一名旅客或100公斤貨物。

## 水資源管理<sup>1</sup>



<sup>1</sup>機管局採用「三方供水」系統，以提高三大水源：淡水、海水及經處理廢水的用水效益，有關詳情請瀏覽網站。

<sup>2</sup>廢水排放量是以食水用量減去循環再造廢水量估算。機管局按香港法例第358章《水污染管制條例》領有多個污水排放的牌照，並須按牌照規定以下列參數監測水質：流量率（立方米/日）、殘餘氯總量、胺、溫度、防污劑、懸浮固體、化學需氧量、油類及油脂、表面活性劑（總量）、生化需氧量、磷總量及甲醛。在2017/18年度，機管局所有污水排放均符合牌照排放限制規定。

\*在審核內部數據庫後已重列2015/16年度的數字。

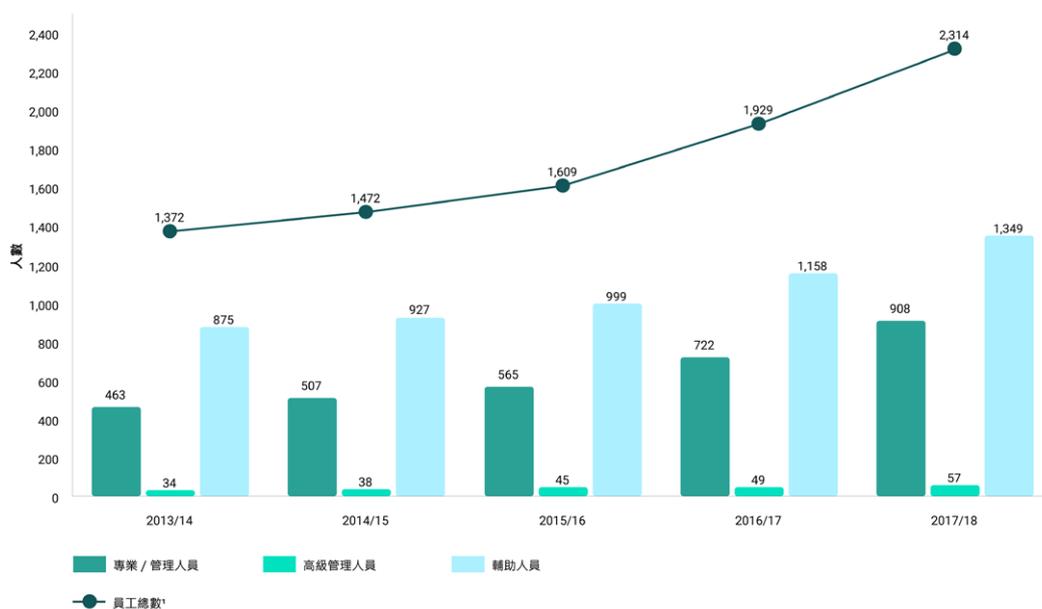
## 飛機燃料洩漏個案



## 工作環境表現

### 員工資料分析

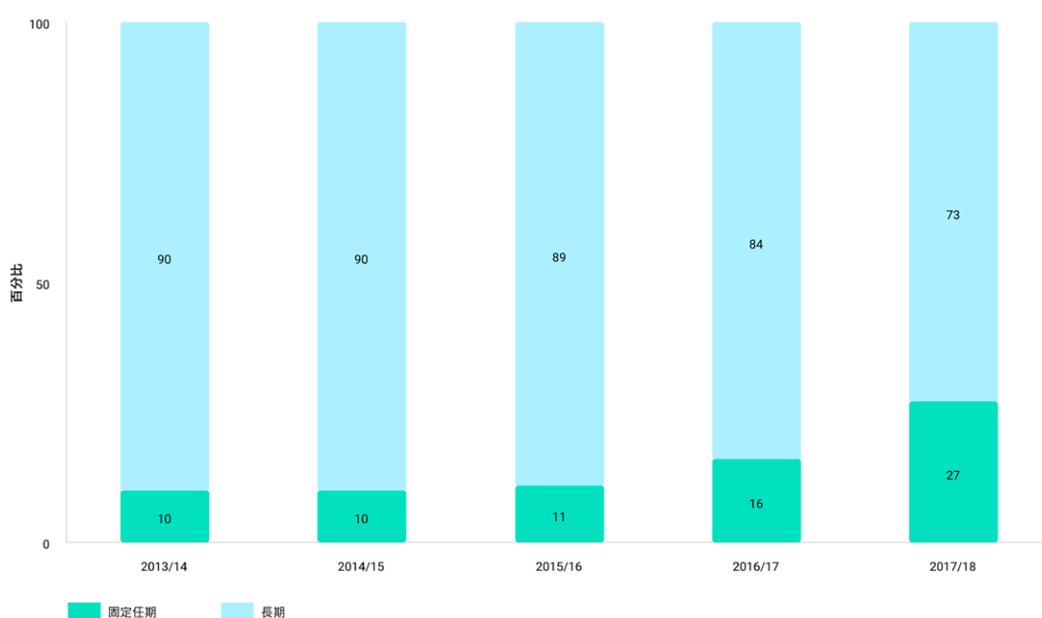
按職級分類的員工總數



<sup>1</sup>2017/18年度員工總數的範圍已修訂至包括臨時員工，但不包括機管局全資擁有附屬公司香港國際機場貴金屬儲存庫有限公司的員工，與機管局年報披露的範圍及人數一致。在2013/14至2016/17年度的數字則維持不變，範圍包括香港國際機場貴金屬儲存庫有限公司的員工，但不包括臨時員工。

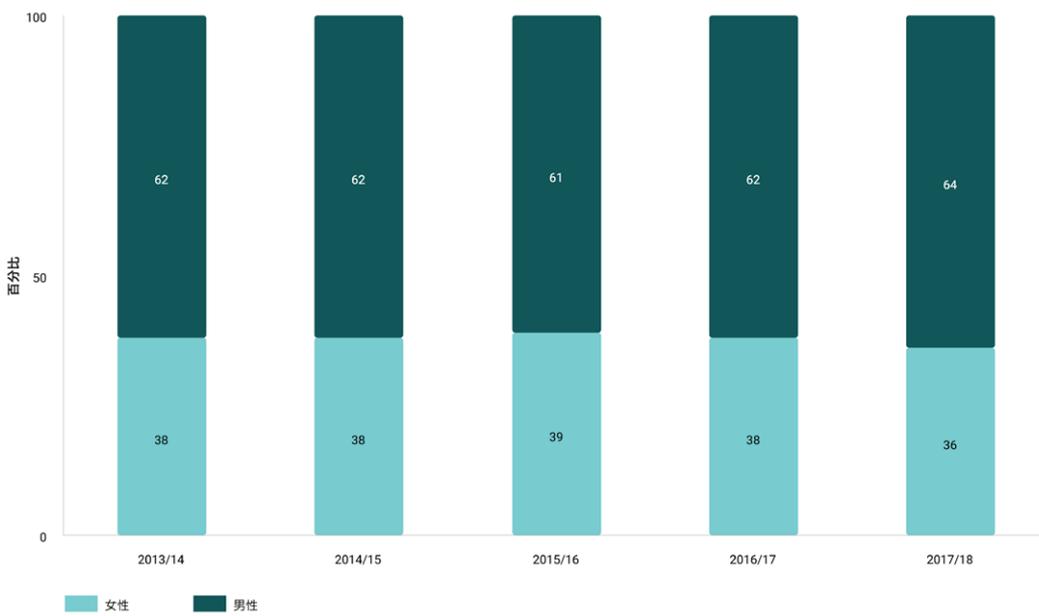
### 員工資料分析

按聘用合約分類



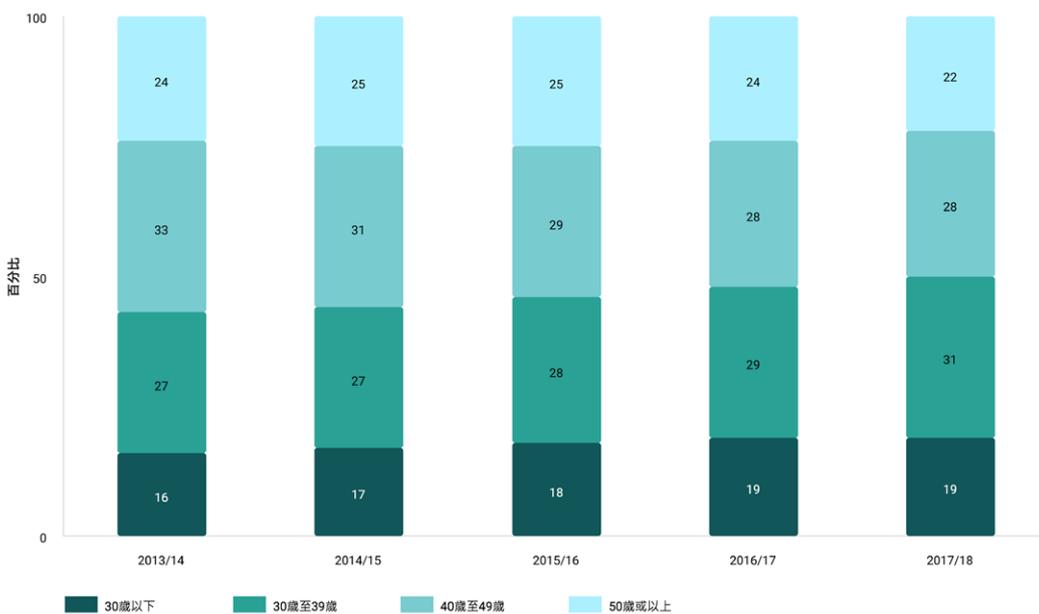
## 員工資料分析

按性別分類



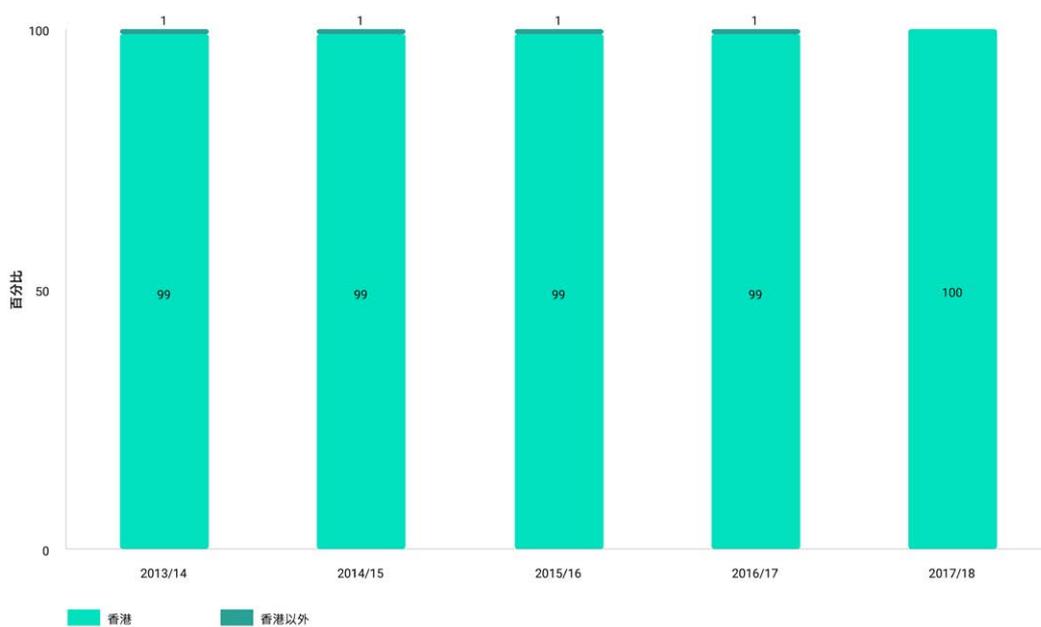
## 員工資料分析

按年齡組別分類



## 員工資料分析

按地點分類<sup>1</sup>



<sup>1</sup>百分比以四捨五入計算至最接近的整數。

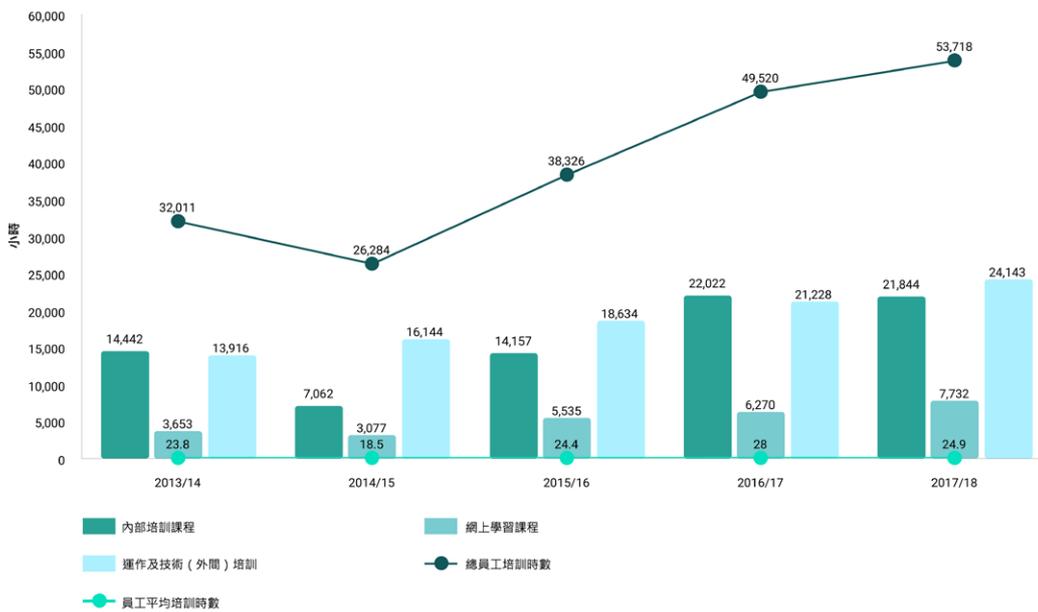
## 新聘及離職員工



<sup>1</sup>在2017/18年度所有新聘及離職員工均以香港為基地。離職員工人數及流失率不包括非自願離職及臨時員工。新聘員工比率是以報告期完結時的員工總數計算。流失率是以相關財政年度內的平均員工人數計算。

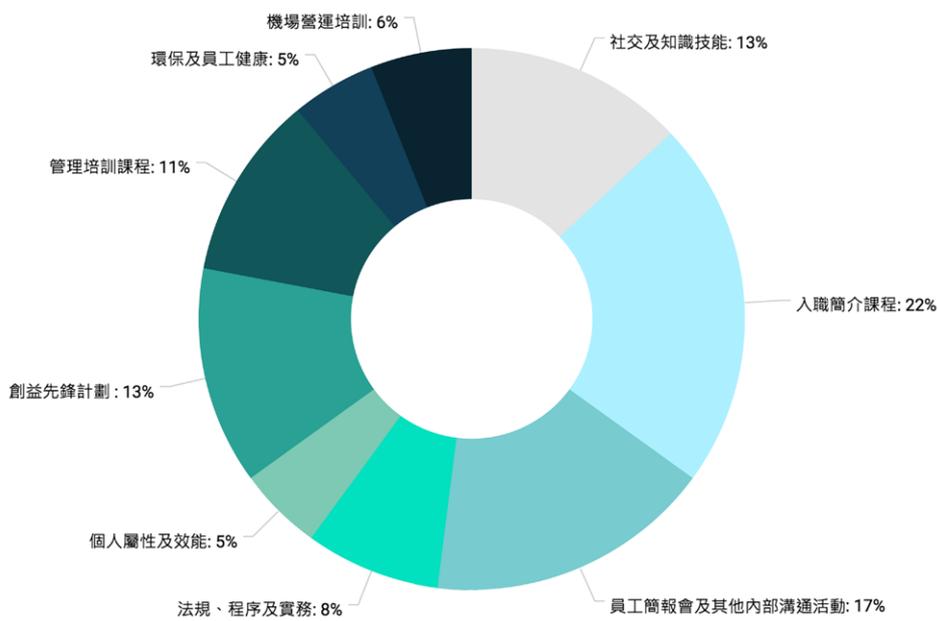
## 員工培訓

按培訓類別分類

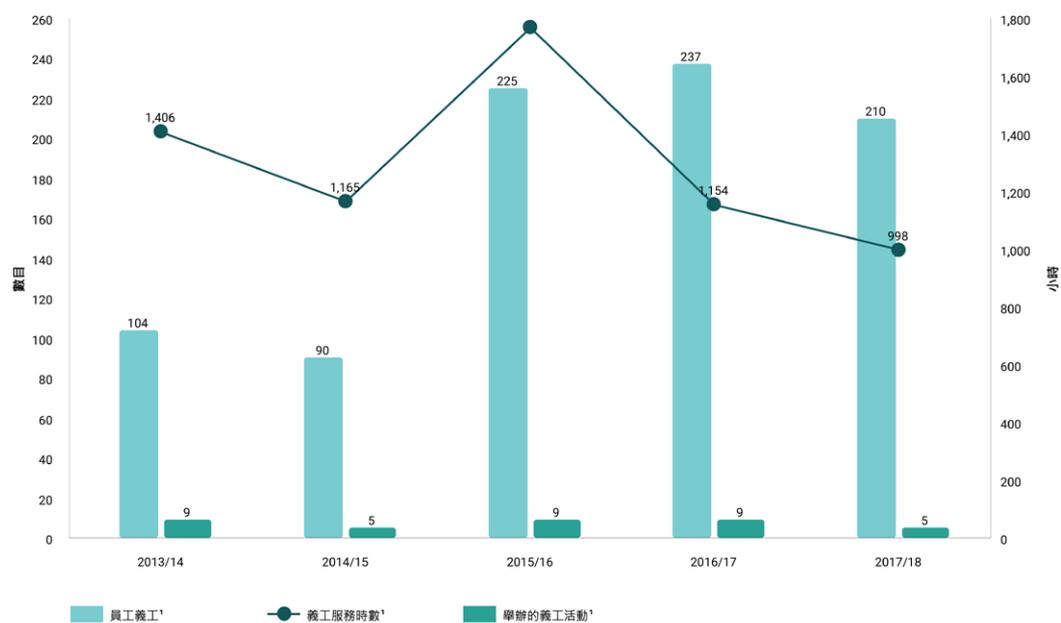


## 員工培訓

按培訓類別劃分的內部培訓時數



## 社會表現



<sup>1</sup>機管局員工參與由機管局社會服務小組舉辦的義工活動，服務社群。義工服務時數包括員工及其參與活動親友投入的時數。

## 獨立驗證

本報告已獲香港品質保證局獨立驗證。此外，機管局於本報告披露的溫室氣體排放數據亦已經香港通用檢測認證有限公司獨立驗證。

### 核實聲明

## 意見及回應

歡迎持份者對機管局的可持續發展管理方針及表現表達意見。請填妥網上意見表格或透過下列方式與吳敏(Mike Kilburn)聯絡：

**[corporatesustainability@hkairport.com](mailto:corporatesustainability@hkairport.com)**

(852) 2188 7111

香港大嶼山香港國際機場翔天路1號機場行政大樓  
香港機場管理局可持續發展部

# 核實聲明

---

## 範圍及目的

香港品質保證局已對香港機場管理局（機管局）2017/18可持續發展報告（報告）的內容進行獨立驗證。此報告是機管局第六份可持續發展報告，涵蓋2017/18的財政年度截至2018年3月31日止。報告闡釋機管局於2017/18年度在可持續發展方面的管理方針及表現，並概述在可持續發展重點範疇的未來計劃及目標。報告包括機管局於香港直接管理及控制的核心業務。

核實的目的是根據全球報告倡議組織(GRI)有關確定報告內容和報告質量的原則，為報告進行合理保證。報告依據 GRI 標準的核心選項及 GRI G4《機場營運行業披露》編製。

## 核實方法

核實過程是參照：

- 國際審計與鑑證準則理事會發布的《國際鑒證業務準則 (ISAE) 第3000號(修訂版) — 歷史財務資料審計或審閱以外的鑒證》
- GRI標準及 GRI G4《機場營運行業披露》

核實過程包括檢視內部數據收集及管理機制、與負責編製報告的代表面談，並以風險為本選取具代表性的樣本數據及資料加以核實，審閱相關原始數據和支持證據。

## 獨立性

香港品質保證局沒有參與收集和計算報告內的數據或編撰此報告。香港品質保證局的核實過程是獨立於機管局。除了合約訂明的核實服務，機管局與香港品質保證局並沒有其他聯繫。

## 結論

核實結果確定報告是依據GRI標準：核心選項及 GRI G4《機場營運行業披露》編製。

此報告就機管局在報告期內對於有關可持續發展方面的表現提供有系統、平衡和可靠的匯報。GRI的報告原則包括持份者參與性、與可持續發展的相關性、重要性和完整性亦已充分地實踐。除此之外，準確性、合時性、可比較性、清晰度和可靠性等要素亦能在報告中清楚體現。

機管局不斷改善其與持份者溝通和重要性評估的機制。利用有效的機制收集和分析資料編製報告能讓機管局保持與持份者坦誠地和積極地溝通。

### 香港品質保證局



**沈小茵**

審核主管

2018年11月