

凝聚力量 天際翱翔

2014/15 可持續發展報告




凝聚力量 天際翱翔
AIRFIELD
CATHAY PACIFIC
離港 Departures
28
NH 1242
SA 7140
Nagoya
14:35
閘口 Gates 33-80
Please board the train
閘口1-32,501-530,請使用扶手電梯
For gates 1-32,501-530, please use the escalator

目錄

3 • 有關本報告
4 • 主席的話
6 • 行政總裁的話
8 • 關於香港機場管理局
11 • 可持續發展方針
13 • 重要性評估
19 • 聯繫持份者
22 • 經濟貢獻
32 • 機場發展
42 • 卓越營運
56 • 環境
70 • 員工及社區
80 • 目標與指標
82 • 表現指標
90 • 獨立報告核實
91 • 附錄
96 • 詞彙
97 • 網站索引
98 • GRI內容索引

於報告期內，機管局獲得多個獎項及嘉許。詳情請參閱本報告「附錄」部分。

附註：如本報告的中文版本與英文版本有差異，概以英文版本為準。

有關本報告

報告簡介

這是香港機場管理局第三份年度可持續發展報告，涵蓋截至2015年3月31日止的2014/15財政年度的工作。

本報告全面闡釋機管局於2014/15年度在可持續發展方面的表現及管理方針，集中討論對持份者最為重要的事宜，以及香港國際機場作為國際及區域航空樞紐如何支持本港的可持續發展。機管局的持份者是指受機管局影響、對機管局具影響力或擁有既定利益的人士／機構。

報告範圍及界限

本報告主要探討機管局於香港直接管理及控制的核心業務，報告並沒有涵蓋機管局內地合資公司的資料。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，應對可持續發展事宜，提升香港國際機場在可持續發展方面的整體表現。

我們按照「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本報告。為不斷求進，今年我們由GRI G3.1指南改為採用GRI G4指南，務求提高透明度及問責性。本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。有關詳情請參閱「重要性評估」一章。

本報告通過GRI重要性披露服務的審核，確認一般標準披露G4-17至G4-27項已妥為列於「GRI內容索引」及載入本報告。有關詳情請參閱「GRI內容索引」，當中載列本報告內容與一般及特定披露標準披露的參考對照。

除另有註明外，本報告呈列2014/15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，同時在相關情況下列出短、中、長期目標及指標。本報告的財務數據摘錄自機管局截至2015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 G4指南的披露要求呈列。編製數據的標準及方法，以及任何重列的說明，亦按情況加以註明。

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，已經香港通用檢測認證有限公司獨立驗證。

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提出意見，請透過下列方式與我們聯絡：

網上：網上意見表格（第97頁）

電話：（852）2188 7111

電郵：corporatesustainability@hkairport.com

傳真：（852）2824 0717

郵寄：香港機場管理局
環保部
香港大嶼山香港國際機場翔天路1號機場行政大樓



主席的話



各位持份者：

我很榮幸能夠承接各前任主席的任務，為鞏固香港作為國際航空中心的地位而努力。

正如本報告「經濟貢獻」一章所述，香港國際機場繼續名列全球第三最繁忙的國際客運機場及最繁忙的貨運機場。於2014/15財政年度，機場的客運量上升6.6%至6 470萬人次，飛機起降量增長4.9%至396 000架次，而貨運量則上升5.5%達440萬公噸。在航空交通量屢創新高之際，機場現時的處理量已超逾容量的90%，運力快將飽和，機場確實有迫切需要擴建成為三跑道系統。

擴建香港國際機場是本港未來發展的重要投資。香港作為外向型經濟的國際城市，高效運作的機場不僅對推動金融業、旅遊業及其他經濟支柱產業的增長不可或缺，航空交通發展更是促進本地生產總值上升的關鍵元素。

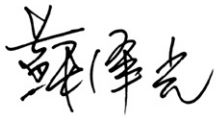


亞太地區各個機場正積極擴建，香港機場管理局須確保香港國際機場決不會因容量限制，窒礙香港作為國際商業中心的競爭力。

在推行多項擴建計劃擴大機場容量的同時，我們亦作出投資，不斷提升現有設施及引入新技術，藉以維持並盡量加強機場的效率及服務質素。然而，我深明單單投資於機場的硬件方面並不足夠。我們重視任用賢才，以最優秀人員經營業務，並會繼續與業務夥伴共同努力，為香港國際機場聘用及挽留卓越的員工。

這是機管局第三份年度可持續發展報告。通過參照GRI的G4指南，我們有機會再次細心聆聽持份者的意見。我們在「重要性評估」一章載列了對持份者而言最重要的可持續發展事宜，以及我們對他們所關注事宜的回應。

我們會一如既往與業務夥伴緊密合作，攜手邁向機場發展新階段。可持續發展是維持香港國際機場競爭力的重要一環。我謹代表董事會承諾，全力支持管理層，推動機場的可持續發展。



蘇澤光

主席

香港，2015年9月



行政總裁的話

各位持份者：

我十分高興成為香港機場管理局管理團隊的一份子，為維持香港國際機場享有的世界級機場地位、作為香港通往世界各地的門戶作出貢獻。

今年機管局進行了多項變革，經過管理人員更替，並為準備迎接未來挑戰而重組架構；我們藉此機會，因應不斷變化的市場情況檢討工作計劃，確保我們在未來日子保持卓越的營運表現。機管局採取新企業策略，更着重員工及本地社區，而我們於2015/16年度的企業目標，是致力將可持續發展文化植根機構各個層面。

完成香港歷來最嚴謹的環境影響評估後，我們很高興於2014年11月取得三跑道系統的環境許可證。籌備三跑道系統過渡工作之時，即使面對嚴峻的容量限制挑戰，我們仍會緊守崗位，維持優秀的服務水平，為旅客提供超卓體驗。為此，我們推行多項重要措施，其中於2015年2月成立了香港國際機場科技創新委員會，務求有系統地推動機場的創新及科技發展。這項措施不僅有助提升旅客體驗，長遠而言更是發展香港國際機場成為創新及智慧型機場的重大支持。

在環保方面，我們一直提供方便簡易的平台，與機場社區各業務夥伴合作，進一步減低對環境的影響。就如在過去五年，機管局與46家業務夥伴合作，減少機場的碳排放，我們朝着至2015年年底前減少機場整體碳強度25%的目標邁進。這正是我們致力建設香港國際機場成為全球最環保機場的重要承諾。

員工是我們最寶貴的資產。我們已展開人力資源策略檢討工作，其中首個重要程序是增設人力資源執行總監一職，並已在薪酬及福利、繼任規劃及人才培育等範疇作出改進，相關詳情載於本報告「員工及社區」一章。機管局致力招聘並挽留最優秀人才，並用心了解及回應員工的關注及期盼。我希望同事為效力機管局和為營運區內最佳機場作出貢獻而感到自豪。



機管局深信，香港國際機場不單是交通運輸設施，更是本港社區的重要資源；我們正努力加強機場在這方面的角色。我們採納新方針，將機場發展成推動本地新成立企業實驗技術方案之地，並作為本地藝術工作者展示香港藝術文化的平台。在推行社區投資新策略中，我們更為發展香港市民的技能作進一步投資。我的目標是加深「香港國際機場是香港人的機場」的形象。

閱讀本報告時，您可從中了解到我們未來的挑戰。儘管如此，我滿有信心，香港國際機場將繼續為本港帶來長遠競爭優勢，讓香港人引以為傲。期望大家繼續給予支持，為我們提供寶貴意見。



林天福

行政總裁

香港，2015年9月

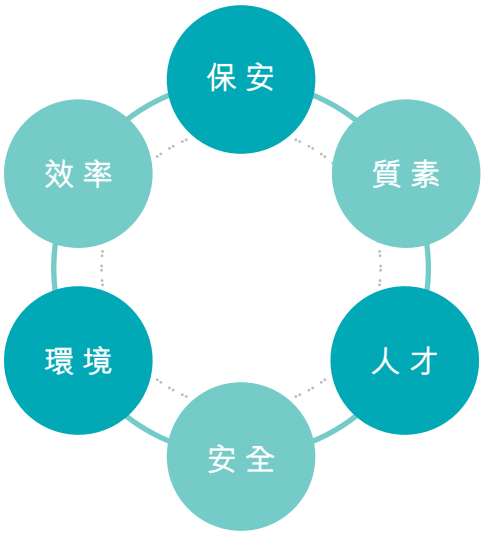


關於
香港機場管理局

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。根據有關條例，並以鞏固香港作為全球及區域航空樞紐的競爭力為目標，機管局負責提供、營運、發展及維持香港國際機場。此外，機管局亦可從事與機場有關的商貿或工業活動。機管局須按照審慎的商業原則經營業務，同時須充分顧及飛機、航空旅客及空運貨物的運載安全迅速。

理想、使命與基本信念

機管局的理想，是致力成為世界級的機場營運機構，在機場管理及航空相關業務方面奠定領導地位，為香港繁榮作出貢獻。為達到企業理想與可持續發展目標，我們與機場業務夥伴的營運遵循以下六項基本信念：



我們在日常營運各個環節，以至長遠業務規劃上，秉持各項基本信念，以履行以下使命：

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

我們的業務

		單位	2014/15年度	2013/14年度
營運表現	客運量	百萬人次	64.7	60.7
	貨運量	百萬公噸	4.4	4.2
	飛機起降量	千架次	396	377
	航點數目	個	180	179
	航空公司數目	家	105	106
財務表現	營業額	百萬港元	16,367	14,810
	計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	百萬港元	11,314	9,938
	權益股東應佔溢利	百萬港元	7,254	6,454
	已付香港利得稅	百萬港元	1,099	785
員工	機管局員工	人	1472	1372
	香港國際機場員工*	人	約65 000	約65 000

* 根據2013年香港國際機場工作人口調查

香港國際機場位於赤鱲角，佔地1255公頃，現設有兩座客運大樓及兩條跑道；共有105家航空公司在機場營運，連接全球180個航點。於2014/15年度，機場客運量達6 470萬人次，貨運量共440萬公噸，創下香港國際機場的新紀錄，繼續成為全球最繁忙的貨運機場，並名列全球十大最繁忙客運機場。

機管局合共聘用1472名員工，而為機場服務的員工約有65 000人。我們齊心協力營運各項機場運作，包括客運服務、貨運及航空服務、停機坪管理、飛行區運作、機場物業及設施管理、機場安全及保安、零售及廣告，以及其他客運大樓商業活動。有關機場管理及發展的主要服務及相關負責機構，已概述於「附錄」中的圖表。

機管局擁有以下兩家公司的部分股權，包括提供航空保安服務的機場保安有限公司，以及於珠江三角洲多個口岸提供旅客登記服務的聯天客運服務有限公司。機管局全資擁有香港國際機場貴金屬儲存庫有限公司，這家公司在機場提供儲存設施及相關服務。

在香港以外地區，機管局透過合資公司參與三個內地機場的營運及管理，分別是上海虹橋國際機場、杭州蕭山國際機場及珠海機場。

業務規劃

機管局的業務規劃涵蓋一系列切合香港國際機場短期至長期需要的計劃，當中包括每五年檢討及更新的20年規劃大綱、每年擬備的五年業務計劃及三年工作計劃（行政總裁新提出並於2014年11月獲董事會批准），以及相關年度執行計劃。

董事會透過轄下各委員會，監督計劃內主要項目及措施，並按情況提供指引，確保有關計劃切合機管局與整體機場社區不斷轉變的業務及營運需求。機管局行政總裁定期與其他高級行政人員舉行會議，監督年度計劃的進度。

- **機管局的2015/16年度計劃為業務策略及主要項目制訂九個重點範疇**

1. 應對雙跑道系統的容量限制
2. 提供卓越營運及服務
3. 規劃及推行三跑道系統
4. 發展北商業區
5. 提供獨特的機場購物體驗
6. 鞏固機場的貨運領導地位
7. 把握周邊基建發展的機遇，擴大機場的腹地市場
8. 重塑機場的形象
9. 爭取長遠可持續增長

從持份者參與我們為編撰本報告進行的重要性評估的意見，反映以上重點範疇都是持份者關注的事宜。詳情請參閱「重要性評估」一章。

有關業務規劃及檢討程序詳情，請參閱機管局2014/15年報（第97頁）「企業管治」一章。

我們為2015/16年度訂下新企業目標架構及有關考核方法，旨在推動全面及可持續發展的業務表現，為機管局創造長遠利益。為此，我們將人力資源及社區投資設定為重點範疇。

對外界的承諾

機管局積極參與貫徹其理想和基本信念及／或與業務策略及運作相關的本地及國際機構，同時亦支持及簽署其他機構的多項約章及原則；有關約章及原則就與香港國際機場相關的事宜，包括安全、環境及企業管治等，提供最佳實務指引或資源。機管局重視參與及實行這些外部計劃，尤其各項計劃帶來的學習及與持份者聯繫的機會。機管局加入成為會員的組織、支持的外界原則及約章的相關資料，請參閱「附錄」部分。

可持續發展方針

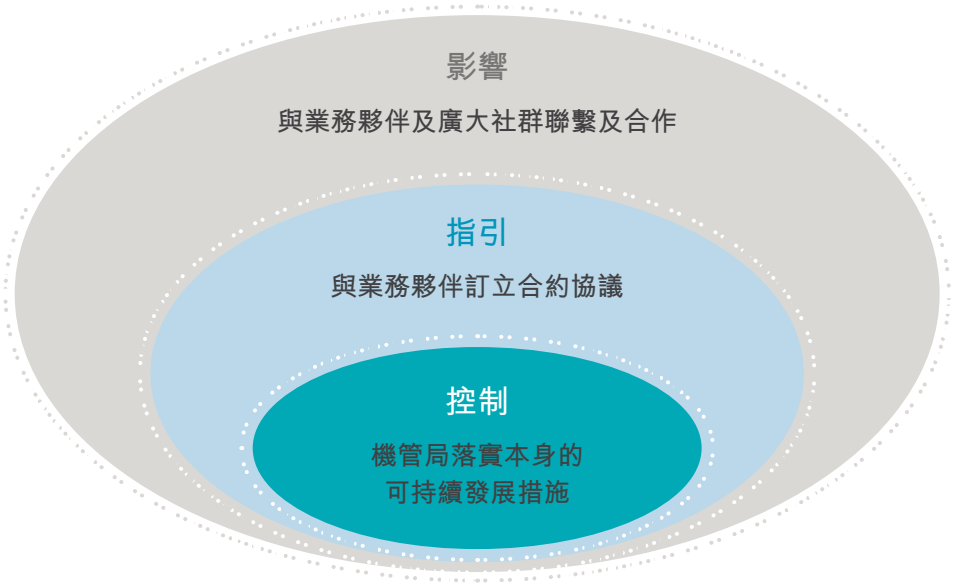
可持續發展願景

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。

我們的方針

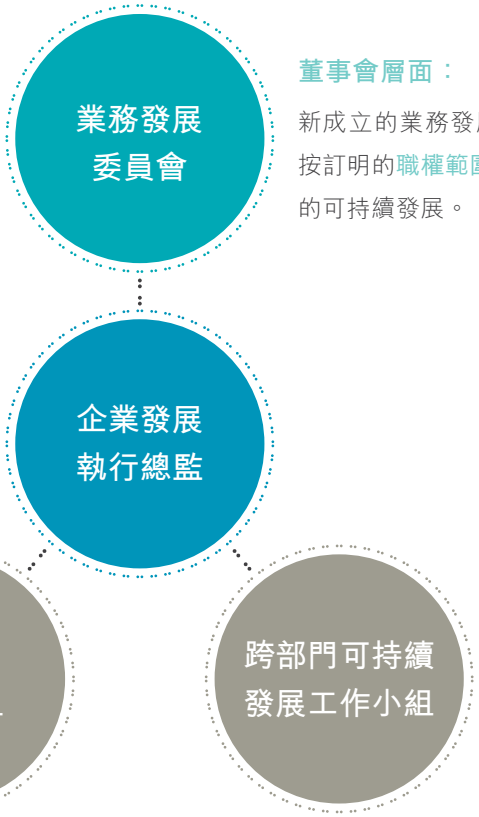
我們在制訂可持續發展方針時，考慮到多方面因素，包括業務相關的挑戰、對持份者的問責性、全球航空業趨勢、法例及規例，以及風險管理等。

機管局的商業模式是將機場的主要運作外判予專營商、租戶及政府部門。因應這種業務模式，機管局採納以下三層方針管理可持續發展。「控制、指引及影響」原則反映機管局對機場不同營運範疇的控制程度。



可持續發展管理

機管局的可持續發展管理透過以下層面執行：



董事會層面：

新成立的業務發展委員會（前身為執行委員會）按訂明的職權範圍（第97頁）獲授權監督機管局的可持續發展。

執行總監層面：

企業發展執行總監負責機管局的整體可持續發展管理及表現。

部門層面：

在企業發展處下，環保部內的可持續發展小組負責制訂及推行機管局的可持續發展策略、管理及匯報機制。

跨部門層面：

可持續發展工作小組由企業發展執行總監擔任主席，成員包括機管局各部門代表，負責提供編製報告所需的重要資料及數據，協助可持續發展小組履行職務。

可持續發展報告

機管局於2014年11月出版2013/14可持續發展報告。報告獲香港品質保證局獨立驗證，並由GRI查核及確認報告已達到GRI應用等級A+的要求。

為編製符合GRI G4指南的報告，機管局對全球各地主要機場及跨國企業的可持續發展最佳實務進行研究，務求識別可予改善之處。機管局亦對照GRI G4指南的披露要求作差距分析。有關研究強調我們提升可持續發展管理及匯報制度，以至可持續發展表現的需要。研究結果已於2015年1月提交機管局的高級管理層。

於2015年2月，董事會轄下的執行委員會批准機管局按照GRI G4指南編製2014/15可持續發展報告，藉此進一步提高可持續發展報告程序的公信力及相關性，並為可持續發展實務提供穩固基礎。我們的主要改善措施包括聯繫外界持份者以為需披露的可持續發展事宜排序、開展供應鏈管理研究，以及增強機管局可持續發展的管治。

重要性評估

本年度，機管局首次安排內部及外界持份者直接參與重要性評估過程，以編撰本報告。我們就機管局最重要的經濟、環境及社會影響，以及持份者特別關注的事宜進行評估，以釐定其重要性。評估過程有助我們決定應納入本報告的重要事宜並就其重要性排序。

機管局的重要性評估過程

識別潛在事宜

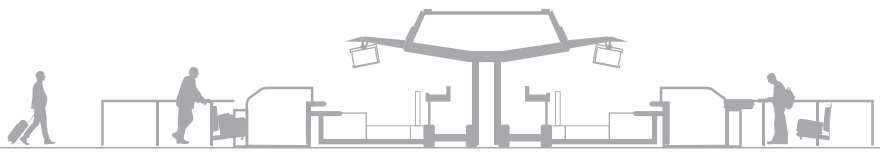
- 機管局從不同資料來源整合44項可列入報告的相關事宜。資料來源包括持份者聯繫活動收集的意見、內部政策及管理報告、媒體意見及趨勢分析，以及GRI G4指南的指標

按事宜重要性排序

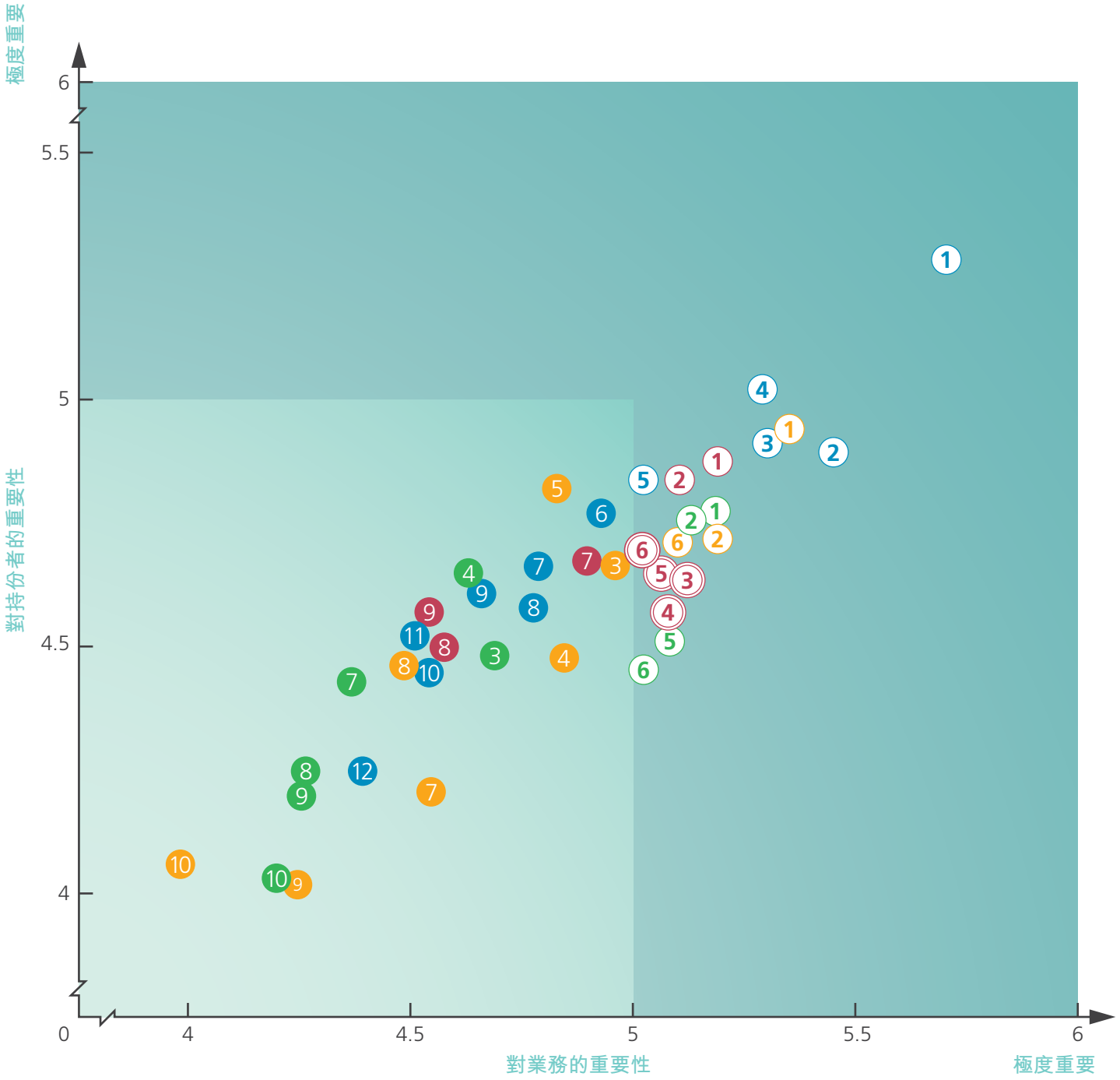
- 舉行六個專題研究小組（共有39家機構62位代表參與）及三次個別面談，收集持份者對重要事宜的意見
- 依據持份者的回應，將相關事宜數目由44項調整至41項
- 進行兩次網上意見調查（共收到286份回應，回應率為60.6%），從持份者或商業角度評估各相關事宜的重要性（評分準則為1至6分，1分為完全不重要，6分為極度重要）
- 根據意見調查的評分編製重要性矩陣

高級管理層核實

- 機管局高級管理層檢討重要性矩陣，設定納入重要性矩陣的評分，並釐定各事宜的影響屬機管局內部或機構以外（界限劃分）
- 納入重要性矩陣的評分設定為5分（即屬「非常重要」）
- 在全部41項事宜中，其中18項在持份者或商業角度的整體評分為5分或以上，按重要性排序為機管局需應對及作出匯報的最重要可持續發展事宜



重要性矩陣及界限劃分



範疇：

經濟及社會　環境　營運實務　人力資源

最重要事宜的界限劃分：

① 機管局內部及機構以外　③ 機管局內部

重要的可持續發展事宜

所識別的全部41項事宜（如下），已依據其對持份者及業務的重要性評分列示在重要性矩陣中。當中被評為最重要級別的18項事宜以粗體字及加上白色圖標以作識別。

經濟及社會

1. **交通連繫**
2. **經濟貢獻**
6. **人手短缺**
3. 空運策略
4. 品牌及聲譽
5. 基建發展
7. 財務管理
8. 運作對社區的影響
9. 社區投資
10. 大嶼山發展

營運實務

1. **機場安全及保安**
2. **遵守法例及規例**
3. **機場容量限制**
4. **應變計劃**
5. **顧客體驗**
6. 設施管理
7. 聯繫業務夥伴
8. 資訊保安
9. 創新及科技
10. 人權
11. 無障礙連接
12. 供應鏈管理

環境

1. **環境管理**
2. **空氣質素**
5. **碳及能源管理**
6. **廢物**
3. 環保建築
4. 噪音
7. 水資源
8. 生物多樣性
9. 物料使用
10. 氣候變化

人力資源

1. **道德及操守**
2. **職業健康及安全**
3. **人才挽留及流失**
4. **繼任規劃**
5. **吸納人才**
6. **員工福祉**
7. 培訓及發展
8. 平等機會及多元文化
9. 申訴機制



與2013/14年度比較

下表列示本年度與去年重要性評估結果的重大差別，影響因素主要包括我們今年聯繫更多不同組別的持份者，並採取更嚴謹的方法評估事宜的重要性及編製矩陣。結果亦反映機場營運的變化及香港國際機場的發展進程，以及去年可持續發展的宏觀趨勢。

新評為最重要的事宜

- 人手短缺
- 吸納人才
- 人才挽留及流失
- 繼任規劃
- 員工福祉
- 碳及能源管理
- 廢物
- 遵守法例及規例

不再被評為最重要的事宜*

- 聯繫業務夥伴
- 運作對社區的影響
- 環保建築
- 噪音

更改名稱的事宜

- 機場容量限制
  （原稱*機場容量*）
- 顧客體驗
  （原稱*顧客服務*）
- 道德及操守
  （原稱*道德及賄賂*）

* 所列事宜對機管局仍然重要，並在一定程度上涵蓋在最重要事宜內。例如機管局就不同事宜與業務夥伴保持聯繫，以確保香港國際機場運作暢順。

回應持份者

本年度，機管局按持份者的專業知識、與機管局的關係及對機管局決策過程的影響力劃分，聽取下列持份者組別的意見：

- 機場業務夥伴
- 供應商（包括顧問及承包商）
- 員工
- 非政府機構（包括智囊組織）
- 商會及業界組織（包括專業團體及法定機構）

收集持份者意見不僅有助我們為可持續發展事宜按重要性排序，亦讓我們更清楚了解持份者對我們營運的關注、期望及意見。

從收集的持份者意見中，我們歸納六個經常討論的議題，包括領導及策略、機場容量限制、人手短缺、吸納及挽留人才、經濟貢獻及環境管理。本報告已探討及涵蓋上述議題，包括有關機管局處理相關事宜的方針、2014/15年度的主要措施及成果、主要挑戰及未來機遇。

機管局亦會檢討長遠策略，應對持份者在聯繫活動中提出的特定可持續發展事宜，並於日後就機管局可持續發展表現及報告尋求機會作更廣泛討論。

G4-19, G4-23, G4-24, G4-25, G4-27

持份者的意見及機管局的回應

問

機管局在業務可持續發展方面有甚麼**長遠策略**？

答

機管局就香港國際機場的可持續發展制訂長遠策略。詳情請參閱**「關於香港機場管理局 — 業務規劃」**（第10頁）、**「機場發展 — 發展策略」**（第35頁），以及**「目標與指標」**（第80頁）各章節。

問

機場容量限制及**人手短缺**是當前面對最重要的問題，對機管局的運作，及其業務夥伴和供應商已構成影響。對於**運作效率、顧客體驗**，以至**安全**的潛在不利影響亦不斷增加，機場員工工作壓力沉重。持份者期望機管局能提倡維護機場社區的利益，為應對當前挑戰訂立目標。

答

我們明白香港國際機場正面對不同方面的挑戰，以及在制訂長遠解決方案上需扮演領導角色。我們會繼續採取不同措施，提升運作效率及紓緩人手短缺。我們亦深明要與機場社區攜手合作，才能應對這些的挑戰。

詳情請參閱**「機場發展」**（第32頁）、**「卓越營運 — 創新及科技」**（第51頁），以及**「員工及社區 — 機場人手方面的事宜」**（第76頁）各章節。

問

機管局員工關注到**吸納及挽留合適人才**日益困難，希望機管局檢討人力資源策略、整體薪津及職員考績制度。

答

機管局進行了薪酬及福利檢討，在市場上保持競爭力以吸引及挽留人才。有關詳情請參閱**「員工及社區」**一章（第70頁），以及**「機管局人力資源及行政執行總監的問答部分」**（第72頁）。

持份者的意見及機管局的回應

問

機管局應更積極宣傳香港國際機場對本港的**經濟貢獻**，以及加強關顧機場鄰近社區的需要。

答

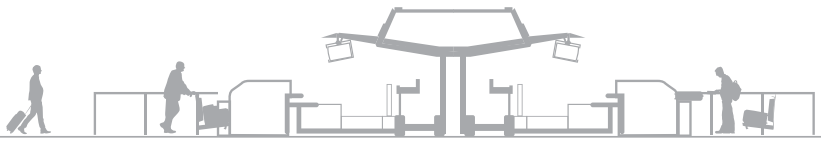
有關香港國際機場對香港的經濟貢獻詳情，載於**「經濟貢獻」**一章（第22頁）。機管局透過不同渠道積極與持份者保持緊密聯繫，詳情請參閱**「聯繫持份者」**一章（第19頁）。此外，機管局亦已着手檢討其社區投資的方針，詳情可見**「員工及社區－社區投資」**一節（第77頁）。

問

機管局在多個**環境管理**範疇表現卓越，但在廢物管理及生物多樣性等事宜上仍有待改善。在相關過程中機管局亦需加強與業務夥伴的合作，以實踐承諾成為全球最環保機場。

答

「環境」一章（第56頁）詳述機管局為達到宏大的目標，致力建設香港國際機場成為全球最環保機場的策略，以及就環保事宜與業務夥伴加緊聯繫的計劃。我們正為整個機場制訂有關廢物管理及生物多樣性的策略，並預期於2015/16年度完成。



聯繫持份者

聯繫持份者是機場日常運作及未來發展的重要一環。機管局與廣大持份者保持緊密聯繫，深入了解並更適切應對持份者的需要、作出更明智的業務決策，以及更妥善管理有關決定帶來的影響。

機管局的持份者是指與機管局交流、受機管局影響、對機管局具影響力或擁有既定利益的人士／機構。主要持份者組別是指尤其在對機管局最重要的事宜上，擁有高度既定或直接利益及具重大影響力的持份者。

機管局致力與持份者保持開放有效的溝通。我們因應持份者類別、聯繫目標，以及現有溝通機制及承擔，採取不同的聯繫方式。

機管局除了舉行本身的持份者聯繫活動外，我們亦積極參與外界舉辦的交流平台及活動，例如業界組織及專業團體的委員會，並定期統籌多個聯絡小組及委員會以處理特定事宜，例如透過環保聯絡小組與環保團體溝通、於屯門設立航空燃油儲存庫社區聯絡小組，以及透過機場交通聯絡小組完善員工交通服務等。

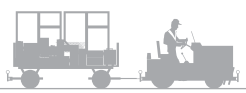
本報告各章節亦載述機管局與持份者聯繫的例子：

- 為編撰本報告以進行重要性評估時，**內部及外界持份者**的參與（請參閱第13頁「重要性評估」一章）。
- 與**業務夥伴、機場同業及航空業界**共同應對環保事宜（請參閱第60頁「環境－領導及與外界聯繫」一節）。
- 與**機場交通聯絡小組**合作，改善員工往返機場的交通安排（請參閱第76頁「員工及社區－機場人手方面的事宜」一節）。
- **機管局員工、業務夥伴、承包商及旅客**共同參與，為香港國際機場建立安全文化（請參閱第45頁「卓越營運－機場安全」一節）。

下表概列機管局的主要持份者組別、涉及的主要利益範疇，以及我們採取的定期聯繫方式。

持份者組別	聯繫方式	主要利益範疇
機場業務夥伴	• 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 • 分享調查結果及資訊 • 獎項及嘉許計劃	• 機場規劃及發展 • 機場安全及保安 • 業務持續性規劃 • 新科技應用的合作 • 顧客意見及消費趨勢 • 環境事宜及遵守法規 • 營運事宜 • 員工交通 • 大型活動規劃
承包商及供應商	• 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	• 機場安全及保安 • 道德及操守 • 環境管理 • 職業健康及安全 • 營運事宜 • 服務表現標準 • 供應鏈管理
員工	• 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	• 業務持續性及策略規劃 • 企業管治及內部監控 • 環境管理 • 遵守法規 • 職業健康及安全 • 營運事宜 • 員工薪津、福利及福祉 • 員工交通
旅客	• 旅客服務櫃檯 • 電話查詢中心 • 機場大使 • 單張及展覽 • 公司網站及流動應用程式 • 意見調查	• 交通連繫 • 旅客體驗 • 旅客安全 • 購物折扣及優惠 • 客運大樓設施及服務
政府部門及監管機構	• 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	• 機場規劃及發展 • 機場安全及保安 • 對香港經濟的貢獻 • 企業管治及內部監控 • 緊急應變及業務持續性 • 機場對環境的影響 • 財務表現 • 交通及道路管理

持份者組別	聯繫方式	主要利益範疇
立法會議員、區議員及政治組織	• 委員會及聯絡小組 • 簡報會及機場參觀活動	• 機場服務 • 空氣質素 • 企業管治 • 財務表現 • 噪音 • 交通及道路管理
業界組織及專業團體	• 論壇及展覽 • 簡報會及機場參觀活動 • 參與小組委員會 • 定期及專責會議	• 機場容量限制 • 氣候變化 • 顧客體驗 • 機場對環境的影響 • 創新及科技 • 市場資訊 • 職業健康及安全 • 營運效率 • 採購制度
非政府機構	• 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	• 無障礙機場 • 機場安全 • 機場容量限制 • 機場對環境的影響 • 職業健康及安全 • 營運效率 • 社會及社區事宜
本地社區	• 簡報會及機場參觀活動 • 機管局職員康樂會社會服務小組 • 社區聯絡小組	• 空氣質素 • 廚餘 • 機場發展的影響 • 噪音
媒體	• 工作坊、簡報會及機場參觀活動 • 與媒體主管及編輯會面 • 新聞稿及刊物 • 傳媒查詢熱線及電郵 • 年度及中期業績公布	• 機場營運及發展 • 企業管治 • 機場發展對環境的影響 • 財務表現 • 噪音 • 客運大樓設施及服務







經濟貢獻

香港國際機場不分晝夜運作，以龐大的洲際航空網絡連接香港與珠三角及東南亞地區，支撐香港的金融、物流及交通樞紐角色。有賴主要由技術、專業及管理人員組成的65 000名機場員工團隊辛勤努力，機場才能暢順運作。



2014/15年度的主要成果

- **客運量**增長6.6%，**飛機起降量**增加4.9%，**貨運量**則上升5.5%
- 105家**航空公司**在香港國際機場營運，連接180個**航點**
- 更新香港國際機場對本港經濟貢獻的**經濟影響研究**

目標及指標

- 在2015/16年度就香港國際機場的**航空貨運發展**進行顧問研究
- 於2015/16年度在珠三角設立城市候機樓，藉此擴大**機場的腹地市場**
- 在2015/16年度探討利用高速鐵路及高速公路提升與珠三角地區**多式聯運旅客服務**的可行性



問答 航空貨運對香港經濟的貢獻

– 機管局航空貨運及後勤總經理沈朝暉

問 航空貨運如何為香港經濟帶來貢獻？

答 無論是香港市民或企業，每天都依靠着機場高效可靠的航空貨運服務；由送遞緊急文件、運送新鮮食品以至服飾及電子產品等，機場每年處理的空運貨物佔香港對外貿易總值約40%，是香港國際機場於1998年啟用時的一倍。

問 香港國際機場自2010年起成為全球首屈一指的貨運機場，可以分享取得這佳績背後的故事嗎？

答 香港國際機場享有多方面的競爭優勢，包括香港的自由港政策及優越的地理位置、廣闊的航空網絡、先進的設施、卓越的貨運處理及保安服務，以及充裕的貨運處理能力。更重要是香港人深諳時間就如金錢，講求速度及效率的精神充分體現在貨運處理過程的各個環節。機管局透過專營商管理機場的貨運服務，以善用土地及發揮規模經濟效益。

建立穩固的合作關係及制訂可持續發展的方案是成功的關鍵。我們的航空公司合作夥伴在鞏固機場航空貨運的領導地位上，擔當不可或缺的角色，尤其是本地航空公司、經營貨運的航空公司及速遞空運商。於2013年投入服務的國泰航空貨運站，令機場的貨運處理能力額外增加260萬公噸，為轉口航空貨運帶來顯著增幅。此外，速遞貨運市場錄得穩健增長。機管局將繼續與主要夥伴緊密合作，致力提供一個高效可靠的發展平台。

問 機管局如何與不同持份者合作，維持高效優質的貨運服務？

答 在機管局擔任主席的貨運促進委員會上，來自航空貨運業界的成員每季均會舉行會議，檢討航空貨運處理的運作與表現。機管局為各航空貨運站營運商訂立服務監測方案，確保服務符合高效的表現標準。此外，委員會亦會向機管局建議不同措施，務求進一步提升並擴大機場的空運管理能力。



促進香港經濟

根據國際經驗，投資機場相比投資其他類型的基建設施可創造更高的經濟回報。香港國際機場處理佔本港對外貿易總值約40%[1]的貨運量之外，更通過提供就業及收入，為本港經濟帶來直接貢獻：

- 航空服務業，如航空公司、航空貨運站營運商、航膳營運商、飛機維修及其他服務營運商；及
- 在機場營運的非航空業務，如零售商店、餐飲、酒店及會展活動等的業務。

編製2011年公布的《香港國際機場2030規劃大綱》(第97頁)時，機管局委託顧問進行經濟影響研究，評估機場擴建對本港經濟帶來的潛在影響。於2015年年初，機管局按照最新航空交通量預測及成本估算，並納入更多近期統計數據，更新三跑道系統項目的經濟影響研究。

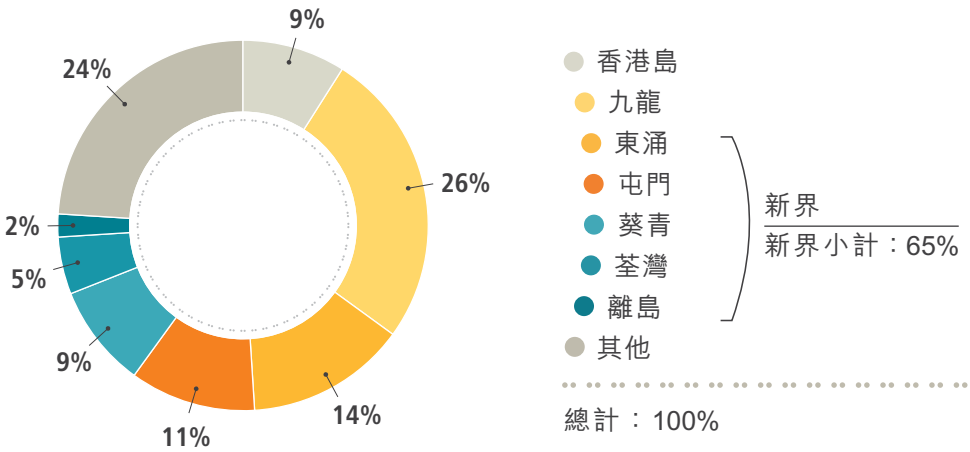
根據經濟影響估計，於2012年香港航空相關業務及機場非航空業務的直接、間接及連帶增加值影響共達942.41億港元，相當於2012年香港本地生產總值的4.6%[2]，相關就業貢獻為共148 158名員工受聘，相當於該年全港總就業人數的4.1%[2]。

作為機場營運者，機管局的經濟貢獻可從其財務表現衡量，包括向香港特區政府支付的股息及稅項、向員工支付的工資及福利，以及機管局營運費用中向本地供應商及公用事業機構支付的款項。

創造就業

機管局聘用約1500名員工，共有約65 000人在不同崗位為機場服務。根據機管局的2013年香港國際機場工作人口調查結果，約65%員工負責技術工作（即須透過培訓獲得專門知識及技能），12%從事體力勞動／低技術工作（即一般日常體力勞動職務），14%從事專業工作，以及9%負責管理職務。

香港國際機場員工的居住地區分布[3]

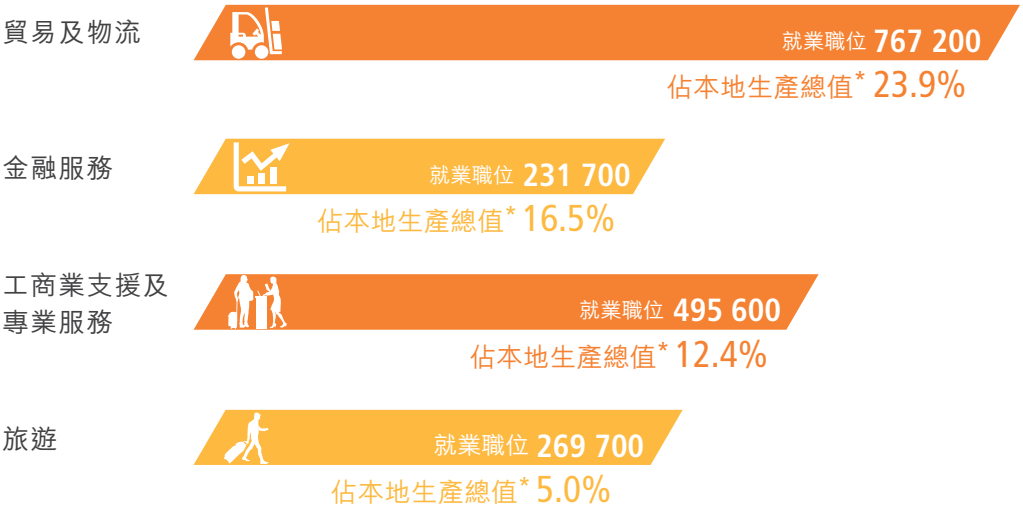


1 香港特區政府政府統計處《香港統計年刊2014年版》。
2 Enright, Scott & Associates Limited的《An Update of Airport Master Plan 2030 Economic Impact Study for HKIA》，2015年3月
3 根據回應特定調查問題的公司數目，有關結果代表香港國際機場約85%員工。

支持香港的經濟支柱產業

香港是一個市場開放及外向型經濟的國際城市。交通連繫與本地生產總值增長關係密切。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。

香港國際機場對本港貿易及物流業日益重要。於2014年，香港的空運出口及進口總額分別達13,390億港元及17,230億港元，分別佔香港出口及進口總額的36.5%和40.8%[4]。然而，本港進出口空運貨物（與水路、道路及鐵路貨運相比）的公噸數量分別僅佔貨物卸下及裝上公噸總數的0.8%及2.2%[5]。



*按目前價格計算的增加值（百萬港元）
資料來源：政府統計處（2013年）

總計 **1 764 200** 佔本地就業職位數目47%
57.8% 佔本地生產總值*

眾所周知航空網絡是吸引外商的關鍵因素。緊密的全球航空連繫，對依重流動人手及直接會面的國際化、高增值產品及服務行業尤其重要；這些行業正是香港經濟的基石 — 金融業及工商業。於2014年共有7 585家跨國企業在本港設立地區總部或辦事處[6]。

香港的航空網絡越益擴闊，對外資便更具吸引力，營商潛力亦隨之增加，航空網絡發展與經濟增長便能並駕齊驅。

4 香港特區政府統計處的《香港對外商品貿易統計》。
5 香港特區政府運輸及房屋局的《香港港口運輸統計摘要》。
6 香港特區政府統計處的《2014年代表香港境外母公司的駐港公司按年統計調查報告》。

持份者的觀點

香港貨運物流業協會有限公司主席**蘇立夫**：

香港國際機場擁有緊密的航空交通連繫，設有先進的空運地勤設施，讓作為香港經濟支柱產業的物流業能應付持續上升的空運需求。區內競爭日趨激烈，香港國際機場必須制訂策略，鞏固其作為空運代理及物流業首選機場的地位。業界亦歡迎機管局提供重要的貨運統計數據，以便業務決策者更準確分析未來貨運需求及規劃業務。

香港上海滙豐銀行有限公司亞太區顧問**梁兆基**：

一個商業及金融中心成功與否，機場擔當的角色舉足輕重。高效便捷的洲際及區域連繫，是企業決定設立地區辦事處及總部地點的重要有利因素。如香港國際機場因容量限制窒礙發展，香港將會逐漸失去其中一個關鍵的競爭優勢。

航空連繫

香港地理位置優越，加上多年來建立的廣闊航空網絡，為香港國際機場奠定國際航空樞紐地位。從香港國際機場出發，旅客可於五小時內飛抵全球半數人口居住地。

截至2015年3月31日，在香港國際機場營運的航空公司共有105家，連繫全球180個航點。台北、上海浦東及新加坡是最受歡迎的三個短途航點，每星期分別有240班、220班及160班航班由香港出發。長途路線方面，每星期香港國際機場共有56班航班飛往倫敦希斯路，以及28班分別飛往紐約及洛杉磯。

年內，共有四家航空公司加盟在香港提供航班服務，分別為美國航空、暹羅航空、香草航空及捷星日本航空。



多式聯運連繫

香港國際機場以港鐵機場快綫連接香港各地，前往中環只需24分鐘；另有45條專利巴士路線，以及每天約700班本地旅遊車由機場前往市區不同地點。

海天客運碼頭每天提供約98班渡輪服務，往返中國內地及澳門九個口岸；從二號客運大樓出發的內地客車服務每天有550班定期班次，前往110個內地城鎮。此外，航天跨境轎車為旅客提供私人專車點對點交通服務。

年內，香港國際機場在中國內地的腹地市場拓展至潮州、廣西、河源及廈門。港珠澳大橋、廣深港高速鐵路及屯門至赤鱲角連接路等主要跨境及本地基建項目，將會為香港國際機場帶來更多機遇，把握整個珠三角地區的發展，推動機場發展計劃，並完善與廣深港高速鐵路的本地連接，以之為航空交通需求的新來源。

個案研究

加強珠江三角州地區旅客的交通連繫



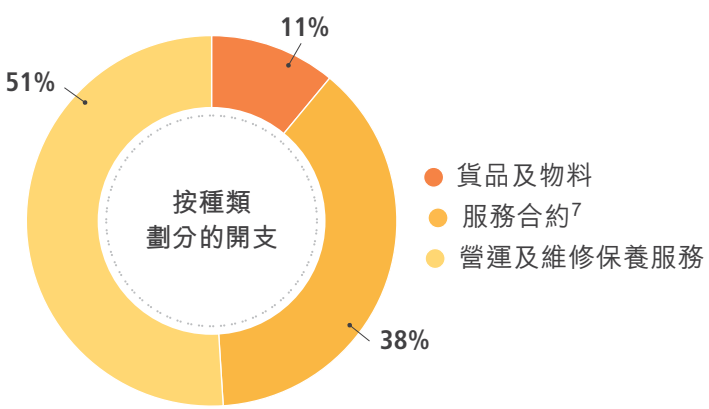
機管局一直致力加強珠三角地區的多式聯運交通安排，務求為旅客提供暢通便捷的旅遊體驗。於2015年7月1日，廣州蓮花山成為連接海天客運碼頭的第九個口岸。現時旅客若乘搭有提供預辦登機服務的航空公司航班，可於珠三角七個渡輪口岸及三個交通樞紐預辦登機手續，抵達香港國際機場時便可直接登機，無須再辦理旅客登記手續。

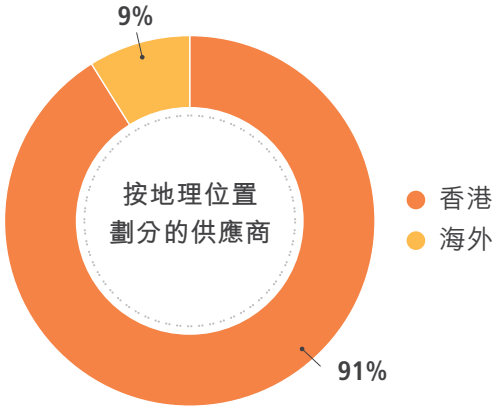
於2014/15年度，機管局精簡行李及保安處理程序，令海天客運碼頭服務的最短中轉時間縮短10分鐘。海天客運碼頭新增了四個流動登記櫃檯，提高客運處理能力。我們更在社交平台「微信」開設香港國際機場官方帳號，方便旅客即時輕易查閱航班狀況，以及跨境客車及快船服務的時間表。於2014/15年度，使用海天客運碼頭及跨境陸路交通的旅客人數與上年度比較分別增加至280萬及200萬人次。

供應鏈

機管局通過其供應鏈帶來可觀的經濟價值，並從本地及海外採購各種貨品、設備、物料及服務。機管局的採購過程包括多個不同部分，日常運作與機場發展的採購工作是分開管理。在業務過程中，採購工作是不可或缺的部分。

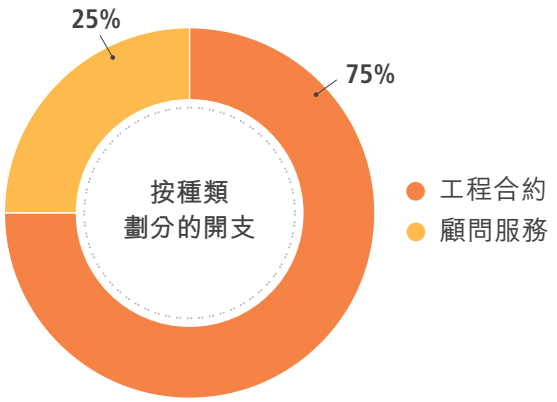
2014/15年度日常運作的採購

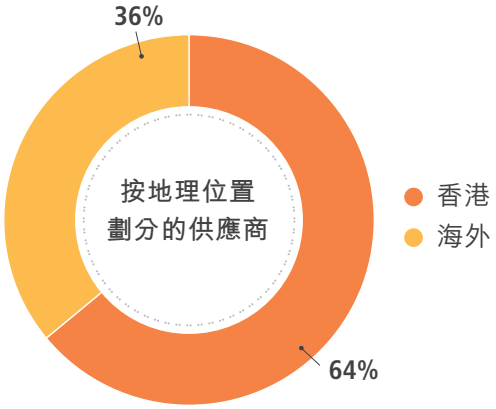




採購貨值[8]：26億港元

2014/15年度發展項目的採購





授出合約數目：16份
授出合約價值：4.1億港元

7 包括提供清潔、穿梭巴士、保安及行李處理服務的合約。
8 不包括用於發展項目及政府相關服務的開支。

機管局作為香港特區政府全資擁有的法定機構，是《世界貿易組織政府採購協定》(《政府採購協定》)涵蓋的採購單位之一。《政府採購協定》旨在確保本地及外國供應商、承包商及服務供應商可公開公平地競爭。對有關協定預先界定的採購金額(一般貨品為約480萬港元以上，建築工程為約6,000萬港元以上)，機管局必須公開招標，不得區別本地或海外供應商或原產地。為此，機管局須於其網站(第97頁)刊登招標通告及相關招標批授資料，並須根據《政府採購協定》第XVI:4(b)條每年向政府採購委員會提交統計報告，匯報授出合約的數目及價值，以及所購買商品及服務的原產地。

機管局採購及招標程序的基本價值及原則，是務求物有所值、維持透明度及公開公平的競爭。機管局已制訂甄選供應商的政策及措施，當中顧及成本、質素、技術表現及交付等多項考慮因素。機管局亦訂有企業環保採購政策，將環境因素納入採購考慮程序。

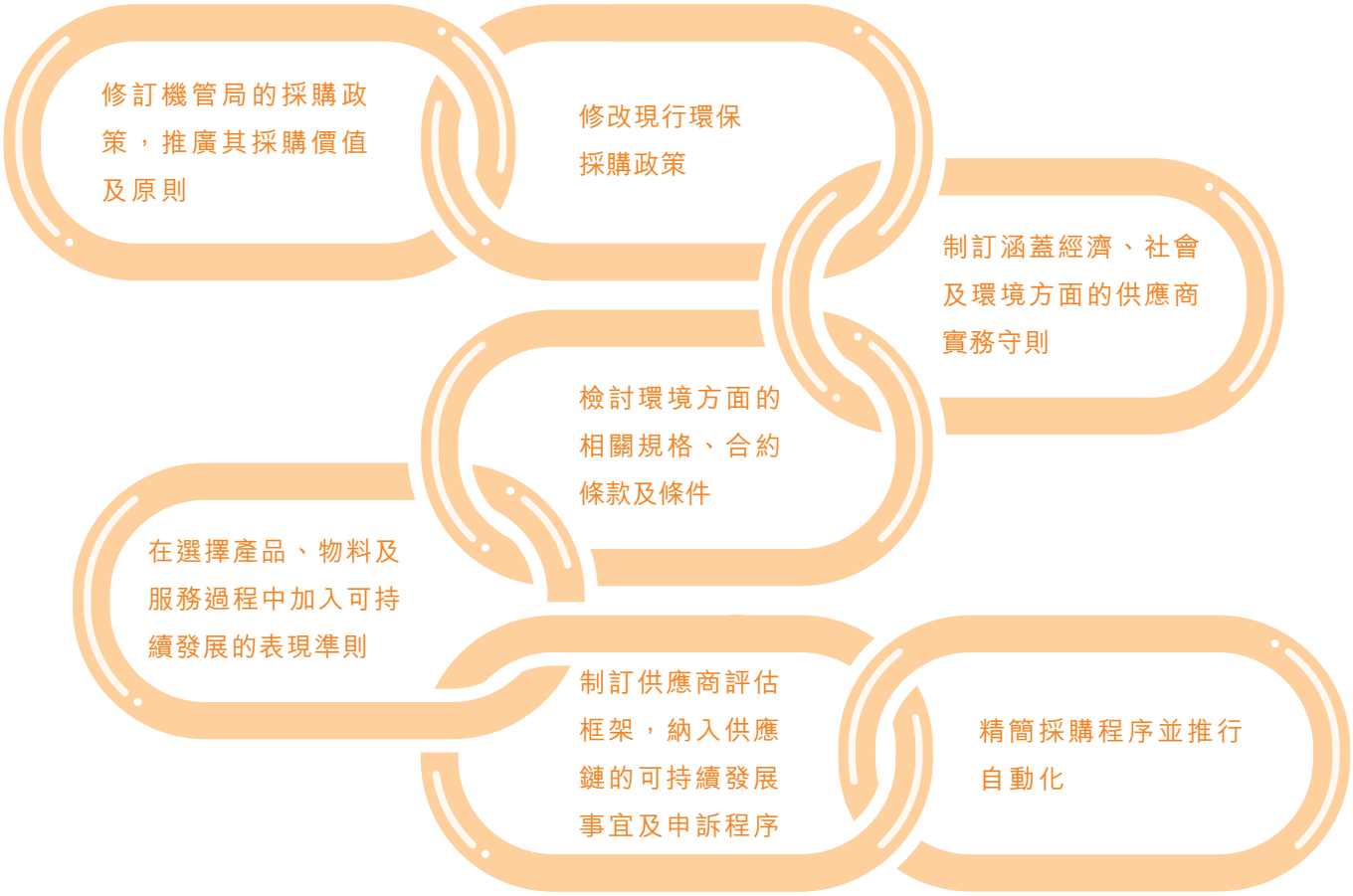
所有基本建設工程項目均須訂有環保機場設計策略，當中列明關鍵環境指標，以使項目於設計階段盡量提升工程建造及運作的環保效率，並將項目整個生命周期對環境的影響減至最低。環境管理亦是工程投標中承包商資格預審及技術評估的準則之一。所有承包商均須推行環境管理計劃，根據法定要求處理進行工程帶來的潛在環境影響，包括於工程有關的任何環評報告及環境許可證中作出的承諾。

在健康及安全等勞工事宜方面，機管局同樣制訂投標及合約要求，例如規定在標書中提交安全計劃、推行承包商安全違規記分制度、禁止使用對健康及安全有害的物料，以及在合約訂明健康及安全管理計劃，以闡述供應商將如何處理健康、衛生及安全等事宜。



供應鏈的可持續發展

機管局正為管理供應鏈的可持續發展制訂更完善的框架。我們計劃於未來五年採取下列措施：



個案研究

推行「ePROS」電子招標系統

於2014年11月，機管局推出電子招標系統「ePROS」。供應商可透過系統於網上取得招標文件並提交報價。這個網上系統讓招標過程由供應商登記、查詢、招標及投標，以至評估及存檔程序，以無紙形式進行。「ePROS」不但能提高招標效率，亦有助推動環保，大大減少紙張耗用之餘，亦免卻供應商到機管局辦事處提交標書的需要。

「ePROS」於2015年4月正式採用，截至2015年7月，共有665家供應商登記使用，以及共470份標書經由系統提交，有關詳情請瀏覽ePROS網站（第97頁）。

機場發展

隨著香港的航空交通需求持續增長，香港國際機場的容量快將飽和，迫切需要發展成三跑道系統，才能繼續服務本港市民，鞏固香港在全球及區域的競爭力。三跑道系統的經濟及社會貢獻已廣為大眾理解的同時，機管局亦進行香港歷來涵蓋範疇最廣泛的環境影響評估，識別三跑道系統可能對環境造成的影響，並因應需要制訂措施以避免、盡量減少及緩解潛在影響至可接受水平。





• 2014/15年度的主要成果

擴建西停機坪 — 於2015年7月完成，並興建31個停機位

三跑道系統項目 — 獲環境保護署署長發出環境許可證，香港特區政府行政會議亦肯定有必要推展三跑道系統

• 目標及指標

中場範圍發展 — 計劃預定於2015年年底前竣工，每年可處理1000萬人次的客運量

三跑道系統項目 — 行政會議根據《前濱及海床（填海工程）條例》及《城市規劃條例》批准方案後動工，目標以八年完成



問答 擴建香港國際機場成為三跑道系統

– 機管局企業發展執行總監馮永業

問 為甚麼香港國際機場有迫切需要擴建？

答 首先，我們要明白香港國際機場是非常重要的基建設施，為香港市民帶來商機、就業機會及便利。機場雙跑道系統的處理量已超逾容量的90%，並將於2016年或2017年達到實際最高容量。2014年的飛機起降量顯示，航空交通實際增長較預測快四年。航空交通需求持續增長，與香港經濟穩健發展息息相關。

多年來，機場進行了多項大型提升工程，擴建及完善機場設施，從而提高飛機及客運的地面處理能力及服務質素。然而，機場容量的瓶頸在於跑道，擴建機場成為三跑道系統是紓緩目前容量不足的長遠解決方案。

問 三跑道系統項目的規模有多大？如何應付容量不足問題？



答 三跑道系統項目規模差不多相當於在現有機場旁邊興建一個新機場，是香港特區成立以來規模最大、預算最高的單一建築項目。項目的主要設施包括興建一條新跑道、滑行道及停機坪、新客運廊、擴建二號客運大樓、旅客捷運系統、行李處理系統，以及完善的新道路網及新交通設施。

項目完成後，屆時機場將可應付在《香港國際機場2030規劃大綱》中預計增加的3 000萬人次客運量。視乎需求情況，我們可進一步發展新客運廊及擴建二號客運大樓，以應付額外2 000萬人次的客運量。在推展三跑道系統項目之際，我們亦開始編製《香港國際機場2035規劃大綱》，規劃香港國際機場的長遠發展需要。

問 機管局如何在機場發展與環境保護之間取得平衡？

答 我們認為通過公開、正式而有系統，且整個社會都接納的集體決策過程可令兩者取得平衡。透過香港的法定環境影響評估框架正可達到這個目標。機管局就三跑道系統項目完成本港歷來涵蓋範疇最廣泛的環境影響評估，並於2014年11月獲環境保護署署長發出環境許可證。根據環境許可證的條件，機管局將採取一套全面措施，妥善處理三跑道系統在設計、施工及運作上對環境的影響，詳情載列於本章其他部分。

發展策略

航空交通需求與日俱增，在機場現有雙跑道系統的容量限制，加上本港航空及物流業面對勞工短缺下，香港國際機場面臨愈來愈多的挑戰。

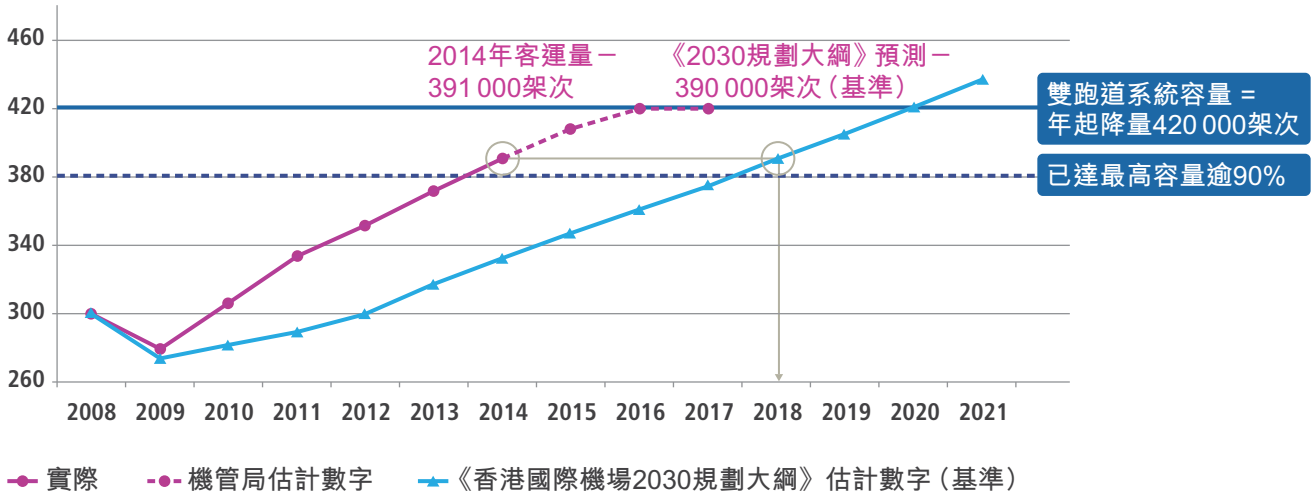
儘管中場範圍發展計劃及興建一號客運大樓附屬大樓等擴建現有設施及建設新設施工程，將可提升機場的地面處理能力，但擴建機場成三跑道系統才是解決跑道容量不足的長遠策略，以應付2030年或以後的航空交通需求。

持份者的觀點

香港旅遊發展局主席**林建岳博士**：

完善的航空網絡連繫世界各地，對鞏固香港作為世界級旅遊城市功不可沒。香港國際機場連接180個航點，將全球各地旅客帶到香港。機場亦是旅客最先接觸到香港的地方，因此，機場的角色非常重要，要以高效卓越的服務質素向旅客展示香港最好的一面。為維持香港在區內旅遊城市的領先地位，以及為旅客提供更周全的服務，機管局須繼續提升機場容量和設施，並完善機場服務。

年飛機起降量（千架次）



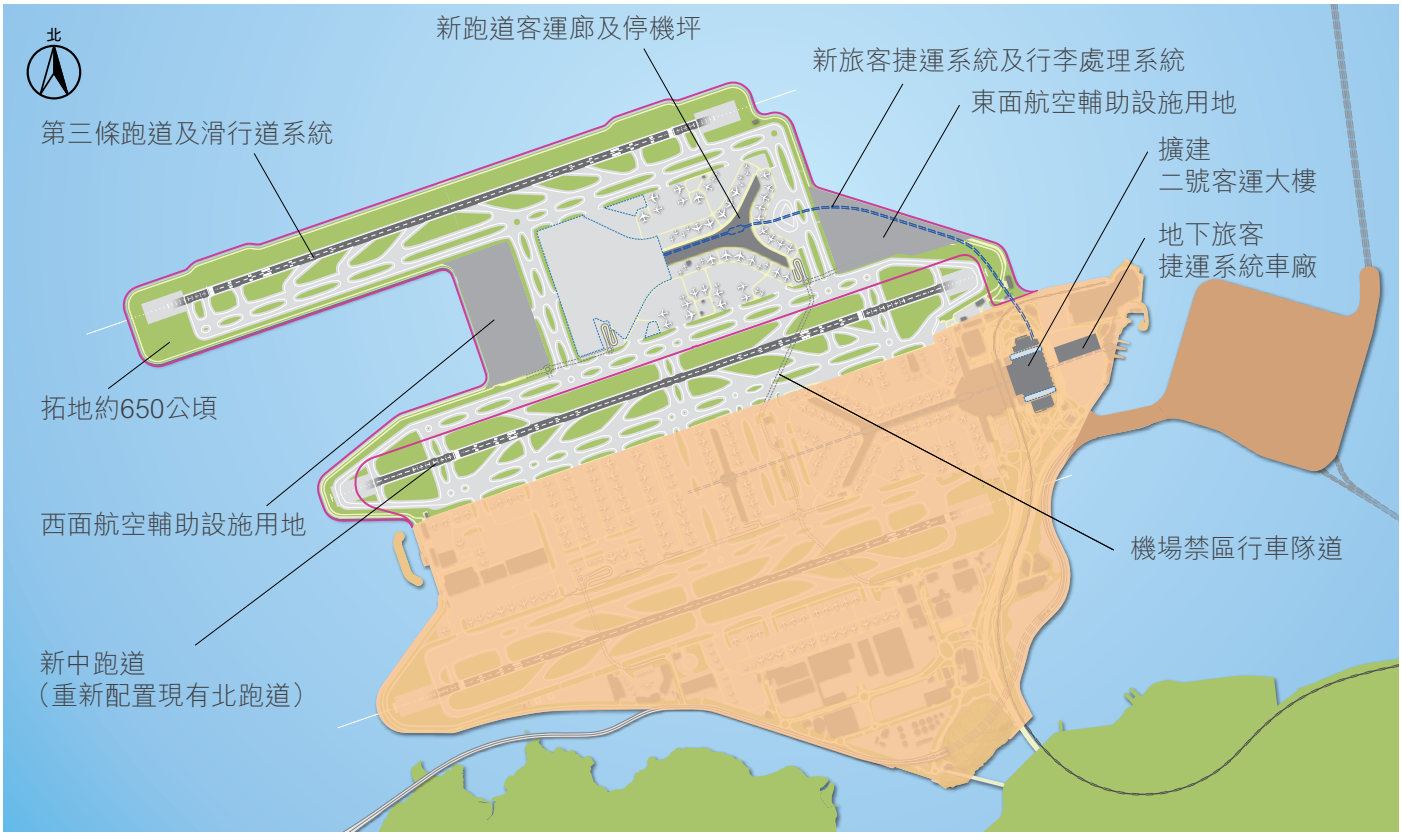
資料來源：機管局的實際統計數字及估計數字；IATA Consulting在《香港國際機場2030規劃大綱》的估計數字

規劃及興建三跑道系統

於2014年11月，環保署署長批准三跑道系統的環境影響評估報告，並發出環境許可證。2015年3月，行政會議亦肯定有必要推展三跑道系統。自此，機管局一直着手完成三跑道系統相關的一切必要法定及行政程序，待行政會議根據《前濱及海床(填海工程)條例》及《城市規劃條例》批准方案後，便會展開填海工程。

規劃	批核	執行
• 環境影響評估研究 • 相關設計／細節	• 環境許可證 –已於2014年11月7日發出 • 項目成本更新及融資研究 • 其他法定要求	• 詳細設計／合約文件 • 開拓土地 • 建造相關機場運作設施
大致完成	現正進行	約需八年

• 三跑道系統：不只是興建第三條跑道 •



填海拓地範圍

註：暫定的三跑道系統布局，未來可予修改

三跑道系統—您知道嗎？

預計總建築成本

1,415億港元

環保工程費用投入

高達220億港元

填海拓地

650
公頃土地

新跑道

全長
3 800米

新客運廊

面積283 000平方米
57個停機位

新旅客捷運系統

全長2 600米
由二號客運大樓
前往新客運廊只需
2.5分鐘

每小時飛機起降量

由68架次增至102架次

年處理能力（到2030年）

客運量1.02億人次　貨運量890萬公噸
飛機起降量607 000架次

持份者的觀點

恒生管理學院商學院院長**蘇偉文教授**：

航空交通增長強勁，區內機場競爭激烈，對香港國際機場維持領先航空樞紐的競爭優勢構成壓力。機場需要完備的基建設施，否則客貨運流向鄰近地區機場的風險將會增加；機場交通量一旦流失，便永遠無法挽回。建設三跑道系統是最好契機。機管局的環評報告明確指出，三跑道系統項目會對環境造成影響。然而，我們需要締造可持續的經濟發展，而不是為環保而放棄發展。

環境影響及緩解措施

環境影響評估是規劃三跑道系統計劃的主要部分。三跑道系統的環評是香港歷來涵蓋範疇最廣泛的環評。有關研究歷時兩年，由經驗豐富的本地及國際專家組成的團隊進行，評估項目在12個主要範疇對環境的潛在影響。



空氣質素



噪音



生態
（陸地及海洋生態，包括中華白海豚）



漁業



健康影響評估
（空氣污染物排放及飛機噪音）



生命危害



水質



污水收集及處理



廢物管理



土地污染



景觀及視覺



文化遺產

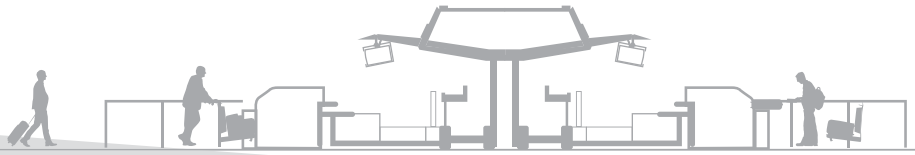
根據環評報告的結論，機管局採取250多項措施以避免、盡量減少、緩解及／或補償潛在環境影響至可接受水平。機管局在取得環境許可證後，積極推展相關工作，以履行於環評報告作出的承諾，並遵守根據《環評條例》發出的環境許可證中所列的各項條件。

在建築工程動工前，機管局在2015/16年度將致力處理各項緩解措施的工作，其中包括：

- 預備展開填海工程 — 使用免挖式填海方法，包括採用深層水泥拌合法技術
- 成立改善海洋生態基金，保護海洋生態，尤其是在香港及珠江口水域出沒的中華白海豚
- 成立漁業提升基金，以支援漁業及提升香港西面水域（特別是大嶼山水域）的漁業資源

機管局將繼續進行聯繫與推廣的工作，讓公眾更了解擴建機場成為三跑道系統的迫切需要，以及加深公眾對特別關注事宜（如環境事宜及財務安排等）的認識。有關詳情請瀏覽香港國際機場網站（第97頁）。

有關機管局環境管理方針及表現的詳細資料，請參閱「環境」一章。







應付航空交通增長的中期措施

為應付中期航空交通需求增長，機管局投資超過125億港元興建新設施，藉此維持高水平的服務質素及營運效率。

擴建西停機坪

擴建西停機坪計劃於2015年7月完成。除興建一條跨跑道車行隧道及相關設施外，更新建31個停機位，其中包括十個維修停機位及九個貨運停機位，大幅增加維修及貨運停機坪的航機停泊容量。

中場範圍發展計劃

中場範圍發展計劃是應對雙跑道系統容量限制的主要項目。計劃的首階段發展預期於2015年年底前完成，當中包括興建共有五個樓層、總面積達105 000平方米的客運廊，並增設20個停機位；擴建旅客捷運系統，以連接中場客運廊與一號客運大樓。中場客運廊每年可額外處理的客運量達1 000萬人次，將大大提升機場的客運處理能力，以及增加飛機使用附設登機橋停機位的比率。

計劃的第二階段發展將興建十個可為廣體飛機提供全面服務的遠方停機位，有關方案設計已於2014年完成。第二階段發展預期於2017/18年度竣工。

提升一號客運大樓運力

儘管中場範圍發展計劃預期能紓緩客運廊設施的容量壓力，為保持目前的服務水平，機管局將會提升一號客運大樓的旅客及行李處理能力。進行提升工程後，一號客運大樓將可容納更多設施，例如行李認領轉盤、旅客登記及保安檢查設施，以及店鋪及食肆等其他旅客服務。建築工程預期於2016/17年度第二季展開，並分階段於2019/20年度第二季完成。

持份者的觀點

香港工程師學會青年會員事務委員會主席(2014-15年度)**翟學良工程師**:

香港工程師學會青年會員事務委員會於2015年3月參觀中場客運廊。客運廊各項環保措施及可再生能源設施令我們印象深刻。就如製冷系統利用經處理的廢水及收集的雨水製冷,不但有助節約食水,更可減省興建長途海水輸水管的開支。客運廊樓頂更安裝總面積超過1 200平方米的太陽能電池板,為大樓提供可持續供應的電力。這次參觀具啟發性且資訊豐富,讓我們認識到如何將環境考慮因素融入基建發展。

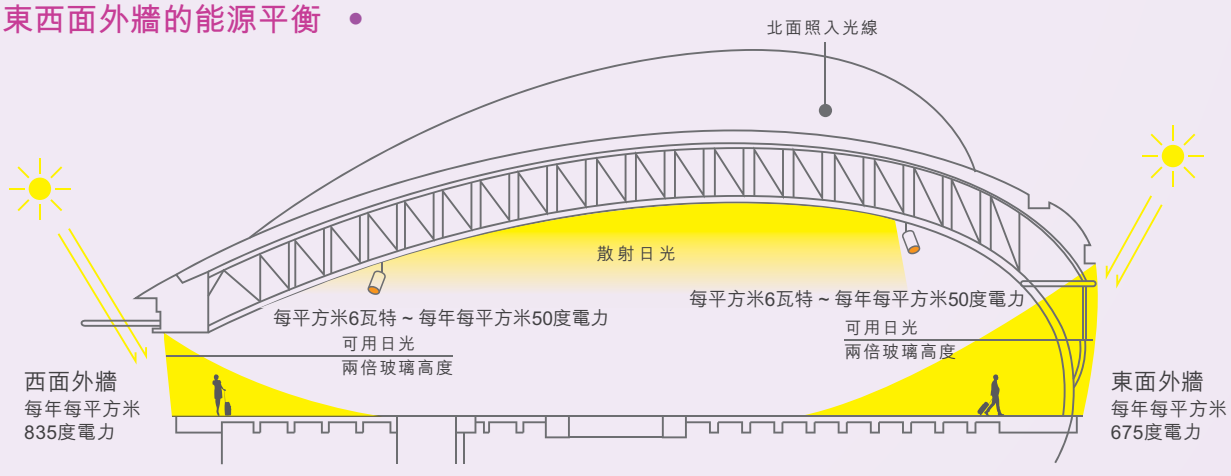
個案研究

環保機場設計－中場客運廊

中場客運廊的興建工程,充分反映機管局一直努力將環境元素融入機場發展策略中。中場客運廊獲得綠建環評(BEAM Plus)暫定金級評級,並會在落成後接受最終評估。

在中場客運廊融入善用能源及水資源的可持續發展方案載述如下。

• 東西面外牆的能源平衡 •



西面外牆		東面外牆	
增加的能源耗用	每年每平方米玻璃窗54度電力	增加的能源耗用	每年每平方米玻璃窗43度電力
節省的照明能源	每年每平方米玻璃窗44度電力	節省的照明能源	每年每平方米玻璃窗44度電力

盡量降低西面的玻璃幕牆;加高東面外牆,引入更多天然光,令景觀更開揚

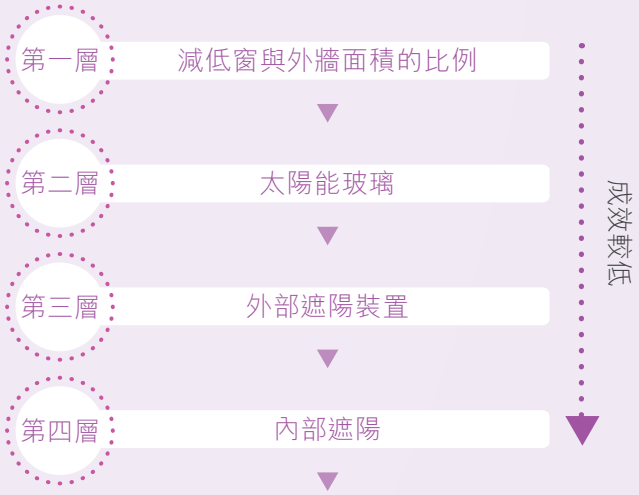
善用能源

中場客運廊的能源模擬分析顯示，照明系統佔能源總消耗量約30%。利用良好的天然光系統設計，可減少人工照明的需要。中場客運廊沿南北軸興建，東西兩面採用高身幕牆，讓日光經垂直玻璃外牆透進室內。

在香港，朝東的外牆每年吸收較少太陽熱力，透過增加東面玻璃外牆面積的設計，可在增加相對少太陽熱力下加強採光效果。因此，我們加高中場客運廊的東面幕牆，引入更多天然光，令景觀更開揚，同時亦降低西面幕牆。為達到更佳環保效果，客運廊樓頂裝朝北的天窗，阻擋南面大部分直接日照之餘，亦可散射北面的日光。客運廊亦同時採用智能日光及感應調光系統，進一步提升能源效益。

此外，中場客運廊亦採用不同的遮陽措施，減少吸收日光，從而減低冷卻系統的能源消耗。

遮陽措施

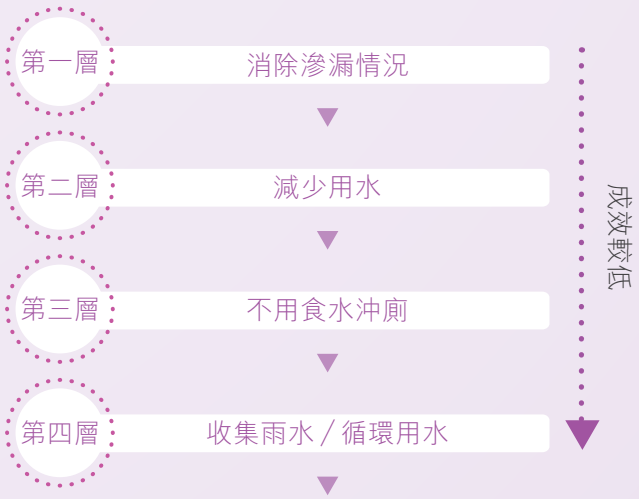


善用水資源

中場客運廊採納配合可持續發展的水資源策略，當中包括減少用水、循環再用廢水及收集冷凝水等範疇，目標是較香港一般建築物節省30%食水用量。

中場客運廊主要透過利用海水沖廁及節水衞生設備減少用水。經處理的廢水及冷凝水將於中場客運廊的冷卻系統循環再用，減少食水使用量。

可持續用水策略



機管局善用創新科技，與機場同業及相關業界交流，投放資源了解旅客的需要及期望，務求提升卓越的營運及服務表現。儘管香港的航空需求日益殷切，對機場容量造成壓力，我們仍一如既往，致力營運世界級的機場，讓旅客享受到安全便捷、愉快舒適的機場體驗。

卓越營運



• 2014/15年度的主要成果

4.85宗**受傷個案（每百萬旅客人次）**

機場服務質素調查整體滿意度評分達4.85

成立**香港國際機場科技創新委員會**，推動香港國際機場的創新及科技發展

• 目標及指標

於香港國際機場各領域策劃及推行**安全文化計劃**

擴展機場禁區的技術基礎設施，藉以**提升營運效率**

進一步發展**香港國際機場科技創新中心**，測試適用於香港國際機場的設計原型及創新科技





問答 利用搬運機械臂提升行李處理能力

– 機管局飛行區運作署理總經理姚兆聰

問 香港國際機場面對的容量壓力日增，可否分享一下機場提升行李處理系統的新措施？

答 機場每天有1800多名員工處理超過8萬件行李，可以想像當中涉及大量體力勞動。面對與日俱增的行李數目，我們須確保行李處理人員的安全健康，才能維持可靠高效的行李處理系統，達到旅客的期望。為此，機管局最近推行為期一個月的行李搬運機械臂試用計劃。機械臂是行李裝卸的輔助工具，操作靈活，可減少提舉重物的需要，亦提高離境行李分揀線的運作效率。

問 行李搬運機械臂是怎樣操作？有甚麼好處？

答 重量在32公斤或以下的託運行李，是由輸送帶運送至行李處理大堂內指定的離境行李分揀線，然後以人手搬上行李集裝箱，再運送到航機上。一般而言，一組行李處理人員每一更須為四架廣體飛機裝載行李，而每班航機平均有200至300件行李。行李搬運機械臂小巧易用，員工只需運用搬運兩公斤物件的力度，便可安全輕易地將行李從分揀線放進行李集裝箱。使用機械臂可有效減低引致勞損及因人力提舉而受傷的風險，保障員工健康，提高人力資源效益之餘，女職員亦可勝任工作。

問 試用的結果如何？接下來有甚麼計劃？

答 試用結果及相關人士的評價正面，行李搬運機械臂能有效減低以人力提舉重物導致受傷的風險，而且適用於目前機場所有類型的行李集裝箱，是成本及營運效益兼備的有效方案。機管局計劃在未來兩至三年斥資1.65億港元，為行李處理系統全部分揀線裝配160多台機械臂。

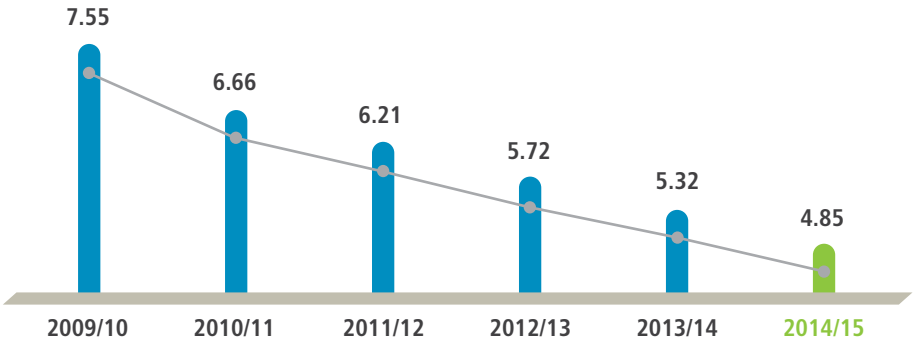
行李搬運機械臂系統的另一好處，是可置入無線射頻識別技術閱讀器，以便在更短距離讀取射頻行李標籤，提升讀取率，從而提高自動行李確認系統的效能。



機場安全

機管局謹慎及認真地履行安全責任，盡力為6 500萬人次的旅客及65 000名機場員工締造最安全的環境。香港國際機場採用機場綜合安全指數作為績效指標，紀錄綜合旅客及員工的受傷率。於2014/15年度，機場錄得受傷比率下降至每百萬旅客人次4.85宗受傷個案，較2009/10年度整體下降約35%。

• 機場綜合安全指數* •



* 員工及旅客受傷比率（每百萬旅客人次）

機場安全管理系統

機管局設有周全的機場安全管理系統，識別及控制可能危及飛機、旅客及員工的安全風險，致力不斷提升安全表現。機場安全管理系統是民航處訂立的機場牌照發牌規定的其中部分，並根據最新頒布的國際民航組織附錄19《安全管理》執行。

• 機場安全管理系統的整體架構 •

系統	
機場安全管理系統	• 為整個機場提供安全管理框架，當中涵蓋四大元素： o 安全政策及目標 o 識別危險及風險管理 o 安全推廣 o 安全保證
程序	
機構安全管理程序	• 為有效執行機場安全管理系統訂立所需管理程序
機構安全技術程序	• 為分析風險或確保高風險活動遵從安全工作程序，訂立技術安全程序
運作文件	
安全管理計劃	• 為不同運作範疇制定實施機場安全管理系統的計劃

建立安全文化

建立安全文化是香港國際機場不斷提升安全表現的重要一環。機管局在下列三個不同層面，積極推廣安全：在機管局員工間建立深厚的安全文化；向業務夥伴及承包商提供清晰指引並鼓勵安全工作；以及提高旅客的安全意識。

• 2014/15年度的主要措施 •

機管局員工

2014年安全風氣評估

- 於2014年8月及9月，機管局進行了兩年一度的安全風氣評估，以分析機管局員工對安全的觀念及態度。安全風氣評估得出的平均分由2012年的3.50分微跌至2014年的3.49分。儘管3至4分屬滿意水平，但評估結果反映我們須採取更積極措施，加強員工間的安全文化。

內部安全培訓

- 機管局定期舉辦安全培訓，包括基礎及針對性的內部安全培訓，以及每月一次的網上安全常識工作坊，藉以增進機管局員工的安全意識及知識。

機場社區

香港國際機場店鋪及食肆安全運動

- 機管局為機場店鋪及食肆舉辦了連串比賽活動，內容包括消防安全、良好工作間整理、安全簡報及安全問答比賽。

飛行區及行李處理大堂安全運動

- 機管局籌辦了多項活動，例如安全講座、海報設計比賽、短片比賽等，以提高停機坪工作人員的安全意識。

2014/15年度機場安全嘉許計劃

- 機管局每年舉辦這項嘉許計劃，旨在表揚為機場安全身體力行作出貢獻或提出建議的機管局及業務夥伴員工及團隊。計劃亦嘉許達到安全目標，並在安全方面持續表現優秀的機構。
- 於2014/15年度，共有12家機構獲頒發「企業安全表現大獎」，另有217人／團隊獲頒發「模範安全行為」、「預防意外措施」、「最優秀安全督導員」及「優良安全建議」等獎項。

旅客

旅客安全運動

- 在2014年7月，機管局於機場各處推行旅客安全運動，舉辦了一系列安全計劃，包括在2015年1月至3月於接機大堂設置安全推廣攤位，由機場的安全吉祥物「嘟嘟」向旅客及其他機場使用者宣揚安全信息。



持份者的觀點

香港機場地勤服務有限公司常務董事**蘇達基**：

要確保機場安全，須要整個機場社區通力合作。機管局於2014年6月推出「停機坪全方位安全監察計劃」，透過計劃香港機場地勤服務有限公司與機管局一同巡查停機坪多個地點，並由機管局安排會議檢討個案，然後交由其他停機坪服務商討論，從而提升大家對工作環境的安全意識。

機管局因應員工工作時可能承受的健康風險（如噪音、空氣污染物及其他危險物質），為員工提供適當的個人保護裝備。此外，機管局採取多項措施減低停機坪的廢氣排放，例如對所有機場禁區車輛實施排放規定，以及鼓勵使用電動車及電動地勤設備等。機管局亦制定了香港國際機場分級應變計劃，保障所有機場使用者免受流行病等公共衞生風險威脅，並設立合宜的檢測系統，以防止香港國際機場成為衞生風險的傳播媒介。

個案研究

2014/15年度停機坪安全



航空交通日益繁忙，停機坪活動亦隨之增加，令停機坪相關的意外風險及頻率趨升。為此，機管局於2014/15年度推行了一系列措施。

機管局印製了全新的《停機坪安全手冊》，當中載列相關安全規則、指引及建議，並派給各航空公司及停機坪服務商。為提升停機坪運作紀律，機管局修訂了機場禁區違例駕駛記分制度及違反機場禁區安全規例記分制，並加強預防外來物損壞飛機計劃，包括每季與航空公司代表到停機坪巡查外來物，以及在停機坪範圍推行「整潔運動」。

機管局亦執行深入的安全審核，稽查停機坪運作有否遵照程序執行及員工的安全紀律情況。為輔助審核工作，機管局實行監察計劃及每周與停機坪服務商進行巡查。機管局亦舉辦一年一度的停機坪安全嘉許頒獎典禮，表揚在提升停機坪安全方面表現卓越的員工及團隊。

最後，我們進一步加強保障飛機外勤維修員在惡劣天氣下的工作安全，包括要求他們在機場黃色或紅色閃電警告信號生效時必須使用無線耳機與駕駛艙服務員通話，以及改善紅色閃電警告信號下飛機推後的安排。



機場保安

香港國際機場全面遵守《航空保安條例》下的香港航空保安計劃，並符合國際民航組織訂明的全球機場保安標準。機管局制訂多項管理系統及程序，由機場保安公司負責執行，確保香港國際機場保安嚴密。

機場保安的不同角色與職責

民航處（監管者）

- 核實相關持份者（包括機管局）遵守香港航空保安計劃
- 根據國際民航組織的標準及建議守則檢討及更新航空保安規定

機管局（機場營運者）

- 制訂及執行香港國際機場航空保安計劃，以符合香港航空保安計劃的規定
- 制訂及執行保安設備及系統方面的品質保證計劃

機場保安公司（服務供應商）

- 根據《保安程序手冊》執行機場保安措施
- 執行獲ISO 9001認證的綜合管理系統，確保航空保安服務的質素

機管局以不同持份者共同參與的方式，確保香港國際機場保安有效執行。機管局擔任機場保安委員會主席，委員會其他成員包括政府部門、租戶禁區營運商、航空公司及機場保安公司，為監察及檢討機場保安管制及程序提供討論平台。航空保安監督透過其執行部門民航處定期進行保安審核、測試、調查及巡查，確保機管局遵守香港航空保安計劃的規定，並有效改善任何不足之處。

2014/15年度的主要措施



於遠方行李中轉設施及中場客運廊，增設配備最新電腦斷層掃描技術的行李檢查系統，以顯示掃描物件的橫切面影像。



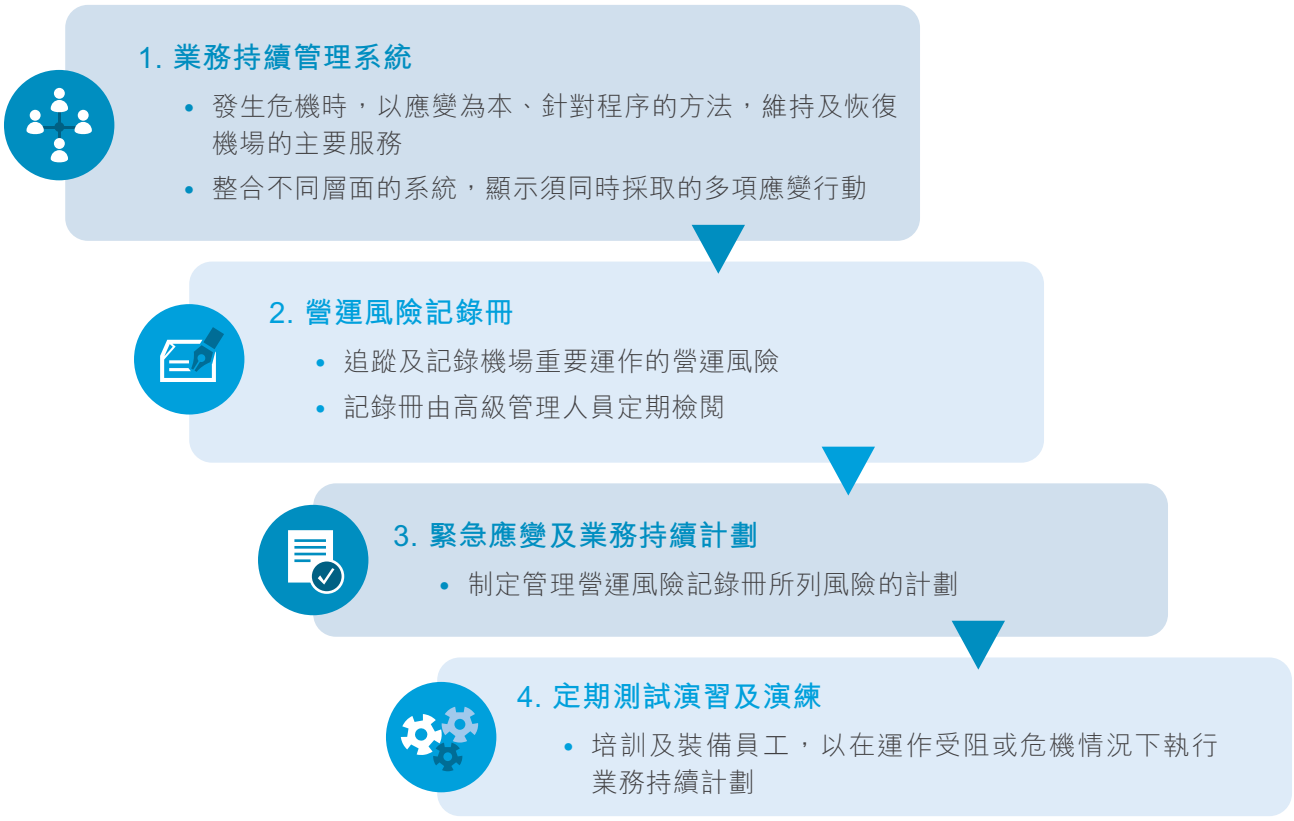
安裝遠距離閉路電視，加強對機場禁區的保安監察能力。



維持業務運作及緊急應變計劃

機管局主動評估可能影響香港國際機場運作的干擾及危機，並作好防範準備。機管局訂立制度及程序，以識別、管理及盡量減低相關風險。由於有關風險的性質會隨時間改變，機管局的業務持續管理程序必須靈活變通。

機管局維持業務運作及緊急應變計劃的方法如下：



• 2014/15年度測試的演習及演練 •

	演習/演練/培訓次數	參加人數	目的
緊急應變及業務持續演習及演練	30	2800	核實緊急應變安排，協調機場同業的應變準備
培訓及工作坊	69	1574	確保機場同業熟悉緊急應變措施及處理程序
針對性培訓課程	21	193	加強本地航空公司及地勤服務代理商對緊急情況及維持業務持續運作的應變能力
「Summer Blow」演習	1	750	測試機場在颱風季節時，協調服務受阻情況的準備及應變能力

個案研究

在惡劣天氣後迅速恢復正常運作



世界各地的機場都關注惡劣天氣的問題。雖然機場運作難免受不穩定天氣影響，但機場營運者可確保迅速恢復機場暢順運作，盡量減低運作受阻的影響。

機管局一直與機場同業緊密合作，特別是預期極端天氣狀況趨密時，加強機場的應變準備及應對潛在干擾的能力。舉例說，機管局正與香港天文台及民航處攜手設立預警系統，以及評估惡劣天氣對機場運作的影響。

此外，當反覆天氣令機場運作受阻時，機管局會主動協調資源分配及部署。於2015年5月23日及24日最近發生的惡劣天氣事故便是最佳例子。在持續雷電交加的暴雨下，為保障地勤人員及旅客安全，停機坪運作斷斷續續暫停701分鐘。機管局啟動了多項應變措施，包括派員工在航空交通管制塔與民航處協調安排航班離港，並實行統一調配飛機牽引車程序，替代飛機外勤維修專營商調派牽引車及地勤人員，加快安排飛機拖曳。

機管局同時亦與各有關機構保持適時有效溝通，包括航空公司、地勤及停機坪服務代理商、政府部門、公共交通營運商、客運大樓零售商店及餐廳以至旅客等，務求各方了解運作狀況，並發放重要資訊。



創新及科技

創新及科技是推動卓越營運的重要驅動力。機管局正探討多項先進科技方案，藉以提升營運效率，應對安全及人手等其他營運事宜。機管局已為機場禁區規劃以下技術基礎設施，並於未來數年逐步建設。

全球衛星定位系統

- 在機場範圍應用全球衛星定位系統追蹤車輛—訂明須為約3 500輛機場禁區車輛及流動設備安裝定位系統
- 安全：利用自動監視系統提升安全水平
- 營運效率：運用交通量分析系統識別可予改善之處，紓緩瓶頸情況

計劃時間：預計於2015/16年度開始，並於2015年年底前推行首階段

閉路電視

- 於客運及貨運停機坪增設100部閉路電視，另於行李處理大堂加裝16部
- 加強停機坪及行李處理大堂的即時運作管理，提升資源管理

計劃時間：於2015年年底前完成安裝

WiFi

- 擴大停機坪的WiFi覆蓋範圍，推動業務夥伴採用流動方案，提高運作效率
- 為機場協同決策（A-CDM）系統建設重要的基礎設施

計劃時間：預計於2015/16年度開始，並於2016/17年度完成

個案研究

透過機場協同決策（A-CDM）系統提升營運效率

A-CDM是提升機場整體營運效率的方法，特別着重航機續航及起飛前定序的程序。系統的理念以歐洲航行安全組織（Euro-Control）的「A-CDM 16項標準指引」（16 A-CDM Milestones）為基礎。

香港國際機場的A-CDM系統由民航處於2008年建立，並於2012年試行運作。目前，機管局、航空公司、停機坪服務商等來自36個機構共500多個用戶，利用A-CDM系統提供的資訊處理每天人手及資源分配，以及監察抵港及離港航班的狀況。

自2013年6月起，機管局與民航處就A-CDM的實行及發展進行多輪深入討論，並決定機管局於2015/16年度從民航處接管A-CDM，以便充分發揮系統所有優點，例如提升航班準時度及網絡效率、縮短跑道滑行時間、減少燃料消耗及碳排放量，以及提升機場容量使用率等。歐洲及亞洲的機場營運者普遍採用A-CDM系統，以讓所有機場持份者共同參與實現上述優點。

項目的範疇包括接管A-CDM（民航處版本）的運作及維修，並實行機管局版本的A-CDM，包括備有提升選項的維修及支援服務。項目由2015年起分三階段進行。機管局將與民航處及機場同業合作，在未來數年以最大效益方式實施系統。

顧客體驗

機管局積極增加機場容量，不斷提升顧客服務及設施，藉以滿足旅客需要，締造更圓滿的機場體驗。

客運大樓是顧客在機場逗留最久的地方，為讓客運大樓運作與顧客服務發揮更大的協同優勢，機管局顧客服務部由2015年2月起隸屬機場大樓管理部。

年內，機管局籌辦多項顧客服務計劃及培訓，加深機場同業以客為本的服務文化。於2014年12月，我們推出新計劃「機場之友」，為旅客及機場使用者建立交流平台，讓他們分享對機場現有設施及服務的意見及建議。至今，計劃舉行了三次現場／網上調查，參與者超過1000名，內容主要涵蓋機場的科技應用及設施。這項措施有助機管局掌握旅客的服務要求，並以其他機場的設施及服務作為參考。

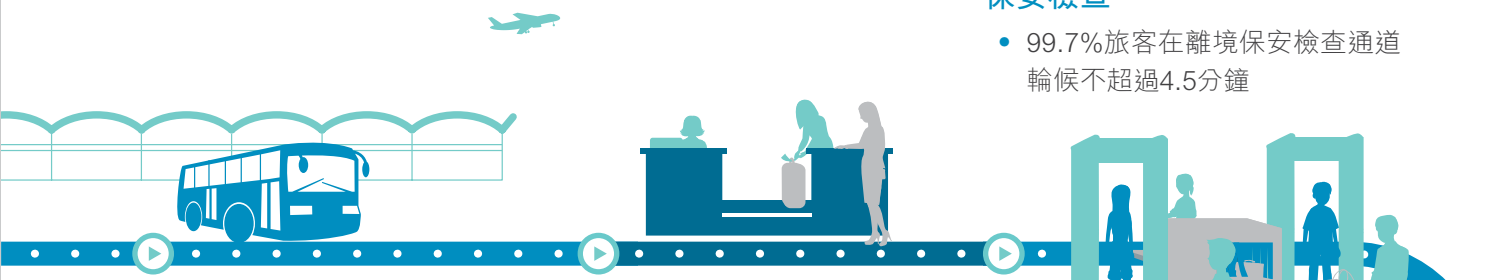
每年一度的「優質顧客服務計劃」頒獎典禮於2014年7月舉行，嘉許了300多名在客戶服務表現優秀的機場員工，當中來自不同業務夥伴的六名員工及三個團隊分別獲頒「個人卓越獎」及「企業團隊卓越獎」。此外，計劃增設「合作團隊卓越獎」，表揚機場不同營運機構的合作成果。

機場之友
AIRPORT FRIENDS

機管局將進一步豐富顧客體驗，舉辦不同文化藝術節目，例如展覽、工藝示範、文藝攤位、旅客活動、表演及娛樂節目，向本地及海外旅客展示香港的歷史、遺產與多元特色。



2014/15年度香港國際機場的旅客旅遊體驗及服務表現



來往機場

- 乘搭港鐵機場快綫24分鐘可到達中環
- 45條專利巴士路線
- 本地旅遊車每天約700班次

旅客登記

提供更多自助服務設施，縮短輪候時間：

- 自助登記服務機
- 流動登機證服務
- 「在家列印行李標籤服務」

保安檢查

- 99.7%旅客在離境保安檢查通道輪候不超過4.5分鐘



出入境

- 100%離境香港居民及99.8%離港旅客輪候出入境檢查少於15分鐘

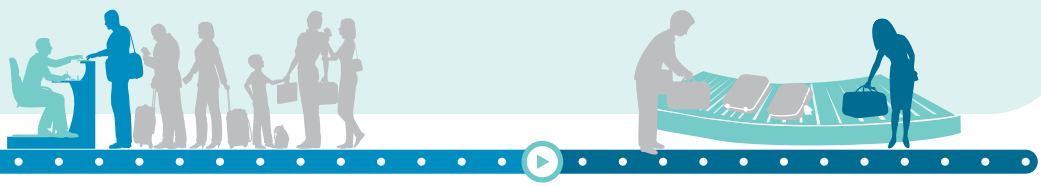


逗留時間、用膳及購物

- 超過280間店鋪及80間食肆
- 休閑閣
- 正在翻新的嬰兒室
- 藝術文化展覽及表演
- 節日慶祝活動

登機

- 開始試行「個人化航班資料顯示系統」
- 87.3%旅客經機橋登機及下機



抵港

- 接機大堂增設旅客服務櫃檯
- 機場大使在機場各處當值
- 轉機所需最少中轉時間為50分鐘*

行李運送

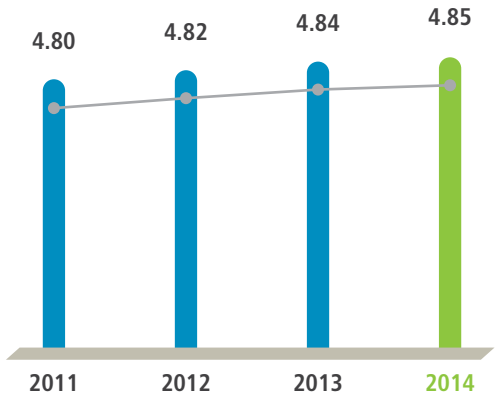
- 92.8%：首件行李可於20分鐘內送抵行李認領處
- 94.5%：最後一件行李可於40分鐘內送抵行李認領處

* 最少中轉時間是根據從抵港飛機卸下行李、經行李處理系統分揀及檢查，以及將行李運上離港飛機等程序所需時間計算；旅客由抵港層經過保安檢查至登機閘口的過境程序亦計算在內。

顧客滿意度

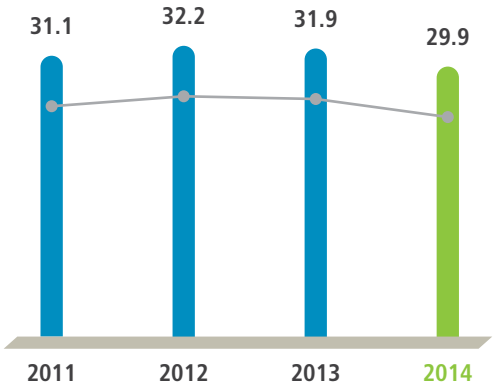
香港國際機場的客運量較2013/14年度上升6.6%至6 470萬人次，而根據國際機場協會的機場服務質素調查，旅客滿意度從4.84上升至2014年的4.85。

年度整體滿意度評分*



* 根據國際機場協會的機場服務質素調查（滿分為5分）

每百萬名旅客接獲的投訴個案指數



於2015年2月，機管局成立由行政總裁及高級管理人員組成的香港國際機場科技創新委員會，有系統地推動香港國際機場的創新及科技發展，目標是締造稱心滿意的旅客體驗，借助香港國際機場作為平台發展本地產品、品牌及研發，並實踐成為創新及智慧型機場的長遠願景。有關詳情請參閱「員工及社區」一章。

個案研究

善用科技提升旅客體驗

於2014/15年度，機管局推行多項新資訊科技方案，提升機場旅客的旅遊體驗。

「我的航班」流動應用程式

機場於2013年3月推出流動應用程式「我的航班」，為旅客提供即時航班資訊，並於2014/15年度大幅提升流動應用程式的功能。新版本可讓機場使用者獲取更多資訊，包括旅客指南、來往機場的交通指引，以及最新的機場設施位置圖。



個人化航班資料顯示系統

機管局展開為期一年的「個人化航班資料顯示系統」試驗計劃，在一號客運大樓的公眾區及機場禁區範圍設置三台服務機，旅客可透過掃描登機證或輸入航班編號，檢視航班狀況。

辦理登機手續技術

於2014年11月，機管局與法國航空及荷蘭皇家航空合作，在香港國際機場推出「在家列印行李標籤服務」，旅客在家中列印行李標籤後，便可到機場的航空公司櫃檯輕鬆辦理行李託運手續。另外，機管局亦正試行旅客登記流動服務，藉以加快旅客登記手續，縮短輪候時間。

抵港旅客即時監察系統

機管局研發了抵港旅客即時監察系統，利用航空公司提供的旅客數據，協助預測抵港旅客人數。機管局可運用這個系統，因應預測抵港旅客人數，與入境事務處合作更妥善編配人手，縮短旅客的輪候時間。



手推行李車追蹤試驗計劃

機管局進行了多項技術測試，如WiFi標籤、無線射頻識別標籤、視像分析系統等，監察停候區備用手推行李車的數量，以改善供旅客使用手推行李車的供應。

失物認領系統

機場每年平均有2萬宗失物認領個案。機管局提升失物認領處理系統及程序，讓前線員工發現失物後，隨即將失物的照片及詳細資料上載至中央資料庫。系統提升後失物認領率由上年度的26%上升至2014/15年度的36%。



無障礙服務

機管局致力提供無障礙設施，讓有特殊需要的人士享用同樣便捷的服務。香港國際機場自1998年啟用以來，機管局一直推行並不斷改善各項無障礙服務，包括照顧到有特殊需要人士的專用下車處及停車位、兩款不同高度的旅客服務櫃檯、更便利的召援電話服務、電動扶梯及自動人行道裝設音頻響號、離港及抵港區域設緩坡道、加設凹凸紋引導徑、男女通用洗手間安裝自動滑門，以及設有特殊需要人士專用通道作保安及出入境檢查。於2015/16年度，機管局特別為視障旅客在離港層落客區設置凸字位置圖及電動扶梯下方安裝安全護欄，並改良升降機的音頻響號及樓層指示，務求提供更完善的無障礙服務。

香港國際機場網站（第97頁）及流動應用程式「我的航班」，在政府資訊科技總監辦公室與平等機會委員會合辦的「2015無障礙網頁嘉許計劃」中同時獲得殊榮。這項計劃旨在鼓勵機構採用無障礙設計網頁，方便不同社群包括殘障人士獲取網上資訊及享用網上服務。



環境

香港國際機場的發展及運作

會對環境帶來不同影響，包括改變土地用途、耗用天然資源、處置廢物，以及碳、廢氣和噪音排放 — 對人類及生態健康與福祉可能構成影響。而當中大部分可以直接量度，我們統稱這些為香港國際機場的環境影響。機管局致力實踐最佳環保管理實務，特別是透過與機場業務夥伴緊密合作，以求進一步減低對環境的影響。



2014/15年度的主要成果

CO_2 **減少香港國際機場的碳強度**22.4%*（較2008年水平）

LED 完成**安裝十萬枚發光二極管燈**，每年可節省1820萬度電力

APU 在廊前停機位**禁止飛機使用輔助動力裝置**，**減少排放**

回收廚餘共1255公噸，**減少運往堆填區的廢物**

目標及指標

提升機管局現行**環境管理系統**，以符合ISO 14001:2015的要求，並考慮於2017年前取得相關認證

於2015/16年度，為機場制訂未來五年及20年的**減碳目標**，及相關減碳策略

於2015/16年度完成**全面的廢物管理研究**，為機場制訂長遠廢物管理策略

* 採用機管局電力供應商中華電力有限公司提供的2008年排放系數，以計算按年比較採購電量的排放量。



問答 通過多方持份者的合作減低環境影響

– 機管局環境事務高級經理吳敏

問 如何通過與機場社區合作減低機場對環境的影響？

答 作為機場營運者，機管局肩負明確的領導責任。但對於員工數目多達65 000人的機場，機管局的1500人團隊在減低環境影響方面能做到的是有限。故此，我們需要與業務夥伴合作，以求進一步減低影響。「香港國際機場減碳計劃」便是最好的例證 — 機場46家業務夥伴的碳排放量，佔整個機場排放超過60%；計劃的成功關鍵，是獲得各企業高層管理人員及高級政府官員的支持和公開承諾。我們現正探討如何從這次合作模式中學習，並應用於空氣污染及廢物等其他環境範疇。

問 機管局對於機場社區的環保措施控制能力有限，對於航空業的控制更小。機管局如何運用其影響力，改善香港國際機場及整個航空業界的環保表現？

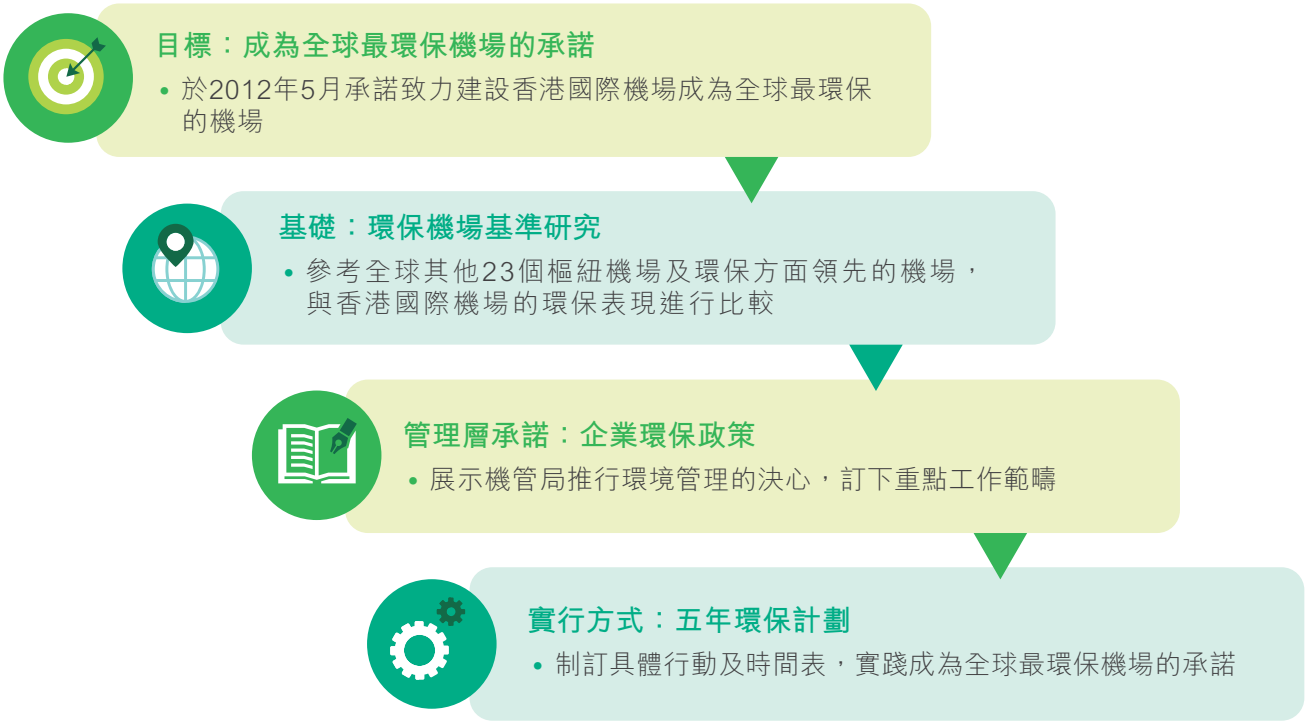
答 有時候我們必須提升討論層次及聯繫更廣泛的持份者，才能將問題解決。機管局推廣機艙廢物分類回收的方式便是一個好例子。當我們初次與航空公司討論時，它們表示由於不同機場採取不同程序會造成運作上的困難，所以不會單單為了香港國際機場而推行機艙廢物分類回收。為回應航空公司的關注，我們先後聯繫國際機場協會亞太地區環境委員會（ACI Asia-Pacific Regional Environment Committee）、國際機場協會世界環境常務委員會（ACI World Environment Standing Committee）及國際航空運輸協會（航空公司的業界組織），就機艙廢物管理制訂跨行業的建議措施。這份建議措施現正處於最後起草階段，我們希望相關措施能夠為改善香港國際機場，以至全球其他機場的機艙廢物管理情況提供框架。



環境管理方針

機管局致力透過實行最佳環境管理實務，盡量減低香港國際機場對環境的影響。在節省成本及提升資源效益之餘，我們的核心目標是取得社會的共識，在社會大眾認同及認可下營運及發展機場。機管局深明公眾對香港環保事宜的監察日益密切，尤以可能對環境造成負面影響或涉及龐大風險代價的發展項目為甚。因此，機管局不僅致力履行環境管理承諾，不斷提升環境表現，更重要是在過程中積極與持份者及廣大市民聯繫，建立信心及公信力。

為編製本報告我們向持份者收集意見，從中了解到對持份者最重要的環境事宜分別是環境管理、碳及能源管理、空氣質素及廢物。



於2012年5月，機管局承諾建設香港國際機場成為全球最環保的機場。為達到這個目標，我們採納2013/14年度進行的獨立環保機場基準研究提出的建議，並實行五年環保計劃。環保計劃由先前的三年計劃改為五年，務求更有效配合機管局的業務規劃周期。

環保計劃就11個主要環境範疇制訂一系列減少環境影響的措施，包括氣候變化／減碳、節約能源、環保採購及零售、空氣質素、廢物管理、用水、生態及生物多樣性、聯繫參與、噪音、新發展項目及環境管理系統。

持份者的觀點

香港地球之友社區及企業夥伴部總監**劉祉鋒**：

不論是乘坐飛機或購買空運貨品，難免對環境造成一定影響，當中不限於產生溫室氣體排放。機場運作需要餐飲、物流及很多其他服務支援，都會對環境增添壓力。機管局具先見之明，定下環境目標以減低環境影響。然而，航空交通日趨頻繁，我們確實須要顧及香港城市發展的上限，維持均衡可持續發展的社會。

領導及與外界聯繫

機管局與機場業務夥伴、機場同業及航空業界定期聯繫，討論環保事宜，特別是有助進一步減低環境影響的合作事宜，而主要的聯繫渠道包括機場同業環保論壇，以及國際機場協會的地區及全球環境委員會。

機場業務夥伴

機管局透過機場同業環保論壇與機場業務夥伴保持聯繫。於2014/15年度，機管局共舉行四次會議，包括參觀香港環保園以檢討回收工作，以及試駕新型電動車。我們邀請機場業務夥伴分享在機場應用新科技的經驗，例如怡中機場地勤服務有限公司採用太陽能旅客梯及電動裝貨車，以及香港飛機工程有限公司利用全球衛星定位系統管理車隊等。

航空業界

國際機場協會亞太地區環境委員會匯聚亞太地區其他機場，攜手解決共同面對的環保問題。機管局繼續積極支持委員會的工作，機管局環境事務高級經理吳敏更於2015年3月獲選為委員會主席。

機管局於國際機場協會亞太地區環境委員會提出兩個主要項目，分別是策劃區內機場首個環境調查及制定機艙廢物管理指引。環境調查結果為建立區內持續環保活動及政策的資料庫奠下基礎，從而鼓勵參與機場互相學習。

我們聯同國際機場協會亞太地區環境委員會、國際機場協會世界環境常務委員會、航空公司業界機構國際航空運輸協會制訂機艙廢物管理指引。由於解決航空公司、機場及其承包商的配合安排是議題的關鍵所在，所以採取合作模式尤其重要。於草擬指引的機場相關部分前，機管局向各機場及航空公司進行廢物處理調查，了解現行運作方式，並制訂一套標準方法，而這亦是航空公司的主要要求。

此外，機管局於2014年9月舉辦國際機場協會亞太地區環境委員會第四次會議，超過20名區內機場的代表參與，就廢物管理、飛機噪音及碳管理等議題交流意見。當時的國泰航空環境事務部主管馬歌司博士亦分享國泰航空對多項環境事宜的見解。

除機場業務夥伴外，機管局亦與各供應商／承包商、監管機構、旅客、本地社區及非政府環保組織聯繫，力求減少香港國際機場的環境影響。

個案研究

香港國際機場環境管理表揚計劃

機管局於2014年舉辦「香港國際機場環境管理表揚計劃」，鼓勵機場租戶於日常營運中實行環保措施。計劃最先於2012年推出，今屆特別以「廢物管理」為主題，以配合香港特區政府處理全港廢物問題作出的努力。機場租戶亦須在能源及用水效益、污水、空氣污染及噪音污染管理等其他環境範疇接受評核。

在2015年3月舉行的頒獎典禮上，由環境局局長黃錦星及機管局行政總裁林天福主持儀式，共有19間食肆及23間零售商店憑藉優秀的環保表現而獲表揚。食肆組別的卓越大獎得主為Catalina's Restaurant，而零售商店組別卓越大獎則由香港迪士尼樂園奇妙店奪得。兩家得獎商戶均實行多項優良環保措施，並制訂環境管理計劃，為改善環境作出承擔。機管局正着手擴大計劃的涵蓋範圍至機場業務夥伴。

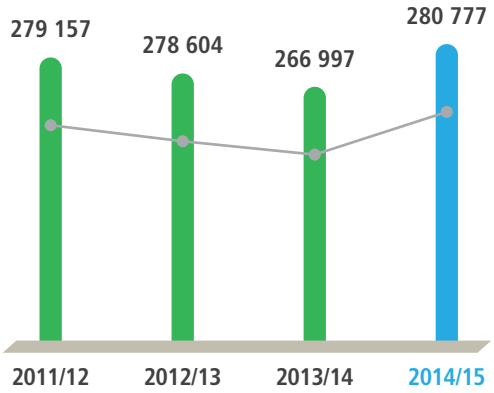


碳及能源管理

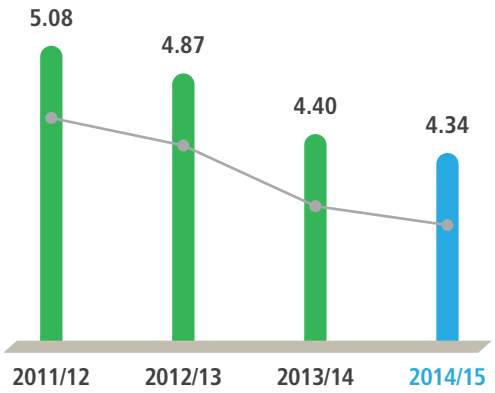
香港國際機場承諾在2015年年底前，將機場每工作量單位[9]的碳排放量，從2008年的水平減少25%。於2014年，我們已成功減少碳強度22.4%。現時的減碳目標將於2015年年底結束，機管局已委託顧問協助訂立未來五年及20年的目標，並為相關減排策略提供建議。預期有關研究於2015/16年度完成。

機管局的碳排放量佔機場整體排放約40%，而碳排放主要來自用電。於2014/15年度，機管局的耗電量較2013/14年度上升5.2%，主要由於2014年12月起禁止廊前停機位的飛機使用輔助動力裝置，令固定地面供電及預調空氣系統用量增加，以及西停機坪及西面行車隧道的機場新設施投入運作所致。然而，每名旅客的耗電量為4.34度電力，較2013/14年度下跌1.4%。

機管局設施的耗電量（千度電力）



耗電量（每名旅客的耗電度數）



機管局的碳管理方針

2008年

響應政府就溫室氣體排放報告發出的指引，機管局為其於香港國際機場的建築物及設施進行首次碳審計。

2009年

與機場業務夥伴攜手進行整個機場的碳審計工作，為「香港國際機場減碳計劃」奠下基礎。

2010年

機管局與近40家機場業務夥伴一同承諾，於2015年年底前，將機場每工作量單位的碳排放量從2008年（機管局進行首次碳審計）的水平減少25%。

2011年

機管局設立專用的網上碳審計系統，作為機管局及機場業務夥伴碳監察及報告的平台。

2012年

香港國際機場獲國際機場協會頒發「機場碳排放認可計劃」的「優化」級別證書。有關認可計劃為機場業界在碳管理方面的統一標準。

2013年及2014年

機管局獲續發認證，並將「香港國際機場減碳計劃」推廣至更多機場業務夥伴。

9 一個工作量單位相等於一名旅客或100公斤貨物。

2014/15年度的節能措施

於2015年3月完成為機場客運大樓更換十萬枚發光二極管燈。整項更換計劃每年可實際節省1820萬度電力，相當於減少11500公噸的碳排放量，較計劃原先估計節省的1500萬度電力多20%。

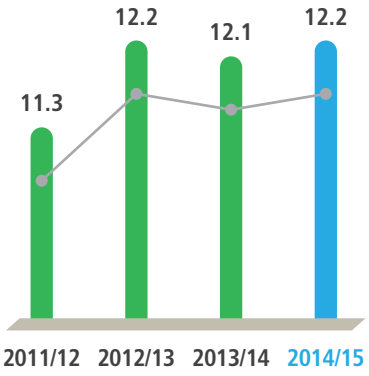
開始加裝兩部性能系數較高的高電壓製冷機，工程將於2016年7月前完成。性能系數數值較高表示能源效益表現更佳。安裝工程完成後，每年將可節省980萬度電力，相當於約6200公噸碳排放量。

開始將一號客運大樓570部空氣處理器及通風機的馬達更換為高能源效益的馬達。更換工程預期於2017年第一季完成，預計每年可節省260萬度電力，相當於約1600公噸碳排放量。

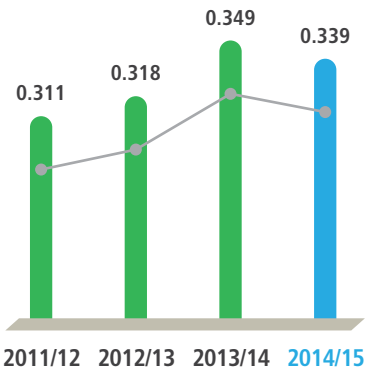
廢物管理

廢物是香港目前最迫切的環境問題之一。機管局着力減少產生實際廢物量，並鼓勵廢物源頭分類，推廣循環再造。機管局已訂立長遠目標，務求於2021年之前循環再造50%機場產生的廢物。於2014/15年度，從香港國際機場運往堆填區的廢物量約為22000公噸，另收集的可再造物料超過3000公噸 — 回收率約為12.2%。

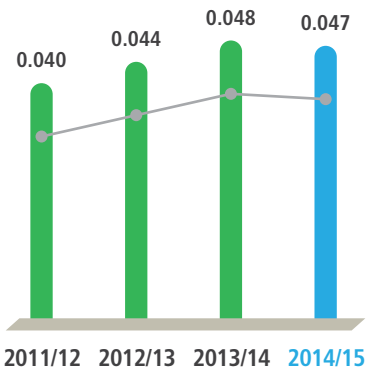
香港國際機場的廢物回收率*（百分比）



運往堆填區的廢物量（公斤／旅客）



可再造物料的收集量（公斤／旅客）



* 香港國際機場的廢物回收率包括收集以下可再造物料：紙張及硬紙板、廚餘（從機管局設施回收）、塑料、金屬及鋁罐、木製貨盤及木箱、玻璃、廢食油及化學廢料。

於2014年4月，機管局成立廢物管理專責小組，由企業發展執行總監擔任主席，成員包括主要部門的主管，旨在檢討現行廢物管理措施，並探討減少機場廢物的可行方案，鼓勵循環再造。於2015年4月，廢物管理專責小組委託顧問進行廢物管理研究，以助機管局制訂策略及計劃，完善現行廢物監督措施及提升機場整體廢物處理表現。這項研究將於2015/16年度完成。

個案研究

擴展廚餘回收及食物回收計劃

廚餘回收

機管局自2003年起開始收集廚餘。於2011年，回收範圍推擴至17家機場業務夥伴，當中包括酒店及航膳供應商。於2014年，為善用廚餘運送車的剩餘空間，機管局聯同太古地產及領展（前稱領匯）在東涌附近試行收集廚餘。計劃十分成功，機管局正研究擴展廚餘回收至東涌其他機構及社區設施。於2014/15年度，這項計劃合共將1150公噸廚餘加工成為魚糧。

香港國際機場食物回收計劃

自2013年8月起，機管局開始與本地非政府組織惜食堂合作，推行「香港國際機場食物回收計劃」，向機場食肆及膳食供應商收集剩食。機管局透過香港國際機場環保基金，資助惜食堂購置一部冷藏車，用以運送剩食，並於2014年10月在機場設置中央儲藏室，藉以向客運大樓的食肆收集更多剩食。自儲藏室投入運作以來，再有四家商戶加入計劃，令參加商戶數目增至十家。於2014/15年度，惜食堂合共收集剩食約17.5公噸，並製成20 000多份熱食，分派給弱勢社群。



空氣質素

空氣質素是香港大眾非常關注的議題，尤其是空氣質素對健康造成的影響。香港國際機場的主要空氣污染物排放來自飛機的起降周期及一般道路交通，是在機管局直接控制範圍以外。然而，我們早於2004年設立空氣質素監察系統，並自2007年起進行研究深入了解機場運作對空氣質素的影響。對於機管局可控制或影響的空氣污染物排放源頭，例如機場禁區內的車輛，我們已設立標準及程序，力求盡量減低排放量，並更妥善管理空氣質素。

空氣質素監察

機管局採取雙管齊下的方法監察空氣質素，包括編製污染物主要排放源清單及持續監察環境空氣質素。

香港國際機場周邊地區的空氣質素，由機場島內兩個空氣質素監測站及另一個設於沙洲的監測站進行監測。監測的空氣污染物包括二氧化氮（NO_2）、二氧化硫（SO_2）、可吸入懸浮粒子（PM_{10}）、微細懸浮粒子（$PM_{2.5}$）及臭氧（O_3）；收集的空氣污染物每小時平均濃度會實時上載至機管局網站（第97頁），供公眾參考。

香港特區政府環境保護署（環保署）每年均會估算香港民用航空空氣污染物排放量，詳情請參閱香港空氣污染物排放清單（第97頁）。

空氣質素管理

機管局的空氣質素管理方針是減少機管局能直接控制的空氣污染物排放量（即機管局車輛相關排放），同時推動減低機管局可作出指引或影響的污染物排放，當中包括由機場業務夥伴運作的機場禁區車輛及地面的飛機。

機管局的車隊

機管局繼續更換環保表現較佳的車輛。機管局擁有的電動房車數目由2013年的37部增加至2015年6月的43部。機管局亦有十部單頭及20部雙頭停機坪旅客專車，以及四部機場禁區員工接駁巴士符合歐盟五期排放標準。

機場禁區車輛

在機場禁區範圍行駛的所有車輛，必須領有由機管局發出的機場禁區車輛牌照。機管局在有關牌照的簽發條件中訂明車輛排放標準的要求，所有機場禁區車輛必須符合相關要求。此外，自2013年7月起，機管局規定所有在機場禁區範圍行駛的新登記房車必須為電動車；在2017年7月前，機場禁區內所有房車必須為電動車。

於2014/15年度，機管局修訂機場禁區車輛牌照的規定，以符合政府新訂立的非道路移動機械規例。於2015年6月1日生效的新《空氣污染管制（非道路移動機械）（排放）規例》，對非道路移動機械的排放實施規管，當中包括在停機坪運作的地勤設備。於2014年12月，機管局舉行簡介會，邀請環保署代表為機場業務夥伴講解，加深他們對新規例的了解。

為支援在機場轉用電動車及電動地勤設備，機管局於2014年完成設置共158個電動車充電點及56個電動地勤設備充電點。機管局將繼續在中場範圍發展計劃等新發展項目加裝電動車及電動地勤設備的充電點。



持份者的觀點

KLM Equipment Services香港總經理Alexander Romar：

怡中機場地勤服務有限公司支持機管局的計劃，在商業及運作許可的情況下，逐步更換機場禁區車輛及地勤設備，以電動車及電動設備取代。在過去五年，我們已改用50多部電動地勤設備處理停機坪及航機處理工作，當中包括十部太陽能旅客梯及五部停機坪全電動下艙裝載機，這些設備的總擁有成本（total cost of ownership）較原先的柴油車車隊還要低。

飛機輔助動力裝置的排放

輔助動力裝置是設於飛機機尾的小型引擎，當飛機停泊並關上主引掣後，一般會利用輔助動力裝置提供電力。為減少燃燒航空燃油的排放，機管局於2014年12月起禁止在廊前停機位的飛機使用輔助動力裝置。為配合有關措施實行後支援機艙供電及空調的需要，機管局已完成全部136個固定地面供電系統及96個預調空氣系統的提升工程。

機管局亦與各機場業務夥伴緊密合作，安排試行及就相關措施制訂操作程序。機管局會持續監察營辦商遵守相關措施的情況。

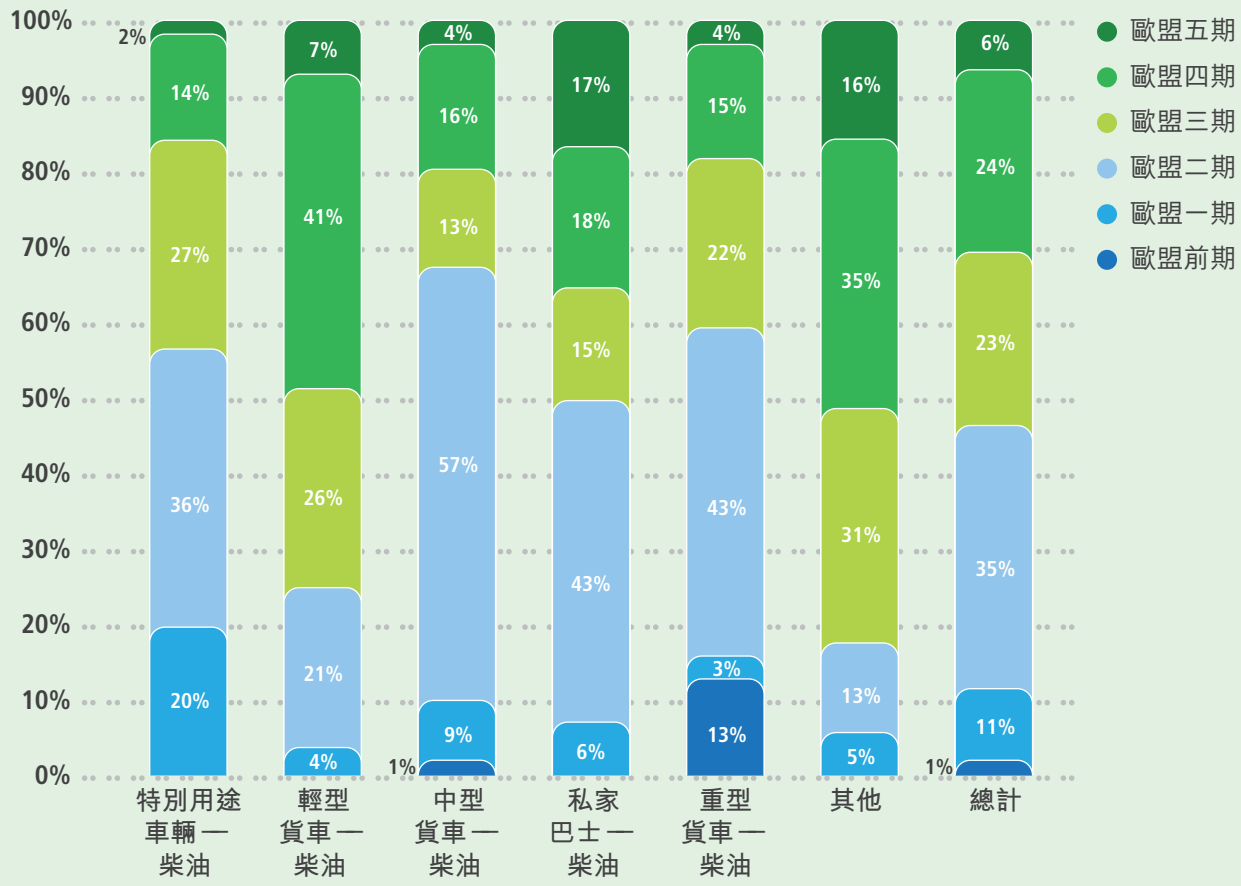
與香港科技大學進行空氣質素研究

自2007年起，機管局與香港科技大學的劉啟漢教授、李瑩博士及其他專家合作，分析空氣質素數據及研究香港國際機場運作對空氣質素造成的影響。以下是香港科技大學於2014/15年度進行的兩項研究。

機場禁區車輛的空氣污染物排放清單

於2014年，香港科技大學完成2011年機場運作相關的空氣污染物排放清單。有關研究集中機場禁區車輛及地勤設備的排放。研究結果有助我們推動加快以電動車及其他低排放車輛取代老舊柴油車輛，制定最佳減排方法。

• 按排放標準劃分機場禁區車輛及地勤設備的氮氧化物（NO_X）排放分布 •

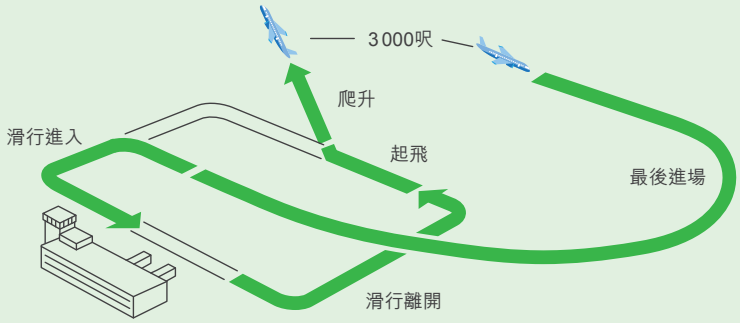


研究顯示，老舊柴油車輛及地勤設備是機場禁區車隊的氮氧化物（NO_x）及微細懸浮粒子（$PM_{2.5}$）的主要排放來源。大部分歐盟四期以前的柴油車輛車齡已超過十年，佔整個車隊氮氧化物及微細懸浮粒子的排放量約70%。

飛機相關的空氣污染物排放清單

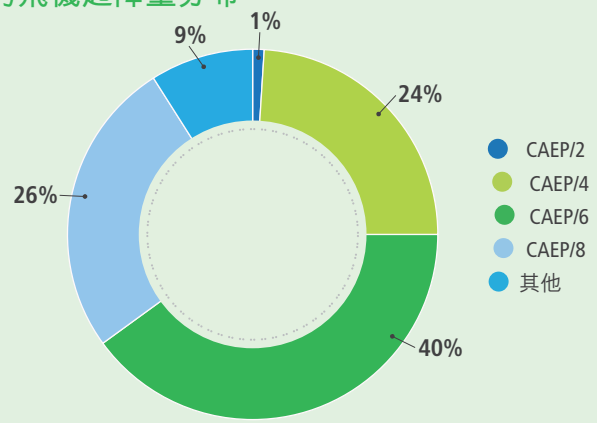
於2014年，香港科技大學就3000呎以下飛機起降周期的相關排放進行研究，包括分析起降周期中不同階段的排放，以及按國際民航組織航空環境保護委員會（CAEP）標準* 的飛機引擎排放分布。研究結果提供依據，讓我們進一步探討減少飛機地面排放（如減少引擎滑行）的可行措施。下表概列研究的結果。

飛機的起降周期



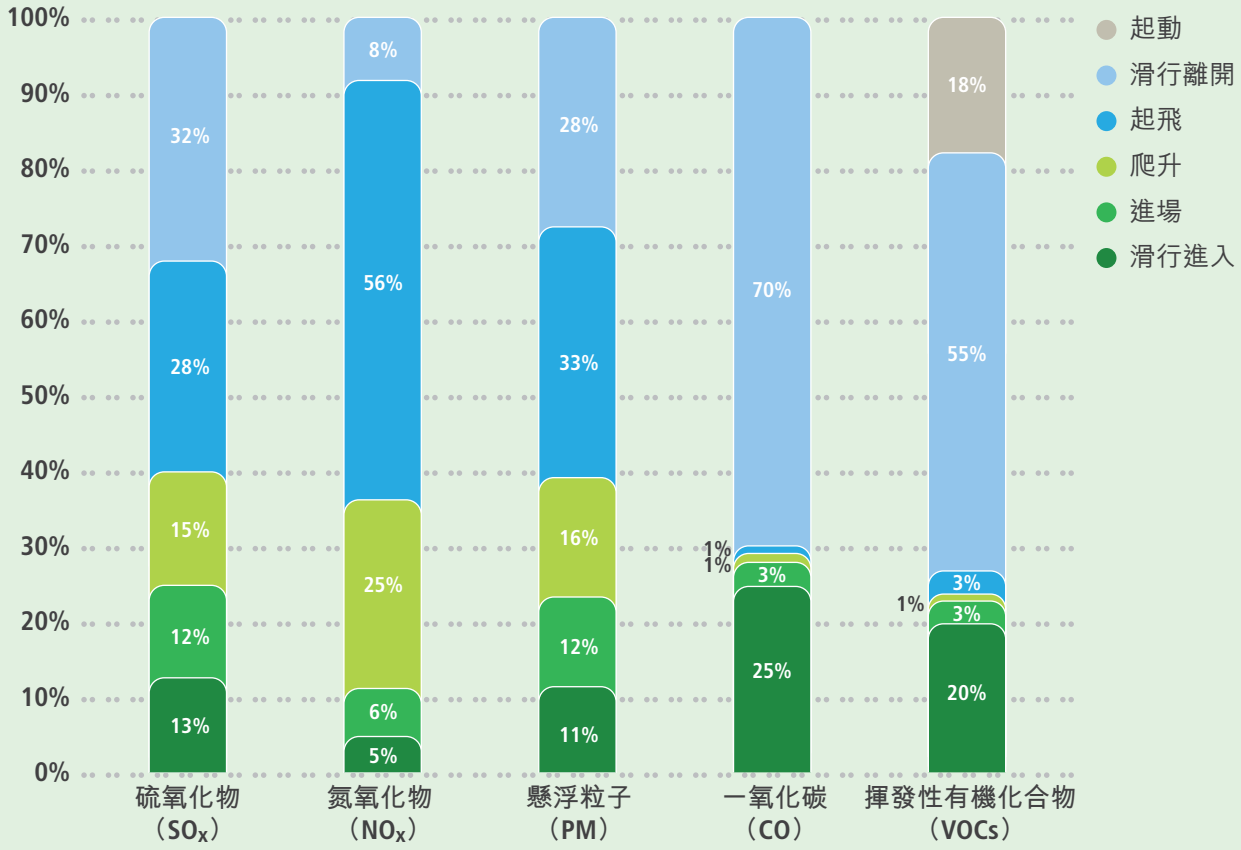
資料來源：Aviation and the Global Atmosphere, IPCC (1999)

香港國際機場於2013年根據CAEP標準* 的飛機起降量分布



* CAEP標準是指國際民航組織航空環境保護委員會制訂的飛機引擎排放標準。CAEP數值愈高，飛機的排放表現愈佳。

起降周期不同階段的飛機排放量



研究結果顯示，可透過減少引擎滑行或採用新科技（如半自動飛機牽引車TaxiBot或電動飛機牽引車等），減少飛機在滑行進入及滑行離開期間的排放。

香港科技大學將於2015/16年度對機場非禁區及海上交通的空氣污染物排放進行研究。

生物多樣性



機管局深明生物多樣性及功能性生態系統對維持香港市民的生活質素十分重要。我們有責任避免及盡量減低機場發展及營運過程中對生物多樣性造成的不良影響。在無可避免造成影響的情況下，我們與監管機構及相關持份者緊密合作，採取適切的緩解及補償措施。

於2015/16年度，機管局將制訂生物多樣性策略，訂立保護機場生物多樣性的目標及框架，並釐定工作重點。生物多樣性策略將用作訂立保育行動計劃的指引，務求避免及盡量減少影響，並在可行情況下提升瀕危物種及生境的可持續發展。

我們最關注的物種包括：i)陸上物種，如在赤鱲角棲息的土生物種盧文氏樹蛙；ii)在機場附近水域棲息的海洋物種，如中華白海豚；及iii)源自香港以外但在本地消耗或經香港大量轉運至世界各地的物種，如鯊魚及珊瑚礁魚類等。

三跑道系統的環評包括對中華白海豚的深入評估，並提出多管齊下的方案，確保施工及營運過程中可避免、盡量減少或緩解對中華白海豚的影響至可接受水平。緩解措施包括採用免挖方法進行填海、設立新海岸公園，以及推行海天客運碼頭快船管理措施，如限制快船交通量、更改航道及限制船速等。當中部分措施會在三跑道系統工程施工前實施，以保護中華白海豚及其他海洋生物。

三跑道系統預期不會對盧文氏樹蛙造成重大影響。於2014/15年度，一項對盧文氏樹蛙狀況及種群的研究顯示，赤鱲角島上仍有具存活力的樹蛙種群。研究並提出保護樹蛙及改善其主要棲息地質素的保育措施。



海鮮是粵菜中備受歡迎的重要入饌食材，而香港亦是全球不可持續的食用活珊瑚礁魚類貿易中心。機管局透過香港國際機場環保基金，資助ADM Capital Foundation研究並探討改善食用活珊瑚礁魚類貿易可持續性的方法。

為減少食用不符合可持續發展原則漁獲的影響，機管局於2014年5月更新「環保海鮮餐飲預訂政策」。根據環境局建議及其他機構採納的最佳實務，機管局進行檢討後將政策改名為「環保用膳政策」，並擴大避免食用範圍至髮菜、蛇、海龜及老虎斑。

噪音管理

噪音污染是許多機場關注的主要環境問題，香港國際機場位置偏遠，加上大部分飛機航道在海面上，有助確保較少本港市民受飛機噪音所影響。

香港採用飛機噪音預測等量線25管制飛機噪音的影響，有關準則符合已發展國家採用的標準，甚至更為嚴謹。現時，本港居住在飛機噪音預測等量線25範圍內的人口少於1 000人。

對現行飛機噪音預測等量線25範圍內的大嶼山鄉村，機管局承諾提供間接噪音緩解措施（資助安裝空調及隔音玻璃窗），並設立「鄉郊環境改善津貼」計劃提供財政資助。此外，機管局正研究引入環境收費／獎勵計劃以鼓勵航空公司採用較寧靜飛機機種。

民航處定期對飛機航道附近多個地區量度飛機噪音，並監察政府訂立的飛機噪音緩解措施的實行情況。有關詳情請參閱民航處網站（第97頁）。民航處亦監察及處理市民對飛機噪音的投訴。







員工及社區

香港國際機場能夠取得佳績，全賴機管局1500名員工及機場社區超過65 000名從業員努力不懈工作。香港國際機場必須吸納、培訓及挽留人才，以配合不斷轉變的業務需要及支持機場的長遠發展。

機管局已完善人力資源策略，培育具備合適技能和豐富經驗，而且充滿幹勁的團隊，以應付未來的挑戰。此外，我們訂立新的社區投資願景，期望在解決機場人手短缺問題的同時，為鄰近社區的社會及經濟發展作出貢獻。



2014/15年度的主要成果

進行**薪酬及福利檢討**，保持市場競爭力，吸引及挽留人才

優化**企業目標架構**，以提升表現及鼓勵良好行為，配合機管局的發展

進行**組織檢討工作**，支持機管局的可持續發展

改善**員工交通安排**，增設新巴士路線外，並增加熱門路線的班次及延長營運時間

目標及指標

建立共同的**「願景、使命與核心價值」**，提升機構的營運能力

加強機管局的**人力資源規劃及配置策略**，配合機場擴建

培育機管局**領導層的接班人**

制訂**社區投資策略**



問答 完善人力資源策略

– 機管局人力資源及行政執行總監**鍾惠儀**

問 自2014年10月加入機管局以來，你的工作重點是甚麼？

答 加入機管局以來，我致力完善及推動有關人力資源策略，確保我們能夠建立一支敬業及傑出的工作團隊，達成機管局的願景。有關方面包括提升組織效能，擴大人才庫，加強員工投入度等，達至不斷提升僱主品牌以吸引及挽留人才，配合機場的可持續發展。

問 機管局重訂人力資源策略後推行了哪些主要措施？

答 我們在2015年年初根據市場分析進行薪酬及福利檢討，並修訂有關政策，使機管局的薪酬水平在本地及跨國公司當中更具競爭力，以吸引及挽留人才。為提升員工各方面的表現，我們已修訂用作釐定浮動薪酬發放的業務指標。有關指標在平衡計分卡的基礎上全面涵蓋各持份者的利益。此外，我們亦重整組織架構，以配合即將開展的三跑道系統項目、正在進行的基建工程及其他多項重要措施。

問 機管局如何確保有充裕且合適的人才，支持機場擴建後的發展及運作？

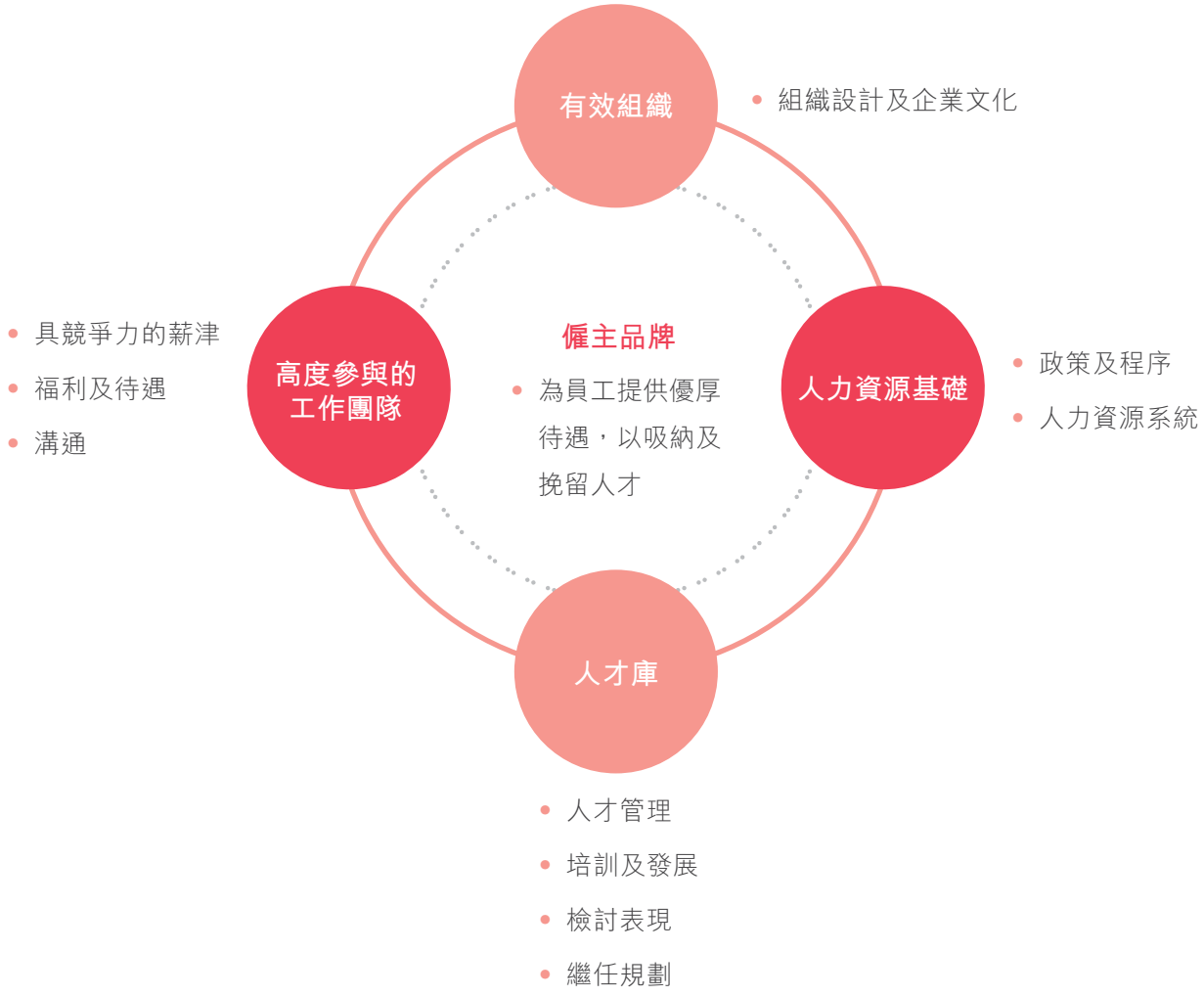
答 我們須為機場擴建未雨綢繆，故先要進行人力預測，深入了解長遠人力資源需求，以制定全盤人手計劃及相應招聘策略。

作為香港唯一機場的營運者，機管局須不斷培育有關人才以配合機場獨特的營運模式。我們將繼續優化員工發展框架、更新領導勝任能力模型，以及提升培訓課程，確保員工具備所需專業知識及經驗，配合機場的發展。我們亦會重新檢視機管局的「願景、使命與核心價值」，促進機構上下堅守共同理念，並確立機管局員工價值定位，加強招聘及挽留人才的工作。



人力資源策略重點

為確保實現機構的可持續發展，機管局必須採取具策略性的人力資源管理方針，以吸納及挽留各級人才，配合不斷轉變的業務需要，支持長遠發展。機管局於2014/15年度增設人力資源及行政執行總監一職，並按照新總監的指示，對機管局的人力資源進行全面檢討，完善策略方針及制訂計劃，鞏固機管局以績效表現為主導的文化，重整人才管理程序，加強獎勵機制，並探討機管局為員工提供更佳支援的可行方案。



薪酬及福利檢討

在2015年年初，機管局根據市場情況進行薪酬及福利檢討，分析薪酬結構及福利水平。為吸引及挽留頂尖人才，我們採納與本地及跨國公司比較下具競爭力的新薪酬結構，讓機管局更靈活地提出優厚待遇招聘人才，以及挽留表現傑出的員工。

此外，為確保薪酬及福利檢討覆蓋全面，我們進行研究，比對市場的福利水平。機管局將根據研究結果提高部分福利，與市場水平看齊，並且會進一步探討制訂家庭友善僱傭措施，加強機管局關懷員工的僱主形象。

人才培育及繼任規劃

機管局在人才培育及繼任規劃制訂了多個項目及計劃，旨在發掘及培育各級員工的才能，藉以配合機管局的發展。我們已就2015/16年度制訂培育人才及未來領袖的綜合方案：

- 重新檢視機管局的「願景、使命與核心價值」，確立員工價值定位，然後制訂文化推廣策略，培育機管局的理想文化
- 更新機管局的領導勝任能力模型（將應用於檢討機管局的學習課程、表現管理系統及高潛質員工發展評估中心）
- 優化機管局的行政管理人員培訓計劃
- 着手研究開辦機管局學院，培育機構內在營運、專業及管理方面具潛質的員工，配合業務擴展
- 提升內部網上學習平台

平等機會 多元共融

機管局支持平等機會委員會的理念，並遵守委員會的建議及實務守則。機管局設有人力資源政策及程序，確保任何人士在工作環境不會因性別、年齡、婚姻狀況、宗教、種族、國籍或殘疾而受到歧視。機管局特別注重在員工招聘、培訓發展及晉升上達到公平共融。

道德誠信

機管局要求所有員工在處理機管局事務及履行職責時，秉持品德及操守的最高標準。全體員工均必須遵守機管局《職員行為守則》所訂明的防止賄賂、索取及接受利益，以及避免利益衝突的政策及程序。

我們亦已制訂內部舉報政策及申訴處理政策，鼓勵員工透過適當渠道舉報任何不當行為，及確保申訴或投訴適時獲得公平處理。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，審視嚴重的道德操守事宜，以進一步加強道德操守的合規水平。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。

機管局的《職員行為守則》是機管局與員工的僱傭合約一部分。機管局定期檢討及更新有關守則，並上載至內聯網以供閱覽。所有員工每年均須完成《職員行為守則》複修課程，並於內部網上學習平台完成簡短測試，溫故知新。

自2013年起，機管局推行為期六個月的員工培訓計劃「機管局的企業管治」，以加強企業管治文化及員工的合規意識。這項計劃涵蓋三個主要範疇：i）一般品德與心態；ii）企業政策、程序及實務；及iii）遵守法律。所有新員工須於加入機管局後六個月內完成培訓計劃。於2014/15年度，所有新員工亦完成防止賄賂培訓課程。

健康安全及員工福祉

機管局致力為員工提供安全健康的工作環境。我們在設定實際工作環境，包括工作間及辦公室設備的設計及採購時均考慮到人體工學；我們亦定期舉辦培訓活動，提倡員工積極關注安全文化。機管局為長期及固定年期合約員工提供多項福利，包括醫療及人壽保險、自願參與健康檢查折扣優惠、工傷賠償、產假／侍產假、退休保障，以及24小時僱員輔助計劃。

機管局資助的機管局職員康樂會，透過舉辦康樂、社交、運動、家庭及義工活動，增進員工的團隊精神及對機構的歸屬感，並促進員工的身心健康。職員康樂會委員會由14名來自不同部門的員工組成，現時委員會下設11個興趣小組，分別是籃球、羽毛球、足球、太極拳、太極扇、網球、保齡球、跑步、音樂、基督徒團契及社會服務小組。

在2014/15年度，機管局職員康樂會再度舉辦深受員工歡迎的機場參觀活動，提供難得的機會讓員工親友親身體驗機場日常運作及工作上的挑戰；此外亦舉辦一年一度的「家庭同樂日」，吸引約1 000名機管局員工及親友參與，同遊香港海洋公園。



持份者的觀點

機管局職員康樂會主席**何佩珊**：

自從我於2015年1月出任機管局職員康樂會主席以來，其中一件最難忘的事是「愛心罐香港2015」比賽。在比賽活動中，50名機管局員工利用超過1萬罐罐頭食品，以大嶼山旅遊熱點天壇大佛為藍本砌出一個2.4米高大佛模型，而這些罐頭其後更全部捐贈本港多家食物銀行。機管局不但贏得「最佳設計大獎」，晉級爭奪「International Canstruction Awards」席位，更勇奪「評判最喜愛大獎」。展望未來，機管局職員康樂會將以新發展方向，專注建立員工關係，年內舉行更多有趣的休閑、體育及環保活動，讓大家一起參與。

機場人手方面的事宜

香港勞動力市場接近全民就業，但技術及體力工作卻缺乏熟練人手。機場社區現時共有超過6 500個空缺職位，人手短缺成為了香港國際機場面對的一大挑戰。

雖然機管局的員工只屬香港國際機場65 000名員工的小部分，但我們深明機管局有責任與業務夥伴及承包商合作，應付人手方面的共同問題，確保機場運作暢順無阻。機管局定期與機場內各主要企業的人力資源經理會面，討論共同關注的議題，例如員工交通、人手招聘，以及弱勢社群的就業機會等。

機管局於2014/15年度與其他機構合辦多場招聘會，包括香港國際機場2014職業博覽會。機管局亦繼續籌辦機場參觀活動，並於大學舉辦職業講座，以及向學生提供實習機會，吸引人才投身航空業。透過機場交通聯絡小組（由機管局成立，成員包括運輸署、機場業務夥伴、公共運輸營運商的代表）的協助，巴士班次增加了超過80班，並且提供車費折扣優惠。機管局亦回應了改善停機坪工作環境的訴求，例如改良避雷亭、座位區及飲水設備等員工設施。機管局繼續推行聘回舊有員工的措施，要求新的服務承包商續聘舊有服務供應商若干百分比的員工，藉以提高前線員工的工作穩定性，並藉着挽留具經驗及熟悉機場獨特運作要求的員工，服務承包商及機管局均可受惠。

在2015/16年度，機管局將着手進行2024年人力規劃，以考慮三跑道系統的人手需求，然後訂立相關招聘計劃。機管局亦將每年進行香港國際機場工作人口調查。為進一步改善員工福利，機管局與運輸署及專營巴士營運商協調，自2015年7月起增設四條通宵巴士快線，直接往來機場與元朗、屯門、旺角及將軍澳。機管局將根據收集所得的乘客意見，在有需要時調整及／或推出更多改善措施，並繼續探討引入新巴士路線，以及延長往來機場繁忙路線的營運時間。



個案研究

機場同業綜藝社

機場同業綜藝社於2014年5月成立，是機管局其中一項主要新計劃，以協助機場吸納及挽留人才。機場同業綜藝社在年內為全體機場員工舉辦特別活動，讓機場員工增進彼此關係，促進工作生活平衡，建立身為機場員工的自豪感。機管局承諾每年舉辦兩項大型活動及多項小型活動。

在2014/15年度舉辦的兩項大型活動，分別是在二號客運大樓舉行決賽的「來自機場的聲星」歌唱比賽，及大嶼山遠足一日遊觀星之旅。由於「來自機場的聲星」歌唱比賽得到廣大的機場員工支持，深受歡迎，因此我們決定擴大其規模，舉辦「機場達人2015」比賽，讓機場員工一展歌唱舞蹈及表演等才華。其他小型活動包括興趣班、體育活動，以及不同主題的午餐講座。至今，已有過千名員工登記成為機場同業綜藝社會員。



社區投資

過往，機管局一直透過企業捐款及員工義工服務，支持各項社區事務。香港國際機場慈善基金捐助香港的弱勢社群及支持內地賑災活動，而香港國際機場環保基金則贊助保護環境及推動可持續生活方式的計劃。機管局職員康樂會的社會服務小組亦為員工及親友組織義工活動，幫助社會上有需要人士。

在2014/15年度，機管局着手檢討社區投資方針，藉以加強策略重點，並決定制訂一套專注人才培育的整體機構願景及策略。

機管局的社區投資願景是：「透過培養人才、發揮個人潛能，以及鼓勵人才投身航空相關行業，對香港尤其是大嶼山及鄰近社區的社會及經濟發展作出貢獻」。

機管局的社區投資願景與整體機構理想一致，並旨在推動以機管局牽頭，及與非政府機構、業務夥伴、機管局員工及鄰近社區等多方持份者合作的社區投資活動。機管局現正制訂策略及重點項目，以落實社區投資願景。

為鄰近社區貢獻力量

在2014/15年度，共有433人次的機管局員工及嘉賓義工參與13項不同的社區活動，合共投入2 393個義工服務時數，包括向機場鄰近社區有需要的長者及家庭提供社區服務、植樹及清潔沙灘等環保活動，以及其他慈善籌款活動。

於2015年1月，機管局舉行第二屆年度禮物捐贈活動。除了在香港國際機場設置禮物捐贈點外，機管局亦首次與領展合作，在香港六個地區的領展商場設立十個禮物捐贈點，合共收集超過6萬件禮物，包括朱古力、玩具、平板電腦及樂器。禮物其後交由救世軍轉贈有需要的兒童及家庭，作為農曆新年禮物。

支持本地科技與創新

於2015年2月，機管局成立香港國際機場科技創新委員會，藉此有系統地推動香港國際機場的創新及科技發展，並由以下三項舉措支持其運作：新成立的香港國際機場科技諮詢委員會，成員包括來自大學及科技機構的外界人士；現有的香港國際機場科技發展工作小組與機場同業聯繫，並測試及修改流程；以及新成立的香港國際機場科技創新中心，提供平台測試適用於機場的設計原型及科技，以及執行概念項目試驗計劃。

在2015年3月，香港國際機場科技創新中心與香港科技園公司（科技園公司）攜手推出「科學園科技應用於香港國際機場計劃」，讓參與科技園公司創業培育計劃的公司及創業畢業生有機會向機管局推介其技術，並提交創新合作計劃方案，協助應付機管局未來的業務需求及技術上的挑戰。自計劃推出以來，已有約50間培育公司推介及示範技術方案。我們將於2015/16年度就有關合作計劃制訂進一步詳情。

持份者的觀點

香港科技園公司行政總裁**馬錦星**：

我們很高興機管局在香港國際機場科技創新委員會下新設香港國際機場科技創新中心，藉此以機場作為平台，讓本港企業家測試設計原型及創新科技。此舉不但能發展香港國際機場成為智慧型機場，更可為本地新成立企業締造商機，促進本港科技產業發展。

展示本地藝術文化

在2015年3月，機管局成立藝術及文化諮詢委員會，讓香港國際機場成為推廣本港藝術文化的平台，並同時為旅客及訪客締造獨特難忘的體驗。委員會主席由機管局董事會成員馮婉眉擔任，成員包括來自藝術、設計、教育、建築界及政府部門的專家。

委員會將舉辦各式各樣的活動，例如短期藝術展覽、工藝示範、文藝攤位、旅客活動、表演及娛樂。藝術文化作品主題包羅萬有，從知名藝術家的經典名作，以至年輕新晉藝術家的當代作品均會展出。首場活動「香港藝術、文化與音樂巡禮」已於2015年7月舉行。



2014/15年度的活動重點



綠色捐助

「關愛東涌 — 機場與你綠色起動」活動：機管局與Green Monday合作，贊助環保禮物包送贈活動，就每一份在香港國際機場享用的素餐，向東涌的有需要人士送出一個環保禮物包，內有水果、蔬菜等健康食物。30名來自機管局及業務夥伴的義工於端午節期間共派發了200份環保禮物包及手製素食粽子。



盡展才藝

為培育年輕一代的表演者，同時讓來自世界各地的旅客認識本地的藝術家，機管局在香港國際機場接機大堂架設舞台，邀請香港演藝學院學生在節慶期間演出。



義工活動齊參與

合共61名機管局員工及嘉賓義工參與「香港國際海岸清潔運動2014」，攜手清潔大嶼山水口灣海岸，收集得26袋共重270公斤的垃圾及廢料。





目標與指標

機管局的業務規劃涵蓋一系列切合香港國際機場短期至長期需要的計劃，當中包括每五年檢討及更新的20年規劃大綱、每年擬備的五年業務計劃及三年工作計劃，以及相關年度執行計劃。每年年初，機管局制訂年度企業目標及有關考核方法，以配合業務規劃過程。根據2015年至2020年的業務計劃，以及2015/16年度的企業目標，下表概列就各項可持續發展相關事宜所訂的主要目標與指標。

範疇	目標	迄今的進度	設定指標	達標時間
香港國際機場的長遠發展	透過20年規劃大綱程序，採取具前瞻性的方針應對機場的長遠發展需要	於2014年開始制訂第四份20年規劃大綱（《2035規劃大綱》）	完成《2035規劃大綱》	2017年年底前
	修訂企業目標架構，將人力資源及社區投資設定為重點範疇	於2014年制訂新架構	實行新企業目標架構及有關考核方法	2015/16年度
機場容量事宜	因應航空交通增長，規劃及推行提升容量及效率的措施	西停機坪擴建計劃已於2015年7月完成，新增31個停機位 中場範圍發展計劃正在進行	完成將提供20個新停機位、每年可額外處理客運量1000萬人次的中場客運廊	2015年年底前
			完成一號客運大樓附屬大樓工程及擴建現有設施	2019/20年度
	就機場的長遠擴展進行規劃	於2014年11月獲發三跑道系統項目的環境許可證 行政會議於2015年3月肯定機場有必要擴建成為三跑道系統	展開三跑道系統項目的填海工程	2016/17年度*
機場安全	進一步減少旅客及員工受傷比率，以提升機場運作的安全水平	在2014/15年度，機場綜合安全指數為4.85，較上年度改善9%	機場綜合安全指數不超過4.70	2015/16年度
顧客服務	以機場的服務及設施，進一步提升旅客的體驗及滿意度	在國際機場協會2014年的機場服務質素調查中，整體滿意度評分達4.85分	維持整體滿意度評分於4.85分或以上	2015年

*有待行政會議根據《前濱及海床（填海工程）條例》及《城市規劃條例》批准方案。

範疇	目標	迄今的進度	設定指標	達標時間
環境	實現成為全球最環保機場的承諾	完成環保機場基準研究 將研究的建議納入機管局五年環保計劃	開展跟進的基準研究，以評估機管局履行全球最環保機場承諾的進展	2017年
			為機場制訂有關生物多樣性的策略	2015/16年度
			依據ISO 14001:2015提升機管局現行的環境管理系統，並考慮取得有關認證	2017年年底前
	在2015年年底前，將機場的碳強度從2008年的基準水平減少25%	於2014年已減少碳強度22.4%	減少碳強度達25%	2015年
			制訂短期（五年）及長期（20年）減碳目標	2015/16年度
	於機場推動循環再造及廢物源頭分類	於2014年4月成立廢物管理專責小組，制訂廢物管理策略	完成全面的香港國際機場廢物管理研究	2015/16年度
			循環再造50%的機場廢物	2021年年底前
人力發展	制訂有效的人力資源策略，配合機管局的未來發展	於2014/15年度全面檢討機管局的人力資源措施 進行薪酬及福利檢討，並由2015/16年度起修訂有關政策	檢視機管局的「願景、使命與核心價值」 為建立優良的機管局文化制訂有關推廣策略 加強機管局的人才培訓及繼任規劃 優化行政管理人員培訓計劃	2015/16年度起
企業可持續發展	制訂機管局的可持續發展管理及匯報機制，以支持機管局實現可持續發展願景，並達到持份者的期望	進行基準研究，以配合機管局制訂可持續發展框架	就機管局的可持續發展進一步聯繫持份者	2015/16年度起
		按照「符合」GRI G4指南核心選項的要求編製2014/15可持續發展報告	預備按照「符合」GRI G4指南全面選項的要求編製可持續發展報告	2016/17年度
社區投資	發展機管局的社區投資	訂立企業的社區投資願景	進一步制訂機管局的社區投資策略及重點項目	2015/16年度起

表現指標

	單位	2014/15年度	2013/14年度	2012/13年度	2011/12年度
經濟表現[10]					
產生的經濟價值					
- 收益	百萬港元	16,367	14,810	13,134	12,154
經濟價值分布					
- 營運成本	百萬港元	5,053	4,872	4,282	3,928
- 員工工資及福利§	百萬港元	1,786	1,669	1,438	1,287
- 向基金提供者支付的款項[11]	百萬港元	5,434	4,613	4,164	3,372
- 向政府支付的款項[12]	百萬港元	1,099	785	1,156	1,259
- 捐款	百萬港元	2	3	2	1
保留的經濟價值*	百萬港元	4,779	4,537	3,530	3,594
營運表現					
客運量[13]	百萬人次	64.7	60.7	57.2	54.9
貨運量[14]	百萬公噸	4.4	4.2	4.0	3.9
飛機起降量[15]	千架次	396	377	355	339
在香港國際機場營運的航空公司數目	家	105	106	107	101
香港國際機場定期航班航點數目[16]	個	180	179	176	160

10 經濟表現數據摘自機管局的經審核綜合財務報表。

11 包括機管局向唯一股東香港特區政府支付的股息（2014/15年度：53億港元，2013/14年度：44億港元，2012/13年度：39億港元，2011/12年度：31億港元）。

12 向香港特區政府支付的香港利得稅。

13 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，故國際／國內分類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。

14 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。

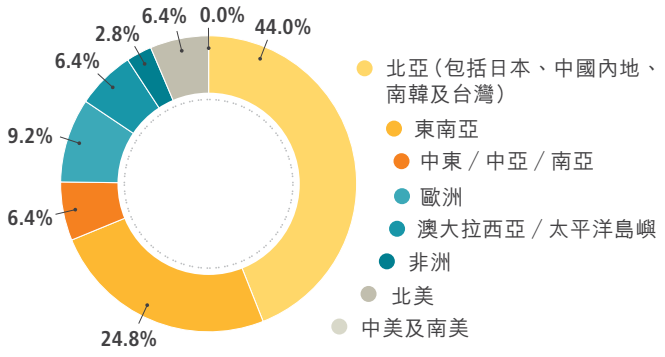
15 飛機起降量包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。按商業客運、商業貨運、一般航空，以及國家航空分類的日間及夜間飛機起降活動屬商業敏感資料，故不作披露。

16 按飛機班次及航空公司客戶分類的航點資料屬商業敏感資料，故不作披露。

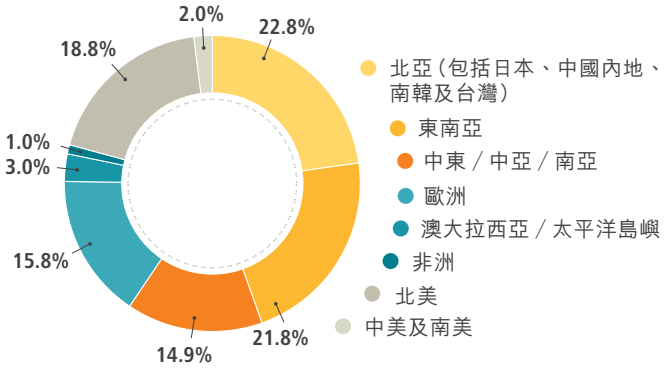
§ 於2014/15年度，機管局開始於年報中披露員工薪酬及有關費用總額，當中包括資本化為在建資產的員工薪酬。因此，截至2011/12年度、2012/13年度及2013/14年度的數字已重列，以便與2014/15年度的數字作比較。

*「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」、「向政府支付的款項」及「捐款」後得出。「營運成本」包括「員工工資及福利」。截至2011/12年度、2012/13年度及2013/14年度的數字已重列，以反映上述計算方式。

於2015年3月按地區劃分的客機目的地分布（總數：141個）



於2015年3月按地區劃分的貨機目的地分布（總數：101個）



	單位	2014/15年度	2013/14年度	2012/13年度	2011/12年度
交通連繫					
海天客運碼頭客運量	千人次	2 809	2 667	2 622	2 469
陸路跨境交通客運量	千人次	2 035	2 005	1 955	1 903
跨境口岸數目	個	8	8	8	8
跨境陸上目的地數目	個	110	110	110	115
機場安全及業務持續					
機場綜合安全指數[17]	每百萬名旅客的受傷比率	4.85	5.32	5.72	6.21
飛行區地面燈號正常運作率[18]	百分比	100.00	100.00	100.00	99.99
每10 000飛機起降架次的雀鳥撞擊指數	指數	0.43	0.29	0.37	0.38
就緊急應變措施及處理程序進行的培訓／座談會	場	90	78	42	29
就緊急應變及業務持續進行的演習數目	次	30	30	33	20
- 實地演習	次	15	22	23	19
- 電腦模擬演習	次	15	8	10	1
顧客滿意度					
機場服務質素調查的整體年度平均分數[19]	分數（最高為5分）	4.85	4.84	4.82	4.80
旅客感到安全可靠的年度平均分數[20]	分數（最高為5分）	4.80	4.79	4.77	4.78
每百萬名旅客接獲的投訴個案指數	指數	29.9	31.9	32.2	31.1
旅客在4.5分鐘內完成保安檢查比率	百分比	99.8	99.5	99.3	98.7

17 機場綜合安全指數是一項安全績效指標，以旅客量為基數，量度旅客及員工受傷人數。

18 飛行區地面燈號正常運作是根據國際民航組織《國際民用航空公約》附件14的規定。正常運作率百分比=［（總運作時數－系統故障時數）／總運作時數］x 100%。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，整體運作率並非100%。

19 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。

20 國際機場協會機場服務質素調查所涵蓋的一個範疇。

	單位	2014/15年度	2013/14年度	2012/13年度	2011/12年度
環境表現					
物料使用					
紙張	公噸	**46**	43	45	45
按類別劃分的能源耗用量					
柴油	公升	**1 087 730**	841 982	822 722	760 659
汽油	公升	**107 837**	122 186	144 504	160 492
石油氣	公升	**15 923**	9 476	5 019	23 808
B100生物柴油[21†]	公升	**8 711**	13 034	-	-
燃料耗用總量[22]	千兆焦耳	**43 131**	36 892	36 363	35 036
電力	千度	**280 777**	266 997	278 604	279 157
總耗電量[22]	千兆焦耳	**1 010 797**	961 189	1 002 974	1 004 965
每名旅客的耗電量	每名旅客的耗電度數	**4.34**	4.40	4.87	5.08

	單位	2014年	2013年	2012年	2011年
溫室氣體排放量[23]					
範疇一 — 直接排放量					
- 固定燃燒	千公噸二氧化碳當量	**0.1**	0.07	0.13	0.23
- 流動燃燒	千公噸二氧化碳當量	**2.79**	2.5	2.44	2.25
- 逸散性排放	千公噸二氧化碳當量	**5.84**	5.75	10.71	9.54
範疇二 — 間接排放量					
- 電力[24]	千公噸二氧化碳當量	**178.43**	169.64	161.45	163.96
範疇三 — 其他間接排放量[25]					
- 其他間接排放	千公噸二氧化碳當量	**0.53**	0.60	0.44	0.38
減除的排放量					
- 透過植樹及回收紙張	千公噸二氧化碳當量	**0.35**	0.37	0.34	0.32
溫室氣體淨排放量					
- 按實際量計算	千公噸二氧化碳當量	**187.34**	178.19	174.83	176.04
- 按強度計算	千克二氧化碳當量 / 工作量單位[26]	**1.75**	1.76	1.81	1.89

21 機管局車隊使用B5生物柴油。B5生物柴油是由5%B100生物柴油與95%傳統柴油混合而成。

22 由於沒有相關的轉換系數，B100生物柴油並不包括在內。採用摘自《國際能源署2014年世界能源主要統計數據》(2014 Key World Energy Statistics of International Energy Agency)及《2015年6月BP世界能源統計年鑒》(BP Statistical Review of World Energy June 2015)的相關轉換系數。

23 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保署刊發的《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審計和報告指引2010年版》制訂。機管局採用營運控制方法訂立機構邊界，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_2)、甲烷(CH_4)、氧化亞氮(N_2O)、氫氟碳化物(HFCs)、全氟化碳(PFCs)、六氟化硫(SF_6)及氯二氟甲烷(HCFC-22)。溫室氣體排放清單經香港通用檢測認證有限公司驗證。請參閱第90頁的「溫室氣體核查聲明」。

24 採用由機管局電力供應商中華電力有限公司提供的各相應年份排放系數。

25 範疇三的排放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。

26 一個工作量單位相等於一名旅客或100公斤貨物。

† 機管局在2013/14年度開始匯報這些指標，以實踐向持份者披露相關可持續發展數據的承諾。

	單位	2014/15 年度	2013/14 年度	2012/13 年度	2011/12 年度
廢物管理					
運往堆填區的廢物量	公噸	21 934	21 167	18 196	17 054
收集作循環再造的廢物量					
- 紙張及硬紙板	公噸	2 578	2 474	1 840	1 599
- 塑料	公噸	142	128	78	53
- 金屬及鋁罐	公噸	97	82	58	48
- 木製貨盤及木箱	公噸	5	10	14	52
- 玻璃	公噸	2	5	7	11
- 廚餘					
- 轉化為堆肥	公噸	87	83	77	73
- 轉化為魚糧[27]	公噸	1 150	1 352	1 180	1 061
- 透過「香港國際機場食物回收計劃」收集的剩食[28]	公噸	17.5	8.7	-	-
- 廢食油	公升	29 295	47 168	19 108	53 196
收集的化學廢料[29]	公噸	10	21	19	9
水資源管理[30]					
按來源分類的用水量					
- 海水	千立方米	85 788	78 988	79 333	83 050
- 食水	千立方米	656	709	438	424
循環再造 / 再用水	千立方米	179	154	210	199
總廢水排放量[31]	千立方米	477	555	228	225
其他					
飛機燃料洩漏個案	宗數	12	24	15	2

27 包括在機管局設施及向機場業務夥伴回收的廚餘。

28「香港國際機場食物回收計劃」於2013年8月推行。

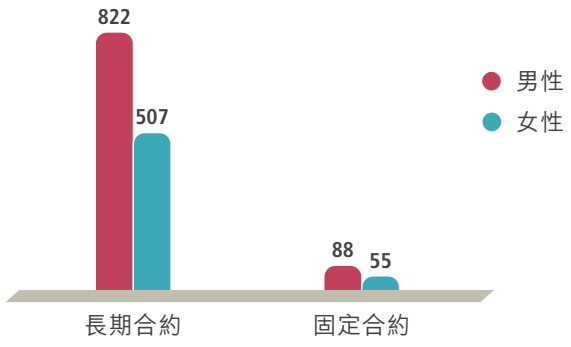
29 機管局採納香港法例第354章《廢物處置條例》訂明的「化學廢物」分類方法。有關數字包括由註冊化學廢物回收商收集處置的廢潤滑油及含汞廢光管。

30 機管局採用「三方供水」系統，以提高三大水源的用水效益：淡水、海水及經處理廢水，有關詳情請瀏覽我們的網站(第97頁)。

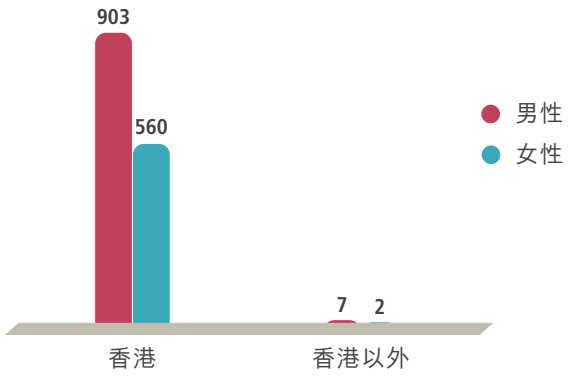
31 廢水排放量的計算是食水用水量減去循環再造水的水量。機管局按香港法例第358章《水污染管制條例》領有多個污水排放的牌照，並須按牌照規定以下列參數監測水質：流量率(立方米 / 日)、殘餘氯總量、胺、溫度、防污劑、懸浮固體、化學需氧量、油類及油脂、表面活化劑(總量)、生化需氧量、磷總量及甲醛。在2014/15年度，機管局所有污水排放均符合牌照排放限制規定。

	單位	2014/15年度	2013/14年度	2012/13年度	2011/12年度
工作環境表現					
員工資料分析					
員工總數[32]	人數	1 472	1 372	1 284	1 118
按職級分類					
- 高層管理人員	人數	38	34	35	30
- 專業／管理人員	人數	507	463	419	369
- 輔助人員	人數	927	875	830	719
按聘用合約分類					
- 長期	人數	1 329	1 241	1 165	1 071
- 固定	人數	143	131	119	47
按性別分類					
- 男性	百分比	62	62	63	62
- 女性	百分比	38	38	37	38
按年齡組別分類					
- 30歲以下	百分比	17	16	15	13
- 30歲至39歲	百分比	27	27	26	26
- 40歲至49歲	百分比	31	33	36	39
- 50歲或以上	百分比	25	24	23	22
按地點分類†					
- 香港	百分比	99	99	-	-
- 香港以外	百分比	1	1	-	-

於2015年3月31日按聘用合約類別及性別劃分的員工人數



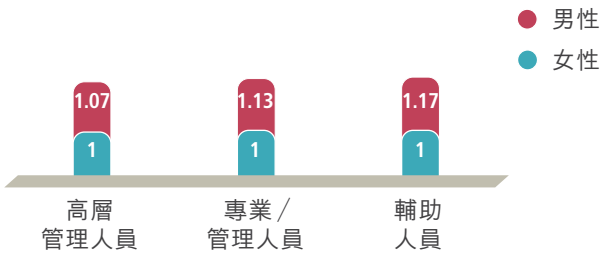
於2015年3月31日按工作地點及性別劃分的員工人數



32 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(2014/15年度：3名)，但不包括臨時員工(2014/15年度：6名)。所有員工均為全職員工。

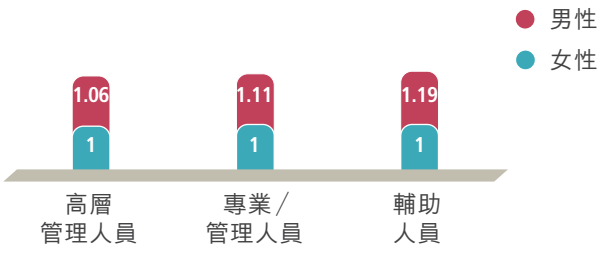
† 機管局在2013/14年度開始匯報這些指標，以實踐向持份者披露相關可持續發展數據的承諾。

2014/15年度按職級劃分的男女員工基本薪酬#比率



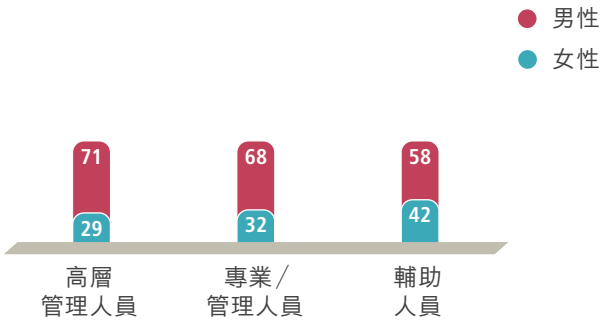
基本薪酬是指員工履行職務而獲取的最低固定金額，並不包括任何額外薪津。

2014/15年度按職級劃分的男女員工基本薪津^比率

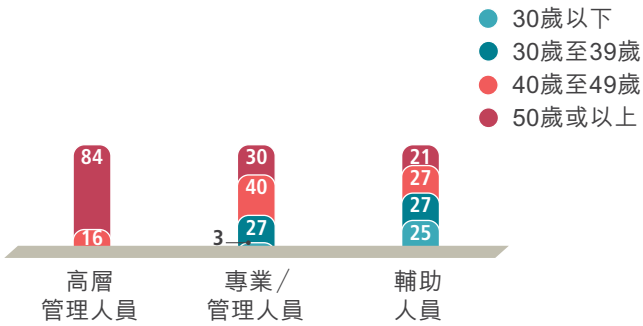


^ 薪津指基本薪酬加上其他按服務年資計算的款項、花紅、福利等金額及額外津貼。

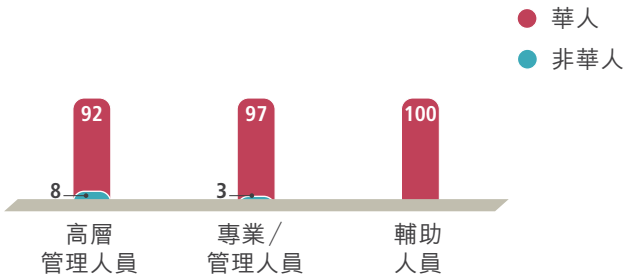
於2015年3月31日按職級及性別劃分的員工百分比



於2015年3月31按職級及年齡組別劃分的員工百分比



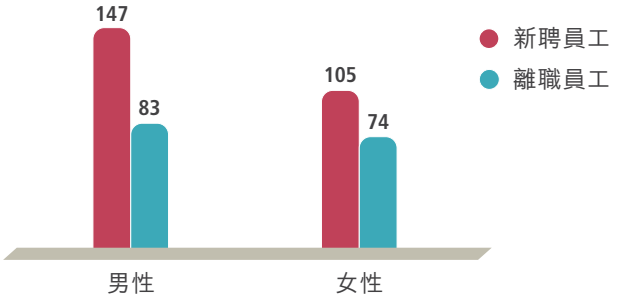
於2015年3月31日按職級及種族劃分的員工百分比



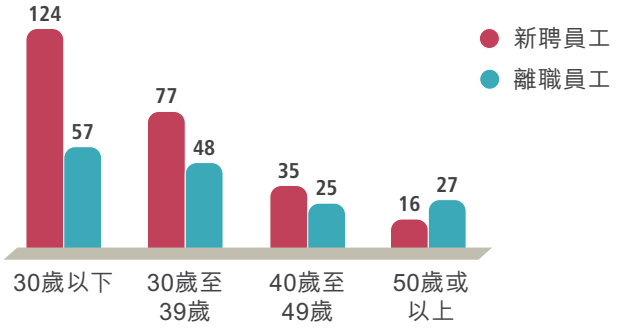
	單位	2014/15年度	2013/14年度	2012/13年度	2011/12年度
新聘及離職員工[33]					
新聘員工	人數	252	208	288	157
新聘員工比率	百分比	17.1	15.2	22.4	14.0
離職員工	人數	157	103	115	91
流失率	百分比	11.1	7.6	9.4	8.4

[33] 在2014/15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。

2014/15年度按性別劃分的新聘及離職員工人數

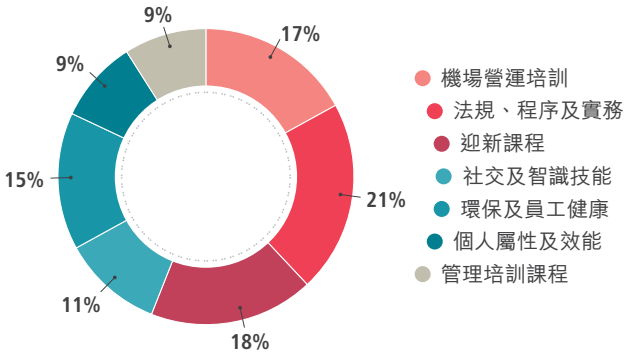


2014/15年度按年齡組別劃分的新聘及離職員工人數



	單位	2014/15年度	2013/14年度	2012/13年度	2011/12年度
員工培訓					
總員工培訓時數	小時	26 284	32 011	28 427	16 803
員工平均培訓時數[34]	小時	18.5	23.8	23.2	15.4
按培訓類別分類					
- 內部培訓課程	小時	7 062	14 442	9 439	5 215
- 網上學習課程	小時	3 077	3 653	3 512	2 171
- 運作及技術(外間)培訓	小時	16 144	13 916	15 476	9 417
人權培訓課程[35†]					
- 提供人權培訓課程的總時數	小時	751	1 829	-	-
- 已培訓員工的百分比	百分比	60.5	98.3	-	-
防止賄賂培訓課程[†]					
- 年內已培訓管理人員的百分比	百分比	10.7	10.3	-	-
- 年內已培訓非管理人員的百分比	百分比	21.0	13.0	-	-

2014/15年度按培訓類別劃分的內部培訓時數

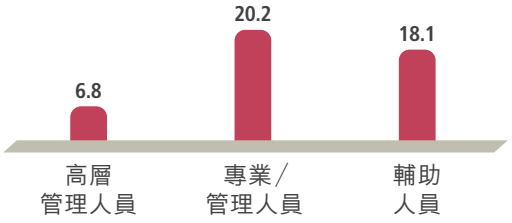


34 平均培訓時數反映相關財政年度內平均員工人數的總員工培訓時數(包括年內在職及已離職的員工)。

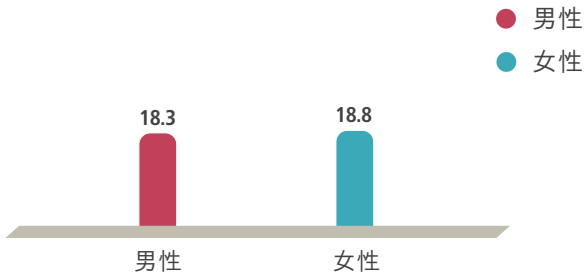
35 培訓課程內容包括企業管治、《職員行為守則》、資料私隱、平等機會及反歧視等。

† 機管局在2013/14年度開始匯報這些指標,以實踐向持份者披露相關可持續發展數據的承諾。

2014/15年度按職級劃分的每名員工平均培訓時數



2014/15年度按性別劃分的每名員工平均培訓時數



2014/15年度	單位	男性	女性	總數
職業健康及安全[36]				
受傷個案[37]	宗數	2	2	4
受傷比率	百分比	0.2	0.4	0.3
損失日數	日	67	196	263
損失日數比率	百分比	0.02	0.10	0.05
缺勤比率	百分比	1.0	1.9	1.4
家庭友善措施				
放產假／侍產假的員工[38]	人數	21	10	31
產假／侍產假後返回崗位比率	百分比	100	100	100
留職比率[39]	百分比	100	100	100

	單位	2014/15年度	2013/14年度	2012/13年度	2011/12年度
社會表現					
捐款[40]	千港元	1,654	3,418	2,287	684
員工義工†	人數	90	104	-	-
義工服務時數†	小時	1 165	1 406	-	-
舉辦的義工活動†	項	5	9	-	-

36 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。

37 四宗受傷個案包括一宗於機場中央控制中心滑倒、一宗於工地踏上鬆脫的模板物料、一宗被櫃門夾傷及另一宗關上櫃檯門時受傷。

38 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。

39 留職比率指產假／侍產假後返回工作崗位並留職12個月的員工總數除以上一報告期（即2013/14年度）產假／侍產假後返回工作崗位的員工總數。

40 部分捐款來自出售機場內的失物；捐款亦包括透過香港國際機場環保基金捐出的款項。

† 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的親友投入的時數。機管局在2013/14年度開始匯報這些指標，以實踐向持份者披露相關可持續發展數據的承諾。

獨立報告核實

HKQAA
HONG KONG QUALITY ASSURANCE AGENCY
香港品質保證局

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）2014/15 可持續發展報告（報告）的內容進行獨立驗證。該報告闡述機管局在 2014 年 4 月 1 日至 2015 年 3 月 31 日期間在可持續發展範疇的承諾及工作。報告重點記載機管局在香港管理及控制的業務範圍內相關的最重要可持續發展事宜。

核實的目的是提供合理保證此報告所記載的內容為可信。報告「符合」全球報告倡議組織（GRI）的 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。

核實方法

核實的工作以抽樣方式進行，程序包括審閱相關文件、與負責編製報告的代表面談及選取報告內指定數據和資料進行查核，及對有關公開文件如機管局年報和其他對外發表的刊物進行查閱。核實過程亦包括對經整合的樣本資料和數據進行測試以確定其準確性和可靠性，並對數據的管理流程進行了審查，以確定整體可靠程度。核實工作是參照國際指引執行，包括：

- 國際審計與鑑證準則理事會（IAASB）發佈的《國際標準的鑑證業務 ISAE 3000 – 鑑證業務以外的審計或歷史財務信息評價》
- GRI 的 G4《可持續發展報告指南》及《機場營運行業披露》

獨立性

香港品質保證局沒有參與收集和計算此報告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。除了合約所訂明的報告核實服務，機管局與香港品質保證局沒有任何其他關係。

結論

基於是次核實結果，香港品質保證局確定此報告的編製「符合」GRI 的 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。報告列示機管局努力不懈地加強在可持續發展方面的匯報以提高透明度。機管局透過整全及有系統的重要性評估以編製報告內容，過程包括直接與持份者溝通。經評估後最重要的可持續發展事宜均在報告中闡述。

整體而言，此報告平衡地反映機管局在報告期內於可持續發展方面的表現。報告準確及可靠地載述機管局各項重要可持續發展事宜，並且具備包容性和回應性。

香港品質保證局

沈小茵
審核主管, 策略業務
2015 年 9 月

SGS

HK/GHG/2015/08/001

溫室氣體核查聲明

以下組織之 2014 年 1 月 1 日至 2014 年 12 月 31 日
溫室氣體盤查清冊

香港機場管理局

香港大嶼山香港國際機場
1 號客運大樓、2 號客運大樓、北衛星客運廊、海天客運碼頭、機場行政大樓、機場世貿中心、機場管理局大樓、污水處理廠、地面交通中心、四號停車場和機場相關基礎設施

已參考 ISO 14064-3:2006 原則及依據香港建築物(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
核查

187, 338. 37 公噸二氧化碳當量

授權人

國際認證服務部
日期：2015 年 9 月 7 日

香港通用檢測認證有限公司
香港新界葵涌葵昌路 8 號萬泰中心 5 樓

第 1 頁，共 2 頁

如沒有在本聲明第 2 頁提供的核查範圍，本聲明將視為無效

附錄

附錄 I

機場管理及發展的主要服務

機場規劃及發展

- 機場整體規劃及土地用途規劃^
- 設計及建築工程^

安全及保安

- 機場安全管理#
- 機場保安服務^
- 海關、入境及檢疫手續*

地勤服務

- 航機膳食*
- 飛機燃油供應及加油*
- 飛機維修*
- 貨運處理*
- 地勤服務設備*
- 停機坪飛機服務*

機場禁區、客運大樓及公眾區運作

- 停機坪管理^
- 行李處理及確認#
- 資訊科技及通訊^
- 景觀美化^
- 客運服務#
- 道路交通及停車場管理^
- 客運大樓及設施管理^
- 本地及跨境交通*
- 航空公司服務*
- 航空交通管制*

零售及消費者活動

- 顧客服務^
- 零售、餐飲及廣告*

負責機構：

^ 機管局（包括機管局的附屬公司及承包商）

* 機場業務夥伴（包括專營商及特許經營商）及政府部門

兩者共同負責

控制程度：

- 控制 — 機管局（包括機管局的附屬公司及承包商）直接負責的活動 / 服務
- 指引 — 機管局可透過與業務夥伴的合約制訂指引的活動 / 服務
- 影響 — 機管局可透過與業務夥伴及政府部門的聯繫及合作影響的活動 / 服務

附錄 II

加入成為會員的組織*

機管局的角色

主席 / 聯合主席 / 副主席

- 機場服務促進委員會
- 機場保安委員會
- 國際機場協會亞太地區環境委員會
- 香港國際機場航空煤油設施管理協會
- 貨運促進委員會
- 航空燃油儲存庫 — 社區聯絡小組

委員會成員 / 局方會員 / 創始成員

- 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
- 香港貿易發展局 — 物流服務諮詢委員會
- 香港總商會 — 環境及可持續發展委員會
- 環保促進會 — 香港環保採購約章
- 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

成員

- 國際機場協會世界環境常務委員會
- 項目管理學會(Association for Project Management)
- 商界環保協會 — 氣候變化商界論壇諮詢小組、環境、社會及管治諮詢小組，運輸及物流諮詢小組，以及廢物管理諮詢小組
- 香港物流發展局
- NEC Asia Pacific Users' Group
- 香港綠色建築議會
- 明建會香港分會
- 世界自然基金會香港分會

受託人

- 國際航空貨運協會

*機管局除交付常規成員費用(如有)之外，並無向列示的組織提供實質資金。

外界的原則及約章

原則及約章（機管局簽署／應用年份）

機場／航空相關

- 香港法例第483章《機場管理局條例》*（1995年）
- 民航處的《機場牌照發牌規定》*（1998年）
- 國際民航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（先前為第32章）《公司條例》（1998年）
- 香港聯合交易所《上市規則》附錄14《企業管治守則》（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》的碳審計 • 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）
- 環境局及機電工程署《「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）
- 香港大學Hong Kong Zero Carbon Partnership（2015年）
- 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》及共融機構嘉許計劃」（2013年）
- 家庭議會「2013/14年度家庭友善僱主獎勵計劃」（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和約章。

附錄 III

獎項及嘉許

主辦機構	獎項 / 嘉許
企業管治	
香港會計師公會	• 2014年最佳企業管治資料披露大獎 —「公營 / 非牟利機構」組別金獎
顧客體驗	
國際機場協會	• 2014年機場服務質素大獎 —「最佳機場」（客運量4 000萬人次以上組別）中的五大機場之一
香港優質顧客服務協會	• 優質顧客服務大獎2014 – 「欣賞服務獎」組別金獎 – 「優秀組別獎 — 櫃員服務」組別金獎 – 「傑出個人獎 — 內部支援服務」組別優異獎
環境	
國際機場協會	• 機場碳排放認可計劃 —「優化」級別認證
《Cargonews Asia》	• 第28屆亞洲貨運及供應鏈獎 — 最佳綠色機場
中華電力有限公司	• 中電「環保節能機構」嘉許計劃2014－節能榮譽大獎
環境運動委員會	• 2014年香港環境卓越大獎 — 金獎（公營機構及公用事業） • 香港綠色機構認證 – 減廢證書 — 卓越級別 – 節能證書 — 卓越級別（節省最多能源的首三家機構） – 清新室內空氣證書 — 良好級別 – 減碳證書
環保署	• 「2013/14工商業廢物源頭分類獎勵計劃」— 銅獎（其他類型樓宇）
香港地球之友	• 「放駕一天」減碳行動 —「企業綠色駕駛獎勵計劃2014」中奪得「燃油效益改善」組別金獎及「燃油用量減幅」組別金獎 • 「知慳惜電」節能比賽2014 — 感謝狀
環保促進會	• 「香港綠色企業大獎2014」— 企業綠色管治獎 — 環境監察及報告
世界綠色組織	• 綠色辦公室獎勵計劃 —「綠色辦公室」標誌 • 聯合國千禧發展目標「環球愛心企業」標誌

主辦機構	獎項 / 嘉許
營運	
《Air Cargo World》	• 航空貨運卓越獎 — 亞洲鑽石獎（貨運量達100萬公噸或以上組別）
《Air Cargo News》	• 2015年亞洲貨運、物流及供應鏈獎 — 亞洲最佳機場
香港品質保證局	• 機管局及機電工程署共同為飛行區地面燈號系統提供的維修保養服務獲PAS 55及ISO 55001資產管理系統認證
安全	
職業安全健康局	• 第13屆香港職業安全健康大獎 – 「安全表現大獎 — 其他行業組別」 – 「安全文化大獎」銀獎
明建會及建造業議會	• Derek Smyth Safety Leadership Awards 2015 – 「發展機構及發展商」組別金獎
社會責任	
勞工及福利局社區投資共享基金	• 2014-16年社會資本動力獎
香港社會服務聯會	• 10年Plus「同心展關懷」標誌
家庭議會	• 2013/14年度家庭友善僱主獎勵計劃（機構組）
政府資訊科技總監辦公室及平等機會委員會	• 2015年無障礙網頁嘉許計劃 – 網站組別：金獎 – 流動應用程式組別：金獎 – 「我的航班」— 最喜愛流動應用程式

詞彙

機管局	香港機場管理局
機場服務質素調查	機場服務質素調查是一項世界知名的全球性基準項目，量度旅客對不同機場的滿意程度
機場保安公司	機管局的非全資附屬公司機場保安有限公司
A-CDM	機場協同決策（Airport Collaborative Decision Making）
綠建環評	一項全球公認、全面的建築物環境評估計劃
民航處	香港特區政府民航處
環評	環境影響評估
機電工程署	香港特區政府機電工程署
環保署	香港特區政府環保署
行政會議	香港特區政府行政會議
GRI	全球報告倡議組織（Global Reporting Initiative）
香港	中華人民共和國香港特別行政區
香港特區政府／特區政府	中華人民共和國香港特別行政區政府
香港天文台	香港特區政府香港天文台
科技園公司	香港科技園公司
入境事務處	香港特區政府入境事務處
勞工處	香港特區政府勞工處
珠三角	珠江三角洲
工作量單位	一個工作量單位相等於一名旅客或100公斤貨物
《政府採購協定》	《世界貿易組織政府採購協定》

網站索引

頁數	說明	網站
3	網上意見表格	http://www.hongkongairport.com/survey/sreport/2014_15/form_tc.html
10	2014/15年報	http://www.hongkongairport.com/chi/pdf/media/publication/report/14_15/flipping/index.html
12	業務發展委員會的職權範圍	https://www.hongkongairport.com/chi/business/airport-authority/business-development-committee-terms.html
25	《香港國際機場2030規劃大綱》	http://www.threerunwaysystem.com/tc/Information/Airport_master_plan_2030.aspx
30	招標通告及其他公告	https://www.hongkongairport.com/chi/business/airport-authority/business-opportunities/?invitation-to-tender
31	ePROS網站	http://epros.hkairport.com/en/index.aspx（只有英文版）
38	香港國際機場三跑道系統網站	http://www.threerunwaysystem.com/tc/
55	香港國際機場網站	http://www.hongkongairport.com/chi/index.html
64	空氣質素監測	http://www.hongkongairport.com/chi/csr/environmental-management/air-quality/current-api.html
64	香港空氣污染物排放清單	http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/air/data/emission_inve.html
69	民航處網站	http://www.cad.gov.hk/chinese/ac_noise.html
85	水資源管理	http://www.hongkongairport.com/chi/csr/environmental-management/water-management.html

GRI內容索引



香港機場管理局按照「符合」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本報告。我們按照上述報告指南的披露建議匯報資料，有關參考對照請參閱下表。

GRI指標	說明	2014/15可持續發展報告篇章或2014/15年報(頁碼)/其他參考	機管局的直接回應
一般標準披露			
策略及分析			
G4-1	機構最高決策者的聲明	• 主席的話(第4至5頁) • 行政總裁的話(第6至7頁)	
機構概況			
G4-3	機構名稱		香港機場管理局
G4-4	主要品牌、產品及服務	• 關於香港機場管理局(第8至10頁)	
G4-5	機構總部所在位置	• 關於香港機場管理局(第8頁)	
G4-6	機構營運所在國家數目	• 關於香港機場管理局(第8至9頁)	
G4-7	所有權的性質及法律形式	• 關於香港機場管理局(第8頁)	
G4-8	服務的市場	• 經濟貢獻(第25及28頁) • 表現指標(第82至83頁) • 2014/15年報(第49、72、76及136頁)	
G4-9	機構規模	• 關於香港機場管理局(第9頁) • 經濟貢獻(第25頁) • 表現指標(第82至83、86頁) • 2014/15年報(第75、82及112頁) • 網站：資料概覽	

GRI指標	說明	2014/15可持續發展報告篇章或2014/15年報（頁碼）／其他參考	機管局的直接回應
G4-10	員工總數	• 表現指標（第86頁）	
G4-11	集體談判協議涵蓋的員工總數百分比		沒有報告—機管局的大部分員工在香港；香港沒有法律認可的集體談判協議。
G4-12	機構的供應鏈	• 經濟貢獻（第29至31頁）	
G4-13	在報告期內，機構規模、架構、所有權或供應鏈的重大變化		在報告期內，機管局的規模、架構或所有權沒有重大變化。機管局首次作出供應鏈的描述，沒有記錄較去年的重大變化。
G4-14	預防方針或原則	• 可持續發展方針（第11至12頁） • 2014/15年報（第36至39頁）	
G4-15	採納的外界約章、原則及倡議	• 附錄（第93頁）	
G4-16	機構參與成為會員的協會及倡議組織	• 附錄（第92頁）	
已識別的重要事宜及邊界			
G4-17	在綜合財務報表內列出，但沒有涵蓋在本報告的機構	• 有關本報告（第3頁） • 2014/15年報（第99至102頁）	
G4-18	制訂報告內容及重要事宜邊界的過程	• 有關本報告（第3頁） • 重要性評估（第13至15頁）	
G4-19	制訂報告內容過程中識別的重要事宜	• 重要性評估（第14至15頁） • GRI內容索引（第100至107頁）	
G4-20	就每項重要事宜說明機構內部的邊界	• 重要性評估（第14頁）	
G4-21	就每項重要事宜說明機構以外的邊界	• 重要性評估（第14頁）	
G4-22	資料重列	• 有關本報告（第3頁） • 表現指標（第82頁）	
G4-23	與以往報告期相比，報告範圍及界限的重大轉變	• 有關本報告（第3頁） • 重要性評估（第16頁）	

GRI指標	說明	2014/15可持續發展報告篇章或2014/15年報（頁碼）／其他參考	機管局的直接回應
聯繫持份者			
G4-24	聯繫的持份者組別	• 重要性評估（第16頁） • 聯繫持份者（第20至21頁）	
G4-25	識別和選擇持份者	• 重要性評估（第16頁） • 聯繫持份者（第19頁）	
G4-26	聯繫持份者的方式	• 重要性評估（第13頁） • 聯繫持份者（第20至21頁）	
G4-27	持份者提出的主要議題和關注，以及機構的回應	• 重要性評估（第14至18頁） • 聯繫持份者（第20至21頁）	
報告概況			
G4-28	報告期	• 有關本報告（第3頁）	
G4-29	上一份報告的日期	• 有關本報告（第3頁） • 可持續發展方針（第12頁）	
G4-30	報告周期	• 有關本報告（第3頁）	
G4-31	聯絡資料	• 有關本報告（第3頁）	
G4-32	GRI內容索引	• 有關本報告（第3頁） • GRI內容索引（第98至105頁）	
G4-33	外界驗證	• 有關本報告（第3頁） • 獨立報告核實（第90頁）	
管治			
G4-34	管治架構	• 可持續發展方針（第11至12頁） • 2014/15年報（第16頁）	
道德誠信			
G4-56	信念、原則、標準及行為規範	• 關於香港機場管理局（第8頁） • 員工及社區（第74頁）	
特定披露標準			
經濟			
事宜：經濟表現			
G4-DMA	管理方針披露	• 經濟貢獻（第25頁） • 機場發展（第35至37頁） • 2014/15年報（第71至76頁）	

GRI指標	說明	2014/15可持續發展報告篇章或2014/15年報（頁碼）／其他參考	機管局的直接回應
G4-EC1	產生及分配的直接經濟價值	• 表現指標（第82頁）	
G4-EC3	機構界定利益退休計劃的覆蓋範圍	• 2014/15年報（第107至110頁）	
G4-EC4	來自政府的重大財政資助		在報告期內，機管局沒有獲得任何來自香港特區政府的重大財政資助。
事宜：市場表現			
G4-DMA	管理方針披露	• 經濟貢獻（第27至28頁） • 2014/15年報（第42及53頁）	
G4-AO1	年度總客運量	• 表現指標（第82頁）	
G4-AO2	年度總飛機起降量	• 表現指標（第82頁）	
G4-AO3	年度總貨運量	• 表現指標（第82頁）	
事宜：間接經濟影響			
G4-DMA	管理方針披露	• 經濟貢獻（第25至26頁） • 網站：香港國際機場2030規劃大綱 • 經濟影響評估（2015年）（只有英文版）	
G4-EC7	投資基礎建設及支援服務的發展及影響	• 經濟貢獻（第26至28頁） • 機場發展（第35至39頁） • 三跑道系統 • 網站：環境影響評估 • 網站：經濟效益	
G4-EC8	重大的間接經濟影響，包括影響程度	• 經濟貢獻（第25至26頁） • 三跑道系統 • 網站：經濟效益 • 經濟影響評估（2015年）（只有英文版）	
事宜：採購行為*			
G4-DMA	管理方針披露	• 經濟貢獻（第29至31頁）	
G4-EC9	本地供應商的採購支出比例	• 經濟貢獻（第29頁）	
環境			
事宜：能源			
G4-DMA	管理方針披露	• 環境（第59至60、62至63頁） • 網站：能源	

GRI指標	說明	2014/15可持續發展報告篇章或2014/15年報（頁碼）／其他參考	機管局的直接回應
G4-EN3	機構內的能源耗用量	• 環境（第62頁） • 表現指標（第84頁）	
G4-EN5	能源強度	• 環境（第62頁） • 表現指標（第84頁）	
事宜：排放			
G4-DMA	管理方針披露	• 環境（第59至60、62至65頁）	
G4-EN15	直接溫室氣體排放量（範疇一）	• 表現指標（第84頁）	
G4-EN16	能源間接溫室氣體排放量（範疇二）	• 表現指標（第84頁）	
G4-EN17	其他間接溫室氣體排放量（範疇三）	• 表現指標（第84頁）	
G4-EN18	溫室氣體排放強度	• 表現指標（第84頁）	
G4-EN21	氮氧化物（NO_x）、硫氧化物（SO_x）及其他主要氣體排放量	• 環境（第64頁）	
G4-AO5	環境空氣質素	• 環境（第64頁） • 網站：空氣質素	
事宜：污水及廢物			
G4-DMA	管理方針披露	• 環境（第58至60、63至64頁）	
G4-EN22	按水質及排放目的地的污水排放量*	• 表現指標（第85頁）	
G4-EN23	按種類及處理方法分類的廢物量	• 表現指標（第85頁）	我們沒有收集和匯報從國際航班收集的廢物量（即機艙廢物）。我們計劃在下一份可持續發展報告內估算及匯報相關數據。
事宜：產品及服務			
G4-DMA	管理方針披露	• 機場發展（第34、38、40至41頁） • 環境（第59至60、69頁）	
G4-EN27	減緩產品及服務對環境影響的程度	• 機場發展（第34、38、40至41頁） • 環境（第62至69頁）	
事宜：合乎環境法規			
G4-DMA	管理方針披露	• 機場發展（第34及38頁） • 環境（第59至60頁） • 2014/15年報（第38頁）	
G4-EN29	因違反環境法規而被判巨額罰款及懲處		在報告期內，我們沒有因違反環境法規而被判巨額罰款及懲處。

GRI指標	說明	2014/15可持續發展報告篇章或2014/15年報（頁碼）／其他參考	機管局的直接回應
事宜：生物多樣性*			
G4-DMA	管理方針披露	• 環境（第68頁） • 2013/14可持續發展報告——野生動物危害管理（第26頁）	
G4-EN11	具有高度生物多樣性的地區或毗鄰地區	• 環境（第68頁）	
G4-EN12	對生物多樣性的重大影響	• 環境（第68頁）	
事宜：噪音*			
G4-DMA	管理方針披露	• 環境（第69頁）	
G4-AO7	受噪音影響地區的居民	• 環境（第69頁）	
事宜：水資源*			
G4-DMA	管理方針披露	• 網站：水資源管理	
G4-EN8	按源頭分類的用水量	• 表現指標（第85頁）	
G4-EN10	水資源回收及再用	• 表現指標（第85頁）	
G4-AO4	雨水的排放質量	• 表現指標（第85頁）	
勞工實務			
事宜：僱傭關係			
G4-DMA	管理方針披露	• 員工及社區（第70至74頁） • 目標與指標（第81頁）	
G4-LA1	新聘員工及員工流失	• 表現指標（第87至88頁）	
G4-LA2	提供給全職員工的福利	• 員工及社區（第75頁）	
G4-LA3	產假／侍產假後返回崗位及留職的比率	• 表現指標（第89頁）	
事宜：職業健康與安全			
G4-DMA	管理方針披露	• 卓越營運（第45至47頁） • 員工及社區（第75頁） • 目標與指標（第80頁）	
G4-LA6	工傷、職業病、損失工作日、缺勤，以及與工作有關的死亡人數	• 卓越營運（第45至46頁） • 表現指標（第89頁）	

GRI指標	說明	2014/15可持續發展報告篇章或2014/15年報（頁碼）／其他參考	機管局的直接回應
事宜：培訓及教育			
G4-LA9	每名員工每年的平均培訓時數	• 表現指標（第88至89頁）	
事宜：多元化與平等機會*			
G4-LA12	按多元化指標劃分董事會及員工的組成部分	• 表現指標（第86頁） • 2014/15年報（第17頁）	
事宜：男女同酬*			
G4-LA13	男女員工基本薪津比率	• 表現指標（第87頁）	
社會			
事宜：反貪污			
G4-DMA	管理方針披露	• 員工及社區（第74頁） • 2014/15年報（第32頁）	
G4-SO4	反貪污政策及程序	• 員工及社區（第74頁）	
G4-SO5	貪污事件及所採取的行動		在報告期內，沒有已確認的貪污事件。
事宜：合乎法規			
G4-DMA	管理方針披露	• 2014/15年報（第28、33及39頁）	
G4-SO8	因違反法規而被判巨額罰款及懲處		在報告期內，我們沒有因違反法規而被判巨額罰款及懲處。
事宜：當地社區*			
G4-DMA	管理方針披露	• 聯繫持份者（第19至21頁） • 經濟貢獻（第25至26頁） • 機場發展（第38頁） • 環境（第68至69頁） • 員工及社區（第77至78頁）	
G4-SO1	當地社區聯繫、影響評估及發展計劃	• 聯繫持份者（第19至21頁） • 經濟貢獻（第25至26頁） • 環境（第68至69頁） • 員工及社區（第77至78頁） • 網站：三跑道系統	
G4-SO2	對當地社區的負面影響	• 機場發展（第38頁） • 環境（第64、68至69頁）	

GRI指標	說明	2014/15可持續發展報告篇章或2014/15年報（頁碼）／其他參考	機管局的直接回應
產品責任			
事宜：客戶健康與安全			
G4-DMA	管理方針披露	• 卓越營運（第45至46頁）	
G4-AO9	野生動物撞擊	• 表現指標（第83頁） • 2013/14可持續發展報告——野生動物危害管理（第26頁）	
事宜：業務持續及應急預備			
G4-DMA	管理方針披露	• 卓越營運（第49至50頁）	
事宜：服務質素			
G4-DMA	管理方針披露	• 卓越營運（第52至53頁）	
事宜：合乎產品責任法規			
G4-DMA	管理方針披露	• 2014/15年報（第29、36及45頁）	
G4-PR9	因違反有關提供及使用服務的法規而被判巨額罰款		在報告期內，我們沒有因違反有關提供及使用服務的法規而被判巨額罰款。
事宜：為有特別需要人士提供服務或設施*			
G4-DMA	管理方針披露	• 卓越營運（第55頁）	

* 匯報非重要的GRI事宜及指標。

機管局的18項最重要可持續發展事宜與GRI G4事宜的關聯

	重要事宜 — 定義	相關的GRI G4事宜
經濟及社會		
1	交通連繫 — 鞏固香港國際機場作為國際及地區航空樞紐的地位。	• 市場表現
2	經濟貢獻 — 香港國際機場對香港的直接及間接經濟貢獻（包括對就業及本地生產總值的貢獻）。	• 經濟表現 • 間接經濟影響 • 市場表現
3	人手短缺 — 機管局紓解香港國際機場人手短缺問題的方法，包括為機場員工提供交通安排。	
營運實務		
4	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、貨物及機場其他營運商安全。	• 客戶健康與安全
5	遵守法例及規例 — 機管局確保其營運合乎法例及規例的方針。	• 合規（環境、社會及產品責任）
6	機場容量限制 — 在航空交通需求增加的情況下，應對香港國際機場雙跑道系統的容量限制。	• 經濟表現 • 間接經濟影響 • 服務質素
7	應變計劃 — 識別及管理運作可能受阻的情況，以及迅速回應機場營運受阻及危機事故，並恢復機場運作。	• 業務持續及應急預備
8	顧客體驗 — 監察、管理及維持高水平的服務質素，提升顧客體驗。	• 服務質素
環境		
9	環境管理 — 機管局的整體（包括三跑道系統項目）環境管理策略、系統及投資。	• 環境（類別） • 產品及服務
10	空氣質素 — 管理香港國際機場營運及發展所產生的空氣污染物排放，及監測機場四周的空氣質素。	• 排放
11	碳及能源管理 — 監察及管理機管局建築物及設施的能源消耗，以及香港國際機場營運及發展所產生的溫室氣體排放。	• 能源 • 排放
12	廢物 — 監察及管理機管局業務所產生的固體廢物、機艙廢物及在客運大樓的廢物。	• 污水及廢物

	重要事宜 — 定義	相關的GRI G4事宜
人力資源		
13	道德及操守 — 機管局就培育員工及相關持份者（例如承包商及供應商）道德誠信的措施。	• 道德誠信（一般標準披露） • 反貪污
14	職業健康及安全 — 為機管局員工提供安全健康的工作環境。	• 職業健康與安全
15	人才挽留及流失 — 監察及管理機管局的員工留任及流失。	• 僱傭關係 • 培訓及教育
16	繼任規劃 — 在機管局各級別物色及培育人才，以應付不斷變化的業務需求，配合機構的長遠發展。	• 勞工實務（類別）
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	員工福祉 — 提高機管局員工的福祉。	• 僱傭關係 • 職業健康與安全

FSC
www.fsc.org
混合產品
源自負責任的
森林資源的紙張
FSC™ C017167