



香港
國際機場

HONG KONG
INTERNATIONAL
AIRPORT

2016/17年報

機場發展新里程

繁榮穩定

加強連繫

創新科技

不斷增長

持續發展



目錄

| | |
|-----|-----------------|
| 02 | 核心價值 |
| 03 | 香港國際機場簡介/營運表現概覽 |
| 04 | 主席報告 |
| 08 | 行政總裁報告 |
| 12 | 董事會 |
| 15 | 執行總監 |
| 16 | 財務及營運概覽 |
| 17 | 企業管治 |
| 38 | 風險管理報告 |
| 44 | 大事紀要 |
| 46 | 客運服務 |
| 56 | 貨運及航空服務 |
| 60 | 飛行區及系統 |
| 64 | 內地發展項目 |
| 68 | 可持續發展與人才 |
| 74 | 展望未來 |
| 79 | 財務回顧 |
| 86 | 董事會報告書 |
| 90 | 獨立核數師報告書 |
| 95 | 綜合財務報表 |
| 151 | 五年財務及營運概要 |
| 152 | 航空公司及航班目的地 |

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



願景

鞏固香港國際機場作為領先國際航空樞紐，
成為推進香港經濟增長的動力。

使命

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

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



堅毅敬業

樂於承擔、
積極進取

精益求精

追求卓越、
持續求進

盡展關懷

以人為本、
愛護環境

力求創新

與時並進、
推陳出新

群策群力

團結一致、
同心協力

香港國際機場簡介

機場用地面積

1 255 公頃

客運大樓總面積

超過 85 萬平方米

航空公司

超過 100 家

航點

約 190 個

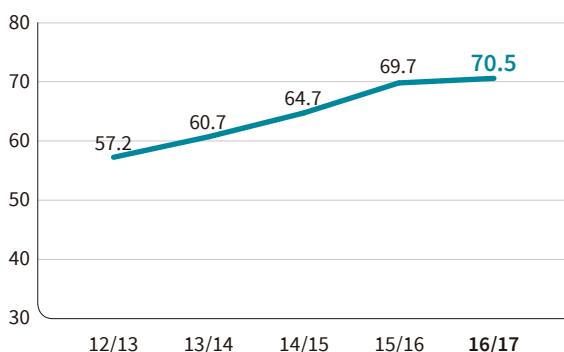
跑道

兩條

營運表現概覽

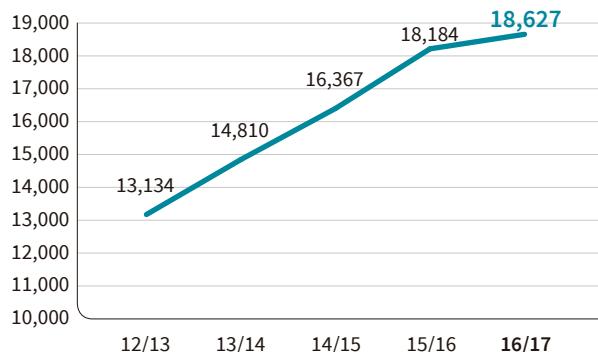
客運量

(百萬人次)



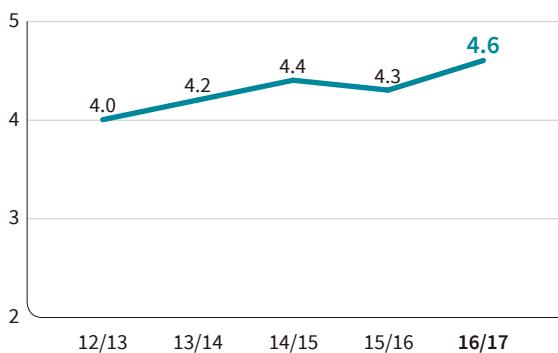
收益

(百萬港元)



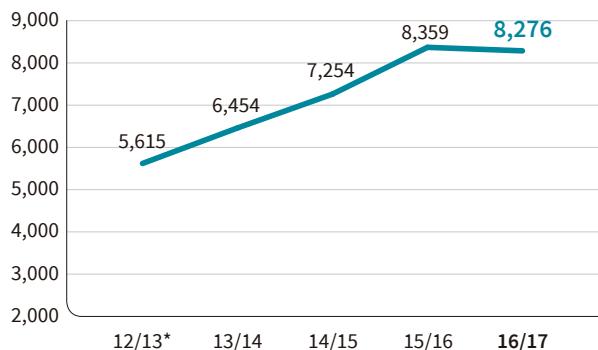
貨運量

(百萬公噸)



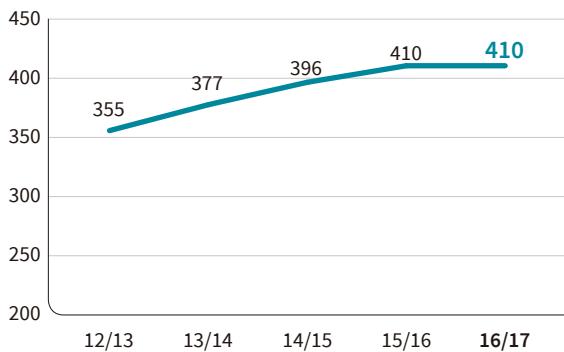
權益股東應佔溢利

(百萬港元)



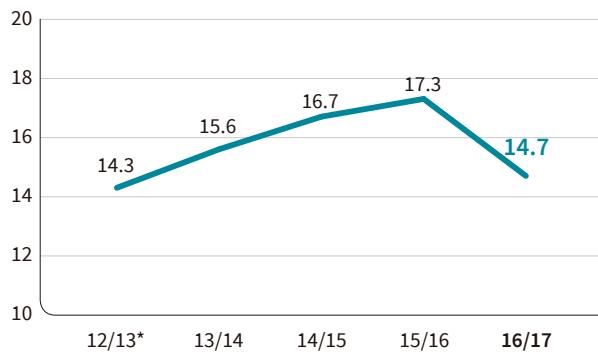
飛機起降量

(千架次)



股權收益

(百分比)



* 重列



主席報告



各位持份者：

香港國際機場於2016/17年度再創新高，客運量上升1.1%至7 050萬人次，首度突破7 000萬人次這個重要里程。貨運量增加6.7%至460萬公噸，而飛機起降量則上升0.1%，達到410 440架次。

我們表現卓越，同時亦維持高水平的服務及運作效率。香港國際機場連續十次獲《TTG》雜誌評選為「最佳機場」後，再次獲得「旅遊名人堂」殊榮。此外，我們第六次獲航空運輸學會頒發「亞洲機場效率昭著獎」，更贏得航空貨運業讚譽，包括獲《Asia Cargo News》推選為「全球最佳機場」，以及《Payload Asia》的「年度亞太地區最佳機場—業界之選」大獎。香港國際機場亦在Skytrax的年度「全球最佳機場大獎」中獲投選為「全球最佳餐飲機場」，表揚其提供的優秀餐飲體驗。

三跑道系統—未來發展關鍵

我們為三跑道系統先後進行了可行性研究、環境影響評估及持份者與公眾諮詢活動，經過漫長的過程後，建造工程終於在2016年正式啟動。

三跑道系統工程規模龐大，涉及填海拓地約650公頃，面積相當於34個維多利亞公園。除了興建第三條跑道外，項目還包括興建一幢面積達283 000平方米的客運大樓及57個停機位、全長2.6公里的旅客捷運系統擴建部分、行李處理系統及其他相關設施。

三跑道系統是香港歷來規模最大的基建項目之一，而在營運中的機場旁邊施工，相比興建一個全新機場可說是困難得多，並且充滿挑戰。為此我謹向為這個項目作出貢獻的全體人員，致以由衷謝意。

拓地工程的第一步是要穩固填海工程範圍內的污染泥料卸置坑。我們就此採用了深層水泥拌合法，這種免挖式填海技術可將工程對環境的影響減至最低。我們正密切監察施工過程，以確保符合所有環保規定。

待三跑道系統項目竣工後，香港國際機場的容量將增加50%，有助應付日益增加的航空交通需求，從而令香港具備實力與鄰近城市競爭，並維持國際航空樞紐的領先地位。

三跑道系統是香港歷來規模最大的基建項目之一，而在營運中的機場旁邊施工，相比興建一個全新機場可說是困難得多，並且充滿挑戰。為此我謹向為這個項目作出貢獻的全體人員，致以由衷謝意。

培育人才

隨着機場不斷發展，吸納及培育技術人才是我們的重任。為滿足這方面的需求，我們成立香港國際航空學院，與業務夥伴、本地及海外大學和職業訓練學院合辦多種課程，包括青年課程、機場員工在職培訓以至碩士學位課程等。去年，我們與歐洲最大規模的著名航空學及民用航空大學—法國國立民用航空學院 (École Nationale de l'Aviation Civile) 展開合作，為香港國際航空學院合辦課程。

由2017年7月起，香港國際航空學院將舉辦一系列夏日營活動，啟發青年人對投身航空業的興趣。我們正為香港國際航空學院興建總面積達5 500平方米的永久學院設施，待這項設施啟用後，學生將可享有更現代化及舒適的學習環境。



SKYCITY 航天城

年內，我們公布了SKYCITY航天城發展計劃，這個綜合商業發展項目毗鄰香港國際機場，將結合零售、餐飲及娛樂設施、酒店及辦公大樓。

我們的目標是發展超越傳統購物商場概念的新熱點。待港珠澳大橋開通後，將可擴闊腹地市場，提供龐大客源，加上機場進行擴建，SKYCITY航天城將可把握這些項目所帶來的旅遊及商業機遇。此外，SKYCITY航天城亦將會成為香港市民的生活時尚及家庭消閑娛樂中心。

展望未來

我希望藉此機會，感謝董事會成員在過去一年給予的指導及建議。

同時，我亦衷心感謝香港機場管理局職員及73 000名機場員工。在大家的同心協力下，我們不但創出佳績，更將繼續帶領香港國際機場向一個發展階段邁進。

蘇澤光

主席

香港，2017年6月12日



行政總裁報告



各位持份者：

於截至2017年3月31日止的2016/17財政年度，香港國際機場推進多項發展，客運量更歷來首次突破7 000萬人次。

為了應付穩健增長的航空交通量，我們於年內繼續提升機場設施。於2015/16年度投入服務的中場客運大樓已完成首個完整的運作年度，現時每月處理客運量超過100萬人次。

中場範圍發展項目餘下部分包括增設34個停機位，有關工程將於2020年年底前分階段完成。一號客運大樓擴建工程亦進行得如火如荼，當中包括為抵港及離港旅客而設的新設施，以及康樂設施和停車位。

建設高效智能機場

機場致力擴建基礎建設，更運用自動化及流動技術，讓旅客體驗快捷暢順的服務。

於2016/17年度，我們安裝了先進的X光機，以加快旅客及機員的保安檢查速度，並正研究採用容貌辨認技術等生物特徵識別技術，以便管理旅客進入機場禁區及登機閘口範圍。

與此同時，機場正引進更多採用創新技術的自助服務設施，而這些設施亦愈來愈受旅客歡迎。除了於2016年3月首次推出的自助行李託運服務外，我們最近亦完成智能行李牌的測試工作。將於2017/18年度推出的新行李牌內置無線射頻識別晶片，讓抵港旅客到達機場時可追蹤其行李送達情況。

年內，我們開始安裝約10 000個iBeacon信標發射器，透過升級版「我的航班」流動應用程式，向旅客的流動電話及其他配備藍牙功能的裝置傳送路向指示及登機提示。稍後這個應用程式將會增設數項新功能，包括機場指示標誌翻譯及停車位預訂等。

機場致力擴建基礎建設，更運用自動化及流動技術，讓旅客體驗快捷暢順的服務。

在機場運作方面，我們亦計劃採用新技術，例如自動駕駛行李集裝箱及自動化跑道檢查系統等，以提高運作效能和效率。

創新不僅限於科技，還包含新意念、新構思。為了向前線員工推廣創新文化，我們於本年度推出「創益先鋒計劃」，由超過130名員工組成的25個小組定期舉行會議，就提高服務質素提出意見，找出可改善之處，集思廣益。

享受購物樂趣

年內，我們更新了機場的零售組合，引入一些在機場較為少見的新品牌及零售商品種類，例如時尚生活用品等。此外，機場的免費送貨服務範圍亦由先前的香港、中國內地、澳門及台灣，擴展至涵蓋東南亞六個國家，讓旅客購物更輕鬆方便。



我們善用科技，突破實體店鋪形式限制，為機場購物及餐飲服務寫下新一頁。例如我們將於2017/18年度推出網上購物平台「HKairport Shop」，以便旅客預購食品及商品，然後再到機場取貨。

人才培訓

隨着機場持續發展，對技術人員及專業服務的需求亦與日俱增，因此我們必須具備更多優秀人才。

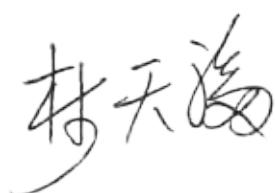
於2016/17年度，我們透過有系統的訓練及發展計劃，致力培育員工的領導才能，加強人才培訓。

此外，我們亦積極提升機場員工福利，提供更完善的往來機場交通服務及員工康樂設施。於2017年3月，機場幼兒園正式開幕，為機場員工的三歲以下子女提供日間照顧服務。我們藉着向機場同業提供這項服務，令機場的工作環境更具吸引力。

實現共同理想

於2016/17年度，憑藉73 000名機場員工的竭誠服務和貢獻，在機場航空交通量持續增長的同時，亦能維持最高的安全及服務水平。

在未來一年，我們將繼續與各持份者衷誠合作，提升機場的服務水平及效率，同心鞏固香港國際機場作為領先國際航空樞紐的競爭力，攜手推動本港經濟發展，實現共同理想。



林天福

行政總裁

香港，2017年6月12日

董事會



蘇澤光先生



林天福先生



陳家強教授



張炳良教授



馮孝忠先生



馮婉眉女士

蘇澤光先生 GBS OBE 太平紳士

主席

現年 72 歲。2015 年 6 月獲委任為董事會主席。曾任香港貿易發展局主席。經濟發展委員會非官方委員；哈羅香港國際學校校董會主席；香港管弦樂團董事局副主席；全國政協委員；美國三藩市市長榮譽顧問及曾任北京市市長國際企業家顧問；大嶼山發展諮詢委員會委員；友邦保險控股有限公司及華潤電力控股有限公司的獨立非執行董事；瑞信大中華區高級顧問。蘇先生於 1985 至 1992 年曾獲委任為香港貿易發展局總裁，於 1995 年出任地鐵公司主席兼行政總裁，後於 2003 至 2007 年出任電訊盈科集團副主席兼董事總經理及於 2000 至 2007 年出任香港上海滙豐銀行獨立董事。

林天福先生 太平紳士

行政總裁*

現年 58 歲。2014 年 10 月獲委任為行政總裁。曾任香港貿易發展局總裁。航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會及香港物流發展局成員。林先生獲香港董事學會頒發 2007 年度傑出董事獎（法定/非分配利潤組織），表揚他在企業管治方面的優秀表現。他亦於 2011 年獲美國商務部頒發 Peace through Commerce 嘉許，嘉許他領導貿發局在推動港美貿易的貢獻。

陳家強教授 GBS 太平紳士

財經事務及庫務局局長*

現年 60 歲。2007 年 7 月出任財經事務及庫務局局長後成為董事會成員。九廣鐵路公司管理局主席；港鐵公司董事局、強制性公積金計劃管理局董事局、香港按揭證券有限公司董事局及西九文化區管理局董事局成員；金融發展局當然委員；香港國際主題樂園有限公司董事。

張炳良教授 GBS 太平紳士

運輸及房屋局局長*

現年 64 歲。2012 年 7 月出任運輸及房屋局局長後成為董事會成員。作為運輸及房屋局局長，張炳良教授分別是香港房屋委員會、香港海運港口局、香港物流發展局及航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會的主席。他亦是香港鐵路有限公司及香港按揭證券有限公司的董事；以及可持續發展委員會和經濟發展委員會的成員。

馮孝忠先生 太平紳士

現年 59 歲。2015 年 6 月獲委任為董事會成員。現任恒生銀行有限公司執行董事兼環球銀行及資本市場業務主管；香港特區政府中央政策組特邀顧問；香港特區政府環境局能源諮詢委員會成員；香港會計師公會理事會業外成員；醫院管理局成員；香港特區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會成員；香港特區區議會議員薪津獨立委員會非官方成員；香港特區政府勞工處破產欠薪保障基金委員會委員；香港公益金董事。

馮婉眉女士 BBS 太平紳士

現年 56 歲。2010 年 6 月獲委任為董事會成員，並獲再度委任至 2018 年 5 月 31 日。曾任滙豐集團總經理及香港上海滙豐銀行有限公司香港區總裁。香港大學經濟金融學院名譽教授；亞洲協會香港中心的信託人；香港金融管理局外匯基金諮詢委員會轄下的金融基建委員會委員；香港及澳門澳洲商會董事會顧問委員會創始成員；西九文化區管理局董事局成員；博物館諮詢委員會委員及其轄下歷史專責委員會主席；香港房屋委員會非官方委員；香港按揭證券有限公司董事；香港交易及結算所有限公司、恒隆地產有限公司及中國建設銀行獨立非執行董事。



何俊賢議員



林奮強先生



林健鋒議員



李承仕先生



李天柱先生



林景臻先生

何俊賢議員 BBS

現年37歲。2016年1月獲委任為董事會成員。立法會議員(功能界別—漁農界)；立法會財務委員會及政府帳目委員會委員；司法及法律事務、政制事務、經濟發展事務、環境事務、食物安全及環境衛生事務、民政事務、資訊科技及廣播事務、保安事務委員會委員。

林奮強先生 BBS

現年56歲。2014年6月獲委任為董事會成員，於2017年6月獲再度委任。獨立非牟利公共政策研究組織香港黃金五十的創辦人。成立此組織之前，林先生是一間國際投資銀行的亞洲高層管理人員。他也曾出任中央政策組非全職顧問及行政會議成員。

林健鋒議員 GBS 太平紳士

現年65歲。2011年6月獲委任為董事會成員，於2014年6月及2017年6月獲再度委任。永和實業有限公司董事長；行政會議非官守議員；立法會議員；盛事基金評審委員會主席；廉政公署事宜投訴委員會主席；撲滅罪行委員會委員；中國人民政治協商會議第12屆全國委員會委員；香港按揭證券有限公司董事。

李承仕先生 GBS OBE 太平紳士

現年75歲。2011年6月獲委任為董事會成員，於2014年6月及2017年6月獲再度委任。專業工程師；香港工程師學會及英國土木工程師學會資深會員；香港特區政府前工務局局長；建造業議會前主席；創意智優計劃審核委員會副主席；扶貧委員會青年教育、就業和培訓專責小組成員。

李天柱先生 太平紳士

民航處處長*
現年58歲。2016年5月出任民航處處長後成為董事會成員。

林景臻先生

現年51歲。2017年6月獲委任為董事會成員。中國銀行(香港)有限公司副總裁，主管環球企業金融部、工商金融部、交易銀行部、機構業務部、企業信貸管理中心及東南亞業務。林先生曾任南洋商業銀行(中國)副董事長。在加入中銀香港前，林先生曾擔任中國銀行公司金融部總經理，負責管理中國銀行的公司金融業務，包括公司業務產品開發、重要客戶關係維護，以及大型項目融資工作等。林先生於1987年加入中國銀行，長期從事公司金融業務，先後在中國銀行香港分行、廈門市分行、福建省分行及總行擔任不同職務。林先生於廈門大學取得金融學專業本科學士學位，並獲得工商管理專業碩士學位。

董事會



杜彼得先生



唐家成先生



黃永灝先生



易志明議員



盛智文博士

杜彼得先生

現年69歲。2014年6月獲委任為董事會成員，於2017年6月獲再度委任。於2007年5月1日至2013年4月30日期間獲委任為市區重建局董事。杜先生曾在地產界執掌高級行政職位逾30年。

唐家成先生 SBS 太平紳士

現年62歲。2017年6月獲委任為董事會成員。證券及期貨事務監察委員會主席。唐先生是英國特許會計師及香港註冊會計師。現為大學教育資助委員會主席；香港金融管理局外匯基金諮詢委員會和銀行業務諮詢委員會委員，以及香港特別行政區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會委員。他亦為香港交易及結算所有限公司上市提名委員會委員。唐先生於2007年出任畢馬威在中國及香港的主席，並於2009年成為畢馬威亞太區主席兼畢馬威國際管理委員會委員。他在2011年離開畢馬威。於2012年至2017年期間，他曾出任香港體育學院有限公司主席。

黃永灝先生 BBS 太平紳士

現年59歲。2015年6月獲委任為董事會成員。現任恒基(中國)投資有限公司常務副總裁及恒基兆業地產有限公

司建築部總經理；英國土木工程師學會、香港工程師學會、英國公路學會及香港公路學會的資深會員，亦為根據第409章《工程師註冊條例》註冊的香港註冊工程師。黃先生現為香港科技園公司董事及香港建造商會永遠監督。

易志明議員 太平紳士

現年63歲。2014年6月獲委任為董事會成員，於2017年6月獲再度委任。英國特許註冊工程師。於1994年加入九龍倉集團，職責包括監督集團的公共交通運輸、集裝箱碼頭及空運貨站業務組合。立法會航運交通界功能界別議員；海港企業有限公司(股份代號：51)及天星小輪有限公司非執行董事；現代貨箱碼頭有限公司及香港空運貨站有限公司董事。

盛智文博士 GBM GBS 太平紳士

現年68歲。2015年6月獲委任為董事會成員。蘭桂坊集團及蘭桂坊協會主席；Paradise Properties Group擁有人；盈科大衍地產發展有限公司、信和置業有限公司、尖沙咀置業集團有限公司、利標品牌有限公司及電視廣播有限公司的獨立非執行董事；永利澳門有限公司副主席及獨立非執行董事；

天星小輪有限公司董事局成員；西九文化區管理局榮譽顧問及商業租賃小組主席；香港經濟發展委員會委員；香港總商會理事會成員；香港加拿大商會理事會成員；阿里巴巴創業者基金的董事局成員；亞太區經濟合作組織商貿諮詢理事會的中國香港代表；團結香港基金理事會理事；海洋公園榮譽顧問；香港公益金名譽副會長。

* 按職位的當然成員

董事會秘書

蕭興業先生

核數師

畢馬威會計師事務所

執行總監



區浩章先生



陳正思女士



鍾惠儀女士



馮永業先生



關景輝先生



羅志聰先生



吳自淇先生



潘嘉宏先生

區浩章先生

物業發展執行總監

現年60歲，持有美國密歇根大學建築學碩士及理學學士學位。2015年5月獲委任。加入香港機場管理局前，區浩章先生是新鴻基發展(中國)有限公司董事及新鴻基地產發展有限公司項目總監，擁有逾30年的設計、規劃、管理及項目發展經驗，曾在香港的建築設計事務所及大型發展商任職，並參與多項龐大的發展項目。區先生是香港註冊建築師及認可人士，擁有內地一級註冊建築師資格。

陳正思女士

商務執行總監

現年51歲，持有香港中文大學工商管理碩士學位。2012年9月獲委任。加入香港機場管理局前，陳正思女士是希慎興業有限公司總監(商鋪租務及市場推廣)，之前她曾在利潔時公司(香港/台灣)及強生(香港)有限公司擔任高級職位，於跨國機構擁有豐富的管理及商務經驗。

鍾惠儀女士

人力資源及行政執行總監

現年53歲，持有美國檀香山Chaminade University理學碩士學位及香港中文大學社會科學學士學位。2014年10月獲委任。加入香港機場管理局前，鍾惠儀女士是香港興業國際集團有限公司集團人力資源部總經理。鍾女士擁有逾25年人力資源管理經驗，曾於香港多間具規模的商業及公營機構包括和記港口集團有限公司

及中電集團等擔任要職，擁有組織發展、領導人才開發及改革管理等範疇的專業知識。

馮永業先生

企業發展執行總監

現年53歲，持有社會科學學士(一級榮譽)學位。2010年8月獲委任。馮永業先生加入香港機場管理局前，於2006年至2010年期間擔任香港生產力促進局總裁。他擁有20多年公共行政經驗。他於1985年加入政府出任政務主任，曾在政府多個決策局及部門服務，經驗豐富，工作涉及的範疇包括航空服務、地政與城市規劃、房屋政策、消費者保障及競爭政策。

關景輝先生

工程及科技執行總監

現年56歲，持有英國倫敦帝國學院環境工程理學碩士學位(優等生)及香港大學土木工程理學學士學位。2017年1月獲委任。加入香港機場管理局前，關景輝先生為艾奕康有限公司大中華區執行總裁，於亞洲及北美洲等地規劃、設計及管理大型交通運輸及土木基建工程累積逾30年經驗。他曾任職香港政府土木工程署，亦曾於本地及海外多家大型顧問公司擔任高級職位，現為香港工程師學會資深會員。

羅志聰先生

財務執行總監

現年57歲，擁有英國華威大學工商管理碩士學位。2010年7月獲委任。加入香港機場管理局前，羅志聰先生是

維他奶國際集團有限公司的集團高級總監(財務及行政)，擁有逾30年廣泛的財務經驗，曾從事審計、會計、財務管理及監控、企業融資及投資者關係等工作。羅先生現為香港會計師公會及英格蘭及威爾斯特許會計師協會的資深會員，以及杭州蕭山國際機場有限公司董事。

吳自淇先生

機場運行執行總監

現年62歲，持有英國經濟學學士學位。1996年加入香港機場管理局，2012年3月獲委任為機場運行執行總監。吳自淇先生於上任前是機場運行副總監。他在機場管理方面擁有逾27年經驗，自啟德機場時代起至今，曾擔任多個經理及高級管理層職位，工作範疇包括飛行區運作、旅客服務、保安運作、商務及物業、技術行政及系統管理。吳先生為滬港機場管理(上海)有限公司董事。

潘嘉宏先生

三跑道項目執行總監

現年59歲，持有英國土木工程學士學位。2016年2月獲委任為執行總監。潘嘉宏先生於上任前為三跑道項目署理執行總監，在建築及土木工程方面擁有超過30年經驗，處理涉及多個範疇的大型基建及建築項目。他積極參與香港工程業界事務，現為建造業議會成員及其屬下環境專責委員會主席。

財務及營運概覽

| | 2016/17 | 2015/16 | +/-% ¹ |
|--------------------------|---------|---------|-------------------|
| 財務業績 (百萬港元) | | | |
| 收益 | 18,627 | 18,184 | +2.4% |
| 計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利 | 12,831 | 12,336 | +4.0% |
| 折舊和攤銷 | 3,079 | 2,813 | +9.5% |
| 利息及財務收入淨額 | 131 | 28 | +367.9% |
| 權益股東應佔溢利 | 8,276 | 8,359 | -1.0% |
| 宣派股息 | - | - | - |
| 財務狀況及比率 (百萬港元) | | | |
| 資產總值 | 74,320 | 64,992 | +14.4% |
| 借款總額 | 1,423 | 2,592 | -45.1% |
| 權益總額 | 60,563 | 52,558 | +15.2% |
| 股權收益 | 14.7% | 17.3% | |
| 總負債/資本比率 | 2% | 5% | |
| 信貸評級 | | | |
| 標準普爾： | | | |
| 長期本地貨幣 | AAA | AAA | |
| 長期外幣 | AAA | AAA | |
| 營運概覽 ² | | | |
| 客運量 ³ (百萬人次) | 70.5 | 69.7 | +1.1% |
| 貨運量 ⁴ (百萬公噸) | 4.6 | 4.3 | +6.7% |
| 飛機起降量 (千架次) | 410 | 410 | +0.1% |

¹ 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

² 營運概覽只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

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

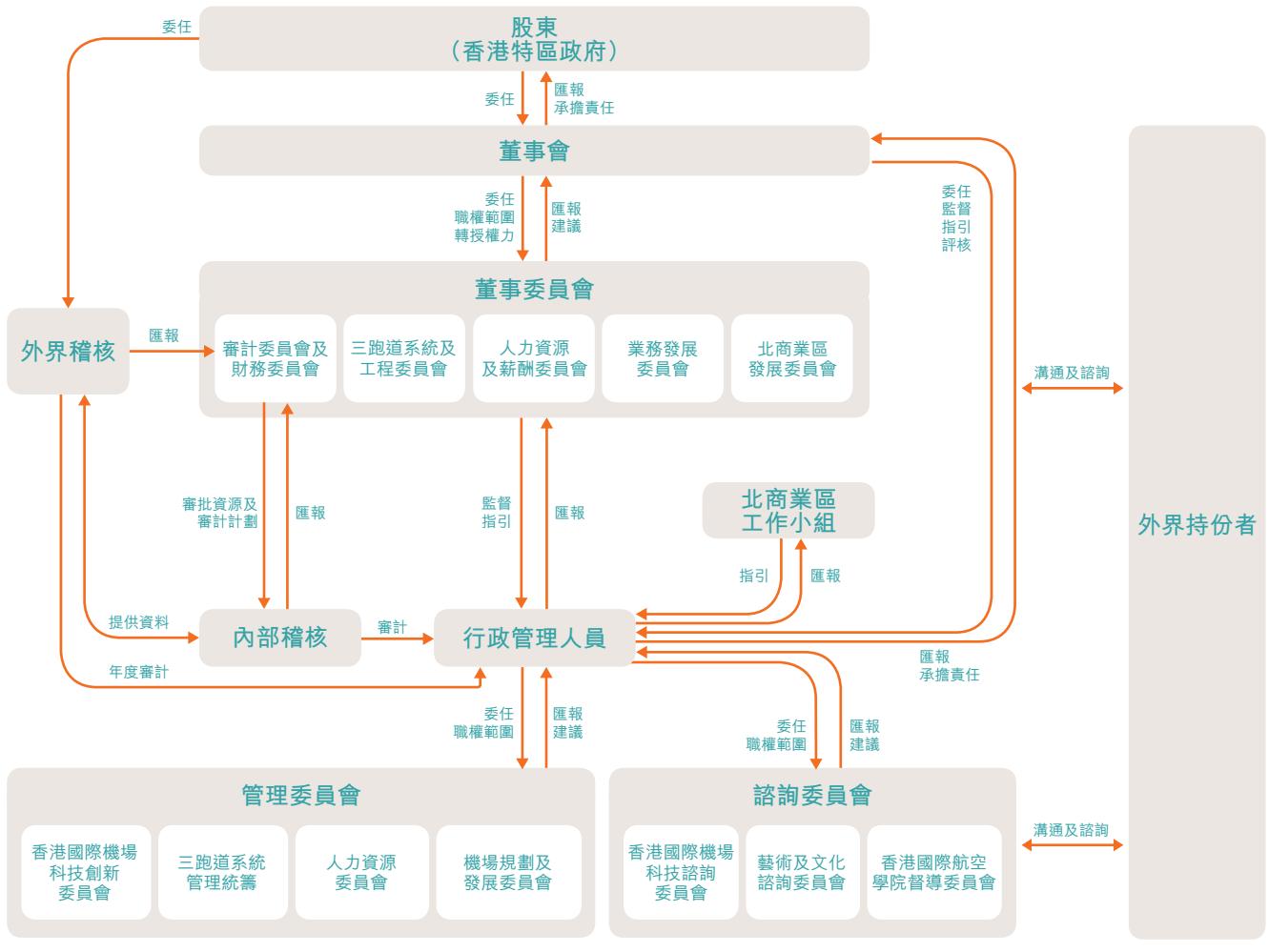
⁴ 貨運量包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件不計算在內。

企業管治

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

機管局企業管治架構的主要特點如下：

企業管治架構



董事會

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

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

董事會架構

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

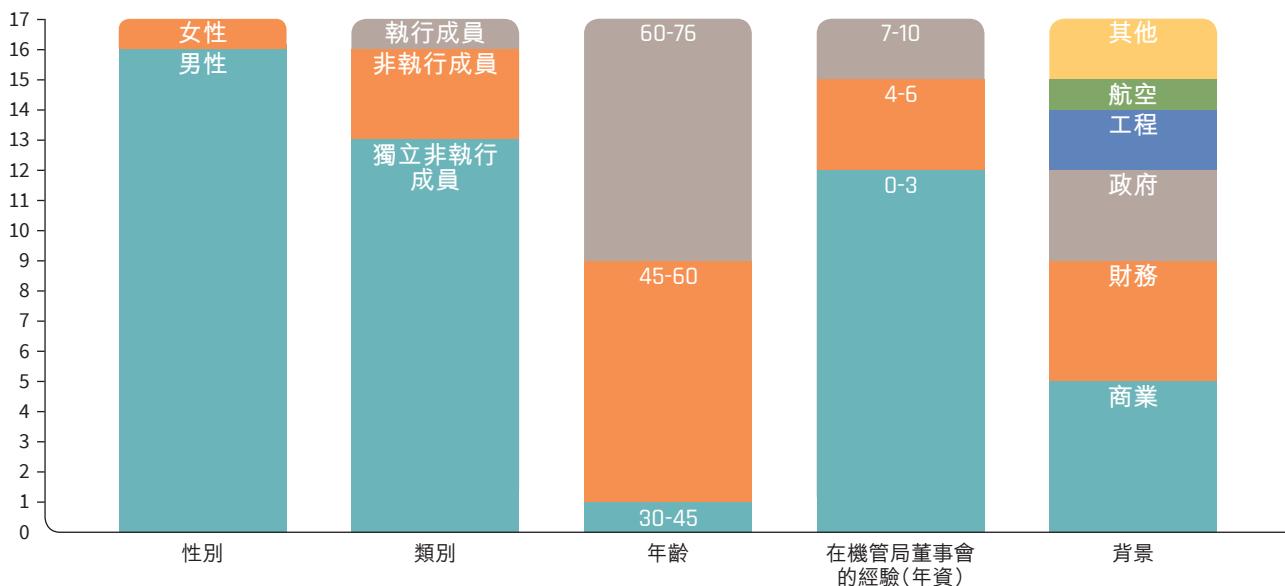
企業管治

董事會成員

董事會共有 17 名成員，資料詳見第 12 至 14 頁，並載於機管局網頁。除行政總裁外，所有董事會成員均為非執行成員，其中 13 名視為獨立人士¹。現時董事會的三名公職人員分別為財經事務及庫務局局長、運輸及房屋局局長，以及民航處處長。非執行成員以外界觀點，理性正面地質詢和審議策略方案，並監察管理層的表現。

董事會成員

(成員數目)



任命

主席及董事會成員的任命由香港特別行政區(香港特區)行政長官決定。除行政總裁以當然成員的身分出任董事會成員外，主席及所有其他董事會成員的任期通常最長為三年。

酬金

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

董事會成員在本報告年度的酬金見第 105 頁。

培訓

新獲委任的董事會成員(包括公職人員)須參與為其度身制訂的啟導計劃。有關計劃包括與行政總裁、執行總監及管理層會面、參加有關機場營運、航空保安及大型發展項目的簡報會，以及參觀機場設施。

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

在本報告年度，董事會邀請成員參與機場參觀活動，包括參觀三跑道系統工地，以及出席簡報會和年度救援演習。

個人法律責任

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

董事會處事程序

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

董事會不時檢討運作模式，與時並進，以配合規管轉變及最佳企業管治實務。董事會於 2014 年 9 月 8 日採納現行的運作模式。

董事會現行運作模式的要點：

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

會議

截至 2017 年 3 月 31 日止財政年度，董事會舉行了六次會議，平均出席率為 90%。各成員出席會議的紀錄見第 25 頁。

董事會共審議 64 份董事會文件，包括以下主要事項：

- 企業
 - 企業目標及表現衡量方法
 - 成立改善海洋生態基金及漁業提升基金
 - 香港國際航空學院
- 財務
 - 年度財務預算及年度業務計劃
 - 五年業務計劃及財務計劃
 - 經審核財務報表及未經審核中期財務報告
 - 管理層擬備的季度賬目及報告
 - 委任外聘核數師
 - 年度股息
 - 現金管理
 - 機場建設費
 - 投資指引
- 項目
 - 三跑道系統項目
 - 中場停機坪發展
 - 機場擴建工程
 - 多式聯運中轉客運大樓發展
- 商務及業務策略
 - 主要商業特許經營牌照
 - 北商業區發展
 - 香港國際機場未來零售業務的發展
 - 香港國際機場的航空貨運發展策略
- 人力資源
 - 員工薪酬及企業表現評估
- 運作
 - 自動化
 - 飛機音量管制配額先導計劃
 - 運力提升

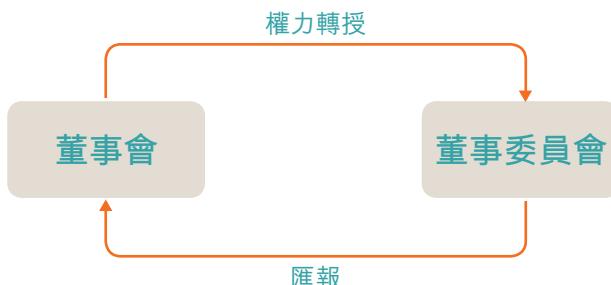
企業管治

董事會成員在董事會將審議的任何業務建議中，若涉及任何利益，必須作出申報。涉及利益的成員須在適當情況下，退出相關討論及決策程序。截至2017年3月31日止財政年度，董事會成員共有七次因擔任基本工程投標商關聯公司的董事而從會議中退席。

董事委員會

根據《機場管理局條例》，董事會可以成立委員會，商討專責範疇的事項。該等委員會可在其職權範圍內就有關事項作出決定，並須在每次董事會會議上向董事會報告。董事會現設有五個委員會，各委員會均有特定的職權範圍。

董事委員會遵循董事會的運作模式。



董事會與轄下委員會的連繫

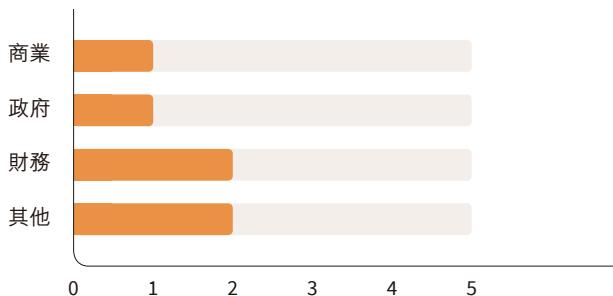
- 董事委員會主席及成員的委任須由董事會主席提名及獲得董事會批准
- 在每次董事會會議中向董事會提交委員會報告
- 完整的委員會會議紀錄送交董事會成員，以供參考

董事委員會的成員名單最近於2015年7月獲董事會審視及通過。每名獨立董事會成員(不包括行政總裁及公職人員)平均在約1.8個董事委員會中擔任成員。

各董事委員會的詳細資料、成員名單及主要職責，以及截至2017年3月31日止財政年度審議的主要事項於下文載列。

審計委員會及財務委員會

審計委員會及財務委員會成員背景 (成員數目)



成員名單：六名非執行成員，其中五名為獨立人士

主席： 馮婉眉女士

成員： 馮孝忠先生

何俊賢議員

林奮強先生

林健鋒議員

財經事務及庫務局局長

會議： 本年度委員會共舉行四次會議，平均出席率為88%。各成員的出席紀錄見第25頁。共審議22份委員會文件。

董事委員會的職權範圍不時作出檢討，以配合機管局不斷轉變的營運、業務及發展需要。最近一次檢討於2015年進行，以確保各委員會的職權範圍之間沒有重大缺口或重疊。各董事委員會的職權範圍載於香港國際機場網站 www.hongkongairport.com。

主要職責：

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

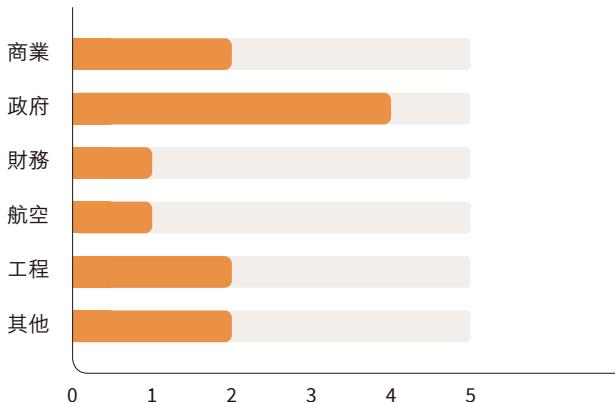
經審議的主要事項：

- 經審核年度財務報表及未經審核中期財務報告
- 年度財務預算及五年財務計劃
- 季度營運業績
- 股息政策
- 外聘核數師的審核報告，核數過程是否客觀有效
- 聘用外聘核數師、審批核數費用及非核數服務
- 年度企業管治、風險管理及內部監控檢討報告
- 會計、內部稽核及財務匯報職能的資源、員工資歷及經驗、有關培訓課程及財務預算是否充足
- 年度內部稽核計劃、季度內部稽核報告及內部稽核職能的效績
- 現金管理
- 投資指引
- 機場建設費的會計處理方法

三跑道系統及工程委員會

三跑道系統及工程委員會成員背景

(成員數目)



成員名單：共十二名成員（包括三名增選成員），
其中八名為獨立人士

主席：李承仕先生

成員：何俊賢議員

黃永灝先生

易志明議員

盛智文博士

林天福先生

財經事務及庫務局局長

運輸及房屋局局長

民航處處長

增選成員：林光祺先生

蔡永忠先生

邱伯衡先生

會議：本年度委員會共舉行六次會議，平均出席率為86%。各成員的出席紀錄見第25頁。共審議41份委員會文件。

企業管治

主要職責：

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

- 就三跑道系統及其他基本工程項目的一切主要工程相關事宜，向董事會提出意見及建議
- 審視及審批三跑道系統和工程合約，以及顧問協議的採購策略及評審準則
- 審視及審批三跑道系統和其他工程合約，以及顧問協議的批授或合約變動，或就此向董事會提出建議
- 就三跑道系統與鄰近的其他發展項目的配合事宜提出意見
- 監察三跑道系統及大型基本工程項目的進度，確保項目順利推行
- 就全部基本工程的年度財務預算及五年計劃，向董事會提出建議

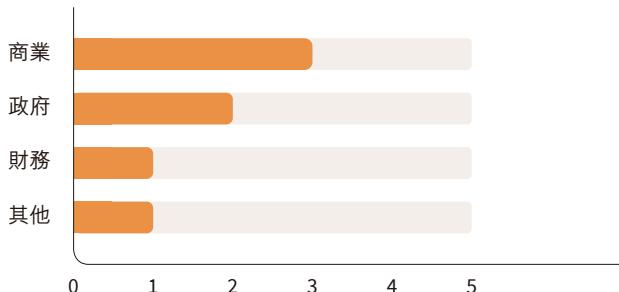
經審議的主要事項：

- 年度基本工程財務預算及五年基本工程計劃
- 中場範圍發展
- 三跑道系統項目發展
- 一號客運大樓運力提升工程
- 多式聯運中轉客運大樓發展
- 北商業區基礎建設工程
- 優化機場設施
- 機場提升及維修工程
- 三跑道系統及大型基本工程及項目進度報告
- 採購策略及工程合約的批授

業務發展委員會

業務發展委員會成員背景

(成員數目)



成員名單：共七名成員，其中四名為獨立人士

主席： 盛智文博士

成員： 馮孝忠先生

杜彼得先生

易志明議員

林天福先生

運輸及房屋局局長

民航處處長

會議： 本年度委員會共舉行四次會議，平均出席率為96%。各成員的出席紀錄見第25頁。共審議22份委員會文件。

主要職責：

審議及審批以下事宜，並就此向董事會提出建議：

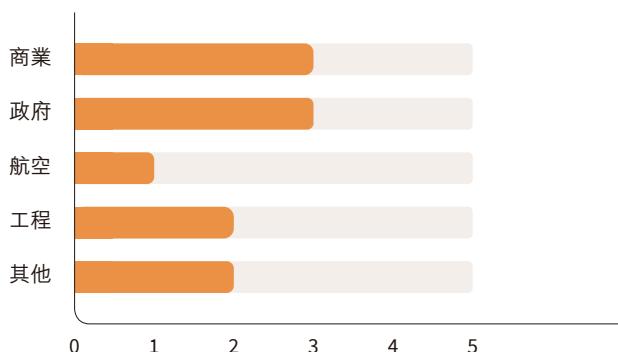
- 有關香港國際機場發展的業務策略
- 機場商務及業務發展計劃及方案，但不包括三跑道系統及北商業區發展
- 重大商務項目或營運計劃的落實推行
- 可持續發展、公共關係及傳訊策略

經審議的主要事項：

- 機場零售及批授牌照策略
- 航空貨運發展策略
- 提供機場設施
- 採購策略和營運及服務合約批授
- 2015/16年度可持續發展報告
- 減碳策略
- 社區投資策略

北商業區發展委員會

北商業區發展委員會成員背景 (成員數目)



成員名單：共十一名成員（包括三名增選成員），
其中七名為獨立人士

主席：杜彼得先生

成員：鄭維新先生

林奮強先生

李承仕先生

黃永灝先生

林天福先生

財經事務及庫務局局長

運輸及房屋局局長

增選成員：運輸及房屋局副秘書長(運輸)

梁志群先生

梁海國先生

會議：本年度委員會共舉行四次會議，平均出席率為82%。各成員的出席紀錄見第25頁。共審議九份委員會文件。

主要職責：

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

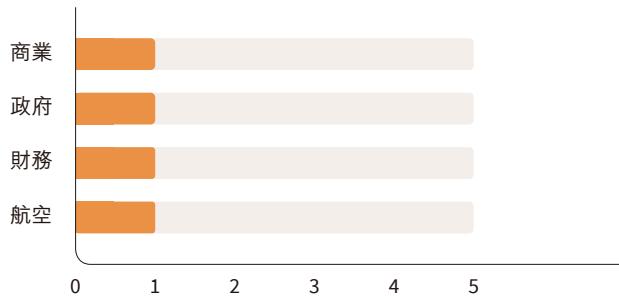
經審議的主要事項：

- SKYCITY航天城的品牌建立及市場推廣策略
- SKYCITY航天城第一期酒店發展項目
- SKYCITY航天城第一期零售/餐飲/娛樂設施發展項目

企業管治

人力資源及薪酬委員會

人力資源及薪酬委員會成員背景 (成員數目)



成員名單：共四名成員，其中兩名為獨立人士

主席：林健鋒議員

成員：馮婉眉女士

林天福先生

運輸及房屋局局長

會議：本年度委員會共舉行兩次會議，平均出席率為100%。各成員的出席紀錄見第25頁。共審議三份委員會文件。

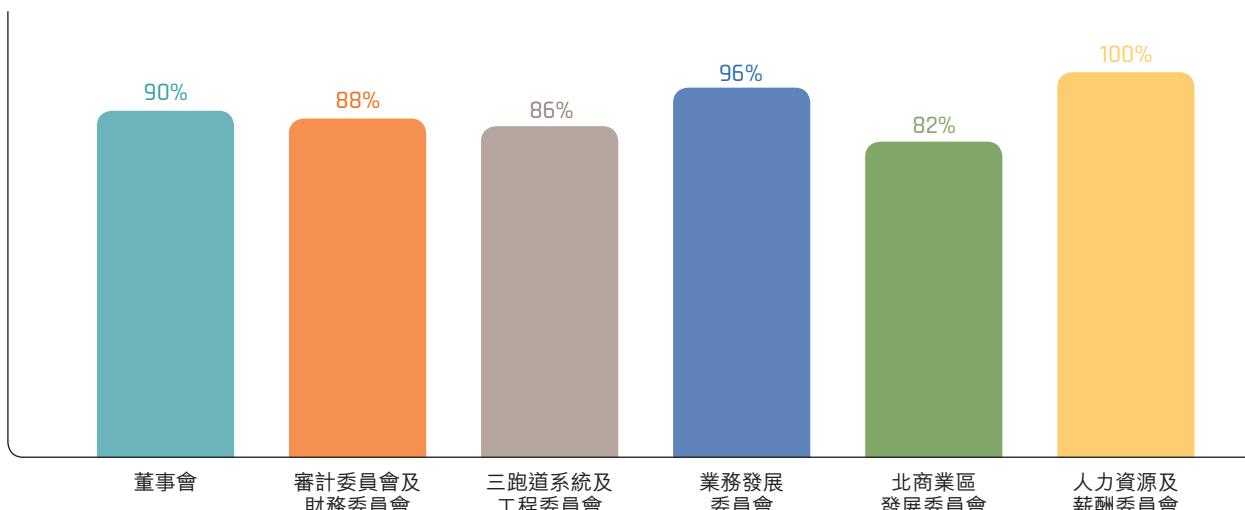
主要職責：

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

經審議的主要事項：

- 年度員工薪酬檢討
- 年度企業表現評估及向員工發放浮動薪酬
- 檢討高級行政人員的表現
- 企業目標及表現衡量方法

會議出席率(2016年4月1日至2017年3月31日)



董事會成員出席紀錄(2016年4月1日至2017年3月31日)

| 董事會成員 | 審計委員會 三跑道系統 | | | | | |
|----------------|-------------|------------|------------|-------------|---------------|----------------|
| | 董事會 | 及 財務委員會 | 及 工程委員會 | 業務發展 委員會 | 北商業區 發展委員會 | 人力資源及 薪酬委員會 |
| 非執行成員 | | | | | | |
| 運輸及房屋局局長 | 6/6 | | 6/6 | 4/4 | 4/4 | 2/2 |
| 財經事務及庫務局局長 | 6/6 | 4/4 | 5/6 | | 2/4 | |
| 民航處處長 | 6/6 | | 6/6 | 4/4 | | |
| 獨立非執行成員 | | | | | | |
| 蘇澤光先生(董事會主席) | 6/6 | | | | | |
| 鄭維新先生 | 5/6 | | | | 4/4 | |
| 馮孝忠先生 | 6/6 | 2/4 | | 3/4 | | |
| 馮婉眉女士 | 3/6 | 4/4* | | | | 2/2 |
| 何俊賢議員 | 4/6 | 3/4 | 5/6 | | | |
| 林奮強先生 | 5/6 | 4/4 | | | 4/4 | |
| 林健鋒議員 | 5/6 | 4/4 | | | | 2/2* |
| 李承仕先生 | 6/6 | | 6/6* | | 4/4 | |
| 杜彼得先生 | 6/6 | | | 4/4 | 4/4* | |
| 黃永灝先生 | 6/6 | | 6/6 | | 2/4 | |
| 易志明議員 | 5/6 | | 4/6 | 4/4 | | |
| 盛智文博士 | 5/6 | | 4/6 | 4/4* | | |
| 執行成員 | | | | | | |
| 林天福先生(行政總裁) | 6/6 | | 6/6 | 4/4 | 4/4 | 2/2 |

附註：

* 於整個任期內出任委員會主席

均衡職責

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

- 重大收購及資產處置
- 成立及出售附屬公司
- 企業業務及財務計劃及財務預算
- 高級行政人員的任命、薪酬及繼任規劃
- 管理人員表現的檢討

董事會專責決定的事項：

- 主要企業策略及政策
- 大型投資及基本工程項目
- 機場主要專營權

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

行政管理人員

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

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

行政總裁的委任由董事會建議，並獲得香港特區行政長官批准。

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

高級管理層或執行總監並無參與決定本身的薪酬。有關行政總裁及執行總監的薪酬詳細資料載於第105至108頁的財務報表附註。

公司秘書為香港特許秘書公會的合資格成員，負責處理董事會相關事宜，並直接向行政總裁匯報。於報告期內，公司秘書接受了超過15小時的專業培訓。

主要諮詢委員會及管理委員會

除了五個董事委員會外，亦設有工作小組、諮詢委員會、管理委員會及統籌會議，以處理特定事宜；並會不時檢討有關委員會及會議的安排，以配合機管局不斷轉變的業務及運作需要。現時的主要委員會及管理統籌會議包括：

北商業區工作小組

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

香港國際機場科技諮詢委員會

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

藝術及文化諮詢委員會

於2015年3月，董事會批准成立藝術及文化諮詢委員會，就將機場發展成為推廣藝術及文化的平台，向管理層提供指引，以及就與本地藝術文化界建立夥伴合作關係向機管局提出意見。委員會由機管局董事會成員擔任主席，成員包括行政總裁及兩名機管局高級職員，以及不多於八名外界成員。

香港國際航空學院督導委員會

香港國際航空學院督導委員會於2016年11月成立，就協助學院達到為香港培育航空業人才的目標，向管理層提供指引，並為學院的定位及發展提出建議，以及協助學院持續營運。委員會由機管局董事會成員擔任主席，由不多於12名核心成員組成，其中包括行政總裁、機管局內部管理層及來自政府、教育界及機場同業的外界成員。

香港國際機場科技創新委員會

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

三跑道系統管理統籌會議

三跑道系統管理統籌會議由行政總裁擔任主席，成員包括相關的執行總監及高級管理人員。透過舉行會議，行政總裁可定期了解三跑道系統項目的最新進展，管理層亦可獲得項目相關事宜的意見。

人力資源委員會

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

機場規劃及發展委員會

機場規劃及發展委員會由行政總裁擔任主席，成員包括執行總監。委員會確保以更協調的方式審議機場島上有關機場營運、機場輔助服務及機場相關發展的用地建議。有關部門提出的一切用地要求須經委員會審議，再提交較高的權力機關審批。

外界持份者

具透明度

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

為提高透明度及公開程度，機管局主動披露遵守由香港聯合交易所有限公司發出的《管治守則》情況；董事會及轄下委員會各成員出席會議的紀錄，以及董事會成員及執行總監的酬金。於2016/17年度，機管局透過其公開資料制度接受及處理共19宗查詢。

良好溝通

機管局採取開放積極的溝通政策。為了與持份者及公眾更有效地溝通，香港國際機場網站載有機管局、機場及各項服務的全面及最新資料。機管局還

利用Facebook、Instagram和Youtube等社交媒體及「我的航班」流動應用程式發放資訊。機管局亦舉辦展覽，讓公眾了解機場的未來發展。

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

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

機管局藉着舉辦會議、簡報會及機場參觀等活動，繼續與各界持份者保持聯繫，讓他們對已進入施工階段的三跑道系統項目有更深入了解。機管局不時與專業人員聯絡小組及五個社區聯絡小組會面，以講解項目的最新情況，並收集專家及社區領袖的意見。為提供三跑道系統項目最新資訊，機管局亦設立了專題網站(www.threerunwaysystem.com)及Facebook專頁(www.facebook.com/threerunwaysystem)。

管理層定期與員工舉行會議及簡報會，闡述為達到機管局目標而進行的工作及計劃，高級管理層亦可藉此向同事講解各個新項目的最新進展，並就日後企業方針及重點分享見解。

機管局每月出版《翱翔天地》通訊，讓機管局員工、機場同業及其他相關持份者知悉機場的消息及發展。機管局亦透過安排對外會議及機場參觀活動，向立法會及鄰近地區的區議會提供有關機場主要發展的最新資料。

可持續發展

機管局的可持續發展願景是在不斷轉變且充滿挑戰的經濟、生態、科技及社會環境下，致力提升營運能力，在保持盈利的情況下持續發展，同時在機構內建立深厚的可持續發展文化。

機管局的可持續發展工作由企業發展執行總監負責統籌執行，並由業務發展委員會監督。在企業發展處下，可持續發展部負責制訂及推行機管局的可持續發展策略及其管理和匯報機制。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，負責支持可持續發展匯報工作及框架的發展。

機管局已於2016年10月發表了2015/16年度的可持續發展報告。這份報告按照符合國際認可的全球報告倡議組織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，並回應了各持份者就可持續發展提出的備受關注事宜。報告已獲香港品質保證局獨立驗證。

內部監控

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

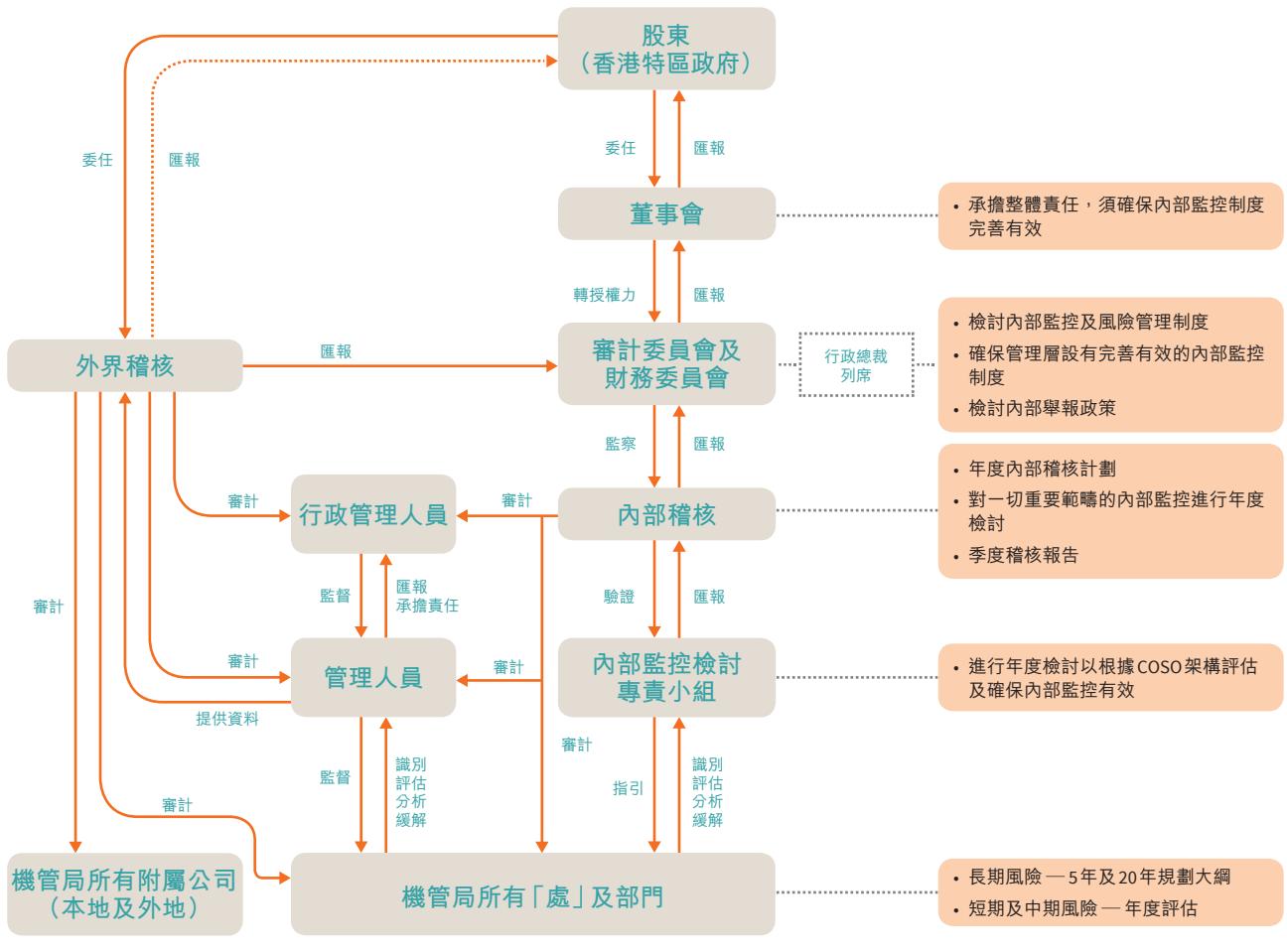
機管局實施內部監控制度，是要合理保證：

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

企業管治

機管局內部監控架構的主要特點如下：

內部監控架構



董事會

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

審計委員會及財務委員會

審計委員會及財務委員會負責監督機管局的內部監控：

- 每年檢討內部監控及風險管理制度，包括一切重要範疇的監控
- 確保管理層已推行有效的內部監控制度

- 每年與外聘核數師最少舉行兩次會議，當中最少一次在沒有行政管理人員出席的情況下舉行
- 取收外聘核數師提交的報告，並審議所提出的監控事宜
- 取收內部稽核師提交的季度報告，並審議所提出的監控事宜
- 檢討內部舉報政策
- 監督內部稽核職能
- 檢討會計、內部稽核及財務報告職能的人力及培訓資源是否充足

外界稽核

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

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

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

| (百萬港元) | 2016/17 | 2015/16 |
|--------|---------|---------|
| 核數費用 | 6 | 5 |
| 非核數服務費 | 2 | 1 |

在2016/17年度，畢馬威會計師事務所提供的非核數服務，主要有關稅務遵例情況及其他顧問服務。

內部稽核

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

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

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

檢討內部監控

機管局不斷評估風險，並檢討內部監控制度的成效。

有關措施包括內部稽核、外界稽核，以及其他檢討及保證程序。此外，跨部門成立的內部監控檢討專責小組亦協助行政管理人員，按照香港會計師公會推薦的Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission (COSO)架構，每年全面檢討機管局的內部監控制度。期間所有「處」及部門亦須每半年匯報因應其風險範圍轉變而致使監控措施出現的變動。

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

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

風險評估及管理

機管局的營運涉及多方面的風險。在企業層面，機管局根據機場的20年規劃大綱，分析可能有礙機管局達成長遠目標的風險。機管局每年編製年度業務計劃及每年擬備的五年業務計劃，同時亦識別和應對與中短期目標有關的風險。風險管理報告已提交審計委員會及財務委員會審閱。

有關風險評估架構及管理措施的細節在第38至43頁的風險管理報告中闡述。

權力轉授

機管局備有完善的權力轉授制度。根據這個制度，董事會、董事委員會及各級行政管理人員的權力皆清晰劃分。機管局不時檢討權力轉授制度，以確保制度配合機管局不斷轉變的業務及運作需要。董事會在2015年7月進行最近一次檢討。

根據現行的權力轉授規定，三跑道系統及工程委員會、北商業區發展委員會及業務發展委員會獲授權審批工程合約/商業標書的財務承擔，最高金額為5億港元，以及以1億港元為上限的顧問協議。行政總裁獲授權審批以5,000萬港元為上限的資本開支、顧問服務及非經常性收益財務承擔、最高金額1億港元的一般開支財務承擔，以及以2億港元為上限的經常性收益財務承擔。為配合權力轉授的安排，現已設立匯報機制，在行使若干轉授權力時須知會董事會。行政總裁亦會就行使逾2,000萬港元財務承擔的權力，定期向審計委員會及財務委員會提交報告。

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

財務規劃、監控及匯報

機管局設有三重的企業規劃程序。根據這個程序，機管局每五年擬訂長達20年的發展藍圖。機管局現正編製《香港國際機場2035規劃大綱》，預計將於2017/18年度完成。就中期計劃而言，機管局每年擬備五年業務計劃及財務計劃。為了實施短期規劃及監控，機管局擬訂年度財務預算及年度業務計劃，並提交董事會審批。

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

機管局亦參照營運預算，每季向審計委員會及財務委員會匯報營運業績，並其後向董事會報告。大型基本工程的財務監控狀況須約每兩個月向三跑道系統及工程委員會匯報一次，並由該委員會負責監管。機管局實行匯報程序，以確保能盡早向適當職級人員匯報可能出現的延誤或成本超支情況。

董事會肩負擬備財務報表的責任，真實而公平地反映機管局的財務狀況及表現。審計委員會及財務委員會協助董事會履行這項職責。在編製本年度的財務報表時，董事會採用了合適的會計政策並貫徹應用；作出審慎而合理的判斷，以及以持續經營基準編製財務報表。經審核的財務報表通常在財政年度終結後兩個月內提交審計委員會及財務委員會審閱，其後再提交董事會審批。財務報表經董事會審批後送交香港特區政府和立法會，並載於香港國際機場網站。

承擔責任

機管局視責任承擔為企業管治的其中一項基本要素，並按照這個理念建立企業架構及管理文化。根據目前架構，董事會為機管局的表現負責。行政管理人員負責管理機管局的日常業務，並就有關表現向董事會負責。

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

披露權益

機管局備有清晰完善的披露權益程序，作為防止出現潛在利益衝突的重要保障。

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

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

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

道德操守

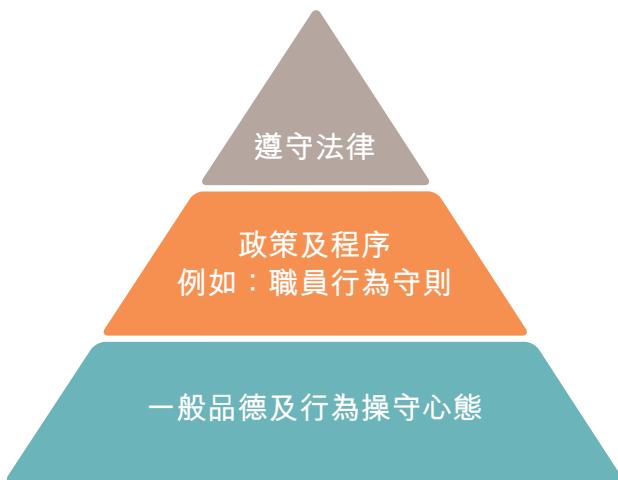
注重道德操守是機管局的基本信念。為了培養重視道德操守的文化，機管局採用雙管齊下的方法，不但「以制度為本」，也「以人為本」。

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

由高層管理人員組成的道德操守委員會在需要時召開會議，審議嚴重道德操守事宜，以進一步加強道德操守的合規水平。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。

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

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



員工質素

機管局認為優秀員工是主要競爭優勢，為保持這項優勢，機管局高度重視多項程序，包括嚴謹的員工招聘及甄選、目標明確的員工發展及繼任規劃，以及能激勵及留聘優秀人才的薪酬和獎勵制度。機管局於2015年完成有關薪酬的全面檢討。

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

內部舉報政策

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

符合規定

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

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

財務報告

機管局的財務報表完全符合《機場管理局條例》第32條列明的財務報告規定。機管局的核數師確認，根據《香港財務報告準則》及《機場管理局條例》編製的綜合財務報表，能真實而公平地反映集團於2017年3月31日的財務狀況，以及集團於該年度的財務表現和現金流量。機管局的財務報表按照香港聯合交易所有限公司《上市規則》中適用的相關披露規定編製。從2006/07年起，機管局已開始主動公布中期財務業績。

企業管治守則及企業管治報告《管治守則》

香港交易及結算所有限公司於2014年12月19日刊發有關《企業管治報告》內風險管理及內部監控一節的新規定，而有關規定將於2016/17年度生效。機管局無須遵行《管治守則》，惟自2015/16年度起已在企業管治報告採納新的《管治守則》，並實行守則條文的原則，以及主動遵照守則內條文規定和建議的最佳實務。下表載列的條文則屬例外：

| 管治守則條文 | 不相符原因 |
|--|---|
| A.1.8 已就董事可能面對的法律訴訟購買合適的責任保險。 | 這項規定不適用於機管局，因為根據《機場管理局條例》第45條，董事會成員無須就他們真誠地作出或不作出的任何事情，承擔個人法律責任。 |
| A.4.1 非執行董事的委任應有指定任期，並須接受重新選舉。 | 全體非執行成員的固定任期通常為三年。董事會成員無須參加重選，但可由香港特區行政長官根據《機場管理局條例》第3條重新委任。 |
| A.4.2及A.4.3 這些守則條文有關委任董事以填補臨時空缺、委任獨立非執行董事，以及董事的輪流退任。 | 這些規定不適用於機管局。根據《機場管理局條例》第3條，董事會成員由香港特區行政長官委任。董事會成員的任期受《機場管理局條例》第11條規管。 |
| A.5.1至A.5.6 這些守則條文與提名委員會有關。 | 這些規定不適用於機管局。根據《機場管理局條例》第3條，董事會成員由香港特區行政長官委任。 |
| A.6.4 董事必須遵守進行證券交易的《標準守則》，而董事會亦應就僱員買賣公司證券事宜設定指引。 | 這項規定不適用於機管局，因為機管局所有股份均由香港特區政府持有，不作公開買賣。 |
| C.2.4(e) 這項守則條文是有關處理及發放內幕消息程序的披露和內部監控。 | |
| A.6.5 為全體董事安排及資助合適的培訓活動，以參與持續專業發展。董事應向公司提供所接受培訓的紀錄。 | 機管局為新委任的董事會成員安排合適的培訓及啟導計劃，讓成員了解機管局的目標、策略、營運及內部監控。董事會成員不時獲邀出席機場參觀活動及簡報會。 |
| D.3.1 董事會或委員會的職權範圍應包括檢討及監察董事及高級管理人員的培訓及持續專業發展。 | |

| 管治守則條文 | 不相符原因 |
|--|--|
| A.7.1 董事會會議議程及會議文件應最少在董事會會議日期三天前送交全體董事。 | 機管局自行訂立更為嚴緊的指引，訂明在舉行董事會會議最少三整天前(不包括發送文件當天及舉行會議當天)須將會議文件發給董事會成員。在本報告年度合共161份文件當中，約87.6%符合上述指引。機管局會在切實可行的範圍內，繼續致力遵行這項指引。 |
| B.1.2 這項守則條文與薪酬委員會職權範圍有關。 | 有關董事會成員薪酬決定權的條文不適用於機管局，因為《機場管理局條例》第11(4)條規定，董事會成員的薪酬由香港特區行政長官訂定。 |
| E.1.1至E.1.4 這些守則條文與周年大會的程序有關。 E.2.1 | 這些規定不適用於機管局，因為機管局只有一名股東，無須舉行周年大會。 |
| 建議最佳實務 | 不相符原因 |
| B.1.8 年度報告內披露每名高級管理人員的酬金，並列出每名高級管理人員的姓名。 | 機管局決定自2014/15財政年度起，採納按薪酬範圍披露高級行政人員(並非董事會成員)酬金的方法，董事會成員酬金則繼續以具名方式披露。 |
| C.1.6 應按照持續適用於半年度及年度賬目的會計政策，刊發季度財務業績及擬備季度財務報告。 | 機管局並無採納這項常規，以免因遵照常規的形式多於履行實質內容而投入過多資源。機管局向董事會和審計委員會及財務委員會提呈季度財務報告，董事會及委員會均有香港特區政府(唯一股東)代表擔任成員。 |

風險管理報告

香港機場管理局的營運涉及多方面的風險。在企業層面，機管局根據每五年擬訂一次的機場規劃大綱，分析可能有礙機管局達成長遠目標的風險。機管局擬備年度業務計劃及每年擬備的五年業務計劃，同時亦每年識別和應對與中短期目標有關的風險。

風險管理架構

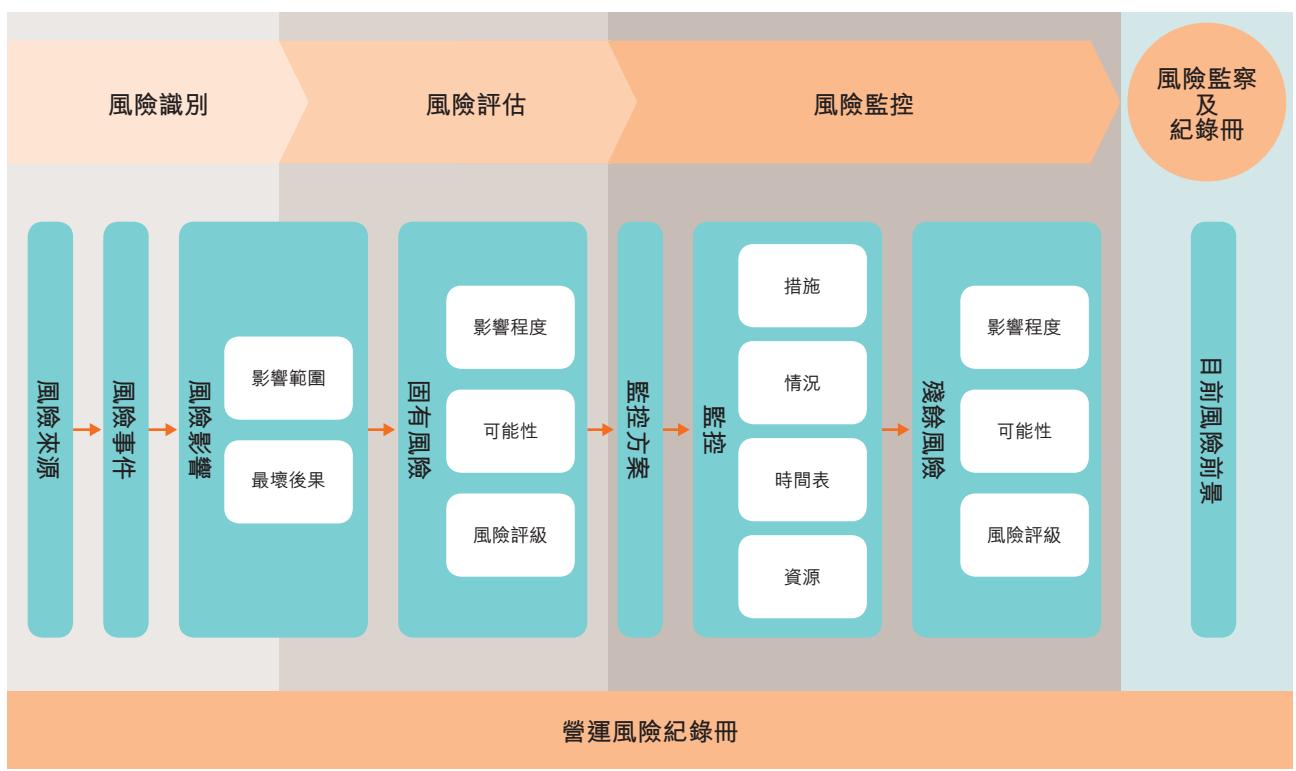
機管局的內部監控並非着眼於消除風險，而是要管理及緩解風險。風險評估及管理是機管局各階層包括董事會、審計委員會及財務委員會、行政管理人員，以及營運及支援職能的重點工作。

營運及支援職能

我們採用涵蓋所有營運及支援職能的由下而上分析方法，評估定量風險狀況。

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

風險識別及業務持續管理程序



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

行政管理人員

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

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

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

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

審計委員會及財務委員會

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

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

於2016/17年度，審計委員會及財務委員會檢討了機管局風險狀況及監控制度的綜合檢討報告，並確認沒有重大的風險監控問題需即時提交董事會處理。

董事會

董事會在確保機管局推行有效的風險管理制度及監控制度方面肩負責任，並由審計委員會及財務委員會協助履行有關責任。機管局於年內檢討風險管理制度及內部監控制度的成效。董事會認為風險管理制度及內部監控制度完善有效。

年度檢討

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

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

風險管理報告

風險概況及監控措施

2016/17年度的年度檢討所識別的主要風險及推行的監控措施如下：

策略及營運風險

機管局識別的營運風險包括服務水平可能下降、流量管理受到難以預見的干擾，以及老化設施的維修問題等。

| | |
|-------------|--|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">• 機管局的法定任命是維持香港的國際及區域航空中心地位• 應付日益增長的航空交通需求。根據IATA Consulting的最新預測，預計到2030年的航空交通需求量將達客運量1.02億人次、貨運量890萬公噸及飛機起降量607 000架次 |
| 監控措施 | <ul style="list-style-type: none">• 三跑道系統是策略性發展項目，有助提升香港的長遠競爭力及經濟發展。三跑道系統建造工程已於2016年8月1日啟動• 作出持續投資，進行設施升級及更換項目，以確保機場運作高效安全• 不斷監察服務水平及營運程序• 制訂應變計劃，以確保將旅客受到的影響減至最低• 進行定期演習，以測試相關各方的應變能力 |

環境風險

長遠而言，保護環境是機場可持續發展的重要一環。機管局已制訂策略及營運措施，以管理環保事項，並致力以負責任的方式營運及發展機場，務求盡量減少機場運作對環境造成影響。機管局於本年度的五年環保計劃中，清晰列明機管局對環境風險管理的概念，其中包括規管、聲譽及營運三類風險。

| | |
|-------------|--|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">• 在全面遵守環境法例的情況下營運機場• 推行機管局各項環保措施 |
| 監控措施 | <ul style="list-style-type: none">• 繼續確保在三跑道系統等未來發展計劃的早期規劃階段加入環保考慮因素• 確保任何環保措施應以降低成本及/或風險為原則，以達到良好的業務效益• 有關機管局環保措施的進一步詳情，載於機管局即將刊發的可持續發展報告 |

安全、保安及健康風險

安全是機場運作暢順的基本元素。有效推行完善的安全管理系統，對確保機場員工及使用香港國際機場的旅客安全至為重要。於2016/17年度，香港國際機場在安全方面表現出色，衡量機場員工及旅客受傷率的機場綜合安全指數持續下跌，更較預期目標理想。我們會繼續對可能危及安全運作環境的潛在風險保持警覺。

| | |
|-------------|---|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">在航空業迅速發展下，維持安全於高水平加強機場員工的安全及保安意識全球各地恐怖活動帶來的威脅不斷轉變大型疾病爆發引致的公眾健康風險，例如寨卡病毒傳播 |
| 監控措施 | <p>安全</p> <ul style="list-style-type: none">與業務夥伴實行有效的安全管理系統提升機場安全管理系統，在系統加入實時營運風險評估紀錄冊，作為改革管理工具，以持續監察發展項目引致的危害及風險規定機場禁區通行證持有人必須參加安全意識測驗參與由勞工處、衛生署與職業安全健康局合辦的「好心情@健康工作間」計劃，以推廣注重僱員身心健康的企業文化 <p>保安</p> <ul style="list-style-type: none">機場保安有限公司在公眾區，尤其是旅客辦理登記手續範圍進行保安巡邏，加強執法機關在機場的保安透過舉行更多簡報會及個案分享會，加強機場員工的保安意識，並設立網上考試系統，規定機場禁區通行證持有人須回答與保安相關的問題恐怖活動帶來的威脅不斷轉變，因此須檢討保安程序及對策，例如裝設能偵測液體炸藥的保安檢查設備，以加強對旅客攜帶液體、噴霧類物品及凝膠的安檢程序於2016/17年度試用全身掃描器，預計這項技術將於三跑道系統中使用。現正計劃在指定的現有保安檢查站安裝掃描器，以進行試用計劃 <p>健康</p> <ul style="list-style-type: none">與香港特區政府及機場同業緊密合作，以應對公眾健康風險透過推行以下措施，支持政府有關大型傳染病爆發的應變計劃：<ul style="list-style-type: none">於年內為抵達香港國際機場的旅客量度體溫作出廣播、張貼海報及向來自受疫情影響地區的抵港旅客派發傳單聯同港口衛生處舉辦一系列工作坊，提升機場同業的公共衛生風險意識協助政府實行飛機滅蟲措施，以減低寨卡病毒經受感染的蚊傳入香港的風險。這項措施於2017年4月開始生效，適用於所有航空公司及航機營辦商，其中包括客運、貨運及私人飛機 |
| | |

風險管理報告

金融風險

機管局的業務須承受各種金融風險。

| | |
|-------------|--|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">信貸風險、流動資金風險、利率風險及外幣風險 |
| 監控措施 | <ul style="list-style-type: none">機管局所承受的金融風險，以及為管理這些風險而所採取的政策及慣常做法，載於第126至132頁的財務報表附註22 |

資訊科技風險

資訊科技系統的成效及保安，對香港國際機場安全順暢的運作極為重要。機場的資訊科技服務受到干擾或系統出現故障，均可能會影響機場運作。

| | |
|-------------|---|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">創新科技的應用，加上網絡攻擊愈趨頻繁及複雜，可能令現有資訊科技基建及系統出現不穩定情況或面對保安風險 |
| 監控措施 | <ul style="list-style-type: none">制訂資訊科技管治架構和資訊科技風險管理架構，以確保穩定劃一的風險評估及管理每年進行檢討，確保資訊科技項目符合企業策略的要求監察在資訊科技方面出現的最新保安風險，並預先制訂措施以提高風險意識採取預防、偵測及控制措施以減低保安威脅，並使用保安監察工具，提醒管理層留意風險及漏洞每年檢討及制訂緩解方案，並定期監察緩解方案的進展，以防資訊科技過時 |

法律及規管風險

無論是違反法例、監管規定或合約，即使是無心之失，機管局都有可能因而承擔法律後果，包括聲譽受損、業務或運作受阻，以及與執法行動及訴訟有關的金錢損失等。妥善地管理法律及規管風險，將有助管理層避免在機場的業務、運作及發展過程中承擔不必要的風險。

| | |
|-------------|---|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">若司法覆核申請人就環境範疇事宜向上訴法庭提出的任何上訴獲判勝訴，可能會令三跑道系統項目出現延誤，繼而對機管局帶來不利影響，包括因三跑道系統建造工程時間延長或訴訟未決等因素，導致工程成本上漲、承包商行使權利按三跑道系統工程合約向機管局提出申索，以及檢討機制造成聲譽受損及金錢損失 |
| 監控措施 | <ul style="list-style-type: none">秉持積極及具前瞻性的方針，監察政府政策及法例的變動，亦會檢討判決、裁定、監管行動及投訴，以識別機管局可能面對的潛在風險範疇適時制訂應對上述變動的政策、程序及適當行動措施，指引管理層按照法規，在機管局可以承受的風險水平內經營業務為管理層提供持續教育，以應對有關變動，同時推行適當的風險緩解措施，並不斷檢討以作改進 |

人力資源風險

擴建機場以應付不斷增長的航空交通需求，是機管局的中至長期重點工作之一。若因人才供應不足而未能支援機場發展，機場的增長以至樞紐地位將會受到負面影響。

主要挑戰

- 吸納足夠人才，以應付因擴建機場而不斷增加的人力需求

監控措施

- 機管局已制定直至2024/25年度的人力需求計劃及招聘策略，以確保適時招攬人才。
機管局將繼續加強人才培育架構，完善培訓課程，確保員工具備所需專業知識及經驗，支持機場發展

聲譽風險

社會民情及經濟動態可能會影響機管局的企業形象。

主要挑戰

- 管理及防範可能出現的聲譽風險

監控措施

- 密切監察社會民情及經濟動態
- 與主要持份者保持聯繫，讓他們對香港國際機場短、中、長期發展有更深入了解，並聽取意見
- 建立數據庫，以追蹤及監察公共事務議題，並制定持份者參與計劃，與主要持份者團體保持有效溝通

展望未來

隨着香港國際機場的運作規模擴大及日趨繁複，機管局不時檢討風險管理架構，確保其發揮成效和運作穩妥，這對維持香港的國際及區域航空中心地位至為重要。

展望未來，我們將擴大在各營運層面的風險管理措施，同時繼續支持所有部門及業務夥伴推行最佳措施，並互相交流。

大事紀要



2016

4月

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

5月

1 香港機場管理局與江西省機場集團公司簽署諒解備忘錄，交流機場管理專業知識及資訊。

6月

2 香港國際機場「優質顧客服務計劃」表揚逾900名提供卓越服務的機場員工。

航空公司新增前往西班牙馬德里及日本石垣的航班服務，進一步擴展香港國際機場的航空網絡。

3 香港國際機場獲《Asia Cargo News》推選為「全球最佳機場」，並第六次獲航空運輸學會頒發「亞洲機場效率昭著獎」。

7月

機管局與香港應用科技研究院簽署協議，合作成立「應科院—香港國際機場智能機場聯合研發中心」，研究採用嶄新技術，以提高機場的效率及服務質素。

8月

4 三跑道系統建造工程正式啟動，預計工程需時八年。

9月

機管局榮獲職業安全健康局的「安全表現大獎(其他行業組別)」，肯定了在提升機場安全方面的努力。

5 往來香港與奧地利維也納的直航客運航班服務正式開通。

6 香港國際機場獲《Payload Asia》頒發「年度亞太地區最佳機場—業界之選」，連續三年贏得這項殊榮。

10月

7 機管局公布SKYCITY航天城發展計劃，這個綜合發展項目毗鄰香港國際機場，結合零售、餐飲及娛樂設施、酒店及辦公大樓。

兩名機管局員工獲頒授「申訴專員嘉許獎(公職人員獎)」，以表揚他們提供優秀公共服務的卓越貢獻。

機場設立關愛閣，為行動不便人士、長者及孕婦等有特別需要的旅客提供舒適的休息環境。



11月

8 機管局與業務夥伴共同承諾，將機場的碳強度從2015年水平再減少10%。

香港國際機場的航空網絡航點新增泰國清萊。

12月

機管局主辦「大珠三角五大機場主席會議」，區內五大機場代表在會上討論智能機場的最新趨勢及科技。

9 機管局與法國國立民用航空學院簽署諒解備忘錄，為香港國際航空學院開辦聯合課程。

10 香港國際機場年客運量首次突破7000萬人次。

2017

1月

機管局獲《JobMarket求職廣場》頒發「卓越僱主大獎」。

2月

11 香港空運貨站有限公司取得國際航空運輸協會的醫藥品冷鏈運輸認證。

3月

12 機場幼兒園啟用，為機場員工子女提供嬰幼兒照顧及教育服務。

客運服務



iBeacon





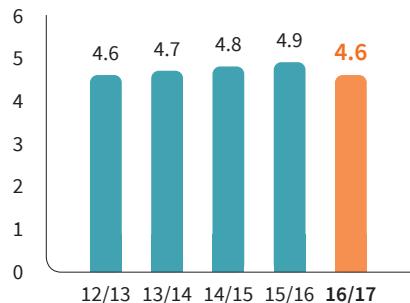
香港國際機場提供以客為本的服務，並善用先進科技，為旅客帶來嶄新的機場體驗。

香港國際機場處處以旅客為先，不斷提升服務與設施，務求讓旅客享受優質機場體驗。



香港國際機場 跨境海陸交通設施 旅客量

(百萬人次)



更佳機場體驗

我們於年內提升了多項設施，以迎合旅客的不同需要。

機場的出入境檢查大堂增設了18條e-道，有助提高旅客自助出入出境檢查系統的處理能力，亦縮短了旅客的輪候時間，令客流更加暢順。

於2016年10月，我們在機場一號客運大樓離港層設立關愛閣。這項設施面積約140平方米，設有

42個座位、方便輪椅使用者的設施、電視及求助電話，為行動不便的旅客、長者及孕婦等有特別需要人士提供舒適的休息環境。

於2016年年底，我們在一號客運大樓安裝了14部互動指南，讓旅客在機場更容易地找到路向。除了提供全面的機場商鋪及設施資料外，輕觸式屏幕亦會顯示建議路線，指示旅客如何前往機場內目的地。此外，互動指南亦提供最新的航班資料。

客運市場
(截至2017年3月31日止年度)



| | | |
|------------|--------------|-------------|
| 東南亞 26% | 日本 11% | 澳大拉西亞 5% |
| 內地 20% | 歐洲 7% | 其他 12% |
| 台灣 13% | 美國及加拿大 6% | |



於本年度，我們亦開始進行為轉機旅客而設的免費淋浴設施建造工程，有關設施將於2017年第三季投入服務。同時，我們致力改善機場洗手間的設施及空氣質素，令旅客倍感舒適。為讓旅客隨時保持聯繫，機場將於2017年增設900個充電插座，以便旅客為個人電子裝置充電。

►►► 由提供互動指南到設立關愛閣，香港國際機場照顧旅客不同需要。

建設智能機場

香港國際機場運用先進科技，為旅客帶來優質機場體驗。例如我們於年內為流動應用程式「我的航班」進行升級，以提供更多功能。這個屢獲獎項的流動應用程式增設了「自動連接網絡」功能，旅客透過「我的航班」為流動裝置登記後，只要身處機場，無須登入即可自動連接機場免費Wi-Fi服務。

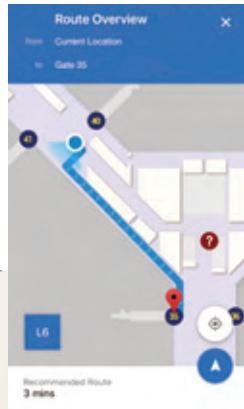
此外，「我的航班」亦為旅客提供往來機場的公共交通資訊，包括車費及所需時間等。於2017/18年度，駕駛人士將可利用這個流動應用程式，查閱機場停車場的可用泊位資訊、預訂長期停放泊位及繳付機場停車費用。

於2016/17年度，機場客運大樓安裝了約10 000個信標發射器，如旅客的智能手機及其他配備藍牙功能的裝置已安裝「我的航班」，即可透過這個應用程式，獲發送路向指示及登機提示。我們亦正進行系統升級工程，以提供虛擬指示標誌及語音導航，並讓旅客在

特定地點接收到零售商戶的推送信息，獲取推廣資訊。

於下一年度，「我的航班」將加入一項新功能，協助抵港旅客追蹤其行李的送達情況。當掛有特別電子標籤的行李送抵機場行李輸送帶時，將會透過流動應用程式向旅客發出通知。

於2017/18年度，「我的航班」將陸續推出更多新功能，除了提供網上購物服務外，旅客亦可預訂行李搬運等旅客輔助服務，以及獲取路面交通及相關情況的實時資訊。



旅客利用流動應用程式「我的航班」，便可輕鬆獲取機場重要資訊，享受暢順便捷的旅遊體驗。

機場提供快捷方便的自助服務設施，備受旅客讚譽。於2017/18年度，我們將會在抵港層設置四部自助轉機登記服務機，讓中轉旅客亦可使用自助登記服務。我們亦正開發更先進的自助登記服務機，不但能驗證旅行證件，更可列印行李標籤。

我們亦運用多項新科技，藉此提高運作效率。於本年度，我們推行視像分析系統，以實時監察手推行李車的供應情況，確保有充足的手推行李車供旅客隨時使用。

此外，我們亦試用了以機械操作的清潔系統，並將於2017/18年度起應用於通宵清潔工作。

為探索新科技，我們於2016年7月與香港應用科技研究院簽署協議，合作成立「應科院－香港國際機場智能機場聯合研發中心」，重點研發無線科技、大數據分析及人工智能技術，目標是提高機場的效率及服務質素。

於2016年11月，機管局舉辦第二屆「科技創新研討會暨展覽會」，業界專家在活動上分享了多項機械操作應用，這些科技可助機場提升運作效率，讓旅客倍添方便。



為提供卓越服務，
香港國際機場的後勤
運作採用多項新科
技，例如利用視像
分析技術管理手推
行李車。





機場服務質素調查 整體滿意程度

86.2%
極好

13.8%
很好

0.0%*
良好

* 於2016年有兩宗整體滿意程度為3(良好)的評分。

資料來源：2016年機場服務質素正式報告

完善零售及餐飲服務

香港國際機場一直以優質的零售及餐飲服務享譽全球。於本年度，我們在2017年Skytrax意見調查中獲選為「全球最佳餐飲機場」，這是機場第八次贏得這項殊榮。

於2016年年底，位於機場西大堂的「食東西」美食廣場全面投入服務。這個面積1 497平方米的餐飲區為旅客提供各式餐飲選擇，當中包括獲米芝蓮推薦的粵式食肆分店、日式拉麵、融合不同地方特色的韓國菜，以及多個國際餐飲品牌，旅客亦可在美食廣場飽覽機場停機坪的美景。

設於機場東大堂的「心繫香港」零售專區匯集多個本地知名品牌，深受旅客歡迎。我們已着手將兩家食肆改建成零售空間，以發揮更高零售效益，有關工程將於2017/18年度完成，屆時東大堂將可體現集購物與精緻餐飲於一身的獨特概念。

於2016/17年度，我們引入一系列創新零售體驗，包括開設期間限定店，展示無人機及航拍系統等新種類零售商品，更設置了一架別具特色的啤酒車，讓旅客在登機前可品嘗冰凍啤酒，同時亦設置結合虛擬實境技術的展覽、互動屏幕及提供全方位自拍體驗，讓旅客在充滿趣味的環境下盡情購物。



香港國際機場引入創新零售體驗，例如設置全新啤酒車，讓旅客倍感舒適愉快。

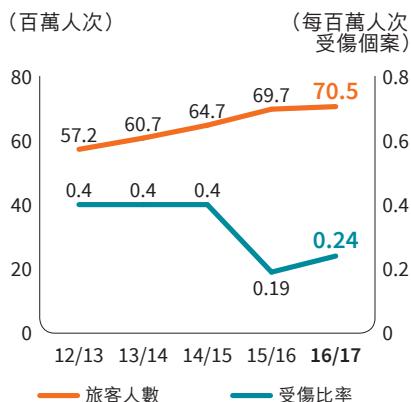


於本年度，機場的免費送貨服務範圍由香港、中國內地、台灣及澳門，擴展至印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡、泰國及越南。為更方便旅客購物，我們亦開展網上購物平台，旅客可透過這個平台訂購商品，然後選擇在香港國際機場取貨，又或將貨物送到機場送貨服務範圍內的地址。這個網上平台將於2017/18年度推出。



「心繫香港」零售專區網羅各式各樣的本地產品，讓旅客將香港特色帶回家。

旅客量與受傷比率



提升安全及保安

為旅客、員工及業務夥伴維持安全可靠的環境，是香港機場管理局的首要任務。機場面對的風險不斷轉變，我們會時刻保持警覺，持續檢討機場的保安程序及

措施。於2016/17年度，我們將旅客保安檢查設備換上更先進型號，讓員工可更有效地檢查旅客的手提行李及隨身攜帶物品。我們亦對新的人體掃描器進行評估，並將於2017/18年度安裝在指定保安檢查站。

年內，我們為機場專營服務商及停機坪服務營運商舉辦培訓課程，以提高員工的安全意識。我們亦舉辦多項宣傳活動及嘉許計劃，以改善機場的安全表現。

於2016/17年度，我們舉辦超過180場業務持續研討會及培訓講座，並進行了接近40次演習，當中包括模擬惡劣天氣及飛機事故的年度演習。

香港國際機場設有機場綜合安全指數，計算旅客及員工的受傷比率。按每百萬旅客人次計算，本年度錄得3.94宗受傷個案，較上年度的4.04宗有所減少。

跨境連繫

香港國際機場是多式聯運樞紐，連繫香港以至整個珠江三角洲。

於2016/17年度，在機場乘坐客車及轎車經陸路出入境的跨境旅客共有200萬人次。海天客運碼頭提供往來香港國際機場與珠三角及澳門九個口岸的快船服務，年內客運量達260萬人次。至於預辦登機服務方面，旅客可在珠三角及澳門的快船口岸及車站辦理登記手續，然後乘坐客車或快船直接前往香港國際機場登機，於本年度使用這項服務的旅客達93萬人次。



香港國際機場持續檢討保安程序，並提升保安檢查設備，以確保機場安全。



印度捷特航空及維珍航空於2016/17年度加入提供預辦登機服務，令參與的航空公司數目增至21家。為提升這項服務的競爭力，我們特設優先行李集裝箱，並加密行李牽引車運送行李的服務次數，令預辦登機服務的最短中轉時間由80分鐘縮減至70分鐘。

於本年度，跨境客車服務範圍擴展至清遠及深圳世界之窗主題公園，前往增城及開平的服務班次亦由每天八班增至18班，而往返香港國際機場與110個內地城鎮的客車服務每天約有550班定期班次。

為更方便旅客，我們亦提供包括從香港國際機場啟航的機票及跨境快船船票或轎車車票的旅遊套票，這些套票現於指定內地旅遊網站及全球分銷系統有售。



為把握港珠澳大橋通車所帶來的機遇，我們正研究提供往來珠三角地點與香港國際機場禁區的陸空轉乘專用接駁巴士服務，這項服務亦可讓海外旅客經香港國際機場前往珠海及澳門。專用接駁

巴士服務將大大縮短往來香港、珠三角西部與澳門的中轉時間，有助提高香港國際機場的連繫能力及競爭力。



香港國際機場設有廣泛的跨境交通連繫，方便旅客從機場往來珠三角地區及澳門。



香港國際機場是全球最繁忙的航空貨運樞紐，為支持本港經濟的重要支柱。

高效的貨運服務，對推動香港發展舉足輕重。隨着本港商貿持續發展，並提供更高價值的產品與服務，貨運服務亦為香港未來發展的重要元素。



貨運及 航空服務



貨運及航空服務



航空郵件運量

(截至2017年3月31日止年度)

航空郵件總量*

99 千公噸

16/17 +21%
15/16

* 包括香港郵政的航空郵件及航空公司的轉口郵件。

於2016年，香港國際機場連續第七年成為全球最繁忙的貨運機場。我們亦榮獲《Payload Asia》頒發「年度亞太地區最佳機場—業界之選」獎項，並獲《Asia Cargo News》推選為「全球最佳機場」。

高價值貨物

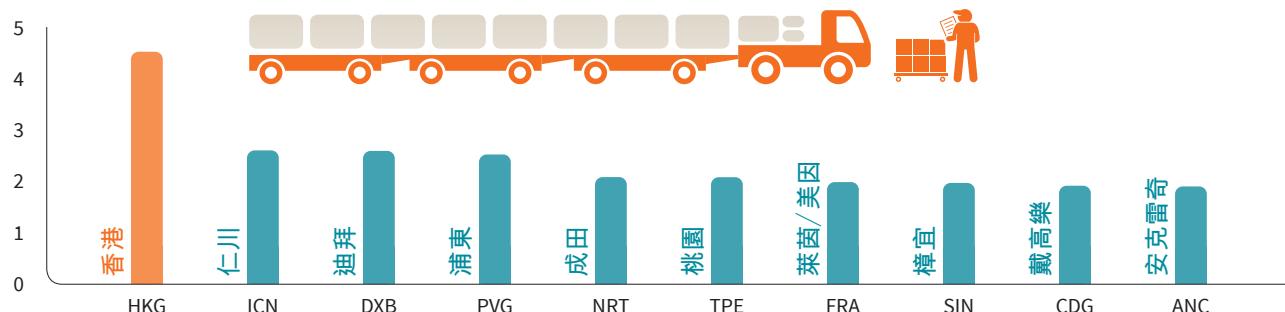
為配合高價值貨物業務快速增長，香港國際機場繼續提升處理

此類貨物的能力，例如需要特殊處理的新鮮食品及對溫度敏感的藥品等。

於本年度，我們與航空貨運站、停機坪服務商、航空公司、航空貨運代理、物流服務營運商、藥品分銷商及生產商等本地貨運業界成立專責小組，就須控制溫度貨物(溫控貨物)制訂點對點運送程序。專責小組同意一起申領國際航空運

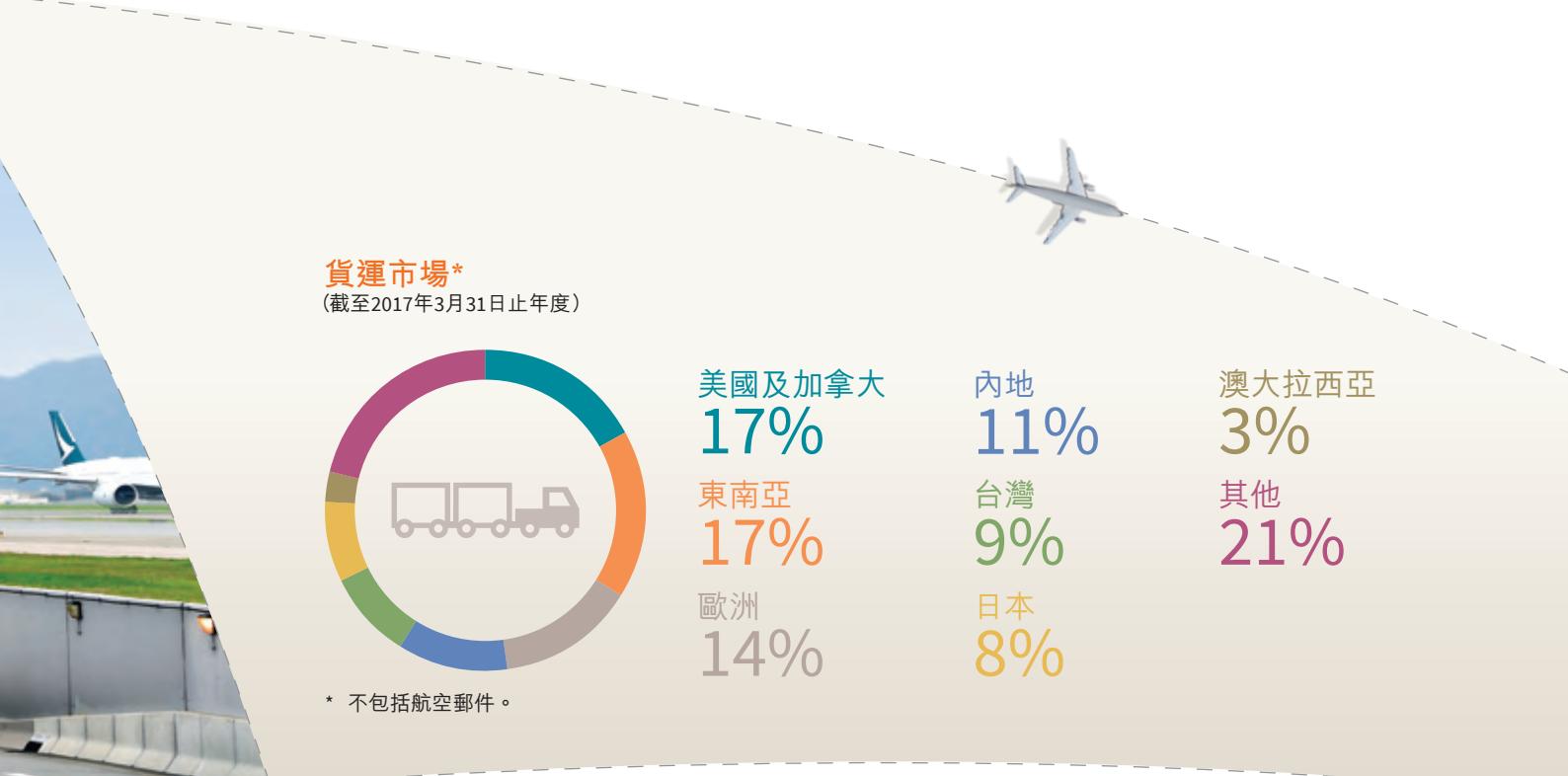
2016年十大最繁忙機場 — 國際貨運吞吐量*

(百萬公噸)



* 國際貨運吞吐量是指來往某指定機場與另一國家的機場的貨運量，當中包括在指定機場進口、出口及轉口(作兩次計)的貨物。

資料來源：國際機場協會在2017年4月提供的初步數字



輸協會醫藥品冷鏈運輸認證，以取得這項處理溫控藥品的國際認可標準。

參與公司已完成培訓，國際航空運輸協會亦正進行評核及驗證工作。其中一間航空貨運站已於2017年2月取得認證，另外六家公司則預計將於2017年第三季通過審核。待認證程序完成後，香港國際機場將成為國際航空運輸協會醫藥品冷鏈運輸認證的認可合作夥伴機場。

電子商貿

全球電子商貿市場持續發展，帶動了對快遞及航空郵件服務的需求。香港機場管理局一直與香港郵政及中國郵政積極探討合作機會，以把握更多跨境電子商貿付運業務商機。

南貨運專區

我們已在南貨運專區預留土地，支持跨境電子商貿、高價值溫控貨物及轉口貨運等高增長業務的發展，有助機場將貨運業務從以量為本轉型至以價值為本。

航膳服務

國泰航空飲食服務(香港)有限公司的擴建工程已於2016年年底竣工，令該公司的每天最高產量由10萬份航膳增加至14萬份。

新加盟航空公司與航點

年內，我們歡迎四家航空公司加盟機場，分別是奧地利航空、Bismillah Airlines、韓國德威航空及越捷航空。

機場的航空網絡亦新增了14個航點，包括英國倫敦蓋特威克、美國紐約拉瓜迪亞、美國波特蘭、西班牙馬德里、塞班、印度艾哈邁達巴德、泰國清萊、南韓大邱、印尼萬鴉老、緬甸曼德勒、澳洲圖文巴，以及日本石垣、高松及米子。



飛行區及系統





飛行區運作暢順，為香港國際機場贏得高效可靠的
良好聲譽。

香港國際機場不斷為基礎建設及嶄新技術投放資源，令飛行區運作更高效可靠。

飛行區及系統

嶄新技術

香港國際機場採用多項先進技術，致力提升運作效率及運力。

我們於本年度推行了一項試驗計劃，利用在機場車輛裝上高速拍攝儀器的系統，檢查、記錄及分析飛行區地面照明系統的運作情況，並可將照明系統例行檢查的所需時間，由每條跑道6個人工作時，縮短至0.5個人工作時。這個項目將於2017/18年度開始實行，並計劃於2019/20年度完成。

此外，我們亦已在兩條跑道安裝外來物自動探測系統，並正進行最後測試，有關系統將於2017年年中全面投入運作。

於2016/17年度，我們成功完成熱力及動作感應技術試驗計劃，並將於2017/18年度實行。這項技術可分辨出人與行李，有助監察是否有人闖進旅客登記櫃檯後方行李輸送帶。如有相關情況，警報會於一秒內響起。

於下一年度，我們將開始試用影像分析系統，以便在飛機抵達前進行停機位檢查。如系統探測到異常情況，例如有地勤設備阻礙飛機駛進停機位，系統便會向控制中心發出警報，暫停飛機靠泊停機位，直至妥善處理有關情況為止。

此外，我們正開發及評估新技術，加快飛行區道面及旅客捷運系統在夜間的檢查速度，以更靈活善用機場運作時間。

資產管理

我們審慎管理機場資產，以提升運作效率。於2016/17年度，部分飛機自動停放輔助裝置已換上新型號，這些新裝置可直接連接至機場協同決策系統。香港機場管理局與機場同業藉着機場協同決策系統分享資訊，透過這個系統，新的飛機自動停放輔助裝置可顯示停機坪員工完成所有航機起飛前工作的目標時間，有助員工確保航機可準備就緒按時起動，藉此提高航班準時表現。



機場禁區車輛追蹤系統可助更有效調配資源，提高運作效率。

於2016年8月，我們為一號客運大樓兩部高壓製冷機換上新型號，用電量因而減少30%。此外，我們將更換旅客捷運系統其中八組車廂，這些車廂自1998年起一直運作至今。預計新車廂將於2018年年底前運抵機場。

同時，我們亦正進行整合機場資產資訊系統可行性研究，以簡化維修、控制及監察等互相關連的工作流程，從而提高運作效能。

飛機機身模型

為維持飛行區運作安全高效，機管局為機場禁區地勤支援設備操作員推行駕駛資歷認證計劃，當中包括實地訓練及駕駛考試。為提高計劃的成效，我們於2016年7月在駕駛考試場地搭建飛機機身模型，以模擬實際操作情況。

機身模型參照波音777型及空中巴士320型飛機，設有七款模擬機艙門，現時機身模型適用於五個地勤支援設備操作員類別的駕駛考試，日後更會增添三個操作員類別。

資訊分享及數據分析

香港國際機場的系統及設備繁多，並由不同使用者操作。這些系統與使用者之間能否有效交流資訊，對機場的卓越營運表現至為重要。

於2016/17年度，我們強制機場禁區的機動車輛及地勤支援設備安裝實時追蹤系統，有助機場員工及專營服務商就飛機加油及其他主要服務有效調配資源，並可減少違反車速限制及交通規例的情況。

我們現正將追蹤系統的覆蓋範圍擴展至機場內7200部非機動禁區地勤支援設備，並於下一年度開始推行為期三個月的試驗計劃。我們的目標是在2018/19年度結束前全面安裝有關系統。

香港國際機場採用的車輛追蹤系統、機場協同決策系統及其他技術會產生大量數據流。機管局正利用可連繫各項裝置及系統的「物聯網」，開發一套飛行區服務系統，並計劃於2017/18年度推出，屆時這套系統將利用數據分析，檢討運作表現及識別瓶頸情況，以便更有效調配資源及縮短航機續航時間。





►►► 香港國際機場與內地機場緊密合作，為旅客提供更便捷服務。

香港機管局透過在杭州的投資項目，以及在上海和珠海的合資公司，在內地參與航空業務。



內地發展項目



內地發展項目



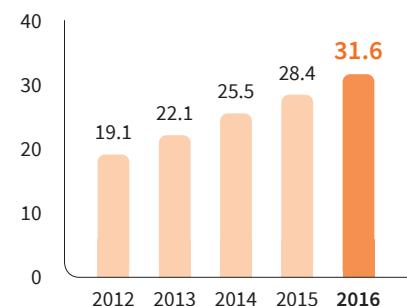
2016年內地20大最繁忙機場 — 客運吞吐量
(百萬人次)



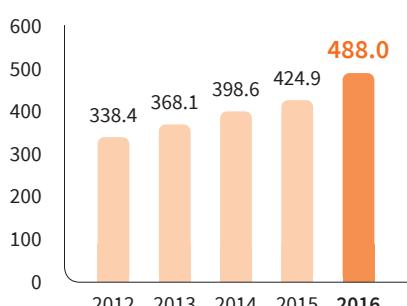
資料來源：中國民用航空局



杭州蕭山國際機場吞吐量
(百萬旅客人次)



資料來源：中國民用航空局



資料來源：中國民用航空局

杭州蕭山國際機場

香港機場管理局於2006年購入杭州蕭山國際機場的35%股權，至今已踏入第十年。於2016年，蕭山機場的客運量表現持續強勁，較2015年增加11.4%至3 160萬人次，飛機起降量上升8.2%至251 000架次，貨運量則增加14.8%至488 000公噸，令蕭山機場名列中國最繁忙貨運機場第六位。

在中國十大最繁忙機場中，蕭山機場以貨運量升幅計算排名首位，按客運量及飛機起降量升幅計則分別位列第三及第五。

於2016年，蕭山機場的航線網絡增長7%，覆蓋達140個城市，包括九個新國際航點，更首次有從蕭山機場飛往北美洲的航線，提

供前往美國三藩市、洛杉磯及加拿大溫哥華的航班服務。憑藉增設新航點，蕭山機場的國際客運量增至超過400萬人次。

蕭山機場亦在2016年9月順利舉行的「20國集團領導人杭州峰會」擔當重要角色。在峰會召開前18個月，蕭山機場已着力提升各個運作範疇，以充分準備迎接來自世界各地的政要。

上海虹橋國際機場

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

於2016年，虹橋機場的客運量上升3.5%至4 050萬人次，飛機起降量則增加2.1%至262 000架次。



為準備「20國集團領導人杭州峰會」舉行，蕭山機場提升多項設施。

完成翻新工程的一號航站樓A樓已於2017年3月投入運作，而一號航站樓B樓已暫時關閉進行翻新，有關工程將於2018年年底前完成。一號航站樓處理虹橋機場所有國際航班及春秋航空的國內航班，設計容量為每年1 000萬人次。

於2016年，虹橋機場在Skytrax年度意見調查中獲選為「中國最佳國內機場」，連續第三年贏得這項殊榮。

珠海機場

於2016年，珠海市珠港機場管理有限公司成立十周年。這家公司負責管理珠海機場，並由香港機管局持有55%股權。

珠海機場於2016年創下三項紀錄，包括客運量增加30.2%至610萬人次、國內貨運量增長22%至31 512公噸，以及飛機起降量上升25.5%至49 731架次。



珠海機場部分的候機樓東指廊已完成翻新工程，並於2016年重開。

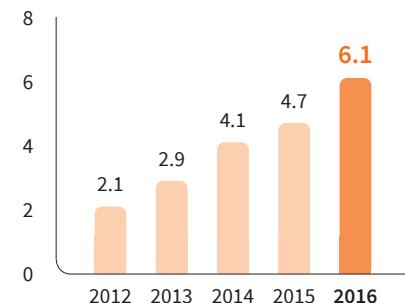


現時共有28家航空公司 在珠海機場提供定期航班服務，前往46個國內航點。

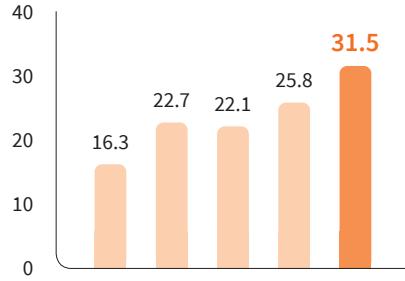
為配合不斷增長的需求，珠海機場現正進行翻新工程。部分的候機樓東指廊已於2016年重開，設有經擴建的出發大廳，以及新增旅客登記櫃檯及自助登記服務機。在完成第一階段的升級工程後，候機樓的年客運能力將增至1 200萬人次，而東指廊將於2018年年初全面重開。待整項升級工程於2020年竣工後，分別供國際及特選旅客使用的兩座副樓將投入服務。

珠海機場正探討如何促進與香港國際機場的客貨流往來，為港珠澳大橋啟用作好準備，其中包括於2016年6月與香港商用航空中心簽署合作協議，並於2016年11月首次推出香港與珠海機場之間的直升機服務，標誌着珠港兩地發展直升機包機服務的新里程。

珠海機場吞吐量
(百萬旅客人次)



(千公噸貨物)



資料來源：中國民用航空局

可持續發展與人才





推動可持續發展及本港長遠增長，是香港國際機場業務的重要一環。

機管局以負責任的方式營運香港國際機場，確保機場能夠對香港的長遠增長及發展作出貢獻。



2015/16年度《可持續發展報告》從多方面闡述香港國際機場的可持續發展事宜及措施。

2015/16 年度 可持續發展報告

於2016年10月，我們發表了第四份《可持續發展報告》，主題為「共創里程碑」。

在編製這份報告期間，我們將持份者聯繫活動對象擴展至學術界及青年，以深入了解他們對香港國際機場面對各項可持續發展挑戰的意見。我們亦就機場供應鏈出現的可持續發展風險進行自我評估，並初步制訂了高風險分析圖。有關分析圖已載於報告內。

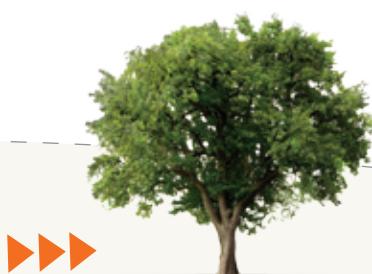
加強環保承諾

年內，我們在建設更環保機場方面的工作取得重大進展。在機場同業共同努力下，於2015年年底前，整個機場的碳強度由2008年水平減少了25.6%，超越了於2010年作出的承諾。於2016年11月，香港機場管理局與53家機場同業承諾於2020年年底前，將機場碳強度從2015年水平再減少10%。

於本年度，機管局開始按照國際認可的ISO 14001及ISO 50001標準，提升機場的環保管理系統及能源管理系統。於2017年2月，機場一號客運大樓獲得ISO 50001認證，並成為獲得這項認證的全港最大單一建築物。

於2016/17年度，機管局推出或加強了多項環保措施：

- 「香港國際機場環境管理表揚計劃」的對象從機場業務夥伴擴展至涵蓋旅客，藉此提高旅客的減廢及回收意識。
- 將「香港國際機場食物回收計劃」的回收地區擴展至東涌及愉景灣，並開始向有需要的東涌居民提供熱飯餐。機管局透過這項計劃，向機場業務夥伴收集剩餘食物，然後製成飯餐派發予有需要人士。



環保責任是香港國際機場營運的主要考慮因素。

- 在機場世貿中心推行都市固體廢物收費試行計劃。於2017/18年度，這項計劃將逐步擴展至涵蓋其他機場租戶及承包商，協助他們為特區政府日後的新都市固體廢物法例作好準備。
- 實行更嚴緊的環保用膳政策，由機管局舉辦的活動將全面禁止食用魚翅。
- 推行碳補償機制，以抵銷機管局活動及員工海外公幹所產生的碳排放。

服務社會

於2016/17年度，我們參與多項慈善及義工活動，積極服務社群。例如於2016年6月，我們第二次參加「全『誠』罐贍心」活動，參加隊伍在活動上以食物罐頭砌建巨型模型裝置，藉此提高大眾對饑餓問題的認識，並將食物捐贈予有需要人士。



於2016年7月，我們歡迎70名青年畫家來到香港國際機場，參與「全港青少年繪畫日」舉行的現場寫生活動。於2017年2月，我們繼續與東涌的社區組織攜手合作，為區內超過400名長者舉行春茗晚宴。

為推動機場鄰近社區的經濟發展及應付機場的人手需求，我們於年內分別在葵青及東涌舉辦地區招聘會，並於2016年6月在香港會議展覽中心舉行大型職業博覽

會。在下一年度，我們將推出「里·想高飛」計劃，重點工作包括機場鄰近地區的社區投資項目。

我們藉着舉辦機場參觀及對外簡介會等一系列活動，與青年保持聯繫。為了加強這方面的工作，我們將於2017/18年度推出「0725起航計劃」，務求更有系統地舉辦各項活動，從而吸引新力軍投身航空業。



可持續發展與人才



「創益先鋒計劃」讓機管局員工有機會建構創新思維，提高工作效率。



確保員工在事業上盡展所長及享有健康生活，是香港國際機場持續發展的關鍵。

關懷員工

吸納及留聘優秀人才，協助他們盡展所長是維持香港國際機場長遠發展的關鍵。我們於去年成立企業文化推廣委員會，以推廣植根於願景、使命與核心價值中的企業文化。於2016/17年度，我們與超過130名來自機管局各個職級的員工組成了專題研討小組，就如何建立更理想環境，以助員工為機管局作出貢獻及同步發展，聽取他們的意見。我們會利用在會上收集到的意見，制訂文化推廣措施及加強員工溝通。

我們於2016年4月推出「創益先鋒計劃」，為前線員工提供平台，讓他們在工作上體現機管局的核心價值。在計劃試行階段，共有138名負責機場運作的員工參與，他們組成了25個小組，除了參加提升解難技巧工作坊外，更到其他機構參觀，以了解改善工作流程的最佳方法。這項計劃亦設立獎項，以表揚參加者的努力及卓越表現。「創益先鋒計劃」取得理想的成效，並將於2017/18年度推展至機管局各個部門。



機場幼兒園為香港國際機場建立更家庭友善的工作環境。



年內，我們重整了員工嘉許計劃，以推廣表揚優秀員工的文化。這項新計劃對表現卓越的個別員工及團隊給予更大的鼓勵及認同。

為了加強領導人才梯隊，我們於2016/17年度為人才培訓建立更完善制度。除了繼續為整個機構進行年度人才評估及繼任規劃工作外，我們亦在招聘及工作表現管理程序，加入為反映機管局核心價值而更新的領導勝任能力模型。為了配合新的能力模型，我們加強了學習課程的內容，同時亦設立發展中心，以支援人才培訓工作。

於2016年10月，我們與英國倫敦希斯路機場合作推行員工實習交流計劃。兩地機場分別派出兩名機場運作團隊經理，進行為期三個月的交流，以助兩地機場培育員工，以及互相分享機場的最佳營運模式。

為吸引年青人投身航空業，我們繼續加強見習行政人員培訓計劃。於2016年，我們聘請了24名見習行政人員，而於2017年收到的申請數目更躍升了78%。同時，2016年暑期實習生計劃的參加人數為57人，較2015年增加了32%。

此外，我們亦於年內繼續檢討及提升各項員工福利計劃，特別是與員工健康及家庭友善相關的範疇，例如醫療及牙科福利、婚假及產假等。機管局亦設立了機場幼兒園，為機場員工的三歲以下嬰幼兒提供照顧服務。毗鄰二號客運大樓的機場幼兒園已於2017年3月開幕，由香港基督教服務處管理，共招收了46名嬰幼兒，他們的父母分別來自機場社區20多間機構。



香港國際機場持續發展，為本港的未來增長及繁榮奠下基石。

機管局為香港國際機場制訂全面的中、長期發展計劃，對香港的經濟增長作出貢獻。

展望未來



三跑道系統

三跑道系統在支持香港國際機場航空交通量增長及本港長遠發展方面，舉足輕重。三跑道系統建造工程於2016年8月正式啟動，標誌着有關項目邁進重要新里程。

三跑道系統需要在現有機場島以北填海拓地約650公頃，為此我們採用了免挖式填海技術，其中包括深層水泥拌合法。這項技術是以類似攪拌的方式，慢慢地將水泥注入位於填海範圍的污染泥料卸置坑軟泥內。我們已對這項技術進行測試，證明有關技術能有效防止污染物釋出海中，並可鞏固軟泥層。現時有超過25艘深層水泥拌合法工程船在填海範圍內作業，為全球最大規模的深層水泥拌合法海事工程項目。

三跑道系統的二號客運大樓擴建工程、三跑道客運大樓、飛行區及相關基礎建設等各項主要設計工作均如期進行，我們亦正推展旅客捷運系統及行李處理系統的設計及建造合約招標事宜。

此外，三跑道系統的前期工程亦正在進行。年內，採用先進的定向鑽挖技術、為現有航油管道改道挖掘長5.2公里的定位孔工程已順利完成。為香港國際機場提供服務的海底電纜改道工程亦已展開，預計有關工程將於2017/18年度竣工。

隨着三跑道系統項目推進，我們繼續履行在環境影響評估報告作出的承諾，並遵守三跑道系統環境許可證所列條件。我們現正推

行全面的監察及審核計劃，當中涵蓋空氣質素及水質、中華白海豚、噪音、廢物管理等範疇，在建造工程展開前，我們已確立環境基準，並正在監察建造工程造成的影响，確保在發展與環保之間取得平衡。

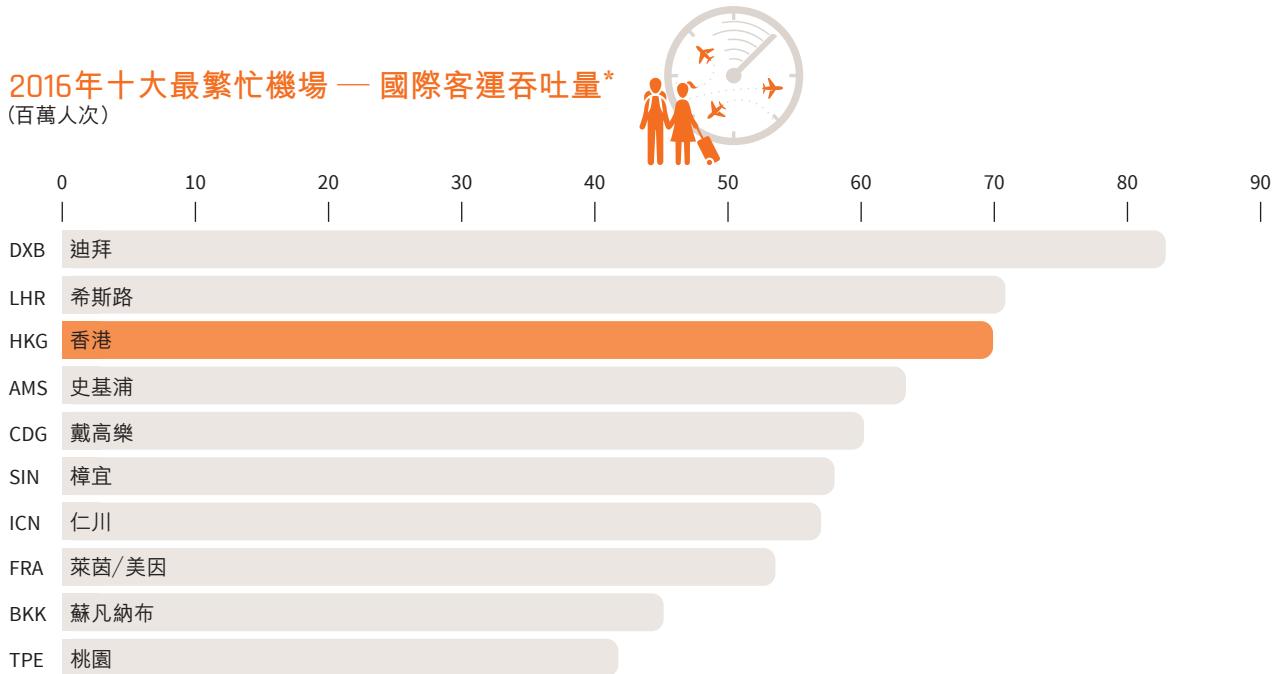
於2016/17年度，改善海洋生態基金及漁業提升基金已按照環境許可證所列條件組成，並就兩個基金成立管理委員會。基金的督導委員會亦已成立，為基金運作提供指引。這兩個基金於2016年12月開始接受申請，並將於2017年中公布首批成功申請者。

此外，環境保護署已於年內批准機管局擬議的海洋生態保育計劃、漁業管理計劃及海岸公園。



2016年十大最繁忙機場 — 國際客運吞吐量*

(百萬人次)



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

資料來源：國際機場協會在2017年4月提供的初步數字

與持份者保持聯繫

年內，我們積極與環保團體、工會、學生及專業機構等持份者保持聯繫，藉此聽取他們的意見，以及闡述機場的發展計劃。我們亦定期與社區聯絡小組及專業人員聯絡小組舉行會議，就機場發展進行溝通。於2016/17年度，我們舉行及參與了超過280項活動，包括簡報會、研討會、展覽及機場參觀活動。

SKYCITY航天城

於2016年10月，香港機場管理局公布了SKYCITY航天城發展計劃。這個佔地約25公頃的綜合發展項目毗鄰香港國際機場，將集購物、餐飲及娛樂設施、辦公大樓及酒店於一身。

位處策略性位置的SKYCITY航天城，將可從三跑道系統、屯門至赤鱲角連接路及港珠澳大橋帶來

的交通流量中受惠。SKYCITY航天城不單是旅客探索香港文化活力的好去處，更將成為本港市民的生活時尚及消閑娛樂熱點。

SKYCITY航天城第一期發展項目包括一幢多層酒店，以及購物、餐飲及娛樂設施。酒店發展項目工程合約已於2017年2月批出，有關項目預計將於2020/21年度啟用，購物、餐飲及娛樂發展項目的招標工作則於2017/18年度展開。





一號客運大樓正進行擴建工程，增設更多旅客及康樂設施。

一號客運大樓 運力提升項目

於2016年年中，我們展開一號客運大樓擴建工程，以引入多項新設施，務求讓旅客享受更暢順快捷的機場體驗。

這個項目包括在一號客運大樓以北的位置興建一幢附屬大樓，當中將增設旅客登記櫃檯、行李認領、保安及出境檢查設施，以及不同種類的食肆。在附屬大樓旁將建有一幢新的多用途大樓，設有總面積5 500平方米的香港國際航空學院總部，預計將於2019/20年度啟用。多用途大樓亦將提供更多停車位及多項員工康樂設施。

此外，我們亦將於一號客運大樓禁區東大堂進行擴展工程，以提供更多消閑設施。

香港國際航空學院

年內，機管局成立了香港國際航空學院。該校是全港首間民航培訓學院，旨在吸納及培育人才以支持本地航空業的發展，並發展香港成為航空培訓中心。

機管局與本地及國際教育及職業訓練學院、業務夥伴及其他機構攜手合作，為香港國際航空學院開辦一系列課程，並透過在職培訓及實地訓練，為機場員工提供事業發展機會。

首批課程已於2017年4月推出，並將於2017年7月開辦一系列青年夏日營及就業計劃，讓青少年親身體驗航空業不同範疇的工作。

同時，機管局亦正研發一套運用虛擬實境技術的訓練系統，以作機場演習用途。於2019/20年度，香港國際航空學院將會採用這套可模擬機場實際環境的系統。

財務回顧

財務概要

| (百萬港元) | 2016/17 | 2015/16 | +/- % ¹ |
|-------------------------|---------|---------|--------------------|
| 收益 | 18,627 | 18,184 | +2.4% |
| 計算折舊和攤銷前營運費用 | 5,796 | 5,848 | -0.9% |
| 計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利 | 12,831 | 12,336 | +4.0% |
| 折舊和攤銷 | 3,079 | 2,813 | +9.5% |
| 利息及財務收入淨額 | 131 | 28 | +367.9% |
| 應佔合資公司業績 | 83 | 189 | -56.1% |
| 除稅前溢利 | 9,966 | 9,740 | +2.3% |
| 所得稅 | 1,656 | 1,366 | +21.2% |
| 年度溢利 | 8,310 | 8,374 | -0.8% |
| 權益股東應佔溢利 | 8,276 | 8,359 | -1.0% |
| 宣派股息 | - | - | - |
| 主要財務比率 | | | |
| 股權收益 | 14.7% | 17.3% | |
| 總負債/資本比率 | 2% | 5% | |
| 主要交通量摘要 ² | | | |
| 客運量 ³ (百萬人次) | 70.5 | 69.7 | +1.1% |
| 貨運量 ⁴ (百萬公噸) | 4.6 | 4.3 | +6.7% |
| 飛機起降量(千架次) | 410 | 410 | +0.1% |

¹ 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

² 主要交通量摘要只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

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

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

概覽

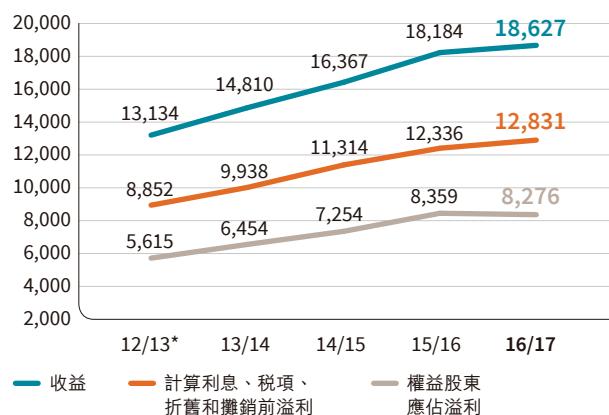
在截至2017年3月31日止的2016/17財政年度，香港機場管理局錄得穩健的財務表現。

在2016/17年度，香港國際機場的客運量首次超過7 000萬人次。於本年度，香港國際機場的客運量為7 050萬人次，飛機起降量為410 440架次，年增長率分別為1.1%及0.1%，貨運量上升6.7%至460萬公噸。

上述航空交通表現，以及機場收費、機場禁區輔助服務專營權及機場零售特許經營權的收益增加，機管局及其附屬公司(集團)於2016/17年度錄得出色的

財務業績

(百萬港元)

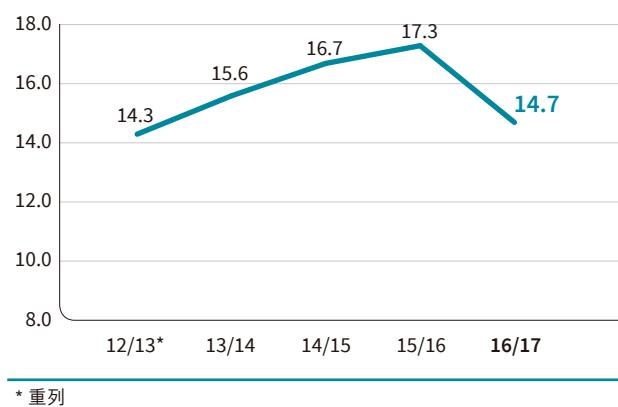


財務回顧

財務表現。集團的計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利達128.31億港元，較上個財政年度增加4.0%。然而，折舊和攤銷及所得稅分別上升9.5%及21.2%，至30.79億港元及16.56億港元，導致權益股東應佔溢利下跌1.0%至82.76億港元。集團的股權收益減少至14.7%。董事會不宣派本年度的股息。

股權收益

(百分比)



收益

收益總額增加2.4%至186.27億港元，主要由於客運量、飛機起降量和貨運量上升，以及零售表現強勁所致。機場收費及保安費、來自機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告的收益、其他客運大樓商業收益，以及其他收入，合共佔收益總額的96.7%。

機場收費及保安費上升4.8%至60.33億港元，佔收益總額32.4%，出現增長主要因飛機起降量及客運量增加，以及於2016年9月1日起上調着陸費及停泊費所致。

來自機場禁區輔助服務專營權的收益增加7.4%至27.19億港元，收益增長主要由於航空燃油處理量增加及收費提高，令來自航空燃油系統的專營權費增加，以及於財政年度內按指數調高租金，令航空貨運及維修服務專營權費上升所致。

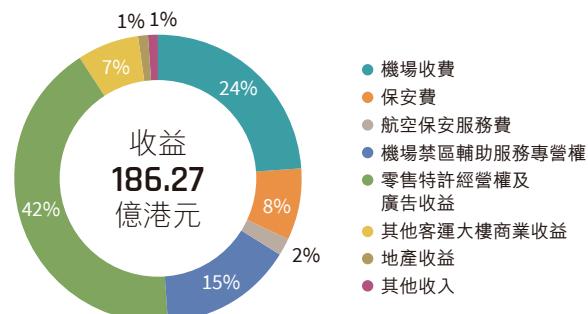
零售特許經營權及廣告收益增加3.7%至78.03億港元，佔收益總額41.9%，這是由於更佳的特許經營權條款、機場客運量增長及在中場客運大樓開設新零售店鋪，以及於整個年度進行零售推廣活動使收益增加所致。

其他客運大樓商業收益主要包括航空公司和其他租戶租賃辦公室及機場貴賓室的收入。這項收益上升8.0%至13.36億港元，主要是受年內按指數調高租金所帶動。

其他收入下跌76.4%至1.27億港元，主要由於2015/16年度就分租機場土地予一家航空公司興建飛行培訓中心而一次過產生的收益。

收益來源

(截至2017年3月31日止年度)



營運費用

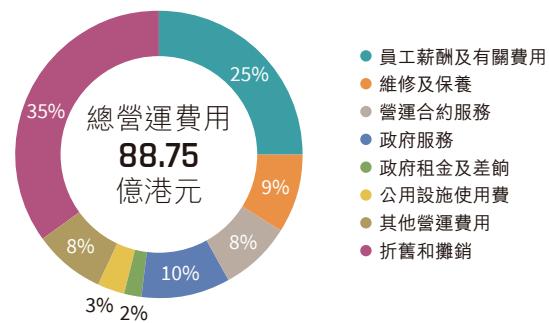
集團繼續秉持審慎理財的原則，在致力擴展業務，並維持最高水平的服務、安全、保安及可持續發展表現之餘，同時亦嚴格控制營運費用。儘管於2016/17年度大部分營運費用因中場客運大樓啟用而上漲，但計算折舊和攤銷前營運費用總額卻減少0.9%至57.96億港元，主要由於2015/16年度就三跑道系統履行環境許可證規定的條件所需的開支所致。

主要費用類別包括員工薪酬及有關費用、維修及保養、營運合約服務、政府服務、公用設施使用費、其他營運費用，以及折舊和攤銷，合共佔營運費用總額約98.4%。集團差不多一半的營運費用總額與折舊和攤銷、政府服務和政府租金及差餉有關，但這些費用都是集團難以控制。

員工薪酬及有關費用增加10.2%至22.41億港元，主要由於機管局為確保員工薪酬具市場競爭力而作出調整，以及增聘人手，特別是航空安檢人員，以應付航空交通量增長及中場客運大樓啟用。

營運費用分類

(截至2017年3月31日止年度)



維修及保養費用上升3.1%至8.2億港元，主要由於中場客運大樓啟用和飛行區及客運大樓進行多項工程，以確保在航空交通量上升的情況下運作依然安全可靠。因勞工短缺而令工資上升及物料成本的通脹壓力，亦是費用上升的原因。

營運合約服務費用指外判予第三方承辦商的費用。這項費用增加12.5%至6.91億港元，主要由於年內航空交通量增長、中場客運大樓啟用、續約後費用增加，以及因勞工短缺而令工資上升所致。

政府服務費用包括應付予民航處的航空交通管制服務費用，以及應付予香港天文台的航空氣象服務費用。由於飛機起降量上升，令航空交通管制服務費用增加，政府服務費用因此上升6.5%至9.17億港元。

公用設施使用費包括電費及水費。這項費用增加10.9%至2.85億港元，主要由於中場客運大樓啟用令用電量增加所致。

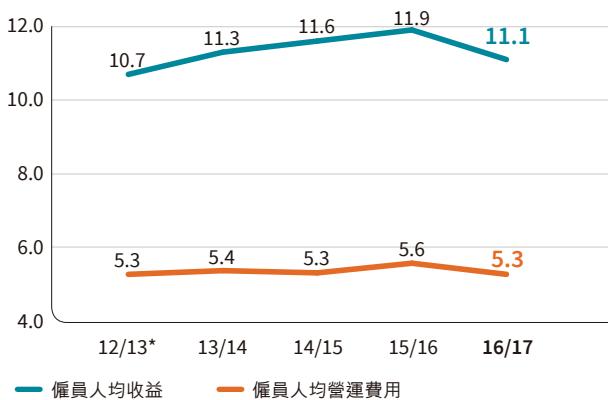
其他營運費用減少39.1%至7.06億港元，主要由於2015/16年度就履行環境許可證規定的條件而一次過產生的開支，特別是為成立改善海洋生態基金及漁業提升基金產生開支4億港元。

財務回顧

由於中場客運大樓在上個年度接近尾聲時完工，加上年內為設施和系統進行其他改善項目，折舊和攤銷因而上升9.5%至30.79億港元。

僱員人均收益/營運費用

(百萬港元)



註：1. 僱員不包括員工薪酬及有關費用已資本化為在建資產的機管局僱員及附屬公司員工。

2. 營運費用包括折舊和攤銷，但不包括利息及財務費用。

* 重列

內地機場

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

於2016年，杭州蕭山國際機場(杭州機場)的客運量上升11.4%至3 160萬人次，飛機起降量增加8.2%至251 000架次，貨運量則上升14.8%至488 000公噸。機管局於2016/17年度應佔杭州機場溢利減少55.9%至8,300萬港元，這主要是由於有關從中央政府收取的民航發展基金補貼的會計處理方法變動所致。

於2016年，珠海機場的客運量增長30.2%至破紀錄的610萬人次，飛機起降量躍升25.5%至49 731架次，而國內貨運量則增加22%至31 512公噸。在2016/17年度，機管局應佔珠海機場溢利增加84.2%至3,500萬港元，主要由於航空交通量穩健增長，以及非航空收益上升所致。

財務狀況

集團的財務狀況穩健，資本充裕。於2017年3月31日，集團的權益總額達605.63億港元，較去年上升15.2%，主要是由於2016/17年度錄得淨溢利及不派發2015/16年度的股息所致。

投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備為521.87億港元，佔資產總值70.2%。在2016/17年度，集團的資本開支為53.89億港元，主要與三跑道系統、中場範圍發展項目餘下部分、旅客捷運系統車廠、擴建一號客運大樓、擴建停機坪，以及擴展及改善其他設施和系統有關。

無形資產為1.48億港元，是經營及管理珠海機場的專營權由2006年起計20年期內的未攤銷成本。

合資公司權益為38.59億港元，當中包括集團於杭州機場及滬港機場管理(上海)有限公司資產淨值的實際權益，以及有關的商譽。

應收賬款及其他應收款增加一倍至42.55億港元，主要由於向若干承包商預支款項及收益增加所致。

應付賬款及其他應付款總額增加29.7%至57.34億港元，主要由於與三跑道系統有關的應付建造費用增加所致。

未使用的機場建設費為8.93億港元，是尚未用作支付三跑道系統建造費用的已收及應收機場建設費結餘。

股息

根據三跑道系統的財務安排方案，董事會不宣派2016/17年度的股息。

現金流量

經營活動產生的現金淨額由2015/16年度的107.15億港元，上升至本年度的115.34億港元，主要由於本年度溢利增加所致。

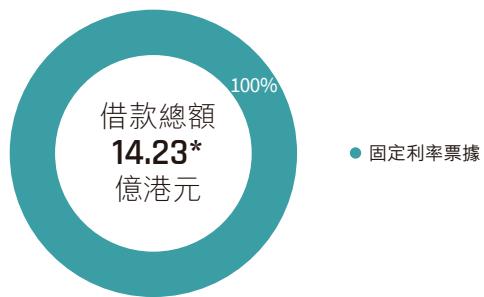
資金籌集

於2017年3月31日，機管局的借款總額為14.23億港元(2015/16年度：25.92億港元)，當中包括合共七項無抵押票據。機管局設立10億美元的中期票據計劃，讓機管局因應需要在資本市場集資作一般企業用途。

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

貸款及融資計劃

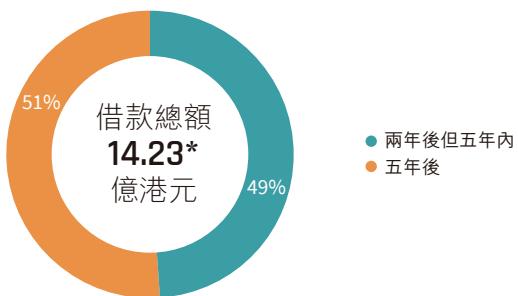
(於2017年3月31日)



* 已計算1,200萬港元未攤銷財務費用。

貸款到期概況

(於2017年3月31日)



* 已計算1,200萬港元未攤銷財務費用。

財務風險管理

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

機管局在內地機場投資，故涉及人民幣匯率變動風險。此外，機管局因持有美元及人民幣現金、銀行結餘和應收賬款及其他應收款而受這兩種貨幣匯率波動的影響。然而，由於機管局的收益及成本大部分以港元計價，加上港元與美元掛鈎，機管局因而可將承受的外幣風險控制在最低水平。

資本結構

(百萬港元)

| 年份 | 總負債 | 權益總額 |
|--------|-------|--------|
| 16/17 | 1,423 | 60,563 |
| 15/16 | 2,592 | 52,558 |
| 14/15 | 3,382 | 44,437 |
| 13/14 | 4,937 | 42,519 |
| 12/13* | 5,780 | 40,370 |

0 10,000 20,000 30,000 40,000 50,000 60,000 70,000

■ 總負債 ■ 權益總額

* 重列

財務回顧

展望

我們預期香港國際機場的航空交通需求將繼續增長，但由於機場容量將會受到雙跑道系統的限制，年飛機起降量的增長步伐亦因而放緩。在航空交通需求增長的情況下，在三跑道系統啟用之前，我們會繼續尋求創新方法，以應對容量限制問題，同時提升服務水平。

為了應付當前的需要，中場客運大樓於2015/16年度投入服務。中場範圍發展項目餘下部分包括增設34個停機位，有關工程將於2020年年底前分階段落成。一號客運大樓擴建工程正在進行，工程包括建設新的旅客設施及停車位。我們會繼續採用新科技及推行其他提升項目，以發揮現有設施的最高效益，為旅客帶來快捷暢順的機場體驗。

擴建香港國際機場成為三跑道系統是解決機場容量限制的長遠方案，並將有助維持香港的國際航空樞紐地位。我們已啟動三跑道系統的詳細設計工作及建造工程，填海工程亦已於2016年動工。我們會繼續推展這個項目，並密切監察建造工程，以確保符合所有環保規定。

為了提升服務質素，並鞏固機場在營運效率方面的聲譽，我們會繼續改進顧客服務、安全和保安措施。我們為流動應用程式「我的航班」進行升級，將加入有關旅客服務的新功能，同時亦會改善行李運送流程，務求將香港國際機場轉型成為全面使用自助服務的機場。我們亦正研究採用生物特徵識別技術，以便管理進入機場禁區範圍的旅客。我們會繼續推行其他項目，包括重鋪跑道及滑行道、重新配置出境檢查大堂，以及提升旅客捷運系統運力。

由於雙跑道系統的容量限制，我們預計短期內的溢利增長將會放緩。然而，我們將繼續透過多項措施增加非航空收益，包括維持多元化的商鋪組合以迎合不同顧客、引入新品牌和零售產品種類，並為旅客帶來獨特的機場購物體驗。我們將推出名為「HKairport Shop」的網上購物平台，旅客可預先訂購商品，然後在機場取貨。為把握港珠澳大橋啟用和機場擴建所帶來的旅遊及商業機遇，我們於2016年公布了SKYCITY航天城發展計劃，這個綜合商業發展項目將成為旅客及香港市民的生活時尚及家庭消閑娛樂中心。

為維持香港國際機場作為國際航空樞紐的領先地位，以及把握珠江三角洲地區的發展機遇，我們將繼續擴展與珠三角的海陸交通連繫，並與鄰近機場加強合作，以擴大香港國際機場的腹地市場。我們亦將繼續與有關當局保持聯繫，確保機場可無縫連接港珠澳大橋及其他跨境與本地基建項目。

此外，我們將致力提高運力，並繼續秉持審慎的理財原則，以控制營運費用的增幅，同時在服務、安全、保安及可持續發展方面維持最高水平。

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

目錄

| | |
|-----|--------------|
| 86 | 董事會報告書 |
| 90 | 獨立核數師報告書 |
| 95 | 綜合損益表 |
| 96 | 綜合損益及其他全面收益表 |
| 97 | 綜合財務狀況表 |
| 98 | 綜合權益變動表 |
| 99 | 綜合現金流量表 |
| 101 | 綜合財務報表附註 |
| 151 | 五年財務及營運概要 |

董事會報告書

截至 2017 年 3 月 31 日止財政年度

董事會謹呈上香港機場管理局(以下簡稱「機管局」)截至 2017 年 3 月 31 日止年度的年報及經審核的綜合財務報表。

主要業務

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

機管局附屬公司的主要業務及其他詳情，載於財務報表附註 12。

財務報表

集團截至 2017 年 3 月 31 日止年度的溢利與於 2017 年 3 月 31 日的財務狀況，詳列於第 95 頁至第 150 頁所載的財務報表。

股息

《機場管理局條例》規定機管局可派發股息，亦規定財政司司長在考慮機管局及屬下附屬公司的財務狀況後，可指示機管局以可分派溢利派發股息。機管局自截至 2015 年 3 月 31 日止年度起不會宣派股息，以保留資金為三跑道系統項目融資。

撥入儲備的款項

集團的權益股東應佔溢利共 82.76 億港元(2015/16 年度：83.59 億港元)已撥入儲備內。儲備的其他變動見綜合權益變動表。

投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

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

資本化利息

年內集團將 5,500 萬港元(2015/16 年度：6,700 萬港元)的利息資本化，詳情載於財務報表附註 6。

銀行貸款及其他借款

集團於2017年3月31日的銀行貸款及其他借款的詳情，載於財務報表附註17。

財務概要

集團過去五個財政年度的財務業績、資產及負債概要，詳列在本年報第151頁。

股本

根據《機場管理局條例》的條款，機管局僅可向中華人民共和國香港特別行政區(以下簡稱「香港特區」)政府發行股份，而全部股份均由財政司司長法團代香港特區政府持有。機管局在截至2017年3月31日止年度內，並無發行或註銷股份。

捐款

本年度內的捐款合共461.1萬港元(2015/16年度：325.1萬港元)，款項部分來自出售機場的「待領失物」。

主要顧客及供應商

在本財政年度內，集團主要顧客及供應商所佔買賣交易的資料如下：

| | 佔集團總額百分比 | |
|-------|----------|-----|
| | 銷售 | 購買 |
| 最大顧客 | 20% | |
| 五大顧客 | 47% | |
| 最大供應商 | | 31% |
| 五大供應商 | | 44% |

最大供應商是香港特區政府，即機管局唯一股東。

所購物品不包括資本性質的供應品。

持續經營

於第95頁至第150頁所載的財務報表以機場持續經營為基礎編製。董事會已核准機管局2017/18年度的財務預算，以及2017/18年度至2021/22年度的業務計劃及財務計劃，並相信機管局有充足資源，在日後繼續營運機場。

董事會報告書

退休福利計劃

機管局的退休福利計劃詳情見財務報表附註20。退休福利計劃的行政管理及機管局所提供的款項會以該等計劃的投資經理及獨立精算師所提供的報告作為參考，定期予以檢討。

企業管治

機管局採用的主要企業管治方式，詳載於本年報第17頁至第37頁的企業管治報告部分。

職員

於2017年3月31日，機管局共有1,941名職員(於2016年3月31日：1,616名)，人數不包括附屬公司的員工。機管局制訂了人力資源政策，確保職員的薪酬水平具競爭力，而且按照機管局的薪酬架構及績效獎勵制度的標準，將薪酬與表現掛鈎。自2002年起，機管局實施浮動薪酬制度，以加強以績效為本的薪酬管理文化。機管局會定期檢討，以確保員工薪酬定位及整體薪津保持市場競爭力。

董事會成員及執行總監

於本報告日期，在任董事會成員及執行總監名單載於本年報第12頁至第15頁。

鄭維新先生在擔任董事會成員六年後，於2017年5月31日離任。

馮婉眉女士再獲委任為董事會成員，任期為一年，由2017年6月1日至2018年5月31日止。林健鋒議員及李承仕先生再獲委任為董事會成員，任期為兩年，由2017年6月1日至2019年5月31日止。林奮強先生、杜彼得先生、易志明議員、運輸及房屋局局長、財經事務及庫務局局長及民航處處長再獲委任為董事會成員，任期為三年，由2017年6月1日至2020年5月31日止。

林景臻先生及唐家成先生獲委任為機管局董事會成員，任期為三年，由2017年6月1日至2020年5月31日止。

前工程及科技執行總監蔡新榮先生已於2017年1月16日退任，並由關景輝先生於同日繼任。

董事會成員及執行總監的合約權益

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

關聯方交易

本年度達成或持續進行的重大關聯方交易詳情，載於財務報表附註24。

董事會成員對財務報表的責任

董事會成員負責為每個財政年度編製財務報表，真實而公平地反映集團的財務狀況，以及在該年度集團的財務表現及現金流量。在編製截至2017年3月31日止年度的財務報表時，董事會成員選擇了適當的會計政策並貫徹應用；作出審慎合理的判斷及估計；並以機場持續經營為基礎編製財務報表。董事會成員負責妥善備存會計紀錄，而有關紀錄無論在任何時間，都須以合理的準確程度披露集團的財務狀況。

核數師

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

承董事會命

蕭興業

董事會秘書

香港，2017年6月12日

獨立核數師報告書

致機場管理局

(根據《機場管理局條例》於香港註冊成立)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第 95 至 150 頁的機場管理局(以下簡稱「貴局」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表，此綜合財務報表包括於 2017 年 3 月 31 日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及綜合財務報表附註，包括主要會計政策概要。

我們認為，該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於 2017 年 3 月 31 日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《機場管理局條例》妥為擬備。

意見的基礎

我們已根據香港會計師公會頒布的《香港審計準則》進行審計。我們在該等準則下承擔的責任已在本報告「核數師就審計綜合財務報表承擔的責任」部分中作進一步闡述。根據香港會計師公會頒布的《專業會計師道德守則》(以下簡稱「守則」)，我們獨立於貴集團，並已履行守則中的其他專業道德責任。我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足及適當地為我們的審計意見提供基礎。

關鍵審計事項

關鍵審計事項是根據我們的專業判斷，認為對本期綜合財務報表的審計最為重要的事項。這些事項是在我們審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。我們不會對這些事項提供單獨的意見。

關鍵審計事項(續)

來自機場收費及保安費、機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告的收益的確認

請參閱綜合財務報表附註27(t)所載列的相關會計政策

| 關鍵審計事項 | 我們的審計如何處理該事項 |
|---|--|
| <p>來自機場收費及保安費、機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告的收益約佔貴局截至2017年3月31日止年度收益總額的89%。</p> <p>機場收費及保安費在機場設施使用時確認。其收益確認基於貴局的綜合及多界面信息技術系統所統計的飛機起降量及客運量。</p> <p>來自機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告(統稱「專營權及特許經營權營運」)的收益一般以以下金額的較高者收取(1)根據吞吐量、旅客數目、租金指數或佔用面積計算的最低數額，及(2)根據專營商及特許經營商賺取的總收益的既定百分比計算的金額(「專營權費」)。對某些專營商而言，專營權收益是根據最低數額及專營權費收取。</p> <p>專營權及特許經營權營運收益在其專營權及特許經營權協議覆蓋的會計期間分期確認，並計及因吞吐量、旅客數目、租金指數或佔用面積變動導致的最低數額調整，以及專營商及特許經營商在計費周期應付的專營權費的任何調整。</p> <p>我們將來自機場收費及保安費和專營權及特許經營權營運的收益的確認視為關鍵審計事項的原因是其對綜合財務報表的重要性，以及機場收費及保安費的釐定涉及綜合信息技術系統。</p> | <p>我們用以評估來自機場收費及保安費以及專營權及特許經營權營運的收益的確認的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none">評估收益記錄的主要內部監控的設計、執行及運行效力，具體工作包括委派我方內部信息技術專家評估飛機起降量及客運量統計以及收益事務處理的主要自動化控制及界面的運行效力，並評估貴局信息技術系統內交易詳情的完整性及準確性；通過參考政府統計的飛機起降量及客運量數據、與航空公司就保安費訂立的協議及刊登於政府憲報的機場收費計劃以建立初步預期，並將該預期與貴局錄得的收益作對比，以分析貴局於本年確認的收費及保安費；對專營權及特許經營權營運而言，抽樣對比已收及應收最低數額與相關專營權/特許經營權信息，包括已簽署的專營權/特許經營權協議中列明的月度支付及專營權/特許經營權期間，重新計算最低數額，並評估最低數額和專營權費兩者中的較高數額者是否已在適當的會計期間記錄；及參考專營商及特許經營商提交的營業額報告，以及已簽署的專營權/特許經營協議中列明的相關計算基礎，抽樣計算已收及應收的專營權費，評估該等專營權費是否已在適當的會計期間予以記錄及核算。 |

關鍵審計事項(續)

評估基本工程項目的項目準備

請參閱綜合財務報表附註 10(f) 和 26(b)(ii) 以及附註 27(s) 所載列的相關會計政策

| 關鍵審計事項 | 我們的審計如何處理該事項 |
|--|---|
| <p>貴局在香港國際機場營辦多個基本工程項目。這些項目可能需數年時間才能完工，並涉及繁複的合約安排。</p> <p>貴局就清償承建商可能因延期、額外成本或其他不可預知狀況提出的索賠所需的預期數額計提項目準備。所需項目準備的評估涉及管理層的重大判斷，該等判斷具有固有的不確定性，因實際應付金額可能與預期項目準備不符。</p> <p>我們將基本工程項目的項目準備評估視為關鍵審計事項的原因是，項目索賠的評估和項目準備的釐定涉及管理層的重大判斷和假設，該等重大判斷和假設具有固有的不確定性。</p> | <p>我們用以評估基本工程項目的項目準備的審計程序包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none">評價項目索賠評估的主要內部監控的設計及執行；審核負責監督基本工程項目進度的董事會小組委員會的會議記錄，與管理層討論項目狀況，包括截至討論之日發生的成本、待竣工的關鍵項目里程碑及項目索賠，並評估其對貴集團的潛在財務影響；獲取於報告日的項目索賠狀態報告，對比報告中的索賠金額與承建商提交的索賠申請，與財務處項目會計及監控團隊和工程項目部門討論項目進度及已計提的項目準備(抽查)，對比管理層假設與關鍵合同條款及與承建商的通訊(抽查)，以向會影響管理層對項目準備的預估的假設及重大判斷提出質疑；通過對比本年實際清償數額(包括項目索賠)與於2016年3月31日預估數額，以對本年完工的基本工程項目和已落實索賠進行回顧審核(抽查)，從而評估管理層評估流程的可靠性，並評價已識別的重大差異；及就正進行糾紛解決程序的項目，與管理層和貴局內部法律顧問進行探討，以評估貴局就相關索賠應負的法律責任及財務風險。 |

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

董事會成員需對其他信息負責。其他信息包括刊載於年報內的全部信息，但不包括綜合財務報表及我們的核數師報告。

我們對綜合財務報表的意見並不涵蓋其他信息，我們亦不對該等其他信息發表任何形式的鑒證結論。

結合我們對綜合財務報表的審計，我們的責任是閱讀其他信息，在此過程中，考慮其他信息是否與綜合財務報表或我們在審計過程中所了解的情況存在重大抵觸或者似乎存在重大錯誤陳述的情況。

基於我們已執行的工作，如果我們認為其他信息存在重大錯誤陳述，我們需要報告該事實。在這方面，我們沒有任何報告。

董事會成員就綜合財務報表須承擔的責任

董事會成員須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《機場管理局條例》擬備真實而中肯的綜合財務報表，並對其認為為使綜合財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部監控負責。

在擬備綜合財務報表時，董事會成員負責評估貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事會成員有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審計委員會及財務委員會協助董事會成員履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是按照香港《機場管理局條例》第32條的規定，僅向整體成員報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

合理保證是高水平的保證，但不能保證按照《香港審計準則》進行的審計，在某一重大錯誤陳述存在時總能發現。錯誤陳述可以由欺詐或錯誤引起，如果合理預期它們單獨或匯總起來可能影響綜合財務報表使用者依賴綜合財務報表所作出的經濟決定，則有關的錯誤陳述可被視作重大。

在根據《香港審計準則》進行審計的過程中，我們運用了專業判斷，保持了專業懷疑態度。我們亦：

- 識別和評估由於欺詐或錯誤而導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述的風險，設計及執行審計程序以應對這些風險，以及獲取充足和適當的審計憑證，作為我們意見的基礎。由於欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、虛假陳述，或凌駕於內部監控之上，因此未能發現因欺詐而導致的重大錯誤陳述的風險高於未能發現因錯誤而導致的重大錯誤陳述的風險。

獨立核數師報告書

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任(續)

- 了解與審計相關的內部監控，以設計適當的審計程序，但目的並非對貴集團內部監控的有效性發表意見。
- 評價董事會成員所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事會成員採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審計委員會及財務委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部監控的任何重大缺陷。

我們還向審計委員會及財務委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，相關的防範措施。

從與審計委員會及財務委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是張穎嫻。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

2017年6月12日

綜合損益表

截至2017年3月31日止年度(以港元列示)

| 百萬元 | 附註 | 2017年 | 2016年 |
|-----------------------|------|----------------|----------------|
| 機場收費 | | 4,462 | 4,182 |
| 保安費 | | 1,571 | 1,577 |
| 航空保安服務費 | | 309 | 301 |
| 機場禁區輔助服務專營權 | | 2,719 | 2,532 |
| 零售特許經營權及廣告收益 | | 7,803 | 7,523 |
| 其他客運大樓商業收益 | | 1,336 | 1,237 |
| 地產收益 | | 300 | 295 |
| 其他收入 | | 127 | 537 |
| 收益 | | 18,627 | 18,184 |
| 員工薪酬及有關費用 | 4 | (2,241) | (2,034) |
| 維修及保養 | | (820) | (795) |
| 營運合約服務 | | (691) | (614) |
| 政府服務 | | (917) | (861) |
| 政府租金及差餉 | | (136) | (127) |
| 公用設施使用費 | | (285) | (257) |
| 其他營運費用 | 5 | (706) | (1,160) |
| 計算折舊和攤銷前營運費用 | | (5,796) | (5,848) |
| 計算折舊和攤銷前營運溢利 | | 12,831 | 12,336 |
| 折舊和攤銷 | | (3,079) | (2,813) |
| 計算利息及財務費用前營運溢利 | 3 | 9,752 | 9,523 |
| 利息及財務費用： | | | |
| 財務費用 | 6 | (19) | (19) |
| 利息收入 | | 150 | 47 |
| | | 131 | 28 |
| 應佔合資公司業績 | 13 | 83 | 189 |
| 除稅前溢利 | | 9,966 | 9,740 |
| 所得稅 | 7(a) | (1,656) | (1,366) |
| 年度溢利 | | 8,310 | 8,374 |
| 以下各方應佔部分： | | | |
| 本局權益股東 | | 8,276 | 8,359 |
| 非控股權益 | | 34 | 15 |
| 年度溢利 | | 8,310 | 8,374 |

第101至第150頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合損益及其他全面收益表

截至 2017 年 3 月 31 日止年度(以港元列示)

| 百萬元 | 2017 年 | 2016 年 |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| 年度溢利 | 8,310 | 8,374 |
| 年度其他全面收益 | | |
| 不會重新分類為損益的項目： | | |
| 重新計量以下各方的界定利益退休責任淨額： | | |
| 一本局 | 32 | (66) |
| 扣除：遞延稅項 | (5) | 11 |
| | 27 | (55) |
| 在一中華人民共和國(「中國」)的一家附屬公司 | (5) | (5) |
| 在一中國的一家合資公司 | (48) | (11) |
| | (26) | (71) |
| 其後可能重新分類為損益的項目： | | |
| 換算在中國的一家附屬公司和合資公司的財務報表的匯兌差額 | (279) | (182) |
| 年度其他全面收益 | (305) | (253) |
| 年度全面收益總額 | 8,005 | 8,121 |
| 以下各方應佔部分： | | |
| 本局權益股東 | 7,985 | 8,116 |
| 非控股權益 | 20 | 5 |
| 年度全面收益總額 | 8,005 | 8,121 |

第 101 至第 150 頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

2017年3月31日(以港元列示)

| 百萬元 | 附註 | 2017年 | 2016年 |
|------------------|-------|---------|---------|
| 非流動資產 | | | |
| 投資物業 | 10 | 88 | 104 |
| 租賃土地權益 | 10 | 6,990 | 7,220 |
| 其他物業、機械及設備 | 10 | 45,109 | 42,566 |
| | | 52,187 | 49,890 |
| 無形資產 | 11 | 148 | 174 |
| 合資公司權益 | 13 | 3,859 | 4,118 |
| 應收賬款及其他應收款 | 14 | 1,374 | – |
| 衍生金融資產 | 22(e) | 4 | 10 |
| | | 57,572 | 54,192 |
| 流動資產 | | | |
| 存料及零件 | | 49 | 50 |
| 應收賬款及其他應收款 | 14 | 2,881 | 2,103 |
| 衍生金融資產 | 22(e) | 1 | 2 |
| 現金及銀行結餘 | 15 | 13,817 | 8,645 |
| | | 16,748 | 10,800 |
| 流動負債 | | | |
| 應付賬款及其他應付款 | 16 | (4,996) | (3,898) |
| 帶息借款 | 17 | – | (1,149) |
| 本期稅項 | 7(c) | (663) | (206) |
| 未使用的機場建設費 | 18 | (893) | – |
| 遞延收入 | 19 | (188) | (175) |
| | | (6,740) | (5,428) |
| 流動資產淨額 | | 10,008 | 5,372 |
| 資產總值減流動負債 | | 67,580 | 59,564 |
| 非流動負債 | | | |
| 應付賬款及其他應付款 | 16 | (738) | (522) |
| 帶息借款 | 17 | (1,423) | (1,443) |
| 遞延收入 | 19 | (332) | (520) |
| 衍生金融負債 | 22(e) | (17) | (2) |
| 界定利益退休責任淨額 | 20 | (156) | (260) |
| 遞延稅項負債 | 7(d) | (4,351) | (4,259) |
| | | (7,017) | (7,006) |
| 資產淨值 | | 60,563 | 52,558 |
| 資本及儲備 | 21 | | |
| 股本 | | 30,648 | 30,648 |
| 儲備 | | 29,647 | 21,662 |
| 本局權益股東應佔權益總額 | | 60,295 | 52,310 |
| 非控股權益 | | 268 | 248 |
| 權益總額 | | 60,563 | 52,558 |

於2017年6月12日代表董事會成員核准並許可發出。

蘇澤光先生
主席

林天福先生
行政總裁

羅志聰先生
財務執行總監

第101至第150頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至2017年3月31日止年度(以港元列示)

| 百萬元 | 附註 | 本局權益股東應佔部分 | | | | | | 非控股 權益 | 權益 總額 |
|------------------------------|-----------|------------|----------|----------|----------|--------|------|-----------|----------|
| | | 股本 | 匯兌 儲備 | 資本 儲備 | 保留 溢利 | 總額 | | | |
| 於2015年4月1日 | | 30,648 | 685 | 864 | 11,997 | 44,194 | 243 | 44,437 | |
| 本年度權益變動： | | | | | | | | | |
| 年度溢利 | | - | - | - | 8,359 | 8,359 | 15 | 8,374 | |
| 其他全面收益 | | - | (174) | - | (69) | (243) | (10) | (253) | |
| 全面收益總額 | | - | (174) | - | 8,290 | 8,116 | 5 | 8,121 | |
| 由保留溢利轉入資本儲備 | 21(c)(ii) | - | - | 137 | (137) | - | - | - | |
| 於2016年3月31日和2016年4月1日 | | 30,648 | 511 | 1,001 | 20,150 | 52,310 | 248 | 52,558 | |
| 本年度權益變動： | | | | | | | | | |
| 年度溢利 | | - | - | - | 8,276 | 8,276 | 34 | 8,310 | |
| 其他全面收益 | | - | (267) | - | (24) | (291) | (14) | (305) | |
| 全面收益總額 | | - | (267) | - | 8,252 | 7,985 | 20 | 8,005 | |
| 由保留溢利轉入資本儲備 | 21(c)(ii) | - | - | 6 | (6) | - | - | - | |
| 於2017年3月31日 | | 30,648 | 244 | 1,007 | 28,396 | 60,295 | 268 | 60,563 | |

第101至第150頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至2017年3月31日止年度(以港元列示)

| 百萬元 | 附註 | 2017年 | 2016年 |
|-------------------------------|----|-----------------|----------------|
| 經營活動 | | | |
| 除稅前溢利 | | 9,966 | 9,740 |
| 調整項目： | | | |
| 折舊 | | 2,833 | 2,566 |
| 租賃土地權益攤銷 | | 230 | 230 |
| 無形資產攤銷 | | 16 | 17 |
| 票據及銀行貸款利息 | | 60 | 85 |
| 其他借貸成本及利息費用 | | 21 | 12 |
| 資本化為在建資產的借貸成本 | | (55) | (67) |
| 利息收入 | | (150) | (47) |
| 衍生金融工具的公允價值虧損/(收益)： | | | |
| — 公允價值套期 | | 13 | (18) |
| 公允價值套期的相關套期帶息借款的(收益)/虧損淨額 | | (20) | 7 |
| 應佔合資公司業績 | | (83) | (189) |
| 應收賬款及其他應收款的(減值虧損轉回)/減值虧損 | | (10) | 21 |
| 出售租賃土地權益和其他物業、機械及設備的虧損/(收益)淨額 | | 22 | (365) |
| 遞延收入攤銷 | | (175) | (165) |
| 就界定利益退休計劃確認的費用 | | 50 | 50 |
| 營運資金變動前營運溢利 | | 12,718 | 11,877 |
| 存料及零件減少/(增加) | | 1 | (3) |
| 應收賬款及其他應收款增加 | | (911) | (245) |
| 應付賬款及其他應付款增加 | | 960 | 638 |
| 界定利益退休責任淨額減少 | | (122) | (22) |
| 營運業務產生的現金 | | 12,646 | 12,245 |
| 已付香港利得稅 | | (1,093) | (1,512) |
| 已付中國企業所得稅： | | | |
| — 已收一家合資公司的股息 | | (2) | - |
| — 其他 | | (17) | (18) |
| 經營活動產生的現金淨額 | | 11,534 | 10,715 |
| 投資活動 | | | |
| 於存款時起計超過3個月到期的銀行存款淨額 | | (6,914) | (4,609) |
| 已收利息 | | 126 | 39 |
| 已收一家合資公司的股息 | | 41 | - |
| 預付承建商款項 | | (1,374) | - |
| 購入其他物業、機械及設備付款 | | (4,898) | (3,863) |
| 就一家在中國的附屬公司支付的年度專營權費 | | (21) | (7) |
| 投資活動所用的現金淨額 | | (13,040) | (8,440) |

綜合現金流量表

| 百萬元 | 附註 | 2017年 | 2016年 |
|--------------------------|----|---------|-------|
| 融資活動 | | | |
| 已付票據及銀行貸款利息 | | (79) | (87) |
| 已付其他借貸成本及利息費用 | | (59) | (20) |
| 支付貸款安排費 | | – | (25) |
| 已收機場建設費 | | 1,059 | – |
| 銀行貸款償還淨額 | | – | (600) |
| 償還票據 | | (1,150) | (200) |
| 就利率掉期已收的利息收入淨額 | | 8 | 12 |
| 融資活動所用的現金淨額 | | | |
| 現金及現金等價物(減少)/增加淨額 | | (221) | (920) |
| 於年初的現金及現金等價物 | | | |
| 外幣匯率變動影響 | | 3,764 | 2,417 |
| 於年末的現金及現金等價物 | 15 | 2,022 | 3,764 |

第101至第150頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合財務報表附註

(以港元列示)

1. 本局的主要業務

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

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

本局的主要附屬公司及其主要業務載於附註12。

本局及各主要附屬公司統稱為集團。

2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準

(a) 合規聲明

本綜合財務報表是按照香港會計師公會頒布所有適用的《香港財務報告準則》(此統稱包括所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》和詮釋)、香港公認會計原則及《機場管理局條例》的規定編製。本綜合財務報表同時符合適用的《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》披露規定，但由於本局的股份並非公開買賣，故有關每股盈利的披露規定與本局無關。集團採用的主要會計政策概要載列於附註27。

香港會計師公會頒布了多項新訂及經修訂的《香港財務報告準則》。這些準則在集團和本局本會計期間首次生效或可供提早採用。在與集團有關的範圍內首次應用這些修訂和詮譯所引致本會計期間和以往會計期間的任何會計政策變動，已於本綜合財務報表內反映，有關資料載列於附註27(a)。集團並無採用任何在本會計期間尚未生效的新準則或詮釋(附註28)。

(b) 綜合財務報表的編製基準

綜合財務報表包括集團的財務報表，以及集團所持有合資公司的權益。

除若干金融工具按公允價值調整或入賬(分別見下文附註27(e)、(f)及(n)所載的會計政策)外，編製本綜合財務報表時是以歷史成本作為計量基準。非流動資產和持有待售的處置組合是以賬面金額和公允價值減去出售成本後所得數額兩者中的較低額入賬。

綜合財務報表附註

2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準(續)

(b) 綜合財務報表的編製基準(續)

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

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

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

3. 計算利息及財務費用前營運溢利

集團在計算利息及財務費用前營運溢利已扣除/(計入)：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|---------------------------------------|-------|-------|
| 核數師酬金： | | |
| — 核數服務 | 6 | 5 |
| — 稅務服務 | 1 | 1 |
| — 其他服務 | 1 | — |
| 已消耗的存料及零件 | 93 | 115 |
| 出售租賃土地權益和其他物業、機械及設備的虧損/(收益)淨額 | 22 | (365) |
| 應收賬款及其他應收款的(減值虧損轉回)/減值虧損(附註 14(b)) | (10) | 21 |
| 折舊：(附註 10(d)) | | |
| — 持作營業租賃的資產 | 174 | 175 |
| — 其他資產 | 2,659 | 2,391 |
| 攤銷： | | |
| — 租賃土地權益(附註 10(d)) | | |
| — 以營業租賃租出 | 15 | 15 |
| — 其他 | 215 | 215 |
| — 無形資產(附註 11) | 16 | 17 |
| 營業租賃費用：最低租賃付款額 | | |
| — 機械及機器租金 | 1 | 2 |
| — 其他資產租金(包括物業租金) | 8 | 12 |
| 投資物業租金減直接支出 1,500 萬元(2016 年：1,300 萬元) | (43) | (40) |

4. 員工薪酬及有關費用

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|----------------------|-------|-------|
| 界定供款退休計劃的供款 | 103 | 90 |
| 就界定利益退休計劃確認的費用(附註20) | 50 | 50 |
| 退休計劃總成本 | 153 | 140 |
| 薪金、工資及其他福利 | 2,207 | 1,942 |
| 員工薪酬及有關費用總額 | 2,360 | 2,082 |
| 減：資本化為在建資產的員工薪酬及有關費用 | (119) | (48) |
| | 2,241 | 2,034 |

5. 其他營運費用

上個年度其他營運費用包括就三跑道系統取得環境許可證而履行若干條件所產生的款項。

6. 財務費用

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|---------------------------|-------|-------|
| 銀行貸款利息 | - | 1 |
| 票據利息 | 60 | 84 |
| 其他借貸成本 | 16 | 4 |
| 其他利息費用 | 5 | 8 |
| 利息費用總額 | 81 | 97 |
| 減：資本化為在建資產的借貸成本 | (55) | (67) |
| | 26 | 30 |
| 衍生金融工具的公允價值虧損/(收益) | | |
| — 公允價值套期 ¹ | 13 | (18) |
| 公允價值套期的相關套期帶息借款的(收益)/虧損淨額 | (20) | 7 |
| | 19 | 19 |

¹ 包括就公允價值套期安排的利率掉期交易相關的利息收入淨額800萬元(2016年：1,100萬元)。

借貸成本每月按集團的平均資金成本資本化。本年度的平均資本化年利率為3.86%(2016年：3.07%)。

綜合財務報表附註

7. 稅項

(a) 綜合損益表所示的稅項為：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|---------------------|-------|-------|
| 本期稅項—香港利得稅 | | |
| —年度準備 | 1,545 | 1,200 |
| —以往年度超額準備 | (2) | (266) |
| 本期稅項—中國企業所得稅 | | |
| —年度準備 | 24 | 14 |
| —就年度已收一家合資公司股息計提的準備 | 2 | – |
| 遞延稅項(附註7(d)) | | |
| —暫時差異的產生和轉回 | 87 | 418 |
| | 1,656 | 1,366 |

香港利得稅準備按其年內估計應評稅溢利的16.5%(2016年：16.5%)計算。

就中國企業所得稅的準備是按年內估計應評稅溢利的25%(2016年：25%)計算，而從一家合資公司已收股息涉及的中國預扣稅準備是按年內已收該合資公司股息的5%(2016年：5%)計算。

以往年度香港利得稅超額準備，主要是指以往年度所購入的某些物業、機械及設備所申索的折舊免稅額而作出的調整。

(b) 稅項支出和會計溢利按適用稅率計算的對賬：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|-----------------------------|-------|-------|
| 除稅前溢利 | 9,966 | 9,740 |
| 按在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前溢利的名義稅項 | 1,651 | 1,612 |
| 不可扣減支出的稅務影響 | 33 | 120 |
| 毋須計稅收入的稅務影響 | (26) | (100) |
| 以往年度超額準備 | (2) | (266) |
| 實際稅項支出 | 1,656 | 1,366 |

(c) 綜合財務狀況表所示的本期稅項為：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|--------------|-------|---------|
| 年度準備(附註7(a)) | | |
| —香港利得稅 | 1,545 | 1,200 |
| —中國企業所得稅 | 26 | 14 |
| 已付暫繳香港利得稅 | (896) | (1,011) |
| 已付中國企業所得稅 | | |
| —已收一家合資公司的股息 | (2) | – |
| —其他 | (16) | (11) |
| 以往年度利得稅準備餘額 | 6 | 14 |
| 本期稅項 | 663 | 206 |

7. 稅項(續)

(d) 綜合財務狀況表內已確認的遞延稅項資產與負債為：

在綜合財務狀況表內確認的集團遞延稅項(資產)/負債的組成部分及各部分在年內變動如下：

| 百萬元 引致遞延稅項的項目： | 超過相關 折舊和 其他支出的 折舊免稅額 | 遞延收入、 界定利益 退休計劃的 責任及其他 | 在中國的 一家合資 公司的 未分配溢利 | 總額 |
|-------------------|-------------------------------|---------------------------------|------------------------------|-------|
| 於2015年4月1日 | 3,973 | (137) | 16 | 3,852 |
| 在損益列支 | 393 | 23 | 2 | 418 |
| 計入其他全面收益 | - | (11) | - | (11) |
| 於2016年3月31日 | 4,366 | (125) | 18 | 4,259 |
| 於2016年4月1日 | 4,366 | (125) | 18 | 4,259 |
| 在損益列支 | 63 | 23 | 1 | 87 |
| 計入其他全面收益 | - | 5 | - | 5 |
| 於2017年3月31日 | 4,429 | (97) | 19 | 4,351 |

(e) 綜合財務狀況表內未確認的遞延稅項資產：

由於有關的應稅實體不大可能在將來獲得足夠的應稅溢利以使用有關累積稅項虧損和其他暫時差異，因此集團尚未就附屬公司分別為數6,100萬元(2016年：6,000萬元)及800萬元(2016年：900萬元)的累積稅項虧損和其他暫時差異確認遞延稅項資產。根據現行稅法，有關香港附屬公司的稅項虧損不設應用限期。

8. 董事會成員與執行總監酬金

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

基本酬金

基本酬金包括基本薪金、房屋及其他津貼和實物利益。

優秀表現酬金

這項酬金根據個人表現和集團業績酌情發放。

退休福利

退休福利指集團的應計退休基金供款或代替退休計劃供款的約滿酬金。

綜合財務報表附註

8. 董事會成員與執行總監酬金(續)

(a) 董事會成員酬金

本局董事會成員的酬金如下：

| 2017年 千元 | 董事會 成員袍金 | 基本酬金 | 優秀 表現酬金 | 退休福利 | 總額 |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|------------|---------------|
| 董事會成員 | | | | | |
| 非執行成員 | | | | | |
| 蘇澤光 ¹ | - | - | - | - | - |
| 鄭維新 | 110 | - | - | - | 110 |
| 馮孝忠 | 110 | - | - | - | 110 |
| 馮婉眉 | 110 | - | - | - | 110 |
| 何俊賢 | 110 | - | - | - | 110 |
| 林奮強 | 110 | - | - | - | 110 |
| 林健鋒 | 110 | - | - | - | 110 |
| 李承仕 | 110 | - | - | - | 110 |
| 杜彼得 | 110 | - | - | - | 110 |
| 黃永灝 | 110 | - | - | - | 110 |
| 易志明 | 110 | - | - | - | 110 |
| 盛智文 | 110 | - | - | - | 110 |
| 財經事務及庫務局局長 ² | 110 | - | - | - | 110 |
| 運輸及房屋局局長 ² | 110 | - | - | - | 110 |
| 民航處處長 ² | 110 | - | - | - | 110 |
| 執行成員 | | | | | |
| 林天福(行政總裁) | - | 6,124 | 2,930 | 816 | 9,870 |
| | 1,540 | 6,124 | 2,930 | 816 | 11,410 |

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

² 身為政府公職人員的董事會成員。應付予身為政府公職人員的董事會成員的袍金由政府收取，並非由有關的個別成員本身收取。

8. 董事會成員與執行總監酬金(續)

(a) 董事會成員酬金(續)

| 2016年 千元 | 董事會 成員袍金 | 基本酬金 | 優秀 表現酬金 | 退休福利 | 總額 |
|--------------------------------|-------------|-------|------------|------|--------|
| 董事會成員 | | | | | |
| 非執行成員 | | | | | |
| 蘇澤光 ¹ (於2015年6月獲委任) | - | - | - | - | - |
| 鄭維新 | 110 | - | - | - | 110 |
| 馮孝忠(於2015年6月獲委任) | 92 | - | - | - | 92 |
| 馮婉眉 | 110 | - | - | - | 110 |
| 何俊賢(於2016年1月獲委任) | 27 | - | - | - | 27 |
| 林奮強 | 110 | - | - | - | 110 |
| 林健鋒 | 110 | - | - | - | 110 |
| 李承仕 | 110 | - | - | - | 110 |
| 杜彼得 | 110 | - | - | - | 110 |
| 黃永灝(於2015年6月獲委任) | 92 | - | - | - | 92 |
| 易志明 | 110 | - | - | - | 110 |
| 盛智文(於2015年6月獲委任) | 92 | - | - | - | 92 |
| 財經事務及庫務局局長 ² | 110 | - | - | - | 110 |
| 運輸及房屋局局長 ² | 110 | - | - | - | 110 |
| 民航處處長 ² | 110 | - | - | - | 110 |
| 羅康瑞(於2015年5月離任) | 37 | - | - | - | 37 |
| 陳鑑林(於2015年12月離任) | 83 | - | - | - | 83 |
| 何俊仁(於2015年12月離任) | 83 | - | - | - | 83 |
| 洪丕正(於2015年5月離任) | 18 | - | - | - | 18 |
| 盧耀楨(於2015年5月離任) | 18 | - | - | - | 18 |
| 執行成員 | | | | | |
| 林天福(行政總裁) | - | 6,124 | 2,922 | 816 | 9,862 |
| | 1,642 | 6,124 | 2,922 | 816 | 11,504 |

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

² 身為政府公職人員的董事會成員。應付予身為政府公職人員的董事會成員的袍金由政府收取，並非由有關的個別成員本身收取。

8. 董事會成員與執行總監酬金(續)

(b) 執行總監酬金

本局執行總監的酬金總額如下：

| 千元 | 2017年 | 2016年 |
|--------|--------|--------|
| 基本酬金 | 27,423 | 23,340 |
| 優秀表現酬金 | 11,601 | 9,900 |
| 退休福利 | 3,140 | 2,664 |
| | 42,164 | 35,904 |

下表載列了介乎以下酬金範圍的執行總監人數：

| 元 | 人數 | 2017年 | 2016年 |
|-----------------------|----|-------|-------|
| 500,001 至 1,000,000 | 1 | 1 | 1 |
| 3,500,001 至 4,000,000 | 1 | 1 | 1 |
| 4,500,001 至 5,000,000 | 2 | 3 | 3 |
| 5,000,001 至 5,500,000 | 3 | – | – |
| 5,500,001 至 6,000,000 | 1 | 3 | 3 |
| 6,000,001 至 6,500,000 | 1 | – | – |
| | 9 | 8 | |

年內，五位最高酬金的人士分別為一位行政總裁和四位執行總監(2016年：五位分別為一位行政總裁和四位執行總監)。各人的酬金詳情分別披露於附註8(a)及上表。

9. 分部資料

報告分部取得收益的服務

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

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

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

主要服務的收益

集團主要服務的收益載列於綜合損益表。

地理區域資料

除集團在中國的某些附屬公司的投資及所持有合資公司的權益(詳情分別披露於本綜合財務報表附註12和附註13)外，集團絕大部分收益及營運溢利均源自香港的業務，因此並無呈列有關地理區域的資料。

主要客戶資料

集團的客戶基礎多元化，只有與兩名客戶(2016年：兩名客戶)的交易佔集團收益的10%以上。

本年度收益包括該兩名客戶帶來的總收益約71.81億元(2016年：兩名客戶帶來70.71億元收益)。這些收益僅包括來自集團所知受該等客戶共同控制的實體。

綜合財務報表附註

10. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

(a) 賬面金額對賬

| 百萬元 | 其他物業、機械及設備 | | | | | | | | 租賃 土地權益 | 總額 |
|------------------------|------------|---------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------|----------|--------|------|------------|--------|
| | 飛行區 | 客運大樓 及地面 運輸中心 | 通道、 公用設施、 其他建築物 及支援設施 | 系統、 裝置、 機械及 設備 | 傢具、 裝置及 設備 | 在建工程 | 小計 | 投資物業 | | |
| 成本 | | | | | | | | | | |
| 於2015年4月1日 | 10,342 | 24,085 | 14,032 | 8,938 | 1,825 | 9,413 | 68,635 | 168 | 11,321 | 80,124 |
| 匯兌調整 | - | (2) | - | (3) | (1) | - | (6) | - | - | (6) |
| 增置 | 268 | 4 | 23 | 103 | 104 | 3,042 | 3,544 | - | - | 3,544 |
| 重新分類 | 619 | 5,293 | 2,304 | 2,686 | 27 | (10,929) | - | - | - | - |
| 出售 | (117) | (136) | (15) | (166) | (17) | - | (451) | - | (6) | (457) |
| 於2016年3月31日 | 11,112 | 29,244 | 16,344 | 11,558 | 1,938 | 1,526 | 71,722 | 168 | 11,315 | 83,205 |
| 於2016年4月1日 | 11,112 | 29,244 | 16,344 | 11,558 | 1,938 | 1,526 | 71,722 | 168 | 11,315 | 83,205 |
| 匯兌調整 | - | (4) | - | (5) | (1) | (1) | (11) | - | - | (11) |
| 增置 | 103 | 1 | 11 | 184 | 125 | 4,965 | 5,389 | - | - | 5,389 |
| 重新分類 | 151 | 203 | 88 | 6 | 35 | (468) | 15 | (15) | - | - |
| 出售 | (88) | (88) | (31) | (105) | (70) | - | (382) | - | - | (382) |
| 於2017年3月31日 | 11,278 | 29,356 | 16,412 | 11,638 | 2,027 | 6,022 | 76,733 | 153 | 11,315 | 88,201 |
| 累計折舊、 攤銷及減值 | | | | | | | | | | |
| 於2015年4月1日 | 3,556 | 10,211 | 5,939 | 5,823 | 1,510 | - | 27,039 | 57 | 3,866 | 30,962 |
| 匯兌調整 | - | (1) | - | (1) | - | - | (2) | - | - | (2) |
| 年度折舊和攤銷 | 402 | 983 | 604 | 484 | 86 | - | 2,559 | 7 | 230 | 2,796 |
| 出售時撥回 | (116) | (129) | (15) | (163) | (17) | - | (440) | - | (1) | (441) |
| 於2016年3月31日 | 3,842 | 11,064 | 6,528 | 6,143 | 1,579 | - | 29,156 | 64 | 4,095 | 33,315 |
| 於2016年4月1日 | 3,842 | 11,064 | 6,528 | 6,143 | 1,579 | - | 29,156 | 64 | 4,095 | 33,315 |
| 匯兌調整 | - | (1) | - | (2) | (1) | - | (4) | - | - | (4) |
| 年度折舊和攤銷 | 410 | 1,101 | 659 | 560 | 102 | - | 2,832 | 1 | 230 | 3,063 |
| 出售時撥回 | (86) | (80) | (30) | (95) | (69) | - | (360) | - | - | (360) |
| 於2017年3月31日 | 4,166 | 12,084 | 7,157 | 6,606 | 1,611 | - | 31,624 | 65 | 4,325 | 36,014 |
| 賬面淨值 | | | | | | | | | | |
| 於2017年3月31日 | 7,112 | 17,272 | 9,255 | 5,032 | 416 | 6,022 | 45,109 | 88 | 6,990 | 52,187 |
| 於2016年3月31日 | 7,270 | 18,180 | 9,816 | 5,415 | 359 | 1,526 | 42,566 | 104 | 7,220 | 49,890 |

10. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

(b) 根據政府發出的私人協約批地文件(「批地」)，政府授予本局位於赤鱲角的整個機場用地的法律權利，以及其他發展該處業務所需的權利，有效期由1995年12月1日至2047年6月30日。於2016年9月，政府批准把北部商業區的用地從原有的機場地契分割出來，並以一份新的50年地契處理該用地及授予本局，有效期至2066年，以支持北部商業區發展。土地開拓成本淨額113.15億元(2016年：113.15億元)及土地溢價4,000元已劃歸為租賃土地權益。

(c) 投資物業的公允價值計量

集團委任獨立測量師行—萊坊測計師行有限公司(「估值師」)(其部分員工為香港測量師學會資深會員，對位於所估值物業地區和類別有較近期的經驗)為其投資物業進行估值以作出披露。估值師在估值時已考慮了投資物業的轉讓限制。估值師參考了租金收入淨額並且考慮到物業市場潛在租金變化，估算集團的投資物業於2017年3月31日的公允價值為5.35億元(2016年：5.61億元)，並屬於公允價值層級當中的第三層級(附註22(e))。

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

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

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

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

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

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|---------|--------|--------|
| 1年內 | 1,658 | 2,529 |
| 1年後但5年內 | 5,632 | 7,102 |
| 5年後 | 7,554 | 8,158 |
| | 14,844 | 17,789 |

10. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

(d) (續)

年內，營業租賃和專營權協議在損益確認的收入為109.75億元(2016年：104.88億元)。以上收入已包括或有租金84.01億元(2016年：82.86億元)。

於2017年3月31日，集團根據不可解除分租協議分租予第三方的租賃土地權益(以進行機場相關發展項目及根據專營權協議提供機場禁區輔助服務)的成本減去該土地權益的累計攤銷後金額為4.62億元(2016年：4.79億元)，本年度攤銷額則為1,500萬元(2016年：1,500萬元)。

於2017年3月31日，集團根據不可解除的營業租賃租予第三方的其他物業、機械及設備的成本減去累計折舊後金額為24.15億元(2016年：25.12億元)，本年度折舊額則為1.74億元(2016年：1.75億元)。

- (e) 本局定期審閱投資物業和其他物業、機械及設備的可用期限。在本年度，本局調整部分其他物業、機械及設備的預計可用年限，導致集團年度折舊增加淨額約2,000萬元。上年度進行的類似審閱導致集團的年度折舊增加淨額約600萬元。
- (f) 集團正在評估承建商就中場範圍和其他建築項目提出的索償，有關詳細文件尚未全部提交予本局。在這些索償中，有部分正處於排解糾紛程序。集團已就清償這些索償計提可能需要的準備(如適用)。

11. 無形資產

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|-------------|-------|-------|
| 成本 | | |
| 於4月1日 | 331 | 344 |
| 匯兌調整 | (20) | (13) |
| 於3月31日 | 311 | 331 |
| 累計攤銷 | | |
| 於4月1日 | 157 | 146 |
| 匯兌調整 | (10) | (6) |
| 年度攤銷 | 16 | 17 |
| 於3月31日 | 163 | 157 |
| 賬面淨值 | | |
| 於3月31日 | 148 | 174 |

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

12. 於附屬公司的投資

| 百萬元 | 本局 | |
|------------|-------|-------|
| | 2017年 | 2016年 |
| 非上市股份(按成本) | 5 | 5 |

下表只載列主要附屬公司的詳情。除另有註明者外，所持股份類別為普通股。

| 公司名稱 | 註冊成立及營運地點 | 已發行及 繳足普通股本/ 註冊資本詳情 | 所有權比例 | | | 主要業務 |
|----------------------------------|-----------|---------------------------|-------------|-----------|-------------|-----------------------------|
| | | | 集團的 實際權益 | 由本局 持有 | 由附屬 公司持有 | |
| 機場保安有限公司 (「機場保安公司」) | 香港 | 1,000 萬元 | 51% | 51% | - | 提供航空保安服務 |
| 香港國際機場貴金屬 儲存庫有限公司 | 香港 | 2 元 | 100% | 100% | - | 提供儲存空間及 相關服務 |
| 珠海市珠港機場管理 有限公司 (「珠港機場公司」)* | 中國 | 人民幣 3.6 億元 | 55% | - | 55% | 機場管理和提供 航空相關的運輸 及地勤服務 |

* 中外合資經營企業

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

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|------------------|-------|-------|
| 非控股權益的百分比 | 45% | 45% |
| 非流動資產 | 266 | 278 |
| 流動資產 | 380 | 324 |
| 非流動負債 | (70) | (68) |
| 流動負債 | (118) | (107) |
| 資產淨值 | 458 | 427 |
| 非控股權益的賬面金額 | 206 | 192 |
| 收益 | 352 | 275 |
| 年度溢利 | 63 | 34 |
| 年度全面收益總額 | 59 | 29 |
| 非控股權益應佔年度的溢利 | 28 | 15 |
| 非控股權益應佔年度的全面收益總額 | 26 | 13 |

綜合財務報表附註

13. 合資公司權益

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|--------|-------|-------|
| 應佔資產淨值 | 3,643 | 3,887 |
| 商譽 | 216 | 231 |
| | 3,859 | 4,118 |

集團在合資公司擁有的權益按權益法在綜合財務報表內入賬，詳情如下：

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

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

(a) 杭州機場公司

杭州機場公司為非上市的中外合資經營企業，營運期為 30 年。

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

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|-----------------|---------------|---------------|
| 杭州機場公司總額 | | |
| 非流動資產 | 15,101 | 16,443 |
| 流動資產 | 3,600 | 3,794 |
| 非流動負債 | (4,030) | (3,915) |
| 流動負債 | (4,423) | (5,386) |
| 資產淨值/權益 | 10,248 | 10,936 |

13. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|--------|---------|---------|
| 收入 | 3,102 | 3,058 |
| 政府補助 | - | 392 |
| 費用 | (2,797) | (2,887) |
| 除稅前溢利 | 305 | 563 |
| 所得稅 | (68) | (25) |
| 除稅後溢利 | 237 | 538 |
| 其他全面收益 | (138) | (31) |
| 全面收益總額 | 99 | 507 |

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|------------------------|--------|--------|
| 與集團於杭州機場公司的權益對賬 | | |
| 杭州機場公司資產淨值總額 | 10,248 | 10,936 |
| 集團的實際權益 | 35% | 35% |
| 集團應佔杭州機場公司的資產淨值 | 3,587 | 3,828 |
| 商譽 | 216 | 231 |
| 於綜合財務報表的賬面金額 | 3,803 | 4,059 |

年內保留溢利變動如下：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|----------------|-------|-------|
| 應佔除稅後溢利 | 83 | 188 |
| 應佔其他全面收益 | (48) | (11) |
| 減：轉入資本儲備 | - | (137) |
| 保留應佔溢利及其他全面收益 | 35 | 40 |
| 結轉自以往年度的應佔保留溢利 | 666 | 626 |
| 已收股息 | (41) | - |
| 應佔保留溢利轉入下年度 | 660 | 666 |

年內資本儲備變動如下：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|--------|-------|-------|
| 於4月1日 | 952 | 815 |
| 轉自保留溢利 | - | 137 |
| 於3月31日 | 952 | 952 |

綜合財務報表附註

13. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

杭州機場公司就未在綜合財務報表內計提準備的資本開支作出的未償付承擔如下：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|---------|-------|-------|
| 已訂約 | 94 | 460 |
| 已授權但未訂約 | 3,990 | 1,162 |
| | 4,084 | 1,622 |

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

(b) 滬港機場公司

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

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

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|------------------------------|-------|-------|
| 滬港機場公司總額 | | |
| 流動資產 | 123 | 130 |
| 流動負債 | (9) | (10) |
| 資產淨值/權益 | 114 | 120 |
| | | |
| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
| 收入 | 12 | 15 |
| 費用 | (11) | (13) |
| 淨溢利及其他全面收益 | 1 | 2 |
| | | |
| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
| 與集團於滬港機場公司的權益對賬 | | |
| 滬港機場公司資產淨值總額 | 114 | 120 |
| 集團的實際權益 | 49% | 49% |
| 於綜合財務報表的集團應佔滬港機場公司的資產淨值及賬面金額 | 56 | 59 |

14. 應收賬款及其他應收款

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|-----------------|-------|-------|
| 應收賬項 | 2,786 | 2,056 |
| 減：呆賬準備(附註14(b)) | (44) | (54) |
| | 2,742 | 2,002 |
| 其他應收賬項 | 40 | 18 |
| | 2,782 | 2,020 |
| 預付承建商款項 | 1,374 | - |
| 預付款項 | 77 | 63 |
| 按金及債券 | 22 | 20 |
| | 4,255 | 2,103 |
| 在綜合財務狀況表劃歸為： | | |
| 流動資產 | 2,881 | 2,103 |
| 非流動資產 | 1,374 | - |
| | 4,255 | 2,103 |

於2017年3月31日，流動資產項下的所有應收賬款及其他應收款預期於一年內收回或確認為支出，惟一筆為數2,000萬元(2016年：3,300萬元)的應收款項除外，該筆款項預期於逾一年後收回。

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

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|---------|-------|-------|
| 未到期 | 2,582 | 1,897 |
| 逾期1個月以下 | 128 | 66 |
| 逾期1至3個月 | 23 | 28 |
| 逾期3個月以上 | 9 | 11 |
| | 2,742 | 2,002 |

應收賬項一般於開單日期後14天至30天內到期。集團的信貸政策載列於附註22(a)。

(b) 應收賬項減值

集團採用準備賬來記錄應收賬項的減值虧損，但在集團認為收回的可能性極低時，則會將減值虧損的數額直接沖銷應收賬項(附註27(l))。

年內呆賬準備的變動如下：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|---------------|-------|-------|
| 於4月1日 | 54 | 33 |
| 已(轉回)/確認的減值虧損 | (10) | 21 |
| 於3月31日 | 44 | 54 |

於2017年3月31日，集團已個別釐定為減值的應收賬項為2,900萬元(2016年：3,800萬元)。個別減值的應收賬項與客戶遇上財政困難或還款記錄欠佳有關。因此，管理層已為集團確認呆賬特定準備2,600萬元(2016年：3,400萬元)。集團就餘下未計提準備的應收賬項所持有的抵押品為現金存款及銀行擔保300萬元(2016年：400萬元)。

14. 應收賬款及其他應收款(續)

(c) 未減值的應收賬項

未被視為個別或整體減值的應收賬項的賬齡分析如下：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|---------|-------|-------|
| 未逾期或減值 | 2,582 | 1,897 |
| 逾期1個月以下 | 105 | 53 |
| 逾期1至3個月 | 3 | 6 |
| 逾期3個月以上 | 2 | 3 |
| | 110 | 62 |
| | 2,692 | 1,959 |

未逾期或減值的應收賬項涉及眾多客戶，該等客戶最近均沒有拖欠記錄。

已逾期但未減值的應收賬項均為與集團保持良好往績記錄的獨立客戶。根據以往經驗，由於有關應收款的信貸質素並沒有重大改變，管理層認為可以全數收回餘款，因此相信毋須為該等餘款作任何減值準備。集團就已逾期但未減值的應收賬項總額1.1億元(2016年：6,200萬元)所持有的抵押品為現金存款及銀行擔保900萬元(2016年：300萬元)。

15. 現金及銀行結餘

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|--------------------|--------|-------|
| 於存款時起計3個月內到期的銀行存款 | 990 | 3,396 |
| 銀行及手頭現金 | 1,032 | 368 |
| 綜合現金流量表內的現金及現金等價物 | 2,022 | 3,764 |
| 於存款時起計超過3個月到期的銀行存款 | 11,795 | 4,881 |
| 綜合財務狀況表內的現金及銀行結餘 | 13,817 | 8,645 |

於2017年3月31日，由一家附屬公司持有為數2.66億元(2016年：2.40億元)的現金及銀行結餘，受中國的貨幣兌換限制。

16. 應付賬款及其他應付款

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|--------------|-------|-------|
| 應付賬款及應計費用 | 4,307 | 3,419 |
| 已收按金 | 1,004 | 818 |
| 合約保留金 | 423 | 183 |
| | 5,734 | 4,420 |
| 在綜合財務狀況表劃歸為： | | |
| 流動負債 | 4,996 | 3,898 |
| 非流動負債 | 738 | 522 |
| | 5,734 | 4,420 |

於2017年3月31日，除了為數7.38億元(2016年：5.22億元)的應付賬款及其他應付款預期於一年後結算外，所有應付賬款及其他應付款預期於一年內結算或確認為收入。一年後到期的金額主要與已收零售特許經營商的牌照按金和合約保留金有關。

上文所列應付賬款及應計費用按到期日的賬齡分析如下：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|--------------|-------|-------|
| 30天內或接獲通知時到期 | 727 | 1,214 |
| 30天後但60天內到期 | 1,283 | 423 |
| 60天後但90天內到期 | 239 | 258 |
| 90天後到期 | 2,058 | 1,524 |
| | 4,307 | 3,419 |

17. 帶息借款

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|----------------------------|-------|-------|
| 應付票據 | | |
| 於2016年至2043年到期的港元固定利率票據(a) | 1,435 | 2,405 |
| 於2016年到期的港元浮動利率票據(a) | - | 200 |
| | 1,435 | 2,605 |
| 減：未攤銷財務費用 | (12) | (13) |
| | 1,423 | 2,592 |

綜合財務報表附註

17. 帶息借款(續)

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

本局於年內已悉數償還為數9.5億元票面年息率由1.5厘至5.1厘不等的固定利率票據；並悉數償還為數2億元的浮動利率票據，這些票據的票面年息率以香港銀行同業拆息率為計算基準。

於2017年3月31日，本局未償付的固定利率票據的票面年息率由2.25厘至4.85厘不等(2016年：1.5厘至5.1厘)。固定利率票據為無抵押，並須於到期時悉數償還。

(b) 於2015年12月，本局簽訂了一項價值50億元的五年期港元無抵押循環信貸。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息率為計算基準。於2017年3月31日，該信貸並無未償付的餘額(2016年：無)。

(c) 本局擁有價值21.89億元(2016年：25億元)的無承諾貨幣市場信貸。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息率為計算基準。於2017年3月31日，該等信貸並無未償付的餘額(2016年：無)。

(d) 於2017年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|-----------|-------|-------|
| 1年內或接獲通知時 | - | 1,149 |
| 1年後但2年內 | - | - |
| 2年後但5年內 | 699 | 702 |
| 5年後 | 724 | 741 |
| | 1,423 | 1,443 |
| | 1,423 | 2,592 |

(e) 帶息借款毋須受到借款人訂立的任何財務契約所規限。帶息借款均以攤銷成本入賬。用作套期公允價值風險的帶息借款的賬面金額，會按所套期風險的公允價值的變動作出調整。有關集團流動資金風險管理的其他詳情載列於附註22(b)。

18. 未使用的機場建設費

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|----------------|---------|-------|
| 於4月1日 | - | - |
| 加：本年已收及應收機場建設費 | 1,944 | - |
| 減：三跑道項目資本支出 | (1,051) | - |
| 於3月31日 | 893 | - |

機場建設費在乘客登機時產生。航空公司根據各自的乘客量向本局劃撥機場建設費。

本局收取的機場建設費(連同其產生的利息)在專屬銀行賬戶中管理，專門用於支付三跑道系統相關項目的資本支出。

19. 遲延收入

遜延收入主要指就銷售航空燃油系統至2018年的一部分收入的已收價款，以及就機場用地的租賃土地權益分租契約的已收款項，分別按附註27(t)(v)和27(t)(vi)所載的會計政策入賬。

預計在報告期期末後逾一年才確認為收入的款項已計入非流動負債。

20. 僱員退休福利

(a) 界定利益退休計劃

本局對根據香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的一項界定利益退休計劃(「香港計劃」)作出供款，參與者佔本局僱員人數的20%(2016年：25%)。這項計劃由獨立受託人管理，計劃所持資產與本局資產分開持有。按照受託契約的規定，受託人必須以計劃參與者的最佳利益行事，並負責為這項計劃制定投資政策。根據這項計劃，僱員有權在終止成員身份時獲派發一筆過的款項，有關款項是參考僱員的最後計劃月薪，以及僱員合資格的服務年期來計算。

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

根據美世(香港)有限公司(2016年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2017年3月31日採用「預期累積利益單位」精算法及根據多項精算假設對計劃進行的獨立精算估值，本局就這項計劃承擔的責任中，有87%(2016年：74%)得到受託人持有的計劃資產所保障。簽署有關估值報告的精算師是美國精算師公會的資深會員，或於其他精算團體具備同等資格。

珠港機場公司為合資格僱員制定一項界定利益退休計劃(「珠港機場公司計劃」)，參與者佔珠港機場公司僱員人數的67%(2016年：74%)，而有關計劃並沒有資金準備。根據這項計劃，退休僱員在退休的一段時間每月可獲發一筆定額款項。這項計劃的獨立精算估值亦由美世(香港)有限公司的合資格員工於2017年3月31日按照《香港會計準則》第19號—「僱員福利」以預期累積利益單位法進行。

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

(i) 綜合財務狀況表確認的數額如下：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|-----------------|-------|-------|
| 香港計劃 | | |
| 注入資金責任的現值 | 855 | 820 |
| 計劃資產的公允價值 | (747) | (603) |
| | 108 | 217 |
| 珠港機場公司計劃 | | |
| 未注資責任的現值 | 48 | 43 |
| 界定利益退休責任淨額 | 156 | 260 |

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計將於截至2018年3月31日止年度向香港界定利益退休計劃供款2,300萬元。

綜合財務報表附註

20. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(ii) 計劃資產包括以下項目：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|------|------------|------------|
| 權益證券 | - | 386 |
| 公司債券 | 10 | 210 |
| 現金 | 737 | 7 |
| | 747 | 603 |

所有權益證券和債券於交投暢旺的市場均有報價。

集團會定期檢討資產負債模型，以分析香港計劃的策略投資政策。為保持香港計劃的償付能力以應對於2017年4月1日進行的精算評估，香港計劃於2017年3月31日的資產分配是1%資產為債券，並有99%資產為現金。香港計劃的長期策略資產分配是50%資產為權益證券，並有50%資產為債券和現金。

珠港機場公司計劃未獲注資，所以並無任何計劃資產。

(iii) 界定利益責任的現值變動如下：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|------------------------|-------|-------|
| 香港計劃 | | |
| 於4月1日 | 820 | 775 |
| 重新計量： | 18 | 30 |
| — 因財務假設變動而產生的精算(收益)/虧損 | (12) | 12 |
| — 經驗調整 | 30 | 18 |
| 計劃的已付利益 | (35) | (38) |
| 本期服務成本 | 42 | 42 |
| 利息費用 | 10 | 11 |
| 於3月31日 | 855 | 820 |
| 珠港機場公司計劃 | | |
| 於3月31日 | 903 | 863 |

香港和珠港機場公司計劃的界定利益責任的加權平均年期分別為7.2年(2016年：7.8年)和10.8年(2016年：13年)。

20. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(iv) 計劃資產的變動如下：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|-----------------|-------|-------|
| 於4月1日 | 603 | 647 |
| 集團已向計劃支付的供款 | 122 | 22 |
| 計劃的已付利益 | (35) | (38) |
| 計劃資產的實際回報 | 57 | (28) |
| —利息收入 | 8 | 9 |
| —計劃資產回報，不包括利息收入 | 50 | (36) |
| —由計劃資產撥出的行政費用 | (1) | (1) |
| 於3月31日 | 747 | 603 |

(v) 已在綜合損益及其他全面收益表確認的數額如下：

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|-----------------------|-------|-------|
| 香港計劃 | | |
| 本期服務成本 | 42 | 42 |
| 由計劃資產撥出的行政費用 | 1 | 1 |
| 界定利益責任淨額的利息淨額 | 2 | 2 |
| | 45 | 45 |
| 珠港機場公司計劃 | | |
| 於損益確認的總額 | 5 | 5 |
| 香港計劃 | | |
| 重新計量： | | |
| —因財務假設變動而產生的精算(收益)/虧損 | (12) | 12 |
| —經驗調整 | 30 | 18 |
| 計劃資產的回報，不包括利息收入 | (50) | 36 |
| | (32) | 66 |
| 珠港機場公司計劃 | | |
| 於其他全面收益確認的總額 | (27) | 71 |
| 界定利益借項總額 | 23 | 121 |

本期服務成本、已支付的行政費用和界定利益責任淨額的利息淨額分別於綜合損益表的以下項目中確認。

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|-----------|-------|-------|
| 員工薪酬及有關費用 | 50 | 50 |

20. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：

| | 2017年 | 2016年 |
|-----------------|-------|-------|
| 香港計劃 | | |
| 貼現率 | 1.4% | 1.2% |
| 未來長期薪金增幅 | 3.5% | 3.5% |
| 珠港機場公司計劃 | | |
| 貼現率 | 3.6% | 3.1% |

以下分析顯示了主要精算假設出現 0.5% 的變動時，於 2017 年 3 月 31 日界定利益責任將可能增加/(減少)幅度：

| 百萬元 | 增加 0.5% | 減少 0.5% |
|-----------------|---------|---------|
| 香港計劃 | | |
| 貼現率 | (29) | 31 |
| 未來長期薪金增幅 | 34 | (33) |
| 珠港機場公司計劃 | | |
| 貼現率 | (2) | 3 |

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

(b) 界定供款退休計劃

- (i) 集團亦按照香港《強制性公積金計劃條例》(「《強積金條例》」)的規定，為根據香港《僱傭條例》受僱但未獲界定利益退休計劃保障的僱員設立強制性公積金計劃(「強積金計劃」)。強積金計劃屬於界定供款退休計劃，由獨立的受託人管理。根據《強積金條例》，僱主及其僱員向這項計劃作出相當於僱員有關收入 5% 的最低法定供款，有關收入以每月 30,000 元(2014 年 6 月前為 25,000 元)為上限。不過，根據強積金計劃，集團作出的供款由僱員相關收入的 5% 至 15% 不等，已在損益列支。集團向計劃作出的法定供款會即時歸屬，而向計劃作出的自願性供款則於兩年至十年期間歸屬。
- (ii) 中國的相關法規規定，設於中國的附屬公司須參加由其各自所屬市政府管理的基本界定供款退休金計劃。除按僱員的薪金、獎金和部分津貼的某一比率作出年度供款外，集團並無任何其他支付基本退休福利的重大責任。

21. 資本及儲備

(a) 權益組成部分的變動

集團綜合權益的各個組成部分的期初與期末結餘的對賬，載列於第98頁的綜合權益變動表。

(b) 股本

| 百萬元 | 本局 | |
|---|--------|--------|
| | 2017年 | 2016年 |
| 法定、已發行、已分配及繳足股本：306,480股 (2016年：306,480股普通股)每股10萬元的普通股 | 30,648 | 30,648 |

(c) 儲備的性質和用途

(i) 匯兌儲備

匯兌儲備包含換算境外經營的財務報表所產生的所有外幣匯兌差額。匯兌儲備按附註27(u)所載列的會計政策處理。

(ii) 資本儲備

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

(iii) 儲備的可分派程度

於2017年3月31日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為277.21億元(2016年：195億元)。董事會不建議就截至2017年3月31日止年度派付任何末期股息(2016年：無)。

綜合財務報表附註

21. 資本和儲備(續)

(c) 儲備的性質和用途(續)

(iv) 資本管理

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

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

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

| 百萬元 | 附註 | 2017年 | 2016年 |
|------------------|----|--------|--------|
| 總負債 ¹ | 17 | 1,423 | 2,592 |
| 總權益 | | 60,563 | 52,558 |
| 總資本 ² | | 61,986 | 55,150 |
| 總負債/資本比率 | | 2% | 5% |

¹ 總負債是指帶息借款。

² 總資本是指總負債加上總權益。

本局及各附屬公司均不受任何外界施加的資本規定所限制。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值

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

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(a) 信貸風險

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

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

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

集團的信貸風險主要受到每個客戶的個別信用特徵所影響，而客戶所經營行業或所處國家並非影響因素。因此，當集團對個別客戶承受重大風險時，便會產生信貸風險甚為集中的情況。於報告期期末，集團所擁有應收賬款及其他應收款總額的15%(2016年：25%)及44%(2016年：41%)分別屬於集團應收最大客戶和五大客戶的款項，因此出現一定程度的信貸風險集中情況。

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

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

(b) 流動資金風險

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

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(b) 流動資金風險(續)

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

| 百萬元 | 於3月31日 的賬面金額 | 訂約未貼現現金流量 | | | | |
|--------------|-----------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| | | 總額 | 1年內或 接獲通知時 | 1年以上 但2年以下 | 2年以上 但5年以下 | 5年以上 |
| 2017年 | | | | | | |
| 帶息借款 | 1,423 | 1,870 | 54 | 54 | 826 | 936 |
| 應付賬款及其他應付款 | 5,734 | 5,799 | 5,000 | 280 | 399 | 120 |
| 利率掉期(淨額結算) | 12 | (23) | (5) | (5) | (12) | (1) |
| | 7,169 | 7,646 | 5,049 | 329 | 1,213 | 1,055 |
| 2016年 | | | | | | |
| 帶息借款 | 2,592 | 3,101 | 1,230 | 54 | 859 | 958 |
| 應付賬款及其他應付款 | 4,420 | 4,484 | 3,901 | 120 | 400 | 63 |
| 利率掉期(淨額結算) | (10) | (45) | (9) | (8) | (21) | (7) |
| | 7,002 | 7,540 | 5,122 | 166 | 1,238 | 1,014 |

上表顯示，集團為數5,400萬元(2016年：12.30億元)的帶息借款(包括利息)將於2017年3月31日後12個月內到期償還。集團將以內部資金及新增外部借款應付於合約到期日存在的短期流動資金風險。

(c) 利率風險

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

(i) 套期

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

集團將利率掉期劃歸為公允價值套期，並按照附註27(f)所載的會計政策按公允價值入賬。

集團於報告期期末已簽訂的掉期的名義金額、期限及公允價值詳情載列於附註22(e)。有關數額均在綜合財務狀況表確認為衍生金融工具。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險(續)

(ii) 利率概況

下表詳列集團借款於報告期期末的利率概況，當中已考慮指定作公允價值套期工具的利率掉期的影響(參閱上文第(i)項)。

| 百萬元 | 2017年 | 2016年 |
|-----------------------|--------------|--------------|
| 固定利率借款 | | |
| 固定利率票據 | 790 | 1,589 |
| 浮動利率借款 | | |
| 固定利率票據 ¹ | 633 | 803 |
| 浮動利率票據 | - | 200 |
| | 633 | 1,003 |
| 借款總額 | 1,423 | 2,592 |
| 固定利率借款佔借款總額百分比 | 56% | 61% |

¹ 轉為浮動利率

(iii) 敏感度分析

於2017年3月31日，假設其他變數保持不變，利率每增加/減少50個基點，估計可導致集團的除稅後溢利及保留溢利大約減少/增加200萬元(2016年：400萬元)。上述利率增加/減少不會增加/減少綜合權益的其他組成部分(2016年：無)。由於預期這對帶息銀行存款所構成的影響不大，因此有關分析不會考慮這個因素。

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

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(d) 外幣風險

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

於2017年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自為數3.09億美元(2016年：2.26億美元)的現金及銀行結餘，以及為數1,100萬美元(2016年：900萬美元)的應收賬款及其他應收款。

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

於2017年3月31日，集團承擔由為數人民幣1.65億元(2016年：人民幣1.22億元)的現金及銀行結餘所產生的人民幣貨幣風險。如果港元兌人民幣升值/貶值5%，而所有其他變數保持不變，集團稅後溢利和保留溢利將分別減少/增加800萬元(2016年：600萬元)。有關分析與2015/16年度所採用的基準相同。

集團並無就於中國註冊成立的實體的投資相關的外幣風險進行套期。

(e) 公允價值計量

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債

公允價值層級

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

- 第一層級估值：只使用第一層級輸入值(即相同資產或負債於計量日期在交投暢旺的市場的未經調整報價)來計量公允價值。
- 第二層級估值：使用第二層級輸入值(即未達第一層級的可觀察輸入值)並捨棄重大不可觀察輸入值來計量公允價值。不可觀察輸入值是指欠缺市場數據的輸入值。
- 第三層級估值：使用重大不可觀察輸入值來計量公允價值。

按成本值入賬的投資物業的公允價值披露是符合上述層級(附註10(c))。

於2016年及2017年3月31日，集團的衍生金融工具按公允價值入賬。這些金融工具屬於上述公允價值層級第二層級。

年內，在第一與第二層級之間並無出現任何公允價值轉移，亦無任何公允價值轉入第三層級或自第三層級轉出(2016年：無)。集團的政策是在公允價值層級之間出現轉移的報告期完結時確認有關變動。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量(續)

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

公允價值層級(續)

於報告期期末，未行使的衍生金融工具的公允價值和名義金額概述如下：

利用其他重大可觀察的輸入值

經常性計量公允價值(第二層級)

| 百萬元 | 2017年 | | | 2016年 | | |
|---------------|-------|------|------|-------|------|------|
| | 名義金額 | 金融資產 | 金融負債 | 名義金額 | 金融資產 | 金融負債 |
| 公允價值套期 | | | | | | |
| 利率掉期 | 650 | 5 | (17) | 800 | 12 | (2) |
| 減：1年內收回的部分 | | | | | | |
| 公允價值套期 | | | | | | |
| 利率掉期 | 650 | 1 | - | 800 | 2 | - |
| 1年後收回/(結清)的部分 | 4 | (17) | | 10 | (2) | |

於2017年3月31日，合資格作公允價值套期的衍生金融工具於報告期期末起計兩年至五年半內(2016年：不足一年至六年半內)到期。

第二層級公允價值計量所用的估值方法及輸入值

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

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量(續)

(ii) 按公允價值以外入賬的金融資產及負債的公允價值

於2017年3月31日，名義金額為14.5億元(2016年：24億元)的固定利率票據的賬面值及公允價值分別為14.23億元和15.75億元(2016年：23.92億元和25.57億元)，並屬於上述公允價值層級的第二層級內。

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

所有其他金融資產及負債均按與其於報告期期末的公允價值差別不大的數額入賬。

23. 未償付承擔

未在綜合財務報表內計提準備的未償付資本開支承擔如下：

| 百萬元 | 2017年 | | | 2016年 | | |
|---------|---------|--------|---------|---------|--------|---------|
| | 三跑道系統 | 其他 | 總額 | 三跑道系統 | 其他 | 總額 |
| 已訂約 | 28,885 | 3,976 | 32,861 | 1,589 | 2,465 | 4,054 |
| 已授權但未訂約 | 108,376 | 15,636 | 124,012 | 139,554 | 15,757 | 155,311 |
| | 137,261 | 19,612 | 156,873 | 141,143 | 18,222 | 159,365 |

集團的合資公司杭州機場公司的未償付承擔另外披露於附註13(a)中。

24. 重大關聯方交易

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

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

24. 重大關聯方交易(續)

本局在年內曾進行以下各項重大關聯方交易：

- (a) 本局與政府達成協議，由政府提供機場內有關污水泵系統、污水處理廠和飛行區地面照明的維修服務。本年度產生的相關服務費用為5,700萬元(2016年：1.02億元)。於2017年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為4,400萬元(2016年：8,200萬元)。
- (b) 本局還與政府達成服務協議，由政府提供機場內的航空氣象服務、航空交通管制服務，以及飛機救援及消防服務。本年度產生的費用為9.12億元(2016年：8.58億元)。於2017年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為30萬元(2016年：70萬元)。
- (c) 本局及本局的附屬公司HKIA Staff Services Limited(「HKIASS」)與政府達成服務協議，據此，本局同意以零代價通過HKIASS向政府提供額外人手，以配合於機場提供航空交通管制服務(附註24(b))時對人力資源的預期需求。
- (d) 本局與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)達成協議，而政府是港鐵公司的大股東。按照協議，港鐵公司須為中場客運大樓的旅客捷運系統提供測試及試機服務，並為一號和二號客運大樓、海天客運碼頭和中場客運大樓的旅客捷運系統提供維修服務。本年度產生的服務費用為8,300萬元(2016年：6,800萬元)。於2017年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為3,600萬元(2016年：4,400萬元)。
- (e) 本局租賃機場內若干範圍予香港國際主題樂園有限公司(「主題樂園公司」)，而政府是主題樂園公司的大股東。本年度就此收取總額為6,000萬元(2016年：5,100萬元)。於2017年3月31日，本局並無應收主題樂園公司的未償付金額(2016年：無)。
- (f) 本局附屬公司機場保安公司向本局以外的多個政府部門、機關及政府控制實體提供保安相關服務，於年內已收款項總額為6,000萬元(2016年：7,400萬元)。於2017年3月31日，應收這些政府部門、機關或實體款項總額為800萬元(2016年：1,000萬元)。

25. 直接和最終控權方

於2017年3月31日，集團的直接母公司和最終控權方為政府。

26. 會計判斷和估計

(a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷

下文詳述管理層在應用集團的會計政策時所作出的會計判斷：

(i) 租賃土地權益

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

(ii) 租賃土地分租

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

(iii) 合資公司權益

杭州機場公司從中國政府收取民航發展基金補貼、機場建設費補貼及其他補貼（統稱「民航發展基金補貼」），以供機場發展用途。這些補貼須在該公司的中國法定財務報表內列作出資。

集團已根據杭州機場公司全體股東均可享有因收取的民航發展基金補貼所帶來的經濟利益的基準，在綜合財務報表內按集團應佔持股比例以權益入賬。

在以往財務報告期間，集團在綜合損益表內確認應佔民航發展基金補貼的期間與杭州機場公司的確認期間相同。在2016年6月，中國財務部及民航總局就民航發展基金補貼的管理頒布了額外規定（財建【2016】362號），集團因此改變了民航發展基金補貼的確認方法。由於該等新規定與政府資產性補助上實施的規定相似，因此集團從2016年6月起在補貼資產的使用期限內確認其應佔民航發展基金補貼。

由於民航發展基金補貼的用途受到限制，不能用於分派，集團將有關數額由保留溢利轉入資本儲備。

26. 會計判斷和估計(續)

(b) 主要的估計數額不確定因素

附註20和22(e)分別載有關於界定利益退休責任和金融工具公允價值的假設和風險因素的資料。其他主要的估計數額不確定因素如下：

(i) 物業、機械及設備的預計可用年限和折舊

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

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

(ii) 項目準備

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

27. 主要會計政策概要

(a) 會計政策的修訂

香港會計師公會頒布了以下經修訂的《香港財務報告準則》。這些準則於集團的本會計期間首次生效。

- 《香港財務報告準則》年度改進(2012年至2014年周期)
- 《香港財務報告準則》第10號及《香港會計準則》第28號修訂 —「投資者與其聯營或合資公司之間的資產出售或投入」
- 《香港財務報告準則》第11號修訂 —「收購聯合經營權益的會計法」
- 《香港會計準則》第1號修訂 —「披露倡議」
- 《香港會計準則》第16號與第38號修訂 —「明晰可接受的折舊和攤銷法」

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

27. 主要會計政策概要(續)

(b) 附屬公司和非控股權益

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

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

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

非控股權益在綜合財務狀況表內的權益項目中，與本局權益股東應佔的權益分開列示。非控股權益應佔集團業績的權益，會按本年度損益總額和全面收益總額在非控股權益與本局權益股東之間作出分配的形式，在綜合損益表和綜合損益及其他全面收益表內列示。來自非控股權益持有人的貸款和對這些持有人的其他合約責任是按負債的性質，根據附註27(n)或(o)在綜合財務狀況表內列為金融負債。

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

當集團喪失於附屬公司的控制權時，按出售有關附屬公司的全部權益入賬，由此產生的收益或虧損在損益中確認。在喪失控制權日期所保留有關前附屬公司的權益，按公允價值確認，此筆金額在首次確認金融資產時當作公允價值，或(如適用)在首次確認於聯營公司或合資公司的投資時當作成本(參閱附註27(c))。

27. 主要會計政策概要(續)

(c) 合資公司

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

於合資公司的投資是按權益法記入綜合財務報表，但劃歸為持有待售(或已計入劃歸為持有待售的處置組合)的投資除外。按權益法，有關投資按成本首次入賬，並就集團於收購日應佔被投資公司可辨別資產淨值的公允價值超過投資成本的數額(如有)作出調整，然後就集團應佔被投資公司資產淨值的收購後變動以及與這些投資有關的任何減值虧損作出調整(附註27(d)和(j))。於收購日超過成本的任何數額、集團年內應佔被投資公司的收購後除稅後業績和任何減值虧損在綜合損益表內確認，而集團應佔被投資公司的收購後除稅後其他全面收益項目則在綜合損益及其他全面收益表內確認。

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

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

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

27. 主要會計政策概要(續)

(d) 商譽

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

就於合資公司的投資來說，商譽的賬面金額會計入應佔合資公司權益的賬面金額中，而整項投資會在有客觀的減值跡象時進行減值測試(附註 27(j))。

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

出售合資公司時，任何應佔商譽均包括在出售項目的損益內。

(e) 衍生金融工具

衍生金融工具按公允價值首次確認。集團會在每個報告期期末重新計量公允價值，由此產生的收益或虧損即時在損益中確認。

(f) 衍生金融工具及套期活動的會計處理

集團指定的若干衍生工具為對已確認資產或負債或已確定承擔的公允價值作出的套期(公允價值套期)。

(i) 公允價值套期

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

(ii) 不符合套期會計法資格的衍生工具

不符合套期會計法資格的任何衍生金融工具的公允價值變動會即時於損益內確認。

27. 主要會計政策概要(續)

(g) 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

(i) 本局須負責承擔開拓機場用地的所有成本。土地開拓成本和土地溢價已劃歸為租賃土地權益。租賃土地權益按成本減去累計攤銷和減值虧損(附註27(j))後的數額於綜合財務狀況表入賬。

(ii) 投資物業

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

投資物業按成本減去累計折舊和減值虧損(附註27(j))後記入綜合財務狀況表內。投資物業按預計可用期限或尚餘租賃期兩者中的較短期間計提折舊。投資物業的租金收入是按附註27(t)所述方式入賬。

(iii) 其他物業、機械及設備按成本減去累計折舊和減值虧損(附註27(j))後記入綜合財務狀況表。

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

(v) 報廢或出售投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備項目所產生的收益或虧損以出售所得款項淨額與該投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備項目賬面金額之間的差額釐定，並於報廢或出售日在損益確認。

(vi) 在建工程

在建資產和資本工程均按成本入賬。成本包括直接建造成本，如物料、直接員工薪酬、適當比例的生產間接成本、拆卸與移除有關項目的成本和項目所在場地清理費的首次估計金額(以適用者為準)，以及在建造或安裝與測試期間資本化的借貸成本淨額(附註27(n))。在使資產投入擬定用途所需的絕大部分準備工作完成時，這些成本便會停止資本化，有關資產亦會轉入投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備項內，並按附註27(h)所載的會計政策開始計提折舊。

27. 主要會計政策概要(續)

(g) 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

(vii) 租賃資產

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

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

如果集團以營業租賃出租資產，有關的資產會按性質列入綜合財務狀況表，並按下文附註27(h)所載集團的折舊政策計算折舊。營業租賃所產生的收益則根據下文附註27(t)所載集團的收益確認政策確認。

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

27. 主要會計政策概要(續)

(h) 折舊

折舊是以直線法按投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備項目的預計可用年限沖銷其成本減估計殘值(如有)計算。

預計可用年限如下：

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

如果投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備項目的組成部分有不同的可用年限，有關項目的成本會按合理的基準分配至各個部分，而且每個部分會分開計提折舊。集團會每年審閱資產的可用年限和殘值(如有)。

27. 主要會計政策概要(續)

(i) 無形資產(商譽除外)

集團購入的無形資產按成本減去累計攤銷(如有既定的預計可用年限)和減值虧損(附註27(j))後記入綜合財務狀況表內。

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

(j) 資產減值

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

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

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

(ii) 中期財務報告和減值

集團在中期期末採用了在財政年度終結時會採用的相同減值測試、確認和轉回準則。

27. 主要會計政策概要(續)

(k) 存料及零件

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

(l) 應收賬款及其他應收款

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

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

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

(m) 機場建設費

本局向乘客收取的機場建設費專門用於償付三跑道項目的建設費用。機場建設費在實際收取或成為應收取時於財務狀況表內確認。在機場建設費用於償付相關建設費用前，其以未使用機場建設費入賬。在償付建設費用之時，其將從未使用機場建設費轉出，並從三跑道項目資產的賬面金額中扣除。因此，機場建設費實際上是通過下調的折舊費用，在三跑道資產的預計可用年限內計入損益。

27. 主要會計政策概要(續)

(n) 帶息借款及借貸成本

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

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

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

(o) 應付賬款及其他應付款

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

(p) 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款和現金、存放於銀行和其他金融機構的活期存款，以及短期和高流動性的投資。這些投資可以隨時換算為已知的現金額，價值變動方面的風險不大，並在購入後3個月內到期。

27. 主要會計政策概要(續)

(q) 僱員福利

(i) 短期僱員福利和界定供款退休計劃的供款

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

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

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

(ii) 界定利益退休計劃責任

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

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

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

27. 主要會計政策概要(續)

(r) 所得稅

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

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

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

遞延稅項資產與負債均不貼現計算。

27. 主要會計政策概要(續)

(r) 所得稅(續)

(iii) (續)

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

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

因分派股息而額外產生的所得稅是在支付相關股息的負債確立時確認。

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

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

(s) 準備及或有負債

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

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

27. 主要會計政策概要(續)

(t) 收益確認

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

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

27. 主要會計政策概要(續)

(u) 外幣換算

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

以歷史成本計量的外幣非貨幣資產與負債按交易日的外幣匯率換算。

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

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

(v) 關聯方

(i) 如屬以下人士，即該人士或該人士的近親是集團的關聯方：

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

(ii) 如符合下列任何條件，即實體是集團的關聯方：

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

一名人士的近親是指與有關實體交易並可能影響該人士或受該人士影響的家庭成員。

27. 主要會計政策概要(續)

(w) 分部報告

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

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

28. 已頒布但尚未在截至2017年3月31日止年度生效的修訂、新準則及詮釋可能帶來的影響

截至本綜合財務報表刊發日，香港會計師公會已頒布多項在截至2017年3月31日止年度尚未生效，亦沒有在本綜合財務報表採用的修訂和新準則。這些修訂和準則變化包括下列可能與集團有關的項目。

| | 在以下日期或之後 開始的會計期間生效 |
|-------------------------------------|-----------------------|
| 《香港會計準則》第7號修訂—「現金流量表：披露倡議」 | 2017年1月1日 |
| 《香港會計準則》第12號修訂—「所得稅：就未實現虧損確認遞延稅項資產」 | 2017年1月1日 |
| 《香港財務報告準則》第9號—「金融工具」 | 2018年1月1日 |
| 《香港財務報告準則》第15號—「客戶合約收益」 | 2018年1月1日 |
| 《香港財務報告準則》第16號—「租賃」 | 2019年1月1日 |

集團正在評估這些修訂對首次採用期間的影響。到目前為止，集團認為，採納這些修訂不大可能會嚴重影響集團的綜合財務報表。

五年財務及營運概要

| (百萬港元) | 12/13 | 13/14 | 14/15 | 15/16 | 16/17 |
|---------------------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|
| | 重列 ⁴ | | | | |
| 綜合損益表 | | | | | |
| 收益 | 13,134 | 14,810 | 16,367 | 18,184 | 18,627 |
| 計算折舊和攤銷前營運費用 | (4,282) | (4,872) | (5,053) | (5,848) | (5,796) |
| 計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利 | 8,852 | 9,938 | 11,314 | 12,336 | 12,831 |
| 折舊和攤銷 | (2,208) | (2,248) | (2,420) | (2,813) | (3,079) |
| 利息及財務(費用)/收入淨額 | (121) | (13) | 33 | 28 | 131 |
| 應佔合資公司業績 | 211 | 77 | 137 | 189 | 83 |
| 除稅前溢利 | 6,734 | 7,754 | 9,064 | 9,740 | 9,966 |
| 所得稅 | (1,111) | (1,306) | (1,794) | (1,366) | (1,656) |
| 年度溢利 | 5,623 | 6,448 | 7,270 | 8,374 | 8,310 |
| 以下各方應佔部份： | | | | | |
| 本局權益股東 | 5,615 | 6,454 | 7,254 | 8,359 | 8,276 |
| 非控股權益 | 8 | (6) | 16 | 15 | 34 |
| 綜合財務狀況表 | | | | | |
| 非流動資產 | 48,890 | 51,482 | 53,474 | 54,192 | 57,572 |
| 流動資產 | 4,802 | 5,394 | 4,587 | 10,800 | 16,748 |
| 流動負債 | (5,590) | (4,776) | (5,813) | (5,428) | (6,740) |
| 流動(負債)/資產淨額 | (788) | 618 | (1,226) | 5,372 | 10,008 |
| 資產總值減流動負債 | 48,102 | 52,100 | 52,248 | 59,564 | 67,580 |
| 非流動負債 | (7,732) | (9,581) | (7,811) | (7,006) | (7,017) |
| 資產淨值 | 40,370 | 42,519 | 44,437 | 52,558 | 60,563 |
| 股本 | 30,648 | 30,648 | 30,648 | 30,648 | 30,648 |
| 儲備 | 9,489 | 11,642 | 13,546 | 21,662 | 29,647 |
| 非控股權益 | 233 | 229 | 243 | 248 | 268 |
| 權益總額 | 40,370 | 42,519 | 44,437 | 52,558 | 60,563 |
| 主要財務及營運統計數字 | | | | | |
| 宣派股息(百萬港元) | 4,400 | 5,300 | - | - | - |
| 股權收益 | 14.3% | 15.6% | 16.7% | 17.3% | 14.7% |
| 總負債/資本比率 | 13% | 10% | 7% | 5% | 2% |
| 客運量 ^{1,2} (百萬人次) | 57.2 | 60.7 | 64.7 | 69.7 | 70.5 |
| 貨運量 ^{1,3} (百萬公噸) | 4.0 | 4.2 | 4.4 | 4.3 | 4.6 |
| 飛機起降量 ¹ (千架次) | 355 | 377 | 396 | 410 | 410 |

¹ 營運統計數字只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

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

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

⁴ 2012/13年度的數字已經重列，以符合於2013年1月1日或之後起計的會計期間生效的經修訂《香港會計準則》第19號——「僱員福利」。這些數字已就追溯採納該經修訂的會計準則而重列。

在香港國際機場營運的航空公司 — 2017年3月

| | | | |
|-------------------------|------------------|-------------------------|--------------------|
| 俄羅斯航空 | 中華航空 | K-Mile Air* | 新加坡航空公司 |
| AeroLogic* | 中國貨運航空* | 大韓航空 | 新加坡航空貨運* |
| Air Astana | 中國東方航空 | 德國漢莎航空 | Sky Lease Inc.* |
| 釜山航空 | 中國南方航空 | 德國漢莎貨運航空* | 南非航空公司 |
| 加拿大航空 | 美國達美航空公司 | 馬來西亞航空 | Southern Air Inc.* |
| 中國國際航空公司 | 易斯達航空 | 馬印航空 | 春秋航空 |
| 法國航空公司 | 以色列航空公司 | 華信航空 | 斯里蘭卡航空公司 |
| 香港華民航空* | 阿聯酋航空公司 | 蒙古航空公司 | SW Italia S.p.A.* |
| 印度航空公司 | 埃塞俄比亞航空 | 緬甸國家航空公司 | 瑞士國際航空 |
| 毛里裘斯航空 | 阿提哈德航空公司 | 尼泊爾航空公司 | 泰國亞洲航空 |
| 新西蘭航空 | 長榮航空 | 日本貨物航空公司* | 泰國國際航空 |
| 新畿內亞航空 | Federal Express* | 樂桃航空 | 虎航 |
| 亞洲航空 | 斐濟航空 | 菲律賓航空公司 | TNT Airways S.A.* |
| 俄羅斯空橋貨運航空* | 芬蘭航空 | 菲律賓亞洲航空 | 土耳其航空 |
| 全日空 | 嘉魯達印尼航空 | Polar Air Cargo* | 韓國德威航空公司 |
| 美國航空 | 香港快運航空 | 澳洲航空公司 | 美國聯合航空 |
| 韓亞航空 | 香港航空 | 卡塔爾航空 | 聯合包裹運送服務公司* |
| 亞特拉斯* | 日本航空 | Raya Airways* | 香草航空 |
| Aurora Airlines | 濟州航空 | 汶萊皇家航空 | 越捷航空 |
| 奧地利航空 | 印度捷特航空 | 皇家約旦航空 | 越南航空公司 |
| 曼谷航空公司* | 捷星亞洲航空公司 | S7 航空 | 維珍航空 |
| Bismillah Airlines* | 捷星日本航空公司 | 沙特阿拉伯航空* | 廈門航空 |
| 英國航空公司 | 捷星太平洋航空 | 北歐航空 | 揚子江快運* |
| 盧森堡國際貨運航空公司* | 真航空 | 順豐航空* | |
| Cargolux Italia S.p.A.* | 吉祥航空 | 上海航空公司 | |
| 國泰港龍航空 | Kalitta Air* | 深圳航空公司 | |
| 國泰航空公司 | 肯尼亞航空 | 四川航空 | |
| 宿霧太平洋航空 | 荷蘭皇家航空公司 | Silk Way West Airlines* | |

* 只提供貨運服務

香港國際機場定期航班目的地 — 2017年3月

| 北亞 | 上海/浦東 | 古晉 | 歐洲 | 非洲 |
|--------|---------|-------|-----------------|--------|
| 北京 | 瀋陽 | 馬尼拉 | 阿姆斯特丹 | 亞的斯亞貝巴 |
| 釜山 | 石家莊 | 芽莊/金蘭 | 巴塞羅那* | 約翰內斯堡 |
| 長春 | 台北 | 檳城 | 布雷西亞* | 毛里求斯 |
| 長沙 | 太原 | 金邊 | 布魯塞爾* | 內羅畢 |
| 濟州 | 高松 | 布吉 | 布達佩斯* | |
| 成都 | 天津 | 暹粒 | 科隆* | |
| 重慶 | 東京/羽田 | 新加坡 | 杜塞爾多夫 | |
| 大邱 | 東京/成田 | 泗水 | 法蘭克福 | |
| 大連 | 烏蘭巴托 | 烏隆他尼* | 赫爾辛基 | |
| 福岡 | 符拉迪沃斯托克 | 仰光 | 伊斯坦堡 | |
| 福州 | 溫州 | | 萊比錫* | |
| 廣州 | 武漢 | | 列日* | |
| 桂林 | 無錫 | | 倫敦/蓋特威克 | |
| 貴陽 | 武夷山 | | 倫敦/希斯路 | |
| 海口 | 廈門 | | 盧森堡* | |
| 杭州 | 西安 | | 馬德里/巴拉克斯 | |
| 哈爾濱 | 西寧 | | 曼徹斯特 | |
| 廣島 | 徐州 | | 米蘭/馬爾奔薩 | |
| 伊爾庫次克 | 煙台 | | 莫斯科/多莫杰多沃* | |
| 石垣 | 義烏 | | 莫斯科/謝列梅捷沃 | |
| 揭陽 | 米子 | | 慕尼黑 | |
| 濟南 | 湛江 | | 巴黎 | |
| 晉江 | 鄭州 | | 羅馬 | |
| 鹿兒島 | | | 斯德哥爾摩/阿蘭達 | |
| 高雄 | | | 維也納 | |
| 哈巴羅夫斯克 | | | 蘇黎世 | |
| 東南亞 | | | | |
| 昆明 | 斯里巴加灣市 | | 澳大拉西亞/ 太平洋島嶼 | |
| 梅縣 | 曼谷/廊曼 | | 亞德萊德 | |
| 宮崎 | 曼谷/蘇凡納布 | | 奧克蘭 | |
| 名古屋 | 宿霧 | | 布里斯班 | |
| 南昌 | 清邁 | | 凱恩斯 | |
| 南京 | 清萊 | | 黃金海岸 | |
| 南寧 | 克拉克 | | 關島 | |
| 寧波 | 峴港 | | 墨爾本 | |
| 岡山 | 登巴薩 | | 楠迪 | |
| 沖繩 | 河內 | | 珀斯 | |
| 大阪/關西 | 胡志明市 | | 莫爾茲比港 | |
| 青島 | 伊洛伊洛 | | 悉尼 | |
| 三亞 | 雅加達 | | 圖文巴/威爾坎普* | |
| 札幌 | 卡利博 | | | |
| 首爾/仁川 | 蘇梅 | | | |
| 上海/虹橋 | 亞庇 | | | |
| | 吉隆坡 | | | |
| | 吉隆坡/梳邦* | | | |

* 只提供貨運服務

香港機場管理局

香港大嶼山
香港國際機場
翔天路1號
機場行政大樓

電話：(852) 2188 7111
傳真：(852) 2824 0717
網址：www.hongkongairport.com

