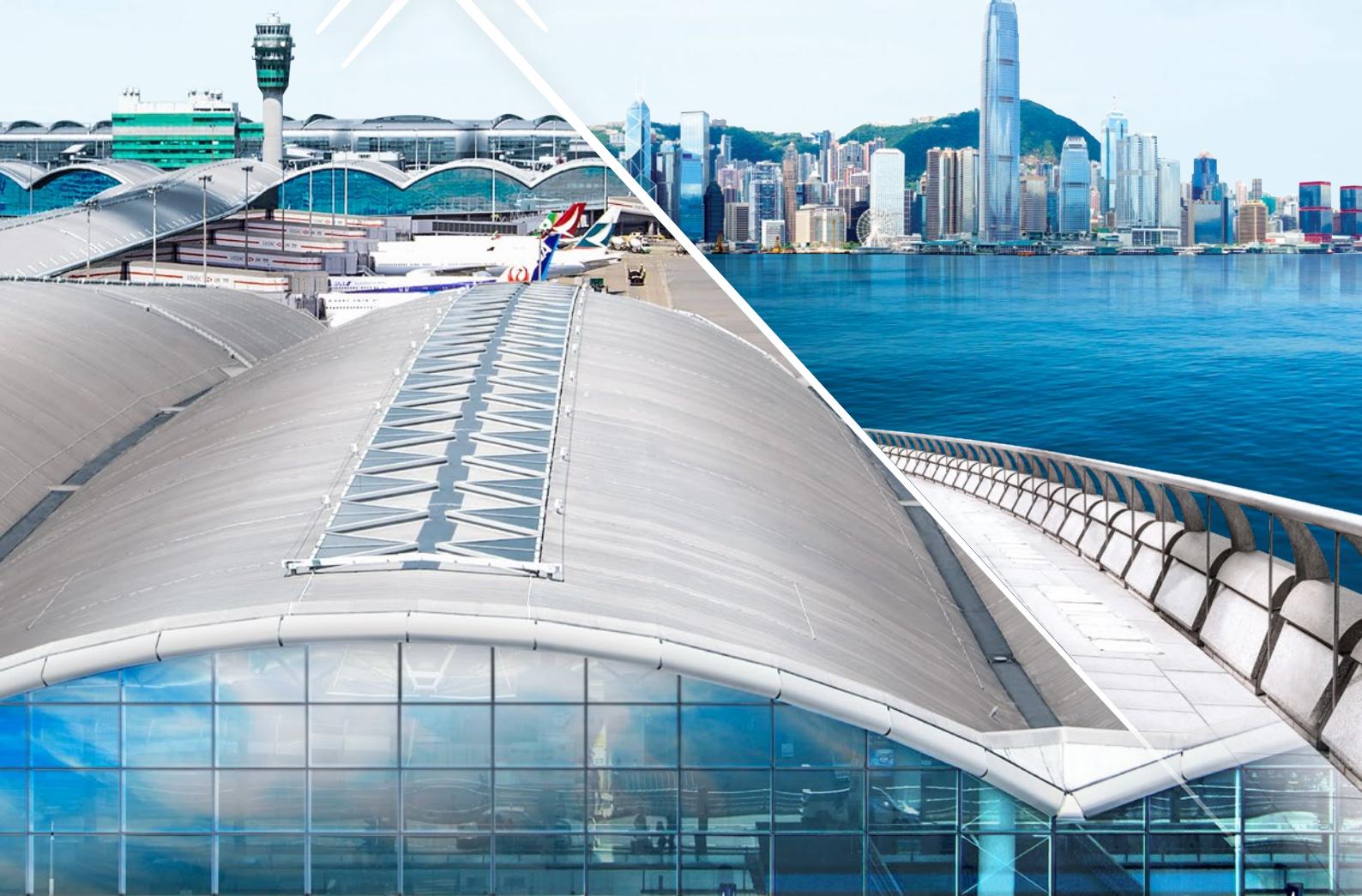




2017/18年報



非凡卓越20年



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

本年度年報封面設計採用的「XX」圖案，蘊含羅馬數字
「20」的意思，寓意香港國際機場啟用20周年，同時展現
一號客運大樓天花獨特不凡的圖案設計。

目錄

- 12 非凡旅程20年
- 16 核心價值
- 17 香港國際機場簡介 / 營運表現概覽
- 18 主席報告
- 22 行政總裁報告
- 26 董事會
- 29 執行總監
- 30 財務及營運概覽
- 31 企業管治
- 56 風險管理報告
- 60 大事紀要
- 62 客運服務
- 72 貨運及航空服務
- 76 飛行區及系統
- 80 內地發展項目
- 84 可持續發展與人才
- 90 展望未來
- 95 財務回顧
- 102 董事會報告書
- 106 獨立核數師報告書
- 111 綜合財務報表
- 163 五年財務及營運概要
- 164 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。

連繫世界



↑ 開口 1-36
→ 開口 201-230
↑ 開口 501-530
↑ 洗手間
↑ 吸煙室 Smoking Lounge

A professional man in a dark blue suit and striped tie is smiling while talking on a mobile phone. He is standing in an airport terminal, with large flight information displays visible in the background. A large white 'X' graphic is overlaid on the bottom left corner of the image.

便捷旅程



效率超卓

香港
國際機場 | HONG KONG
INTERNATIONAL
AIRPORT

TERMINAL 2

A close-up photograph of a person's hand pointing their index finger towards a digital screen displaying a candlestick chart of a financial market. The chart shows a downward trend with several red 'SELL' signals and green 'BUY' signals. The background is dark, and the chart is brightly lit with blue and red colors. A large, semi-transparent white 'X' is overlaid on the bottom left corner of the image.

推動經濟

空運樞紐





用心服務



The background image shows an aerial view of Hong Kong International Airport. In the foreground, a dense forest of green trees covers a hillside. Below the forest, a long bridge spans a body of water, connecting to the airport's runway and terminal buildings. The airport grounds are a mix of green fields and grey runways, with several airplanes parked at gates. In the distance, across the water, there are more islands and a large, prominent mountain range under a blue sky with scattered white clouds.

致力環保

A young boy with dark hair, wearing a blue hoodie and jeans, is running across a grassy field towards the camera. He is holding a bunch of colorful balloons in his left hand. The background shows a bright blue sky with white clouds and a green landscape. A large, semi-transparent graphic element in the bottom-left corner features a light green circle and a white 'X' shape.

關懷社區



計劃未來

共創繁榮



非凡旅程20年

1998-2007



一號客運大樓西北客運廊啟用。



位於赤鱲角的香港國際機場正式啟用，當時只有南跑道運作。

• 1998



北跑道投入服務，
機場的跑道數目增至兩條。



香港機場管理局就於機場發展及營運速遞貨運站簽訂專營權協議。

• 2002



• 2001



• 2000



機場海運碼頭啟用，提供海空聯運貨運服務。



• 1999





由香港國際機場海天客運碼頭前往內地的跨
境快船服務啟用。



香港國際機場採用無線射頻識別技術，
處理所有離港行李。

機管局購入杭州蕭山國際
機場 35% 股權，同年亦成
立一間合資公司管理珠海
機場。

• 2007



• 2006



• 2005



機管局簽署協議，為北京首都國際機場
三號航站樓啟用提供管理及培訓支援。



• 2004



DHL Express 中亞區樞紐中心啟用，鞏固了
機場的速遞空運中心地位。

國際航空運輸協會推選香港國際機場為
「全球最佳機場」。

• 2003



機管局購入杭州蕭山國際
機場 35% 股權，同年亦成
立一間合資公司管理珠海
機場。



機管局購入杭州蕭山國際
機場 35% 股權，同年亦成
立一間合資公司管理珠海
機場。

• 2006



• 2005



機管局簽署協議，為北京首都國際機場
三號航站樓啟用提供管理及培訓支援。



• 2004

DHL Express 中亞區樞紐中心啟用，鞏固了
機場的速遞空運中心地位。

國際航空運輸協會推選香港國際機場為
「全球最佳機場」。

非凡旅程20年 2008-2017



香港國際機場成為全球最繁忙貨運機場。

香港國際機場與深圳寶安國際機場合作推出「港深機場中轉服務」，旅客可在香港或深圳機場，預辦中轉航班的登機手續及領取登機證。



• 2008

• 2009



• 2010



• 2011



機管局公布《香港國際機場 2030 規劃大綱》，並就機場發展展開公眾諮詢。

香港國際機場推出流動登機證服務。



• 2012



機場北衛星客運廊投入運作。



香港國際機場開展多項運力提升項目，包括擴建一號客運大樓。

• 2017

香港國際航空學院首次開辦課程及招收首批學員。



三跑道系統項目獲發環境許可證。

• 2016



三跑道系統建造工程啟動。

• 2015



機管局公布 SKYCITY 航天城計劃，在機場發展佔地 25 公頃的綜合商業發展項目。

• 2014



• 2013



香港國際機場贏得《TTG》的「最佳機場」獎項十次後，晉身「旅遊名人堂」。



中場客運大樓啟用，令機場可處理的年客運量增加 1 000 萬人次。

堅毅敬業

樂於承擔、積極進取



盡展關懷

以人為本、愛護環境



核心價值

精益求精

追求卓越、持續求進



力求創新

與時並進、推陳出新



群策群力

團結一致、同心協力

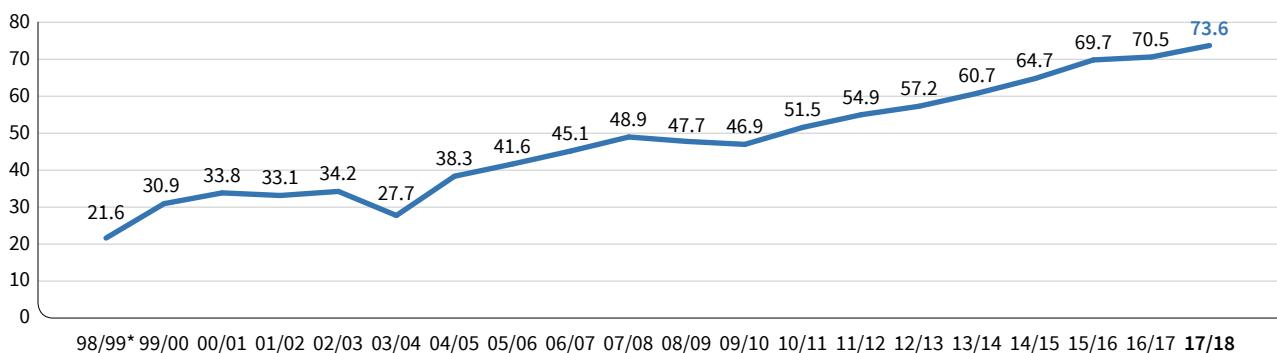
香港國際機場簡介

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	超過220個
跑道	兩條

營運表現概覽

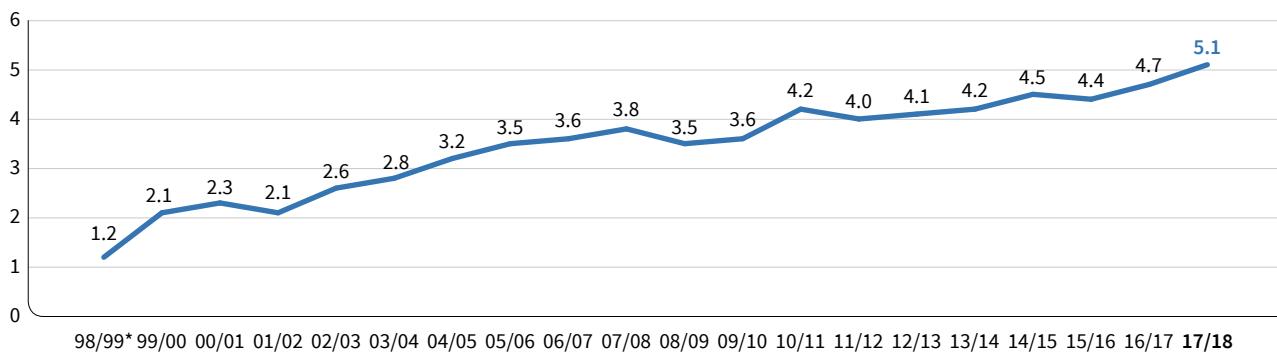
客運量

(百萬人次)



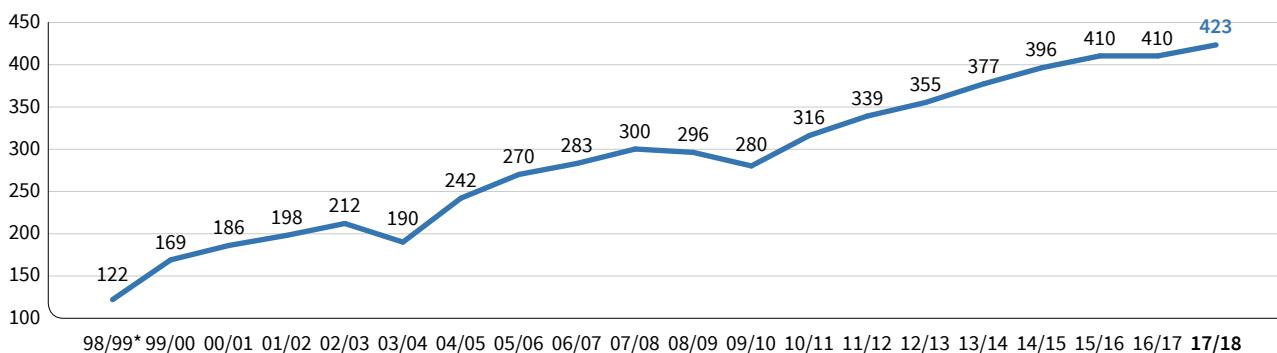
貨運及航空郵件量

(百萬公噸)



飛機起降量

(千架次)



*由1998年7月6日至1999年3月31日期間。



主席報告



各位持份者：

於截至 2018 年 3 月 31 日止財政年度，香港國際機場繼續保持增長升勢。年內，機場的客運量達到 7 360 萬人次，飛機起降量為 423 390 架次，分別同比增加 4.5% 及 3.2%。

貨運及航空郵件量上升 7.6% 至 510 萬公噸，令香港國際機場成為全球首個機場於一年內處理超過 500 萬公噸貨物及航空郵件。

除了航空交通量顯著增長外，我們亦於 2017/18 年度獲得多個獎項，表揚機場在運作效率、客運服務以至科技創新各方面的卓越表現。於年結前，我們更第二次獲《Air Transport World》頒發「年度最佳機場」殊榮。

非凡二十載

2018 年為香港國際機場的 20 周年。機場於 1998 年 7 月由啟德遷往赤鱲角，當時只得 60 家航空公司在此提供服務，航空網絡僅覆蓋 120 個航點；時至今日，已有超過 100 家航空公司提供航班服務，連繫香港至世界各地逾 220 個航點，客、貨運量升幅更超過一倍。航空交通量強勁增長，令香港國際機場連續八年成為全球最繁忙貨運機場，並在全球最繁忙國際客運機場中名列第三。

三跑道系統建造工程自2016年8月展開以來進展理想，項目的填海工程正進行得如火如荼。我們將繼續密切監察，以確保有關項目能夠適時完成。



香港國際機場不單為交通樞紐，更是本港經濟重心，推動支柱產業包括金融、貿易及物流、旅遊及專業服務的發展，這些產業合共佔香港本地生產總值超過一半。如果沒有一個效率卓著的機場，香港將無法取得今日的成就。

為應付區內的航空交通需求，我們致力推動機場持續發展，而建造三跑道系統更是核心項目。我欣然向大家報告，三跑道系統建造工程自2016年8月展開以來進展理想，項目的填海工程正進行得如火如荼。我們將繼續密切監察，以確保有關項目能夠適時完成。

譜寫新篇章

港珠澳大橋及高鐵等本港多個大型基建項目即將落成，透過這些交通連繫，香港國際機場的腹地市場將可大幅擴展。為此，我們現正推行多項計劃，以把握這些項目帶來的種種機遇。

我們正全力推進SKYCITY航天城綜合商業發展項目，這個位於機場島的嶄新旅遊及商業樞紐，將會興建酒店和零售、餐飲及娛樂設施。第一間新酒店的建造工程現已展開，預計整個項目將於2023年年底前投入運作。

除了推展三跑道系統擴建項目外，管理層亦致力維持及提高機場現有服務水平，包括引入更多嶄新科技，務求進一步提升旅客體驗。



儘管我們不斷積極提升機場的軟硬件，人才仍然是我們的最寶貴資產。為吸納及培育航空人才，香港國際航空學院於2017年4月首次開辦課程，而首年的學員總人數達5 500人。首輪課程提供了汲取專業知識及實習經驗的機會，深受學員及機場業務夥伴歡迎。



延續成功故事

於過去20年，香港國際機場取得驕人發展。我謹藉此機會，感謝73 000名機場員工及對機場取得優秀成績作出貢獻的人士，特別是對過往及現任董事會成員多年來給予的指導及支持，致以衷心謝意。

在慶祝機場啟用20周年之際，我們亦期望機場繼續邁步向前，再創佳績，讓未來世代引以為榮。

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the author of the message.

蘇澤光

主席

香港，2018年6月4日



行政總裁報告

(前排左起)：物業發展執行總監區浩章先生、人力資源及行政執行總監鍾惠儀女士、**行政總裁林天福先生**、商務執行總監陳正思女士、機場運行執行總監吳自淇先生

(後排左起)：工程及科技執行總監關景輝先生、財務執行總監羅志聰先生、三跑道項目執行總監潘嘉宏先生、企業發展執行總監馮永業先生



各位持份者：

於截至 2018 年 3 月 31 日止的 2017/18 財政年度，香港國際機場錄得穩健增長。三項航空交通量包括客運量、貨運量及飛機起降量均刷新紀錄，貨運及航空郵件量更首次突破 500 萬公噸。

客運大樓新面貌

隨着機場航空交通需求不斷增長，我們正推行一系列提升項目，以確保機場在三跑道系統投入服務前有足夠運力，以應付中短期的需求。

一號客運大樓現正進行擴建，包括新增 48 個旅客登記櫃檯及兩個新行李認領轉盤。接機大堂亦將會擴闊，為迎接親友人士提供更寬敞舒適的環境。在機場禁區方面，東大堂將增設兒童遊樂區，配備各類遊戲及遊樂設備，而新建的露天花園亦可讓旅客享受寧靜時刻。

為營造更愜意優質的環境，我們現正進行一號客運大樓內部翻新工程，包括更換地毯及翻新公共座位區。東大堂美食廣場亦正進行大型改善工程，務求提升用餐環境及引入更多美食選擇。登機閘口將劃分為不同主題區域，而洗手間會採用優雅的現代化設計。待上述工程項目完成後，一號客運大樓的面貌將會煥然一新。

2018年是香港國際機場的20周年。
多年來，香港國際機場屢獲殊榮，超過
70次贏得全球最佳機場的美譽。我要衷心
感謝73 000名機場員工及業務夥伴的竭誠努
力，令機場於2017/18年度再次取得卓越佳績，
並達到最優秀的服務水平。



此外，我們正在一號客運大樓與北衛星客運廊之間興建一條名為「天際走廊」的行人天橋。這條全長200米的天橋將配備空調，並設有觀景台及食肆，不但可縮短旅客前往北衛星客運廊閘口的時間，更將成為機場的矚目設施。

除了新增及提升設施外，於2017/18年度亦有兩間大型特許零售店開業。新店鋪為旅客提供更多元化的免稅產品，並帶來創新零售體驗，例如威士忌品酒區、護膚及化妝品互動專區等。同時，我們將會引入更多嶄新概念，以及推出期間限定店。機場零售活動不斷推陳出新，加上我們的網購平台「HKairport Shop」，為機場購物體驗帶來了新定義。

開創未來旅遊體驗

香港國際機場採用創新科技，以滿足旅客對更快捷方便服務的需求。

於2017/18年度，我們與入境事務處合作引入容貌辨識技術，藉此加強保安並加快出入境檢查程序。同時，我們正研究在機場使用「唯一旅程身分識別」，令旅程更快捷順暢。這個系統會在每名旅客經過機場的首個身分核實點，記錄他們的生物特徵及行程資料，用作編製數碼認證，以便在機場各個檢查點識別旅客身分。

我們不斷為機場引入先進的自助服務及流動平台，於本年度機場推出了自助流動智能登記櫃檯，讓旅客可同時驗證旅行證件、列印登機證及自行繫上行李標籤。

機場流動應用程式「我的航班」亦增添了多項新功能，例如預約停車位、客運大樓室內虛擬導航功能及指示標誌翻譯。全新的智能行李牌「行李通」亦正式面世，抵港旅客將這個應用程式連接至行李牌後，當行李即將送抵行李認領帶時便可收到通知。我們亦正為應用程式開發其他新功能，包括點餐及實時輪候資訊等。



投資社區

香港國際機場不但對本港發展擔當重要角色，亦與本地社區保持緊密聯繫。憑藉多年來的社區參與及服務工作，我們於2017/18年度推出「EXTRA MILE里・想高飛」項目，透過這個由香港機場管理局與業務夥伴合作推出的平台，吸引和挽留人才。我們與非政府機構合作推出三項先導計劃，分別以在職青年、非華語人士及育有子女的機場員工為服務對象。這些計劃秉持創造共享價值的理念，藉以發揮上述目標社群的潛能，促進社會流動，為機場匯聚更多人才。

共創美好將來

2018年是香港國際機場的20周年。多年來，香港國際機場屢獲殊榮，超過70次贏得全球最佳機場的美譽。我要衷心感謝73 000名機場員工及業務夥伴的竭誠努力，令機場於2017/18年度再次取得卓越佳績，並達到最優秀的服務水平。

我期待繼續與大家衷誠合作，為香港國際機場歷史譜寫另一精采篇章，並鞏固機場作為國際航空樞紐的領先地位。

林天福

行政總裁

香港，2018年6月4日

董事會



蘇澤光先生



林天福先生



陳帆先生



陳靜芬資深大律師



馮婉眉女士



何俊賢議員

蘇澤光先生 GBM GBS OBE 太平紳士 主席

現年73歲。2015年6月獲委任為董事會主席，於2018年6月獲再度委任。曾任香港貿易發展局主席。行政長官創新及策略發展顧問團非官方成員；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1995至2003年出任地鐵公司主席兼行政總裁；於2003至2007年出任電訊盈科集團副主席兼董事總經理；於2000至2007年出任香港上海滙豐銀行獨立董事；於2002至2015年出任國泰航空有限公司非常務董事；於2007至2015年出任北京市市長國際企業家顧問及於2008至2018年出任中國人民政治協商會議全國委員會委員。

林天福先生 太平紳士

行政總裁*

現年59歲。2014年10月獲委任為行政總裁。曾任香港貿易發展局總裁。國際機場協會亞太區理事會第二副主席；國際機場協會全球理事會成員；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獎章，嘉許他領導貿發局在推動港美貿易的貢獻。

陳帆先生 太平紳士

運輸及房屋局局長*

現年60歲。2017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，陳帆先生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、土地供應專責小組和青年發展委員會的成員。

陳靜芬資深大律師

現年48歲。2018年6月獲委任為董事會成員。高等法院原訟法庭特委法官；大律師資格考試 — 公司法小組召集人；消費者委員會委員；公

司法改革常務委員會委員。於2013至2014年出任高等法院原訟法庭暫委法官；於2013至2017年出任香港大律師公會 — 公司法委員會主席；於2012至2014年出任上訴委員會(城市規劃)副主席及市政服務上訴委員會副主席；於2012至2013年出任研究公司清盤法例現代化小組成員；於2002至2012年出任大律師資格考試 — 公司法小組成員及於2007至2009年出任重寫公司法：審查、調查、罪行及懲罰條文諮詢小組成員。

馮婉眉女士 BBS 太平紳士

現年57歲。2010年6月獲委任為董事會成員，於2013年6月、2016年6月、2017年6月及2018年6月獲再度委任。曾任滙豐集團總經理及香港上海滙豐銀行有限公司香港區總裁。香港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；香港按揭證券有限公司董事；



林奮強先生



林健鋒議員



劉怡翔先生



李承仕先生



李天柱先生



杜彼得先生

香港交易及結算所有限公司、恒隆地產有限公司獨立非執行董事；中國建設銀行獨立非執行董事及其轄下審計委員會委員。

何俊賢議員 BBS

現年38歲。2016年1月獲委任為董事會成員，於2018年1月獲再度委任。立法會議員(功能界別—漁農界)；立法會內務委員會、財務委員會及政府帳目委員會委員；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、交通事務及保安事務委員會委員。

林奮強先生 BBS

現年57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66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13屆全國委員會委員；香港按揭證券有限公司董事。

劉怡翔先生 太平紳士

財經事務及庫務局局長*

現年68歲。2017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；香港鐵路有限公司董事局、強制性公積金計劃管理局董事會、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。

李承仕先生 GBS OBE 太平紳士

現年76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、就業和培訓小組成員。

李天柱先生 太平紳士

民航處處長*

現年59歲。2016年5月出任民航處處長後成為董事會成員。國際民用航空組織亞太地區空中航行規劃和實施小組副主席；香港工程師學會資深會員。

杜彼得先生 BBS

現年70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。

董事會



唐家成先生



黃冠文先生



黃永灝先生



易志明議員



盛智文博士

唐家成先生 SBS太平紳士

現年63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。現時擔任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。在2012年至2017年期間，他曾出任香港體育學院有限公司主席。

黃冠文先生 BBS MH 太平紳士

現年53歲。2018年6月獲委任為董事會成員。以立投資管理有限公司及新建業有限公司董事；空運牌照局成員；香港廉政公署防止貪污諮詢委員會主席及貪污問題諮詢委員會委員。於2006年5月至2012年4月出任香港聯合交易所有限公司上市委員會成員及於2012年4月至2018年3月出任通訊事務管理局成員。

黃永灝先生 BBS 太平紳士

現年60歲。2015年6月獲委任為董事會成員，於2018年6月獲再度委任。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，他亦為根據第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、港深創新及科技園有限公司董事及香港建造商會永遠監督。

易志明議員 SBS 太平紳士

現年64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。香港立法會航運交通界功能界別議員及物業管理業監管局成員；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69歲。2015年6月獲委任為董事會成員，於2018年6月獲再度委任。蘭桂坊集團及蘭桂坊協會主席及Paradise Properties Group擁有人；永利澳門有限公司主席；盈科大衍地產發展有限公司非執行董事；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；香港經濟發展委員會委員；香港總商會理事會成員；團結香港基金理事會理事；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；海洋公園榮譽顧問；香港公益金名譽副會長；香港特區行政長官創新及策略發展顧問團及人力資源規劃委員會非官方成員。

* 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

物業發展執行總監

現年 61 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地產發展（中國）有限公司董事及新鴻基地產發展有限公司項目總監，擁有逾 30 年的設計、規劃、管理及項目發展經驗，曾在香港的建築設計事務所及大型發展商任職，並參與多項龐大的發展項目。區先生是香港註冊建築師及認可人士，擁有內地一級註冊建築師資格。

陳正思女士

商務執行總監

現年 52 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 54 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 54 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 57 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 58 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士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 63 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。自啟德機場時代起至今，他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 60 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 35 年經驗，專責規劃、設計及管理涉及多個範疇的大型發展項目，涵蓋機場及建築物以至隧道、橋樑及道路。他積極參與香港工程業界事務，於 2012 年至 2018 年期間為建造業議會成員及其屬下環境專責委員會主席。

附註：執行總監的照片載於第 22 頁。

財務及營運概覽

	2017/18	2016/17	+/-% ¹
財務業績 (百萬港元)			
收益	21,994	18,627	+18.1%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	15,936	12,831	+24.2%
折舊和攤銷	3,097	3,079	+0.6%
利息及財務收入淨額	275	131	+109.9%
權益股東應佔溢利	11,416	8,276	+37.9%
宣派股息	-	-	-
財務狀況及比率 (百萬港元)			
資產總值	88,930	74,320	+19.7%
借款總額	1,415	1,423	-0.6%
權益總額	72,569	60,563	+19.8%
股權收益	17.3%	14.7%	
總負債/資本比率	2%	2%	
信貸評級			
標準普爾：			
長期本地貨幣	AA+	AAA	
長期外幣	AA+	AAA	
營運概覽 ²			
客運量 ³ (百萬人次)	73.6	70.5	+4.5%
貨運及航空郵件量 ⁴ (百萬公噸)	5.1	4.7	+7.6%
飛機起降量(千架次)	423	410	+3.2%

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。

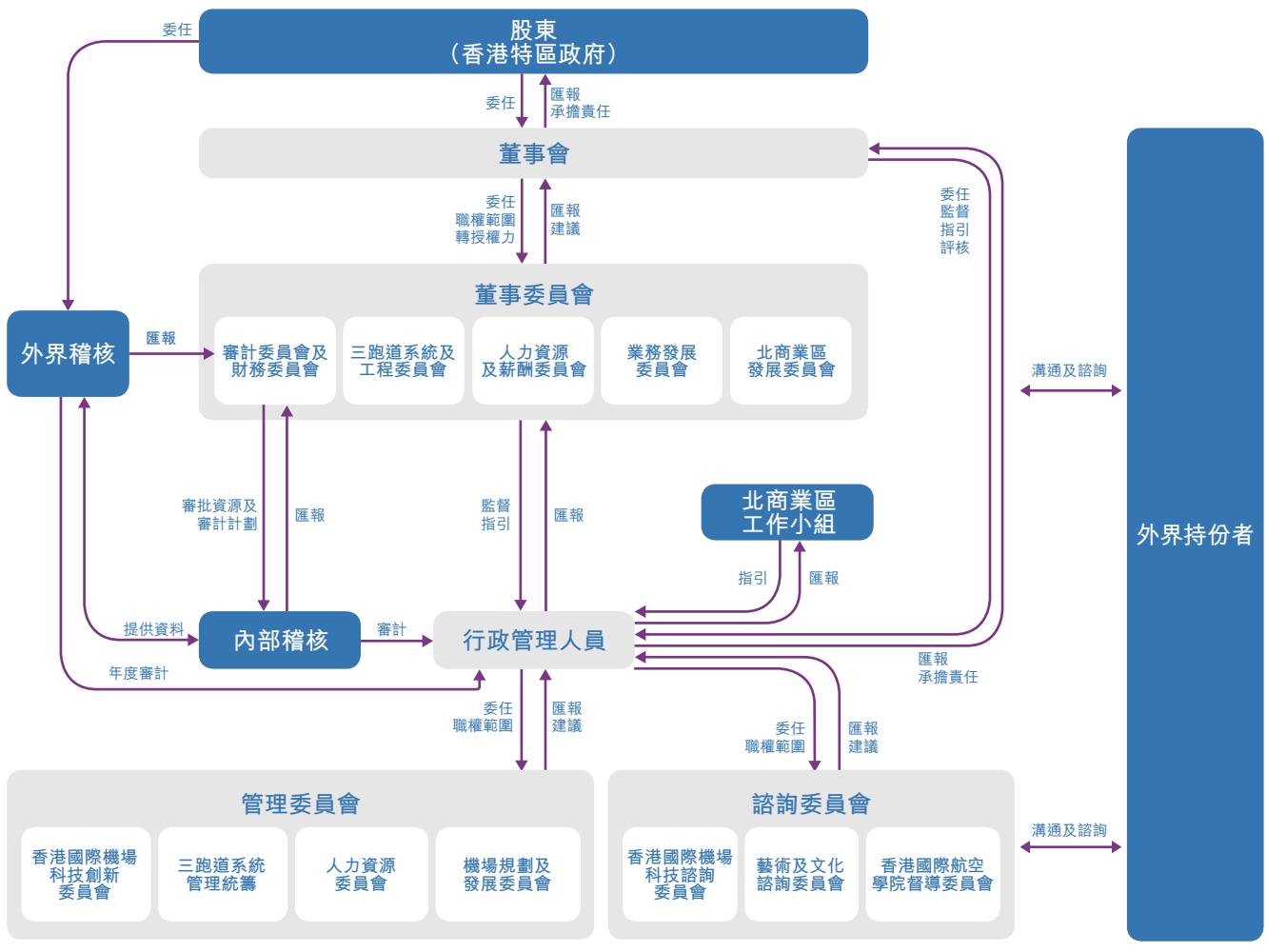
⁴ 貨運量包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件量包括香港郵政的航空郵件及航空公司的轉口郵件。

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。

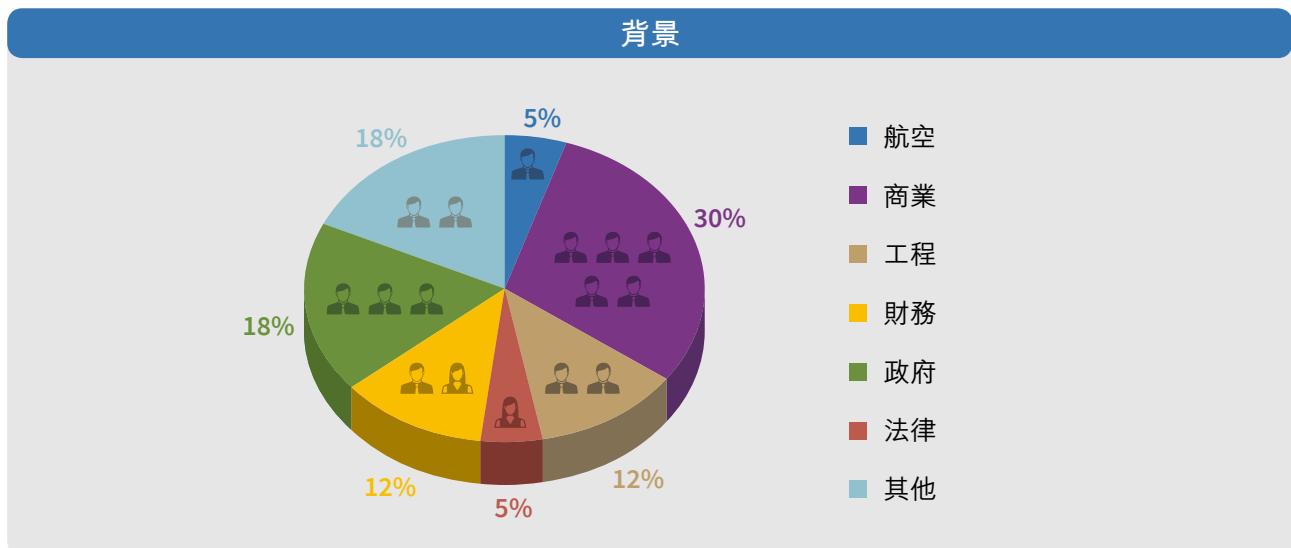
企業管治

董事會成員

於本報告日期，董事會共有 17 名成員，各成員的簡歷載列於第 26 至 28 頁及機管局網站（www.hongkongairport.com）。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，佔成員總數 77%。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。

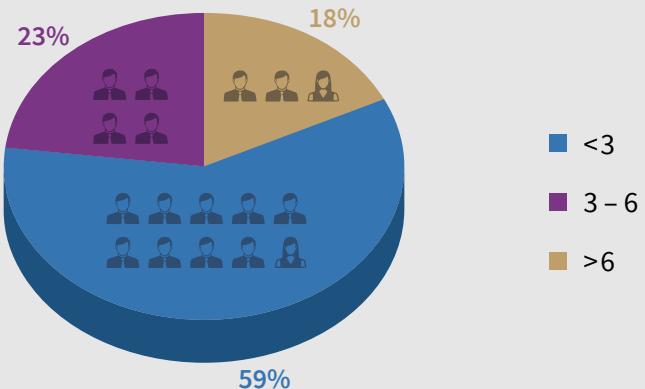
董事會成員多元化

非執行成員佔董事會成員人數的 95%，他們來自不同背景，其中包括航空、工程、公共管理、財務、法律及商業等。憑藉在不同領域的專業知識、經驗及背景，非執行成員以外界觀點及獨立見解，理性正面地質詢和審議策略方案，並監察管理層的表現。

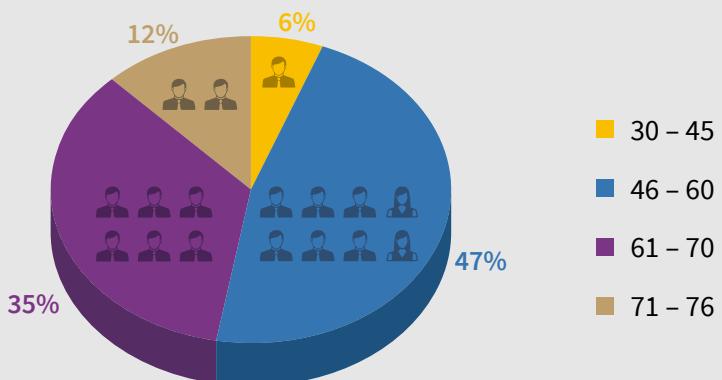


¹ 任何成員如非公職人員或機管局的執行成員，而且與董事會任何成員或行政管理人員沒有關連，便會視為獨立人士。

出任機管局董事會成員的年資



年齡



任命

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

酬金

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

董事會成員在本報告年度的酬金於第121頁披露。

培訓

新獲委任的董事會成員(包括公職人員)參與為其而設的啟導計劃。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，讓新成員熟悉航空業和機管局的目標、策略、營運及內部監控工作。

機管局持續推行培訓及發展工作，在本報告年度邀請董事會成員參與機場參觀活動，包括實地參觀三跑道系統工程，以及參與簡報會和啟導計劃。

企業管治

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 2017 年 6 月 12 日檢討及採納現行的運作模式。

現行運作模式要點

- 董事會須每年最少召開四次定期會議
- 會議議程由主席審批，成員可建議加入討論議題
- 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
- 董事會會議的全年時間表於早一個年度發出
- 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）
- 成員必須保護機密資料，並遵守利益申報程序

於 2017/18 年度已完成的工作概要

- 舉行四次會議，平均出席率為 81%
- 審議 44 份文件及三份書面決議案
- 經審議的主要事項：

項目

- 三跑道系統項目下的主要合約
- 機場擴建及提升項目

企業

- 企業目標及表現衡量方法
- 董事委員會的職權範圍及成員名單
- 董事會的運作模式
- 內部監控檢討和風險及業務持續管理
- 年度及五年業務計劃

商務及業務策略

- 主要商業特許經營牌照
- SKYCITY 航天城發展
- 過路灣用地發展

財務

- 年度財務預算及財務計劃
- 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
- 權力轉授

人力資源

- 員工薪酬、企業目標架構修訂及企業表現評估
- 重新委任高級管理層

運作

- 自動化及科技發展藍圖
- 運力提升

會議

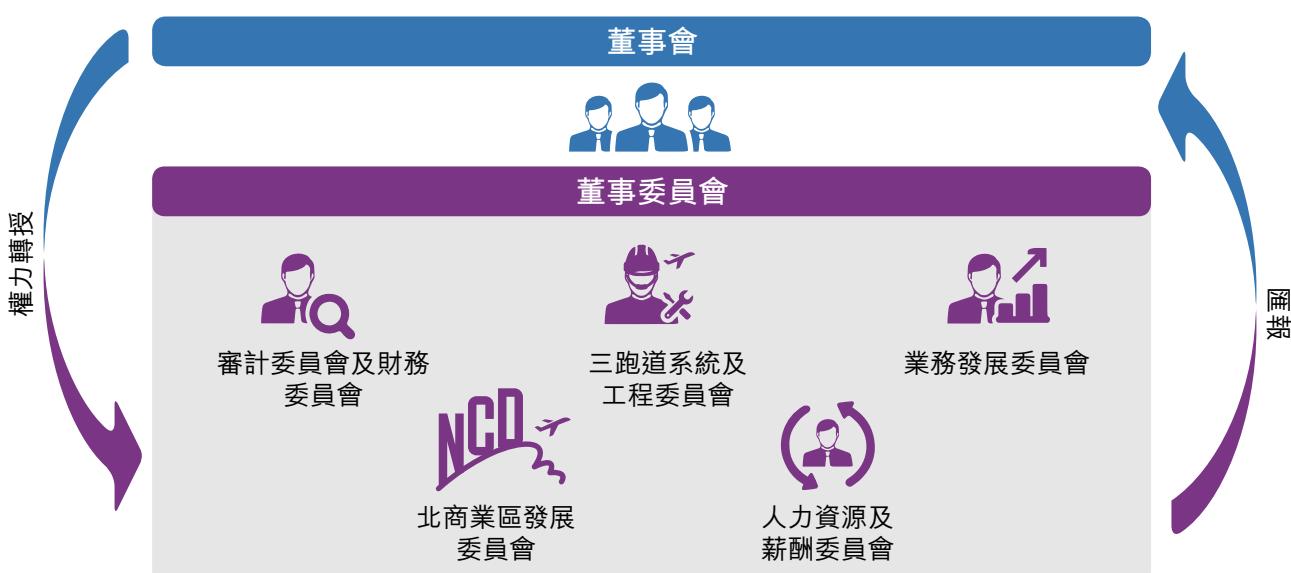
各成員在四次董事會會議的出席紀錄詳見第41頁。

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2018年3月31日止財政年度，董事會成員共有八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

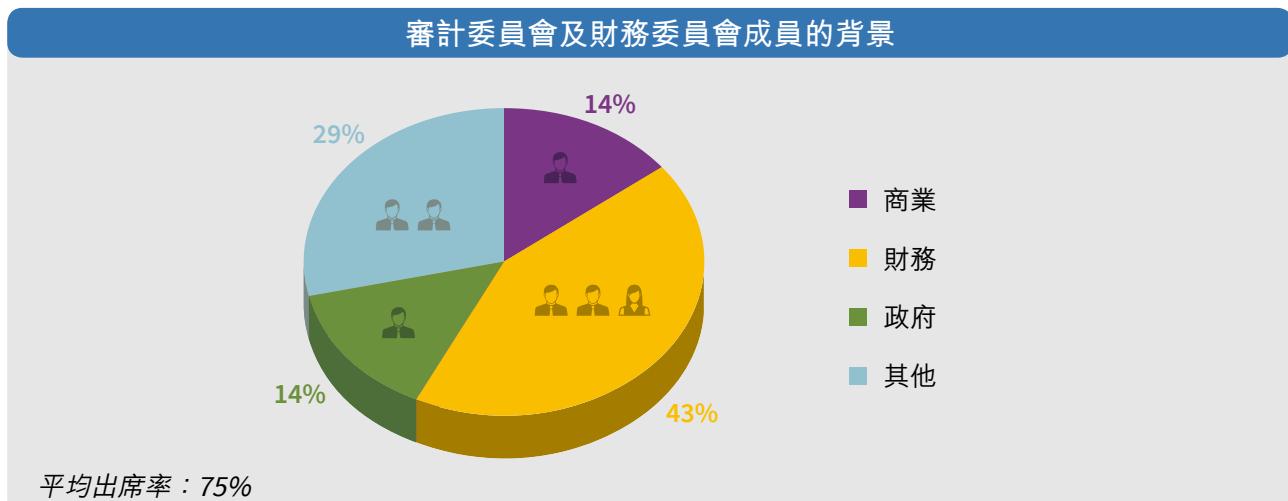
董事委員會的職權範圍不時作出檢討，以配合機管局不斷轉變的營運、業務及發展需要。最近一次檢

討於2017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。

董事委員會的成員名單最近於2017年6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、主要職責，以及於截至2018年3月31日止財政年度已完成工作概要於下文載列。

審計委員會及財務委員會



成員

七名非執行成員，其中六名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 馮婉眉女士(主席)
- 馮孝忠先生
- 何俊賢議員
- 林奮強先生
- 林健鋒議員
- 唐家成先生

非執行成員

- 財經事務及庫務局局長

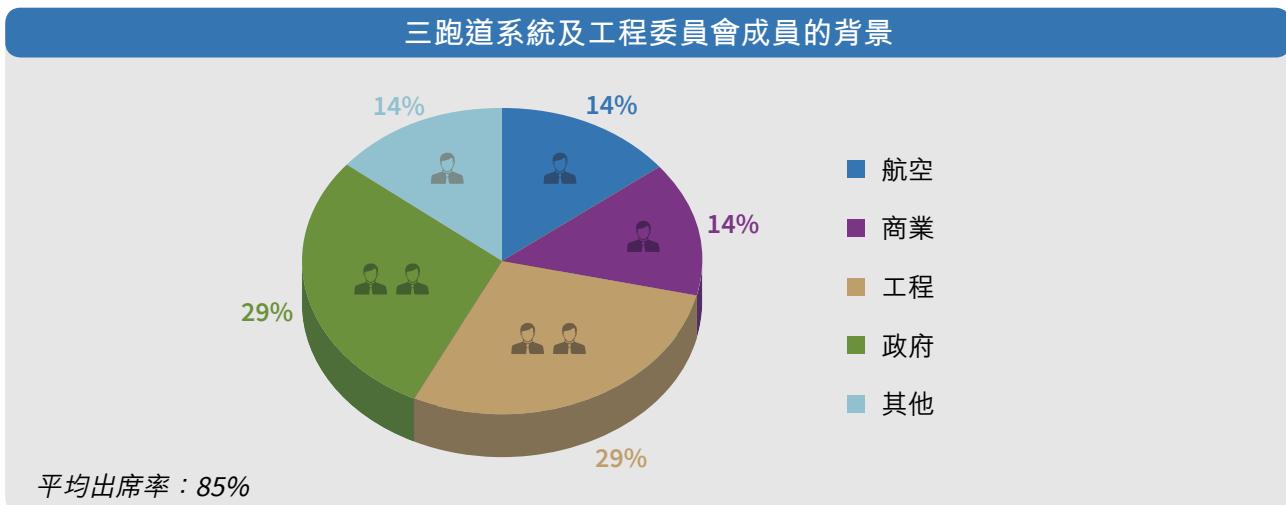
主要職責

1. 審閱財務報表
2. 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
3. 檢討會計政策、年度財務預算及五年財務計劃
4. 監督內部及財務監控、風險管理制度及內部稽核職能，以及檢討內部舉報政策
5. 報告有關企業管治實務的事項
6. 就機管局的投資目標、指引及策略和海外投資提出建議

於 2017/18 年度已完成的工作概要

- 舉行四次會議，平均出席率為 75%
- 審議 17 份文件
- 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
 - 聘用外聘核數師、審批核數費用及非核數服務
- 審閱外聘核數師報告及檢討核數過程是否有效
- 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
- 三跑道系統的詳細融資方案
- 行政總裁的權力轉授

三跑道系統及工程委員會



成員

七名成員，其中四名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 李承仕先生(主席)
- 何俊賢議員
- 黃永灝先生
- 易志明議員

執行成員

- 林天福先生

非執行成員

- 運輸及房屋局局長
- 民航處處長

主要職責

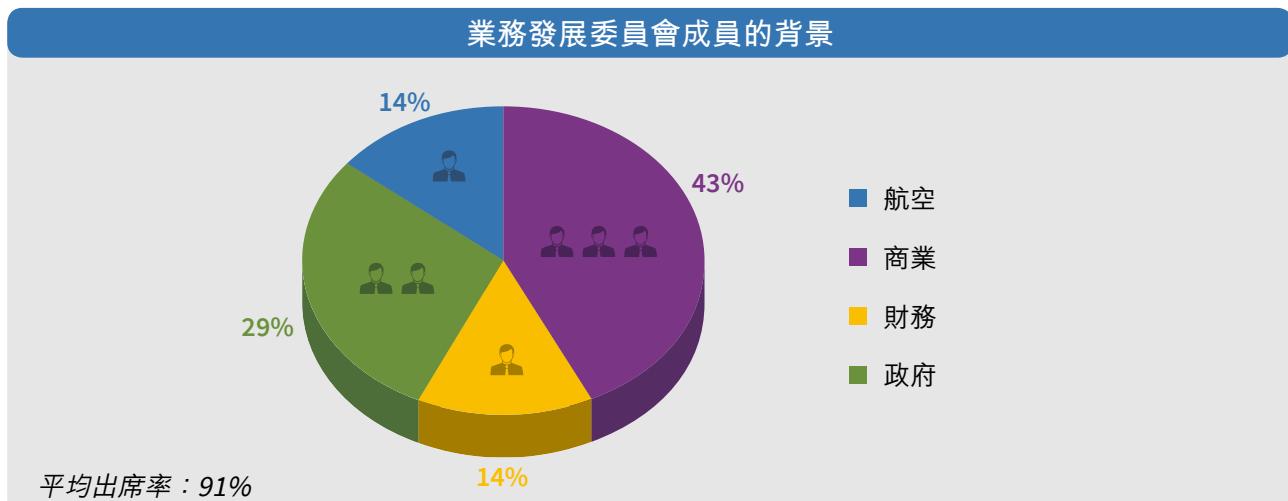
監督三跑道系統及其他基本工程項目的規劃及項目推行，務求項目在準時及不超支的原則下順利完成：

1. 就三跑道系統及其他基本工程項目的所有工程相關事宜，向董事會提出意見及建議
2. 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
3. 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
4. 就三跑道系統與鄰近發展項目的配合事宜提出意見
5. 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
6. 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

於 2017/18 年度已完成的工作概要

- 舉行六次會議，平均出席率為 85%
- 審議 36 份文件
- 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
 - 中場客運大樓工程合約事宜
 - 三跑道系統項目發展
- 一號客運大樓運力提升工程
- 北商業區基礎建設工程
- 優化機場設施
- 機場改善及維修工程
- 採購策略及工程合約的批授
- 三跑道系統及大型基本工程及項目進度

業務發展委員會



成員

七名成員，其中四名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 盛智文博士(主席)
- 馮孝忠先生
- 杜彼得先生
- 易志明議員

執行成員

- 林天福先生

非執行成員

- 運輸及房屋局局長
- 民航處處長

主要職責

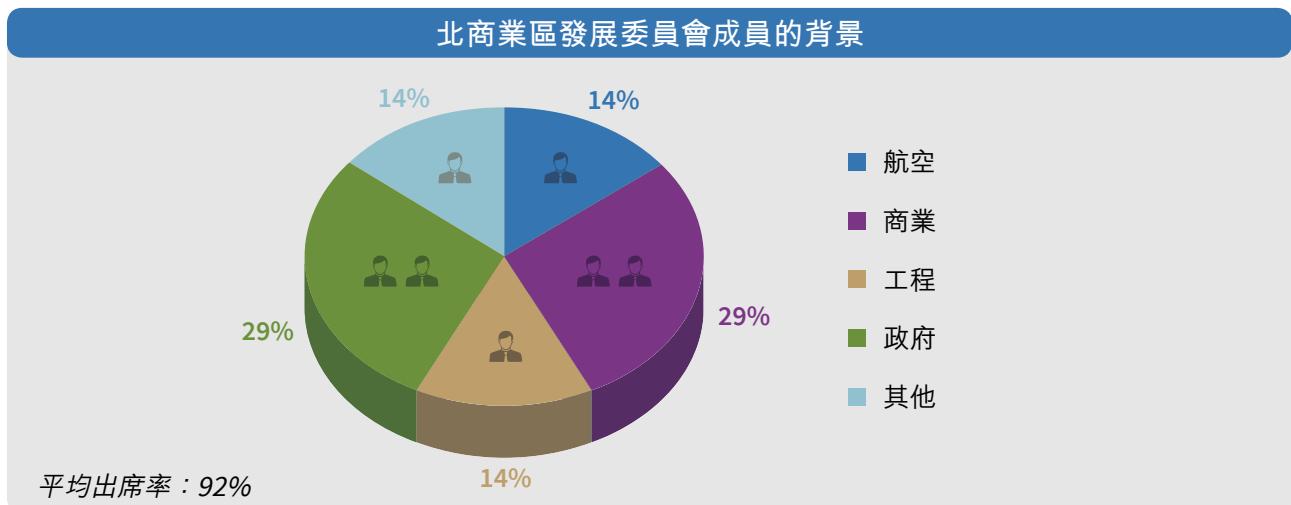
審議及審批以下事宜，並就此向董事會提出建議：

1. 有關香港國際機場發展的業務策略
2. 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
3. 重大商務項目或營運計劃的落實推行，包括檢討機場收費、其他定價及收費政策
4. 可持續發展、公共關係及傳訊策略

於2017/18年度已完成的工作概要

- 舉行五次會議，平均出席率為91%
- 審議14份文件
- 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
- 旅客保安費
- 航空公司旅客登記服務及收費
- 新辦公大樓

北商業區發展委員會



成員

七名成員，其中四名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 杜彼得先生(主席)
- 林奮強先生
- 李承仕先生
- 盛智文博士

執行成員

- 林天福先生

非執行成員

- 財經事務及庫務局局長
- 運輸及房屋局局長

主要職責

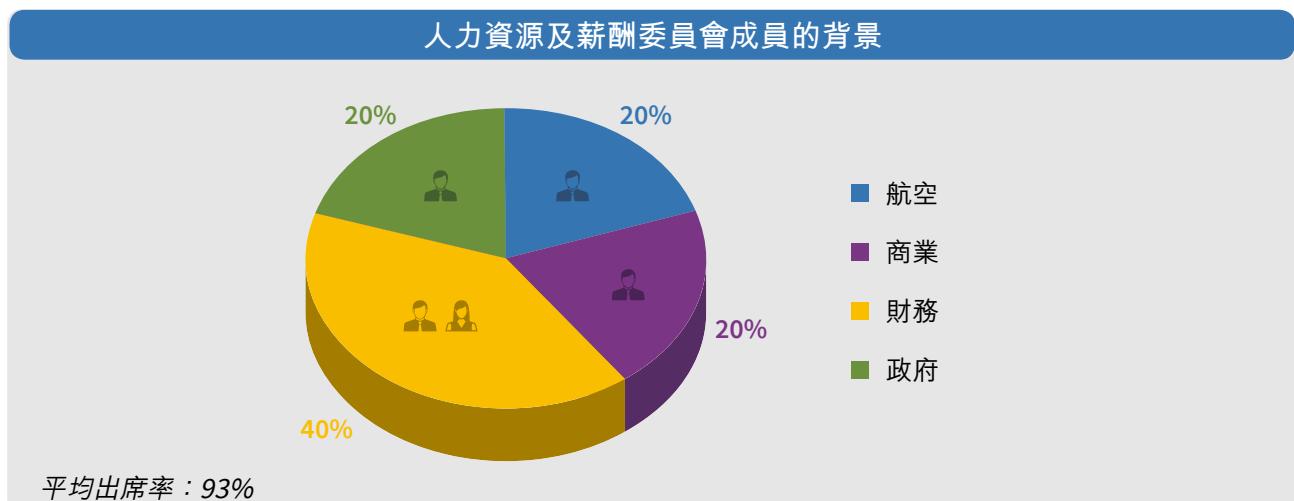
1. 監督北商業區發展的總體規劃
2. 就北商業區用地的發展策略向董事會提出意見及建議，並監察北商業區發展的進度
3. 審批北商業區發展的商業招標主要條款及條例，並就此向董事會提出建議
4. 就北商業區與其他發展項目的配合及對外交通連繫事宜提出意見
5. 監督有關北商業區發展的市場拓展計劃，並就此提出意見

於 2017/18 年度已完成的工作概要

- 舉行兩次會議，平均出席率為 92%
- 收到兩份簡報
- 經審議的主要事項：
 - SKYCITY 航天城第一期零售、餐飲及娛樂設施發展項目招標
 - 邀請提交發展意向書的結果
 - 招標工作進展

企業管治

人力資源及薪酬委員會



成員

五名成員，其中三名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 林健鋒議員(主席)
- 馮婉眉女士
- 唐家成先生

執行成員

- 林天福先生

非執行成員

- 運輸及房屋局局長

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、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

於 2017/18 年度已完成的工作概要

- 舉行三次會議，平均出席率為 93%
- 審議六份文件
- 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
 - 企業目標修訂及表現衡量方法
 - 重新委任高級管理層

會議出席率 (2017年4月1日至2018年3月31日)

董事會成員	審計委員會 三跑道系統					
	董事會 ⁹	及財務委員會 ⁹	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	4/4		6/6	4/5	2/2	3/3
財經事務及庫務局局長	4/4	2/4	2/2 ⁶		2/2	
民航處處長	4/4		6/6	5/5		
獨立非執行成員						
蘇澤光先生(董事會主席)	4/4					
鄭維新先生 ⁴	0/0				1/1	
馮孝忠先生	3/4	2/4		5/5		
馮婉眉女士	3/4	4/4 ¹				2/3
何俊賢議員	4/4	4/4	6/6			
林奮強先生	4/4	3/4			2/2	
林健鋒議員	2/4	3/4				3/3 ¹
李承仕先生	3/4		6/6 ¹		2/2	
林景臻先生 ²⁸	1/3	1/2	2/4			
杜彼得先生	3/4			5/5	2/2 ¹	
唐家成先生 ²	3/4	3/3				2/2
黃永灝先生	3/4		6/6		2/2 ⁷	
易志明議員	3/4		3/6	3/5		
盛智文博士	3/4		0/1 ⁵	5/5 ¹	1/1 ³	
執行成員						
林天福先生(行政總裁)	4/4		6/6	5/5	2/2	3/3
年內舉行會議總數	4	4	6	5	2	3

附註：

- ¹ 於整個任期內出任委員會主席
- ² 分別於2017年6月1日及12日獲委任為董事會及委員會成員
- ³ 於2017年6月12日獲委任為委員會成員
- ⁴ 於2017年5月31日退任董事會及委員會成員
- ⁵ 於2017年6月12日辭任委員會成員
- ⁶ 於2017年8月1日辭任委員會成員
- ⁷ 於2017年11月17日辭任委員會成員
- ⁸ 於2018年2月5日辭任董事會及委員會成員
- ⁹ 於年內，外聘核數師代表曾參與兩次董事會會議和兩次審計委員會及財務委員會會議

均衡職責

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

董事會專責決定的事項：

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

主席及行政總裁

機管局的非執行主席與行政總裁職位分別由兩人出任，各有獨立明確的職能。他們的主要職責包括：

主席(獨立非執行成員)

- 領導董事會制訂政策、策略及整體方向
- 監察董事會的效績
- 促使董事會成員建立具建設性的合作關係

行政總裁

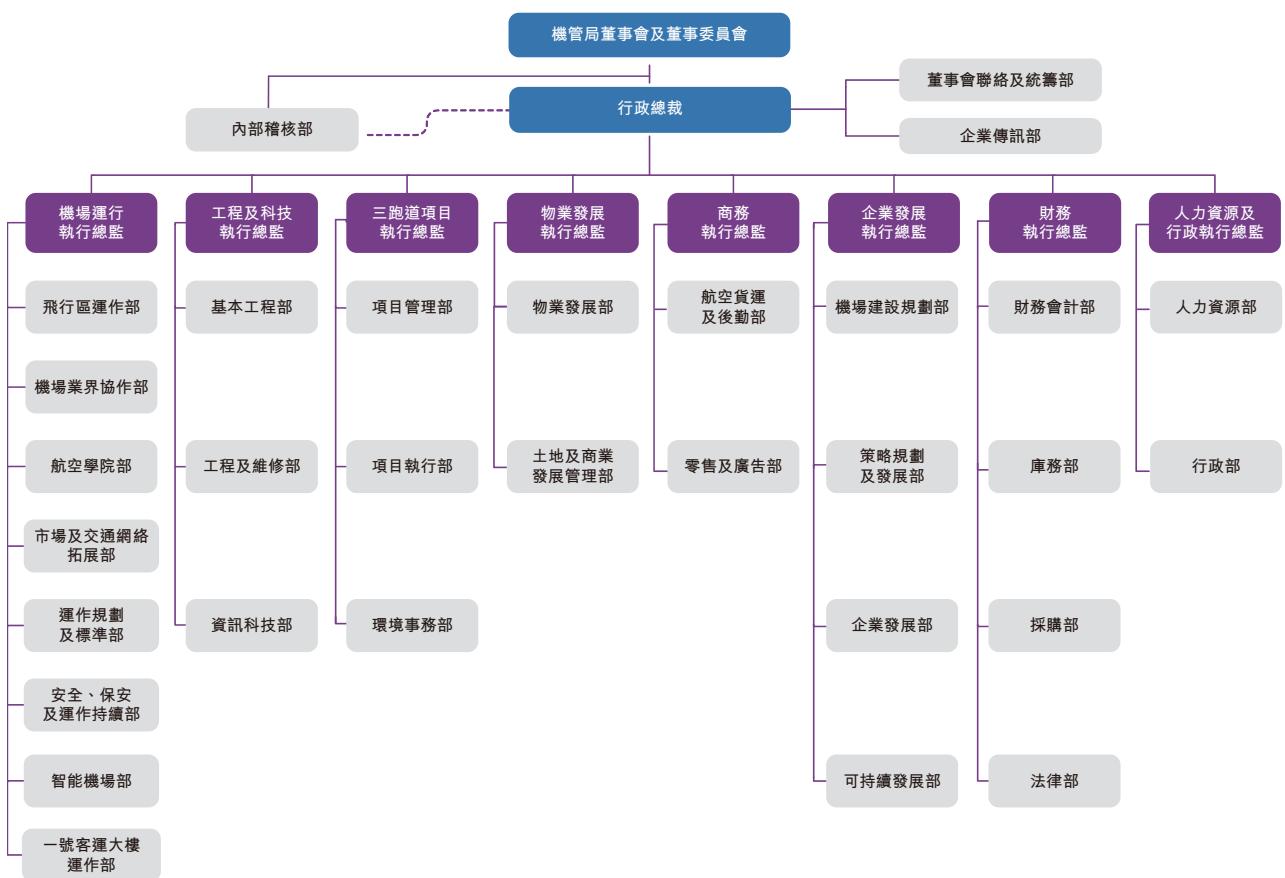
- 制訂策略性營運計劃以配合董事會設定的目標
- 為日常營運表現承擔行政責任
- 帶領管理層團隊推行董事會採納的政策及策略

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事務，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。截至2018年3月31日，機管局的組織架構如下：

機管局組織架構



行政總裁及執行總監的薪酬由人資委員會檢討和建議，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、顧客滿意度，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121至124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：

管理委員會

委員會	成員	職責及功能
北商業區工作小組	<ul style="list-style-type: none">北商業區發展委員會主席及一名成員行政總裁機管局管理層外界顧問	<ul style="list-style-type: none">北商業區項目將可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」機遇，而為確保這個重要項目順利完成，北商業區工作小組負責協助北商業區發展委員會，審閱各種商業模型及主要商業條款，以及制訂北商業區發展的相關招標策略
香港國際機場科技創新委員會	<ul style="list-style-type: none">行政總裁(主席)相關執行總監其他高級職員	<ul style="list-style-type: none">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發展工作及優先處理項目，並就資源分配提供意見就有效執行科技創新計劃的體制安排進行檢討
三跑道系統管理統籌會議	<ul style="list-style-type: none">行政總裁(主席)執行總監其他高級職員	<ul style="list-style-type: none">行政總裁可藉此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	<ul style="list-style-type: none">行政總裁(主席)執行總監	<ul style="list-style-type: none">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規劃機管局整體人力資源能力的發展，包括員工培育、人才管理，以及高級行政職位的繼任規劃推動機管局的企業文化
機場規劃及發展委員會	<ul style="list-style-type: none">行政總裁(主席)相關執行總監	<ul style="list-style-type: none">確保以協調的方式審議有關機場營運、機場輔助服務及機場相關發展的用地建議審議相關部門提出的所有用地要求，再提交較高的權力機關審批

諮詢委員會

委員會	成員	職責及功能
香港國際機場科技 諮詢委員會	<ul style="list-style-type: none">• 行政總裁(主席)• 機管局管理層• 來自業界、大學及研發中心的外界成員	<ul style="list-style-type: none">• 就創新意念及機場面對的業務挑戰提供有關科技的資料• 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	<ul style="list-style-type: none">• 機管局董事會成員 (主席)• 行政總裁• 兩名機管局高級職員• 不多於八名外界成員	<ul style="list-style-type: none">• 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• 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
香港國際航空學院 督導委員會	<ul style="list-style-type: none">• 機管局董事會成員 (主席)• 不多於 12 名核心成員，包括：<ul style="list-style-type: none">-行政總裁-機管局管理層-來自政府、教育界及機場同業的外界成員	<ul style="list-style-type: none">• 向管理層提供指引，以協助航空學院達到為香港培育航空業人才的目標• 為學院的定位及發展提出建議• 協助學院持續營運

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資料，並載於其網站內，而涉及航空保安及屬商業敏感的資料則屬例外。機管局的年報及中期財務報告亦載於其網站內。

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 2017/18 年度，機管局透過其公開資料制度接受及處理共 29 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。機管局利用 Facebook、Instagram、YouTube、微信及網誌等社交媒體，以及流動應用程式「我的航班」發放資訊。此外，機管局亦舉辦展覽，向公眾提供機場發展資訊。

機管局安排記者會、工作坊及簡報會和新聞訪問、回應查詢及發布新聞稿，藉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。機管局亦安排會議、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。

機管局藉着舉行會議、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的最新資訊，機管局設立專題網站(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員工講解各個新項目的最新進展，並就日後

企業發展方向及重點分享見解。機管局舉行員工簡報會，以面對面形式與員工溝通，並分享主要企業目標、策略、結果及重要活動資料。行政總裁每星期主持管理層會議，作為高級管理層分享重要資料的平台，讓他們了解各個發展項目及企業事項的最新情況。管理層會議的會議紀錄會發放予全體員工，並上載至機管局內聯網。

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。可持續發展部負責制訂及推行機管局的可持續發展策略及其管理和匯報機制，由機管局各部門代表組成的可持續發展工作小組，則負責支持可持續發展匯報工作及框架的發展。

機管局於報告年度發表《2016/17 可持續發展報告》。這份報告按照全球報告倡議組織標準：核心選項及 G4《機場營運行業披露》的要求編製，並已獲香港品質保證局獨立驗證。

於2017/18年度，機管局致力提升機場的可持續發展表現及實踐成為「最環保機場」的承諾，因而贏得多個獎項。獎項包括：

- 在國際機場協會亞太區分會舉辦的「2018年環保機場嘉許計劃」中，獲得「年旅客量逾3 500萬人次的機場」類別白金獎
- 在世界旅行和旅遊理事會舉辦的「2018年未來旅遊大獎」中，獲頒發環境大獎
- 在環境運動委員會舉辦的2016年「香港環境卓越大獎」中，獲得公共服務界別金獎
- 獲香港會計師公會頒發「2017可持續發展及社會責任報告獎」(公營/非牟利機構組別)
- 獲香港管理專業協會頒發「香港可持續發展獎2016/17」

風險管理及內部監控

風險管理

機管局的營運涉及多方面的風險。在企業層面，機管局根據其20年規劃大綱，分析可能有礙機管局達成長遠目標的風險。機管局擬備年度業務計劃，亦每年更新五年業務計劃，在每年擬備及更新這些計劃時，亦會識別和應對與中短期目標有關的風險。

由於機場的運作規模龐大而複雜，因此機管局不時檢討風險管理架構，以確保運作高效暢順，這亦是維持香港的國際及區域航空中心地位的重要因素。

內部監控

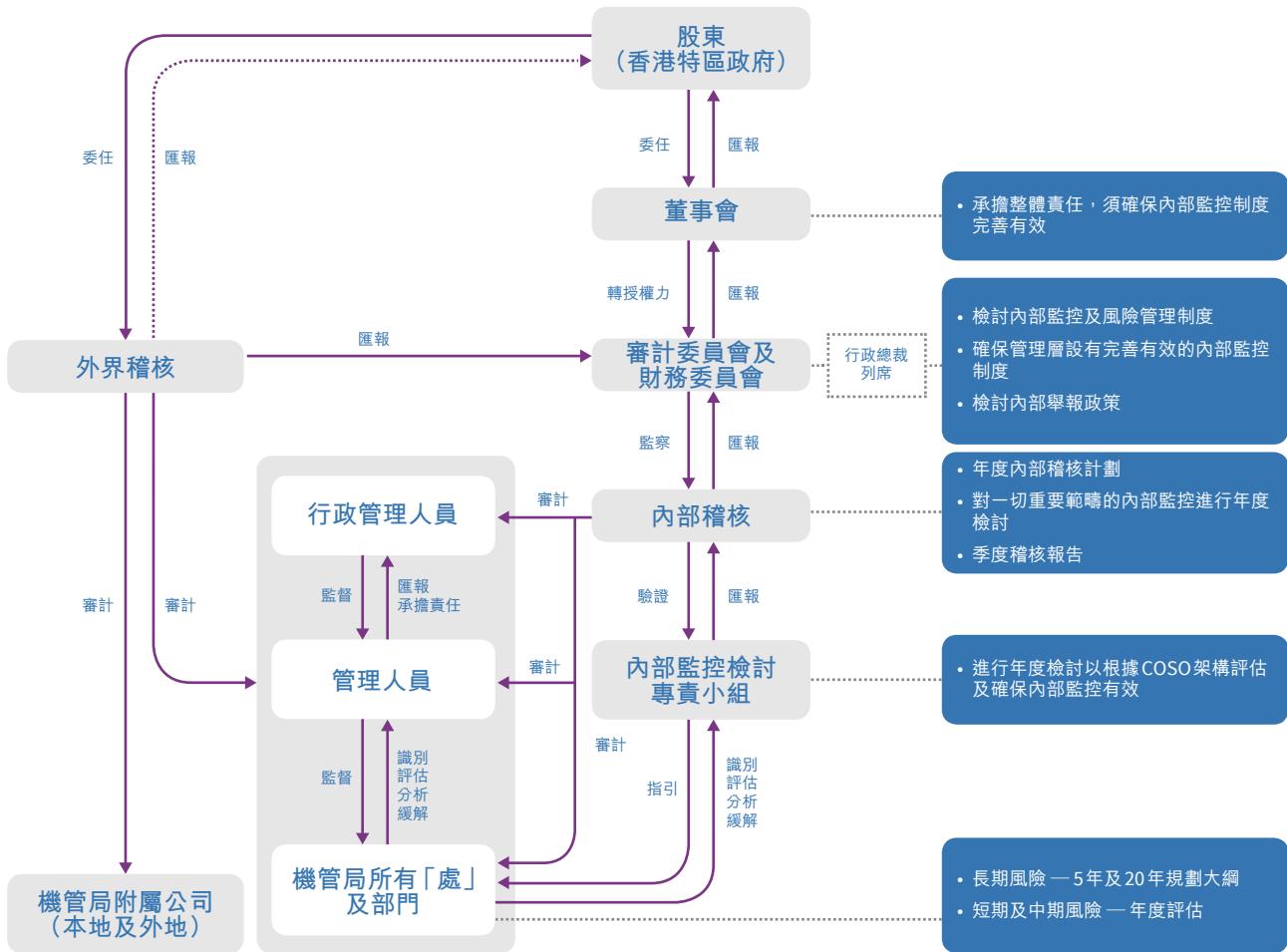
內部監控是機管局管理制度的關鍵部分，並在功能部門的運作程序中實行。機管局內部監控制度的基本原則並非要消除風險，而是管理及減低風險。

機管局實施內部監控制度，是要合理保證：

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

機管局內部監控架構的主要特點如下：

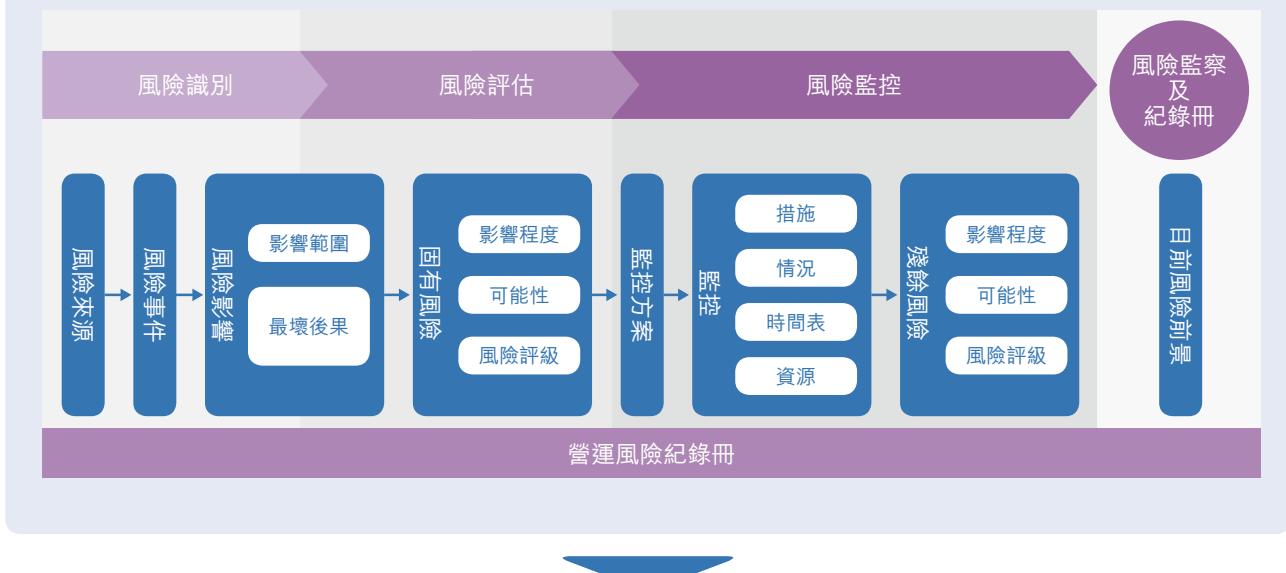
內部監控架構



風險管理及內部監控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。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。

營運及支援職能

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。機管局風險識別程序風險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

為確認因經濟、市場或環境轉變所產生的風險，管理層持續進行風險評估，以識別新的風險範疇和執行適當的緩解措施。

管理層採取不同方式，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、政府及輿論領袖保持緊密溝通。

在獲取可能影響本身運作或風險承擔的資料後，機管局會在定期舉行的部門內部會議或跨部門會議，研究需要採取的跟進或預防措施。

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需檢討風險資料指標中呈現的所有風險範疇，並識別須進一步處理及（如適當）董事會關注的主要風險問題。

董事會

董事會負責確保機管局推行有效的風險管理及監控制度，並由審計委員會及財務委員會協助履行有關責任。

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和董事會建議，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)	2017/18	2016/17
核數費用	6	6
非核數服務費	1	2

在2017/18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，並可與審計委員會及財務委員會和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

機管局持續評估風險，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，所有「處」及部門亦須每半年匯報因應其風險狀況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工作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，同時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。審計委員會及財務委員會審閱有關機管局風險狀況及監控制度的綜合檢討報告，並確認並無需提呈董事會作即時行動的重大風險監控事宜。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，檢討機管局風險管理及內部監控制度的成效，並認為有關制度完善有效。

有關主要風險狀況及監控措施的詳情載於第 56 至 59 頁的風險管理報告。

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 2017 年進行最近一次檢討。

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及商業標書的財務承擔，最高金額為 10 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 2 億港元為上限的開支及商業合約，以及以 5,000 萬港元為上限的顧問協議。

行政總裁亦獲授全面權力審批屬行政性質的財務承擔，這些承擔包括公共事業及政府開支。

為配合有關權力轉授安排，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 5,000 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。

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，機管局每五至十年擬訂長達 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 2018/19 年度刊發。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。監控系統亦設有嚴格的監控及審批程序，監管超出核准預算的開支。機管局要求相關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。

在審計委員會及財務委員會協助下，董事會負責擬備財務報表，而有關財務報表真實而公平地反映機管局的財務狀況及表現。在編製年度財務報表時，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。行政管理人員負責機管局的日常業務運作，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。董事會成員若涉及重大利益衝突，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。員工如涉及潛在利益衝突，將不能參與有關事宜的審議及決策程序。

道德操守

機管局規定所有員工在處理公務時，必須保持最高水平的道德及誠信。為此，機管局的《職員行為守則》給予員工指引，以協助他們在執行職務時作出合乎道德的決定。《職員行為守則》亦載列員工須對機管局及其持份者承擔的法律及道德責任，以及提醒員工避免作出不當行為。

《職員行為守則》列明機管局預期全體員工須予遵從的行為標準，包括必須遵守適用法規、遵從機管局的處理利益衝突政策、避免接受款待及利益、保障機管局的財產、資料及紀錄等。經參考廉政公署刊發的「公共機構成員行為守則範本」最新版本後，機管局於2016年8月就《職員行為守則》進行檢討工作。

全體員工有責任了解及遵守《職員行為守則》。為此，新員工均須在入職首個月參與《職員行為守則》的網上培訓課程，各員工每年亦須完成複修課程並通過測驗。

為培養員工注重道德操守的心態，並提高他們的良好道德行為意識，機管局於年內邀請廉政公署及平等機會委員會等不同機構主持工作坊及分享會，並輔以個案研究。



為向新員工灌輸企業管治文化，機管局將進行多項培訓：

類別	培訓/課題	時間表
一般思維及行為 (必須參加)	- 入職簡介	三個月內
	- 企業管治的重要性及架構	
	- 《職員行為守則》重點內容	
	- 《職員行為守則》	一個月內 每年複修
	- 《員工資訊保安手冊》	一個月內 每年複修
法例遵守 (必須參加)	- 平等機會簡報會 - 資料私隱講座 - 廉政公署簡報會：基本認識 - 廉政公署簡報會：公職人員行為失當	一個月內
程序及實務 (提名參加)	- 內部稽查工作坊	六個月內
	- 財務政策工作坊	
	- 資訊科技政策工作坊	
	- 採購政策工作坊	
	- 外地公幹工作坊	

員工質素

機管局相信要實施有效的企業管治，必須推行多項監控制度，而制訂、監督及實行工作則須依靠員工才能進行。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。為提升員工的表現及行為，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。

舉報政策

為進一步加強企業管治，機管局制定舉報政策，旨在鼓勵及指導員工直接向首席內部稽核主管提出有關不正當行為的嚴重關注事宜，包括不當行為、不

道德行為及違反《職員行為守則》，以作出適當調查，而沒有事後遭到追究的風險。

如有關事宜涉及道德操守，將會交予由高級管理人員組成的道德操守委員會審閱。委員會就有關事宜作適當考慮後，將向行政總裁提出建議。

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

機管局的綜合財務報表全面符合《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，能真實而中肯地反映集團於2018年3月31日的綜合財務狀況，以及集團於該年度的綜合財務表現和綜合現金流量。機管局的綜合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年度起，機管局一直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》

於2017年11月3日，香港交易及結算所有限公司刊發一份名為「檢討《企業管治守則》及相關《上市規則》條文」的諮詢文件，以就建議修訂《管治守則》及相關《上市規則》條文徵詢意見，有關修訂內容涵蓋獨立非執行董事及董事會多元化。為此，機管局已就董事會多元化進行分析，有關分析內容載於第32至33頁。機管局無須遵行《管治守則》，惟已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。	

管治守則條文	不相符原因
A.6.5 為全體董事安排及資助合適的培訓活動，以參與持續專業發展。董事應向公司提供所接受培訓的紀錄。	機管局為新委任的董事會成員安排合適的培訓及啟導計劃，讓成員了解機管局的目標、策略、營運及內部監控。董事會成員不時獲邀出席機場參觀活動及簡報會。
D.3.1 董事會或委員會的職權範圍應包括檢討及監察董事及高級管理人員的培訓及持續專業發展。	
A.7.1 董事會會議議程及會議文件應最少在董事會會議日期三天前送交全體董事。	機管局自行訂立更為嚴緊的指引，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 117 份文件當中，約 78.6% 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非董事會成員之高級行政人員薪金的方式。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

香港機場管理局識別所面對的風險，並透過建立良好的內部監控環境，以及為配合不斷轉變的營運需要而持續作出改善，藉以處理有關風險。第31至55頁的企業管治報告載列風險管理及內部監控系統的詳情。

風險概況及監控措施

2017/18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

策略風險可能來自業務決策失誤、執行決策時表現欠佳、資源分配不足或未能應對業務環境轉變；而程序、系統或政策不足或未能實行程序、系統或政策則可能會產生營運風險。

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none">維持香港的國際及區域航空中心地位是機管局的法定任命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架次項目管理人員及技術勞工的供應情況，以成功推行三跑道系統及其他項目在運作繁忙的機場維持高水平服務流量管理受到難以預見的干擾維修老化設施
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促進經濟發展。三跑道系統建造工程已於2016年8月1日啟動聘用外間顧問及專家以強化內部的項目管理資源與相關團體緊密合作，為本地建築工人提供培訓持續監察及定期檢討服務水平及營運程序制訂應變計劃及進行定期演習，以測試相關各方的應變能力，並確保將旅客受到的影響減至最低研究新技術以提高預防性及智能維修的效率作出持續投資，進行設施升級及更換項目，以確保機場運作高效安全

環境風險

長遠而言，保護環境是香港國際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、聲譽及營運三類環境風險。

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">根據ISO14001設立及實行環境管理系統繼續確保在三跑道系統等項目的早期規劃階段加入環境考慮因素確保任何環保措施以降低成本及/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。有效推行安全管理系統對確保機場員工及旅客安全至為重要。於2017/18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出現全球公眾健康風險，例如寨卡病毒疾病及中東呼吸綜合症
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機場安全管理系統現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、行李處理大堂員工及工程承包商必須參加基本安全培訓及安全意識測驗為機場同業推行網上危害報告系統 <p>保安</p> <ul style="list-style-type: none">在一號客運大樓入口路旁裝設護柱，為涉及汽車炸彈裝置的行動提供額外實質保護透過檢查液體、凝膠及噴霧類物品，在轉機保安檢查程序進行液體炸藥偵測，有關檢查計劃於2018/19年度實施就技工攜帶工具進入機場禁區實行監控措施，以提高問責性及追蹤工具所在位置因應美國運輸安全管理局要求，對前往美國的航班實施更嚴格電子器材保安措施，並獲該局確認香港國際機場已全面遵守有關要求舉行簡報會及工作坊，以加強機場同業的保安意識

安全、保安及健康風險

監控措施

健康

- 進行監察工作，並與香港特區政府及機場同業緊密合作，以應對可能出現的公眾健康風險
- 透過推行以下措施，支持政府有關大型疾病爆發的應變計劃：
 - 為抵港旅客量度體溫
 - 作出廣播、張貼海報，以及在適當時向來自受影響地區的抵港旅客派發傳單
 - 聯同港口衛生處舉辦工作坊，以提升機場同業的公共健康風險意識

金融風險

機管局承受各種金融風險。

主要挑戰

- 信貸、流動資金、利率及外幣風險

監控措施

- 機管局所承受的金融風險，以及為管理這些風險而採取的政策及慣常做法，載於第 142 至 146 頁的財務報表附註 21

資訊科技風險

資訊科技系統的成效及保安，對香港國際機場安全順暢的運作極為重要。機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

- 新科技的應用，加上網絡攻擊愈趨頻繁及複雜，可能令機場的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

- 制定資訊科技管治及風險管理架構，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
- 為免資訊科技過時，每年檢討及制訂緩解方案，並定期監察緩解方案的進展

法律及規管風險

有效管理法律及規管風險，有助管理層避免在機場的業務、運作及發展過程中承擔不必要和因輕率行為引致的風險。

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none">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，以及蒙受與執法行動及訴訟有關的金錢損失等
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營運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。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	<ul style="list-style-type: none">吸納足夠人才以支持機場擴建
監控措施	<ul style="list-style-type: none">制定直至2025/26年度的人力資源計劃及招聘策略，以確保適時招攬人才繼續加強機管局的人才培育架構及培訓課程，以確保員工具備專業知識及經驗，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	<ul style="list-style-type: none">管理及防範可能出現的聲譽風險
監控措施	<ul style="list-style-type: none">密切監察社會民情及經濟動態繼續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制定持份者參與計劃，以確保與主要持份者團體保持有效溝通

展望未來

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。在下個年度，我們將會採取措施，務求在機管局實行更有系統及全面的企業風險管理架構。

大事紀要



香港機場管理局舉辦第三屆「香港國際機場環境管理表揚計劃」，以廢物管理為重點。

香港國際航空學院首次開辦課程，為青年及機場員工提供基礎以至專業的課程與培訓。



機管局舉行第六屆「香港國際機場職業博覽會」，共有40多家航空業相關機構參與，提供超過4 000個職位空缺。

機管局公布多項大型計劃，包括擴建一號客運大樓及興建「天際走廊」，不但有助提升機場運力，並將帶來煥然一新的機場體驗。

香港國際機場在《Asia Cargo News》舉辦的「2017年亞洲貨運、物流及供應鏈獎」中，獲得「全球最佳機場」大獎。



機管局簽署合作備忘錄，以支持來自六個東南亞國家的民航人員，修讀由香港國際航空學院與法國國立民用航空學院(École Nationale de l'Aviation Civile)合辦的航空運輸管理高等碩士課程。

「我的航班」流動應用程式在「香港傑出數碼品牌大獎2017」獲獎。

4月

5月

6月

7月

8月

9月

2017



機管局第三次獲得「香港環境卓越大獎」公共服務組別金獎。



國家主席習近平到訪機場，並對三跑道系統項目表示支持。

機場網上購物平台 HKairport Shop 正式推出。



香港警務處轄下機場特警組慶祝成立40周年。

機管局與倫敦希斯路機場及多倫多皮爾遜國際機場設立國際機場基準計劃，以促進機場管理經驗交流。

80多名學員完成香港國際航空學院首個機場服務及營運證書課程，展開為期12個月的實習工作。



入境事務處在香港國際機場推出「離境易」自助離境服務，這個系統利用容貌辨識技術，讓旅客進行自動化的旅遊證件檢查程序。

機管局憑藉成立機場幼兒園，在「人力資源創新大獎 2017」中獲頒「僱員工作與生活平衡卓越大獎」金獎。



中場客運大樓獲香港綠色建築議會評為綠建環評新建建築 1.1 版「最終金級」。



機管局首次出版兒童圖書《小朋友遊大機場》，以啟發小朋友對機場的興趣。

機管局獲國際航空運輸協會頒發醫藥品冷鏈運輸(CEIV Pharma)認證，香港國際機場獲認可成為合作夥伴機場。

香港國際機場第二次獲《Air Transport World》頒發「年度最佳機場」殊榮。

香港國際機場網站換上全新設計，界面亦更簡單易用。

10月

11月

12月

1月

2月

3月



機管局與 DHL Express 宣布合作擴建 DHL 中亞區樞紐中心，將令樞紐中心的處理能力增加 50%。

香港國際機場在「亞洲未來旅遊體驗大獎 2017」中，贏得「北亞及東亞最佳機場」獎項。

機管局首次舉辦「創益先鋒發佈大會」，以推動機場同業精益求精的文化。

2018



機管局推出「EXTRA MILE 里・想高飛」社區投資項目，為本港航空業吸納及培育人才。



「香港國際機場禮物捐贈活動」為有需要的兒童及家庭收集到 12 783 件禮物。

客運服務



在過去20年，香港國際機場獲得超過70項「最佳機場」殊榮，更獲公認為全球最優秀機場之一。時至今日，我們憑藉親切服務、現代化設施及創新科技，繼續贏得旅客歡心。

享受更愉快旅程

我們於2017/18年度推行了多個項目，藉此提升香港國際機場的環境，讓離港、抵港及過境旅客更能舒適便利。

於2017年12月，更換一號客運大樓登機閘口座椅的第一階段工程完成，安裝了約1 360張色彩明亮並配備電源插座的新座椅，亦在附近放置藝術品及裝飾植物，以營造輕鬆寧靜的環境。我們正計劃為一號客運大樓登機閘口換上新面貌，將閘口劃分為不同主題區域，而為配合有關計劃，大樓內約11 000張座椅將會於2020/21年度前分階段進行升級工程。



客運市場

(截至2018年3月31日止年度)



東南亞
25%

內地
20%

台灣
12%

日本
12%

歐洲
7%

美國及加拿大
7%

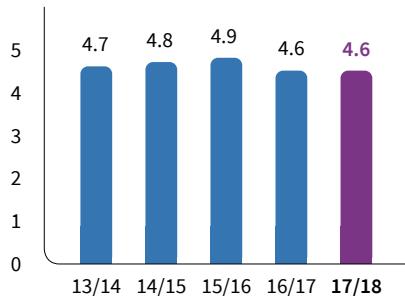
澳大拉西亞
5%

其他
12%



香港國際機場 跨境海陸交通設施 旅客量

(百萬人次)



年內，我們亦更換了一號客運大樓的地毯，並在部分人流高的區域鋪上花崗岩地磚，已鋪設地毯及花崗岩地磚的面積合共達55 000平方米。此外，兩個配以全新現代設計的洗手間在一號客運大樓啟用，日後我們在設計新洗手間時，將會參考旅客對這兩個洗手間的意見。於2018年3月，我們在離港層35號閘口附近增設了新休憩區，過境旅客可於候機期間在寧靜的環境下放鬆身心。

現今旅客要求快速可靠的互聯網服務。於2017年年底，香港國際機場免費Wi-Fi服務的大型升級工程完成，令機場整體互聯網頻寬提高十倍，客運大樓的Wi-Fi接駁點數目亦由800個增至1 100個。為方便旅客使用需要傳送大量數據的應用程式，我們設立了15個高速Wi-Fi區，其下載速度最高達每秒400兆比特。



旅客可在高速 Wi-Fi 區，
享用下載速度最高達
每秒 400 兆比特的
互聯網服務。



於 2017 年 7 月，我們推出了禮遇通道，為行動不便人士、長者及孕婦等有特別需要的離港旅客，以及航空公司按運作需要而邀請的旅客，提供專用保安檢查通道，讓需要額外協助的旅客可享受更暢順的旅程。

我們於 2017 年 9 月在一號客運大樓抵港層開設免費淋浴間，並提供免費梘液及洗頭水，讓抵港旅客消除疲憊。淋浴間每天約有 100 名旅客使用，並大獲好評。



客運大樓正進行改善環境工程，當中包括設置全新設計的洗手間。

建設未來機場

香港國際機場採用多項新科技，為旅客帶來更佳及更個人化的體驗。於2017/18年度，我們繼續為機場免費流動應用程式「我的航班」增添新功能，包括於本年度推出指示標誌翻譯功能，涵蓋法語、日語、韓語及西班牙語

等九種語言，方便不諳機場中英語指示標誌的旅客。這個應用程式亦設有新路向指示功能，以設於客運大樓的10 000個信標(iBeacon)發射器收集位置數據，並利用擴增實境技術為旅客提供逐向導航。

於本年度，我們在應用程式及機管局網站增添預約機場停車位服務。此外，「我的航班」與新推出的行李牌「行李通」連接後，當行李可供認領時，應用程式便會向抵港旅客發送通知。

我們計劃於下個年度在「我的航班」增設點餐功能，以及提供機場檢查站輪候時間的實時資訊。

於2017/18年度，我們推出了先進的自助流動智能登記櫃檯。這款透過互聯網傳送訊息的流動櫃檯可設於機場以外地方，方便旅客辦理登記手續、列印登機證及行李標籤。我們已為此項新裝置在香港及日本取得專利。



我們亦在客運大樓安裝了21部個人化航班資料顯示系統，旅客可透過掃描登機證或輸入航班編號得知航班狀況。

於2017年10月，我們與入境事務處合作推出「離境易」服務。這項服務利用容貌辨識技術，將一般由入境處人員進行的旅行證件檢查工作自動化。我們正研究採用生物特徵技術，以加快客流處理及加強機場其他部分的保安。

香港國際機場憑藉利用先進科技，在「亞洲未來旅遊體驗大獎2017」中獲得「北亞及東亞最佳機場」殊榮。



旅客可利用先進的自助流動智能登記櫃檯，即時辦理登記手續、列印登機證及行李標籤。

2017/18年度服務水平

96.1% 行李運送(首件)¹

96.3% 行李運送(最後一件)²

91.3% 經機橋登機及下機的旅客

99.7% 一般情況的離境保安檢查³

98.9% 一般情況的轉機保安檢查³

¹ 目標是首件行李可於20分鐘內送抵行李認領處；由於距離較遠，從中場範圍及遠方停機位航機運送的首件行李則為25分鐘內。

² 目標是最後一件行李可於40分鐘內從機場不同地點送抵行李認領處。

³ 在一般情況下，旅客於保安檢查通道的輪候時間為4.5分鐘或以下。



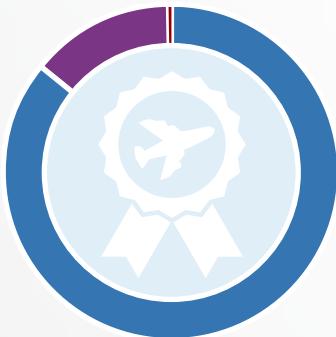
全新的大型特許零售店提供品酒等服務，讓旅客享受有趣的互動購物體驗。

新餐飲購物體驗

餐飲購物是機場體驗的重要一環，我們亦致力提供具吸引力的零售餐飲組合，令人感覺耳目一新。

於2017年7月，我們推出網上購物平台「HKairport Shop」，旅客可隨時在此訂購貨品，並於機場提貨，貨品款式更超過1 500種，包括包裝食品、美容及護膚

機場服務質素調查整體滿意程度



* 於2017年有四宗整體滿意程度為3(良好)的評分。

資料來源：2017年機場服務質素正式報告



東大堂美食廣場在翻新後將24小時營業，並提供更多座位及食肆選擇。

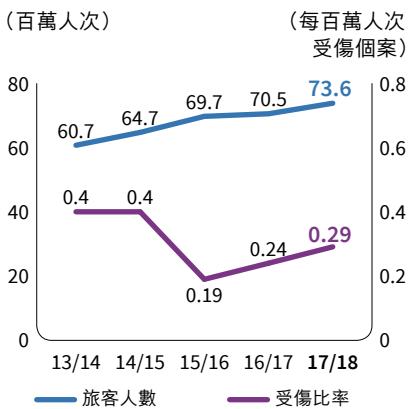
產品、酒類及電子產品等。旅客最快可於下單後三小時在機場提貨，或選擇送貨至香港地址。

年內，機場批出新的香水及化妝品、時裝配飾及煙酒產品經營牌照。全新進駐的大型特許零售店為顧客帶來創新、互動的購物體驗，例如以「魔鏡」進行虛擬化妝、設置介紹新興日韓美容品牌的「新世代」專區及威士忌品酒區，在店內更設有貴賓休息室。

此外，我們擴大了香港國際機場的零售組合，加入童裝、娛樂及生活時尚產品。免費送貨服務範圍亦增至15個地區，包括澳洲、加拿大及美國等長途目的地。

翻新東大堂美食廣場的前期工程於2017年10月展開。翻新後的美食廣場將會24小時開放並配以標誌性設計，亦將增設300個座位及提供九間食肆選擇。我們亦擴闊了機場的餐飲組合，引入集零售購物與食肆於一身的商店。

旅客量與受傷比率



提供更安全環境

維持旅客、員工及業務夥伴的安全，向來是香港國際機場的首要任務。

於2017/18年度，我們對新的全身掃描器進行測試。此掃描器利用先進的影像技術，以加強對旅客攜帶違禁物品的檢測工作。我們現正評估測試結果，並計劃安裝掃描器。

為提升機場的安全表現，我們定期進行演習及舉辦培訓課程，同時亦推行多項新措施。例如我們檢討及更新了企業安全政策及《安全管理系統手冊》，並增加停機坪安全審核、停機坪監察巡查次數及擴大有關範圍。

我們亦加強了對廚房、休息室及其他火警風險較高地區的巡查，並舉辦培訓課程，以增進機場員工在急救、消防及防火技術方面的知識。

此外，我們亦推出機場安全大使計劃，向旅客推廣安全使用升降機及電動扶梯。

憑藉我們不斷提升安全表現，本年度的機場綜合安全指數為3.25，較預期目標3.86改善了15.8%。這項指數用於計算旅客及機場員工的受傷比率。

香港機場管理局積極推動安全文化，並獲職業安全健康局頒發多個獎項，包括「安全管理制度大獎—金獎」及「宣傳推廣大獎—銅

機管局與業務夥伴合作進行演習，模擬不同情景，以測試機場同業的緊急應變能力。





港珠澳大橋啟用將可加強香港國際機場與珠三角及澳門的交通連繫，有助機場擴展腹地市場範圍。

獎」，並就推廣工作安全行為贏得「安全表現大獎」，肯定了我們在這方面的努力。年內，機管局亦榮獲英國安全協會頒發「國際安全大獎」。

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2017/18年度，經陸路出入境的跨境旅客達203萬人次。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254萬人次。

年內，我們繼續加強跨境服務。為讓旅客更感舒適，快船營運商安排了十艘新船為海天客運碼頭

提供服務，在跨境轎車服務方面，航天跨境轎車服務亦採用了更大型及更豪華的車輛。我們更推出應用程式「SkyLink」，與在上游提供海天聯運服務的員工分享最新的營運資訊，進一步加強溝通及提升效率。

於2017/18年度，我們增設了提供跨境交通服務的地點，而參與提供服務的航空公司數目亦有所增加。在海天客運碼頭提供服務的航空公司數目已增至86家，而設於廣州以太廣場及廣東迎賓館的新城市候機樓亦已啟用。為把握港珠澳大橋客流帶來的機遇，我們將於澳門及珠海的跨境設施開設城市候機樓，以及在香港口岸設立機場以外的旅客登記櫃檯。

於2017/18年度，法國航空及荷蘭皇家航空開始提供預辦登機服務，令參與的航空公司總數增至22家。旅客可在珠三角及澳門的快船口岸及車站使用預辦登機服務辦理登記手續，然後乘坐客車或快船直達香港國際機場登機。於2017年11月，我們將預辦登機服務擴展至南沙口岸，現時海天客運碼頭的所有九個快船口岸均提供預辦登機服務。

年內，我們推出新的多式聯運產品，提供綜合航班與跨境快船及陸路交通的「一票通」服務，以涵蓋更多航空公司及珠三角和澳門目的地。我們亦在更多分銷渠道推出這些多式聯運產品，其中包括所有全球分銷系統、網上旅行社及旅遊網站等。同時，我們積極向旅行社及跨國公司宣傳推廣，讓業界認識這些產品。

貨運及 航空服務



為了鞏固香港國際機場的領導地位，我們將其定位為高價值貨運樞紐，同時亦積極擴展貨運能力，以把握快速增長業務範疇的發展潛力。

溫控航空貨運

於2017/18年度，香港國際機場成為國際航空運輸協會醫藥品冷鏈運輸(CEIV Pharma)認證的認可合作夥伴機場，是全球少數獲得這項認證的機場之一，其認證範圍更涵蓋整個機場，足證我們在處理須嚴格控制溫度空運藥品方面已準備就緒，並擁有達到國際認可標準的卓越能力。機場的三間航空貨運站、三間停機坪飛機服務商及一間以香港為基地的航空公司於2017年年中通過國際航空運輸協會CEIV Pharma評核，讓機場成功取得這項認證。



為確保機場提供完善的冷鏈貨運服務，機管局投資購置冷凍拖卡，以免貨物在停機坪運送途中受到溫差影響。

年內，我們亦加入了由藥品付貨人、CEIV Pharma認證貨運同業、機場營運商及其他業界持份者組成的國際組織 Pharma.Aero。透過這個平台，我們與業界合作建立連接各 Pharma.Aero 成員機場的藥品貨運通道，藉此提供安全暢順的藥品空運貿易路線。

隨着藥品航空貨運量的增長持續高於整體空運市場增長，我們積極投資發展機場的冷鏈設施，包括在停機坪興建遮蓋及添置21個冷凍拖卡。

貨運市場*

(截至2018年3月31日止年度)



美國及加拿大 17%	內地 10%	澳大拉西亞 3%
東南亞 17%	台灣 8%	其他 22%
歐洲 15%	日本 8%	

* 不包括航空郵件。

航空郵件運量

(截至2018年3月31日止年度)

航空郵件 總量*

+12%

11.1
萬公噸

* 包括香港郵政的航空郵件及航空公司的轉口郵件。

高增長業務

電子商貿付運業務騰飛，帶動了對高端物流倉儲的需求，為此，我們計劃在機場島過路灣興建新物流中心以配合有關發展。物流中心佔地約38萬平方米，將成為全港最大的物流設施之一，並配備多項創新設計，為電子商貿、溫控空運及轉口貨運業務提供服務。年內，我們已就物流中心發展及營運項目進行招標。

此外，香港機場管理局現正與香港郵政及其他郵政當局探討合作機會，以擴建空郵中心，並提升其容量及運作效率。

於2017年11月，我們宣布與DHL Express合作擴建位於香港國際機場的中亞區樞紐中心。待擴建項目於2022年完成後，樞紐中心的處理能力將增加50%至每年106萬公噸。



更高保安標準

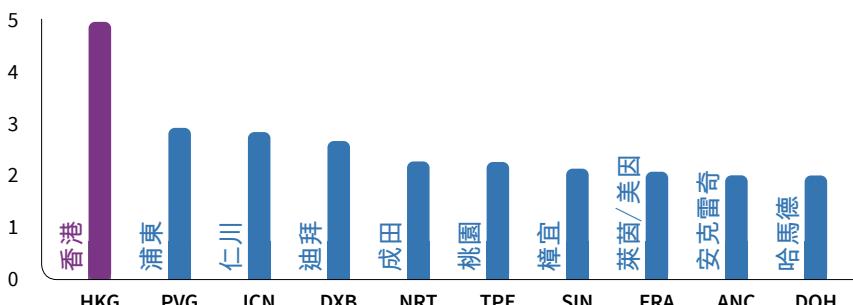
國際民用航空組織推出新政策，以加強航空貨運的保安水平。我們正與民航處及業界商討如何符合額外的保安檢查要求，同時維持貨運服務的效率。

新加盟航空公司與航點

於2017/18年度，共有13家航空公司開始在香港國際機場提供服務，其中包括Air Cargo Global、

2017年十大最繁忙機場 — 國際貨運吞吐量*

(百萬公噸)



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

資料來源：國際機場協會在2018年4月提供的初步數字



Air Japan、首爾航空、CargoLogicAir、香港貨運航空、柬埔寨景成國際航空、瀾湄航空、National Air Cargo、山東航空、Sky Gates Cargo Airlines、Small Planet Airlines、維珍澳大利亞航空及Western Global Airlines。

機場的航空網絡亦新增了九個航點，包括新西蘭基督城、捷克布拉格、日本仙台、柬埔寨西哈努克、日本德島、意大利維羅納、波蘭華沙、中國廈門及張家界。

飛行區及 系統



香港國際機場是全球其中一個最繁忙的機場，一直以提供安全可靠的服務而蜚聲國際。我們持續增建基礎設施、進行設施升級工程及採用嶄新科技，務求在航空交通量日益增長的情況下，保持競爭優勢。

盡量提高跑道用量

於2017/18年度，香港國際機場的飛機起降量創下新高達423 390架次，同時維持機場的安全標準及控制飛機噪音影響範圍。

為此，我們採用先進技術以提高跑道維修效率，在不影響安全的情況下，將晚間跑道維修時間縮短15分鐘，增加飛機起降時段。我們亦推出試驗計劃，鼓勵航空公司 在深夜及清晨採用較寧靜的飛機，因此可盡量提高跑道使用量，同時控制機場飛機運作的總噪音水平。

為了在三跑道系統投入運作前應付中期需求，香港機場管理局與民航處正研究最新的航空及航空交通管理技術，務求進一步提高機場運作效率。

協同決策

在機場繁忙的運作環境中，有效的資訊分享至為重要。機場協同決策系統為機管局及業務夥伴提供實時資訊分享平台，以便交換精確及優質的數據。這個系統有助改善航班的準時表現及縮短航

機的滑行時間，從而提高機場運作效率，並更有效善用機場容量。

於2015/16年度首次開發的機場協同決策系統已經實行，並於2017/18年度提升至24小時運作。





利用新科技

為了提高機場的安全水平及運作效率，我們採用更多自動化技術及機械設備。

於2017年8月，在兩條跑道安裝外來物自動探測系統的工程完成。這個光電系統可配合人手巡查，每天24小時監察跑道，並配備記錄功能，以便進行事後分析及調查。

在機場的滑行道上，有各式各樣的車輛及地勤設備穿梭行駛。於2018/19年度，我們會開始研發地面交通警報系統，利用機場協同

決策系統的實時飛機地面活動資料，向駕駛員及地勤設備操作員發出預測飛機活動的信號。這個新系統預計於2020年推行，以助提升飛行區安全，並提高停機坪上車輛及地勤設備的效率。

我們亦正研究在飛行區使用無人駕駛車輛及推行適當的安全措施，並計劃於2018年第二季推出試驗計劃。

數碼影像分析是另一項極具發展前景的技術。目前，我們正探討兩個檢測飛行區道面裂縫的新計劃。第一個計劃是利用安裝在車上的三維激光掃描儀及攝影機檢

測，其測試工作於2018年3月進行。第二個計劃則是利用安裝在航拍機上的高解像度攝影機拍攝影像，以便其後作自動數據分析之用，而於2018年2月，我們在民航處支持下為此進行測試，現正為上述兩個計劃進行評估。

於2017/18年度，我們完成了為機場製作「數碼分身」的可行性研究，藉以虛擬複製機場客運大樓的基礎設施及系統。這個數碼模型將可模擬不同情景，在不影響機場實際運作的情況下，作出預測及確定解決方案。我們計劃於2018/19年度為一號客運大樓製作數碼模型。



我們亦於本年度推出飛行區運作培訓中心，利用虛擬實境技術培訓設備操作員，讓他們在安全的環境下，體驗不同的運作情況，並可更靈活安排培訓時間。為登機橋操作員而設的首個虛擬實境模組培訓課程將於2018年年中開辦。

飛行區運作培訓中心採用新技術，提高機場員工培訓的效率及靈活性。

提升資產

為提高運作效率，我們於2017/18年度展開中場客運大樓與一號客運大樓之間的高速行李運送系統建造工程。新系統預計將於2019/20年度投入服務。

現時，機場的地勤設備由個別停機坪服務營運商擁有。為向航空公司客戶提供服務，營運商須將其地勤設備移往不同的停機位，這不但增加停機坪的交通流量，設備運送一旦出現延遲，更可能會造成擠塞及航班延誤。為此，我們開始制訂地勤設備共用計劃，提供主要地勤設備供營運商租用，當中包括行李輸送帶平台車、大平台車、細平台車及旅客梯車等，這些設備將會停放在停機位備用。這項計劃將於2018年年中首先在中場客運大樓及中場範圍的停機位實行。此外，我們亦會按營運商要求，在停機坪其他地方提供地勤設備。

加強合作

於2017年9月，機管局成立國際機場基準計劃，並獲倫敦希斯路機場及多倫多皮爾遜國際機場的營運機構加入成為創始成員。於2017/18年度，洛杉磯、慕尼黑及三藩市機場亦加入計劃。

這項計劃可讓樞紐機場分享知識及關鍵績效指標數據，藉以改善安全、保安、運力及環保表現。計劃成員可利用這些數據，決定需要優先改善的範疇，並支援有效決策。計劃成員已協定初步關鍵績效指標，並已於2017/18年度完成訂立初步基準。



內地 發展項目



香港機場管理局透過與杭州、上海及珠海機場合作及交流管理專業知識，可加強香港國際機場及內地合作夥伴的競爭力。

杭州蕭山國際機場

自2006年起，香港機管局持有杭州蕭山國際機場的35%股權。

於2017年，蕭山機場的航空交通量持續增長。客運量較2016年增加12.6%至3 560萬人次，貨運量上升20.8%至589 500公噸，飛機起降量則增長8%至271 100架次。

憑藉上述強勁表現，蕭山機場在內地最繁忙客運機場中位列第十，同時亦名列內地最繁忙貨運

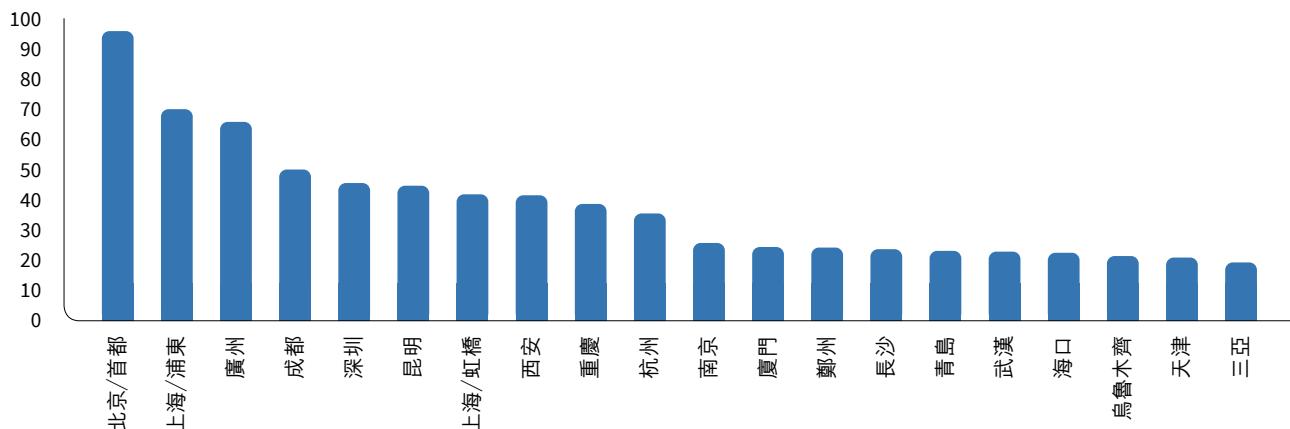
機場第六位。在內地十大機場中，蕭山機場按客運量升幅計算排名第二，以貨運量增幅計更高踞第一位。

於2017年，蕭山機場的國際航空網絡新增了八個城市，令國際航點總數增至43個。蕭山機場開通了往來葡萄牙里斯本、澳洲墨爾本及塞班的國際客運航班，以及往來美國芝加哥及俄羅斯新西伯利亞的直航貨運航班服務。此外，國內航點亦增加12個至113個。

於2017年，蕭山機場多個重要項目均邁向新里程，例如四號航站樓及綜合交通中心的初步設計已完成，蕭山機場地面運輸網絡的發展計劃亦如期進行，日後將提供地鐵及高速鐵路的交通接駁服務，並設有機場快線往來大杭州地區。上述多個項目將於2022年年底前落成，為杭州亞運會作好準備。

2017年內地20大最繁忙機場 — 客運吞吐量

(百萬人次)

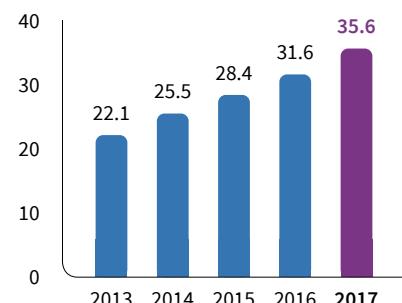


資料來源：中國民用航空局

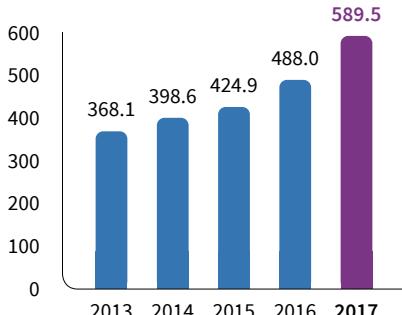
內地發展項目

杭州蕭山國際機場 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

此外，蕭山機場亦進行長遠發展的總體規劃，計劃最終將機場面積擴建至佔地 30 平方公里，年客運能力更可達 1 億人次。

上海虹橋國際機場

於 2009 年，香港機管局與上海機場(集團)有限公司成立合資公司，以管理上海虹橋國際機場航站樓的運作及零售業務。該合資公司的第三階段已於 2018 年展開，在管理飛機起降、訂定服務基準工作及分享智能機場措施方面加強合作。

於 2017 年，虹橋機場的客運量上升 3.5% 至 4 190 萬人次，飛機起降量則增加 0.6% 至 264 000 架次。

虹橋機場在 2017 年 Skytrax 年度意見調查中獲選為「中國最佳國內機場」，並獲得國際航空運輸協會頒發便捷旅行計劃的「金色認證」，以嘉許機場積極引入自助服務設施。

為維持優秀服務水平，虹橋機場一號航站樓正進行翻新工程，一號航站樓 B 樓提升工程進展理想，預計將於 2018 年第三季竣工。

虹橋機場一號航站樓 B 樓正進行大型翻新工程，務求為旅客帶來更佳的機場體驗。



珠海機場

自2006年起，珠海機場由合資公司珠海市珠港機場管理有限公司管理，香港機管局持有這家合資公司的55%股權。

珠海機場於2017年再創新高，客運量躍升50.3%至920萬人次，國內貨運量增長18.6%至37 379公噸，飛機起降量則跳升40.3%至69 720架次。珠海機場的航空網絡新增了九個國內航點，令國內航點總數達到55個。

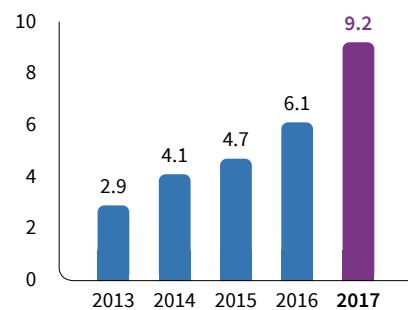
於2017年，珠海機場推出機場協同決策系統，為機場及業務夥伴提供資訊分享平台。於2018年第一季，該系統有助機場將航班準時起飛率提高約10%，達到80%以上。

珠海機場的候機樓東指廊翻新工程已於2017年完成，登機閘口及行李轉盤進行提升工程後亦已投入服務。於2018年，機場將增設新的旅客登記櫃檯，出發大廳改建工程亦將會展開。同時，機場亦繼續就供國際及特選旅客使用的新副樓進行設計。整個擴建計劃預計於2020年完成，屆時候機樓的年客運能力將增至1 200萬至1 500萬人次。

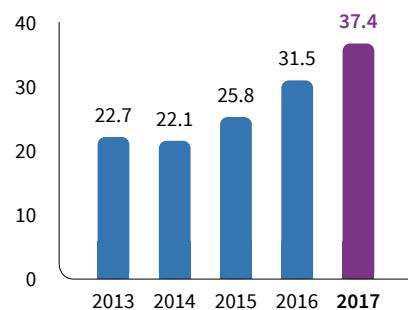
隨着港珠澳大橋即將開通，珠海機場正在珠海口岸人工島設置貴賓室，預計該貴賓室將於大橋通車時投入服務。

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



發展新的四號航站樓及綜合交通中心，將有助蕭山機場應付日益增長的航空交通量。

可持續發展 與人才



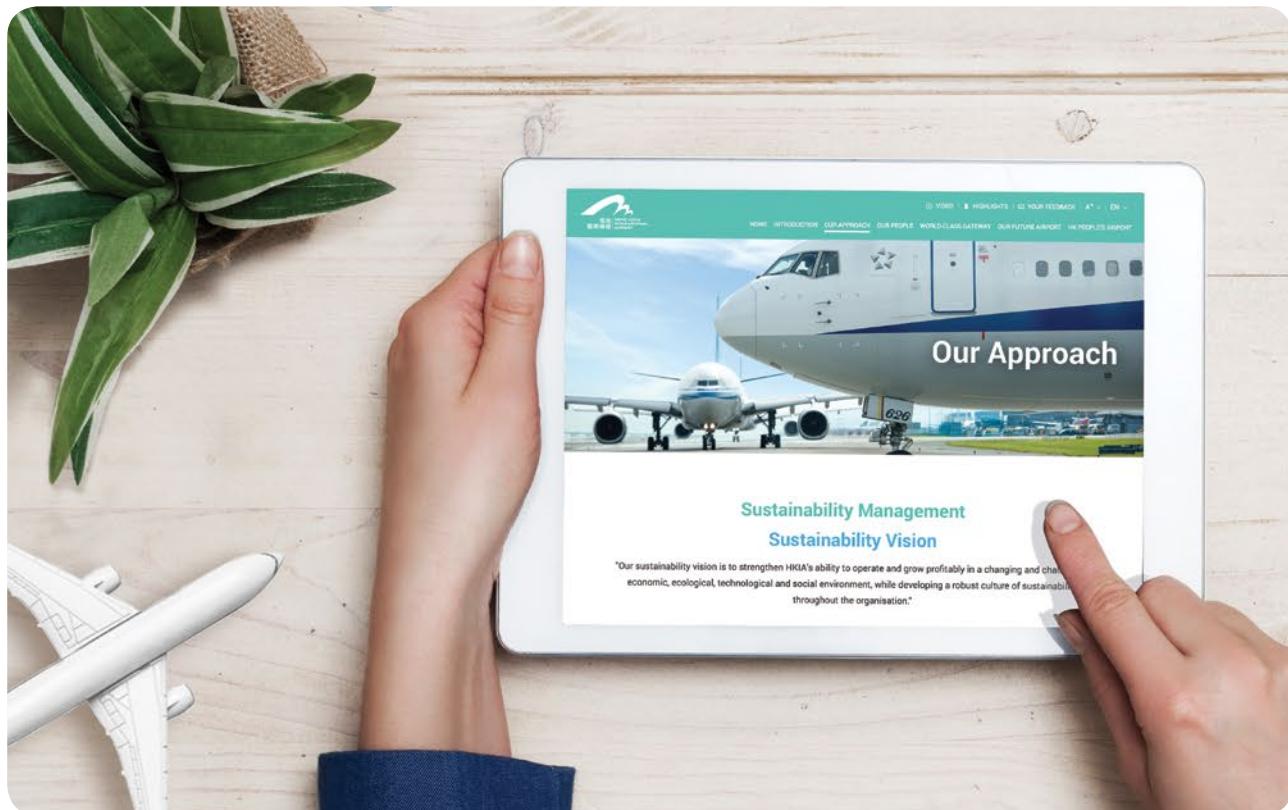
香港機場管理局致力推動機場及社區的可持續發展，並不斷尋求新機會，令香港國際機場的營運更為完善，同時加強與業務夥伴合作，積極支持香港市民。

2016/17年度 可持續發展報告

於2018年1月，我們發表了第五份《可持續發展報告》，全面闡述機管局在可持續發展方面的管理方針，以及在不同營運範疇採取的主要措施。

這是機管局首次以網頁版形式發表整份報告，利用動態圖像、短片及互動圖表等不同功能，方便讀者閱覽報告內容，並有助豐富閱讀體驗。

此報告參照全球報告倡議組織標準：核心選項及《機場營運行業披露》的要求編製。



踏出綠色步伐

於2018年3月，我們取得ISO 14001:2015認證。這項認證詳列了環境管理系統的要求，而我們藉此系統管理、計量及提升在各個環境範疇的表現。

我們對整個機場採取多項措施，以管理其對環境的影響。於2016年11月，我們與業務夥伴共同承諾在2020年年底前，將機場的碳強度從2015年的水平減少10%。我們與業務夥伴緊密合作，就減低碳強度提供協助，例如舉行圓桌會議，與機場同業高級行政人員討論有關事宜。除了制定減碳基準計劃

外，我們亦成立技術工作小組分享新技術，並推出獎勵計劃，嘉許表現優秀的機構及人員。

為了在日常營運中引入更多環保措施，我們在香港國際機場禁區推動更廣泛使用電動車。在業務夥伴支持下，由2017年7月起，機場禁區內所有房車已換成電動車款。我們正籌劃實行計劃的第二階段，機場禁區內所有總重量少於三公噸的私家車將須要更換為電動車款。於本年度，我們亦在機場禁區試行電動旅客專車，計劃於下個年度開始將全部40架機場禁區旅客專車更換成電動車款。

於2017/18年度，我們在北衛星客運廊採用建築物分析技術，以提升能源效益。這項技術利用大數據及實時分析建築物營運表現，協助提升節能表現。我們亦將一號客運大樓的製冷設備連接至雲端分析平台，以確保運作狀況良好及更有效使用能源。

為讓機場同業就香港特區政府即將實施的都市固體廢物收費計劃作好準備，機管局於2017年6月推出涵蓋整個機場的試行計劃，以試驗實行三種收費機制。這項為期20個月的試行計劃有助租戶計算所產



生的廢物量，以及日後按都市固體廢物收費計劃處理廢物的成本，從而鼓勵他們積極減廢。

年內，我們已完成在機場設置小型廢物轉化能源設施的可行性研究。這項研究就採取的廢物處理技術提出建議，並確定有關設施的工程和環境要求及估算成本。我們現正就有關設施進行初步設計工作。

投資社區

於2017/18年度，我們秉持創造共享價值的理念，推出社區投資項目「EXTRA MILE里・想高飛」。在18個業務夥伴及四個非政府組織及社會企業支持下，「EXTRA MILE里・想高飛」設有三項先導計劃，旨在為機場挽留及招攬人才。

「工作x假期@大嶼山」計劃及「先鋒」計劃為在職青年及非華語人士提供在機場就業的機會，而「家長・童樂」計劃則以須於日間在家照顧子女的在職家長為服務對象，在機管局資助下，為父母在機場工作的東涌小學生提供課後學習指導服務。



「EXTRA MILE
里・想高飛」項目
提供在機場工作的
機會，助參加者發
展潛能。





由出版兒童圖書以至探訪長者，機管局的社區聯繫活動涵蓋各界持份者。

機管局在全港多區舉辦招聘會，亦在香港會議展覽中心舉行大型職業博覽會，為機場廣納人才。於2017/18年度，我們在深水埗及天水圍等地區舉行招聘會。

除了推行就業相關措施外，我們亦與社會不同持份者建立聯繫，例如我們全力支持由東涌安全健康城市主辦的「啟航・觸動東涌」社區伙伴關愛計劃，藉以在社區推廣愛與共享的理念。這項計劃展出香港多位年輕藝術家及音樂家的作品，讓他們有機會向公眾表演，展現才華。

於2018年3月，機管局出版首本雙語益智兒童讀物《小朋友遊大機場》。這本圖書專為三至六歲兒童設計，透過活潑生動的圖畫、啟發思維的內容及互動揭頁，引領小讀者了解機場旅程中不同地方的有趣小知識及背後故事，別具教育意義。

此外，我們亦舉辦新春晚宴及節日活動，與鄰近社區的長者居民保持聯繫。於2017年9月，35名機管局員工到大澳探望長者，於年內該區部分房屋曾因颱風吹襲而受損。

培育人才

我們深明員工對支持機場長遠發展至為重要，因此致力為機管局以至機場同業培育人才。

於2017/18年度，鞏固機管局企業文化及培育不同職級人才仍為我們的重點工作。我們透過一系列的企業文化推廣措施，持續宣揚機管局的五大核心價值 — 盡展關懷、堅毅敬業、力求創新、群策群力及精益求精。

為讓員工建立更良好的默契，我們於2017年9月推出涵蓋整個機構的團隊建立計劃，首先由高級管理人員參與，其後於2018年年初將計劃推展至中級管理人員，共涵蓋170名員工。我們亦舉行互動聚會，讓高級管理人員與初至中級員工會面交流。

機管局於2016/17年度成功推出「創益先鋒計劃」，為前線員工提供平台，讓他們體現機管局的核心價值，並提出新構思創造價值。於本年度，「創益先鋒計劃」更推展至機管局各個部門，由270名員工共組成55支隊伍參與。於2017年11月，機管局首次舉辦創益先鋒發佈大會，讓表現優秀的創益先鋒隊伍展示努力成果，並向他們頒發獎項，我們更計劃將「創益先鋒計劃」進一步推廣至機場社區的業務夥伴。

年內，我們將年度人才評估及繼任規劃工作推展至中級管理人員，藉以提升人力資本。我們亦將暑期實習生計劃與見習行政人員招聘銜接，藉以招攬更多優秀人才。此外，機管局設立了發展中心，以確定潛質優厚員工的發展需要。我們亦推出新的領袖及主管培訓計劃，以協助中級管理人員及初級主管，特別是剛晉升的員工掌握所需技巧、知識及思維方式，讓他們勝任領導工作。

於2017/18年度，機管局員工接受培訓的時數合共約53 600個小時，較2016/17年度增加8%，培訓範疇包括專業技術及軟性技巧。憑藉我們在員工培訓及發展方面的努力，機管局自2015/16年度起獲僱員再培訓局人才企業嘉許計劃嘉許為「人才企業」。

為培育航空業人才，香港國際航空學院於2017年4月首次開辦課程。於2017/18年度，學院為超過5 500名學員提供逾100個課程，並為約23 000名機場員工提供逾60個培訓課程。

香港國際航空學院亦推動香港以外地區航空人才的培訓工作。年內，香港國際航空學院與世界知

名的法國國立民用航空學院 (École Nationale de l'Aviation Civile) 合作開辦航空運輸管理高等碩士學位課程，除了本地學員外，課程亦以區內人員為服務對象。有關課程是國際民用航空組織倡議的「不讓任何國家掉隊」活動其中部分，為擬提升民航能力的國家提供培訓，而民航機關及來自香港與法國的航空業機構更攜手支持來自六個東南亞國家的民航人員修讀課程。

於2017年10月，香港國際航空學院成為國際民航組織「TRAINAIR PLUS」計劃會員，並將於2018/19年度獲得「TRAINAIR PLUS」的正式會員資格，開辦國際民航組織課程。



展望未來



隨着全球航空交通量不斷增長，我們持續提升運力，以應付與日俱增的需求，並鞏固香港國際機場的國際航空樞紐地位。機場現正推行多項擴建計劃，當中包括三跑道系統的建造工程。

三跑道系統

三跑道系統項目工程包括在機場島以北拓地約650公頃，以及興建第三條跑道及滑行道系統、三跑道客運大樓及相關基礎設施。二號客運大樓亦將進行擴建，以提供全面的旅客服務。

三跑道系統的填海工程現正按計劃進行，有關工程採用了以免挖式技術進行的深層水泥拌合法，以盡量減少工程對環境的影響。於2017/18年度，對主要填海及海堤區域進行的深層水泥拌合工程已大致完成；而海堤建造工程已動工，大規模填土工程亦於2018年5月展開。此外，連接到香港國際機場的海底電纜已完成改道，而於2018年第一季，機場航油管道改道相關建造工程已大致完工。一連串測試工作將於2018年第二季進行，在完成後這些管道將會投入運作。

三跑道系統項目的其他部分亦進展良好。擴建二號客運大樓的前期工程現已展開，客運大樓的詳細設計亦已大致完成。跨越北跑道滑行道的建造工程、飛行區基礎設施及三跑道客運大樓的詳細設計工作亦正在進行。

我們已展開三跑道系統的旅客捷運系統及高速行李處理系統的設計及建造合約，以及在現有機場島興建相關隧道工程。

整體來說，三跑道系統項目現正按計劃進行，並以於2024年年底

前投入運作及在預算1,415億港元內完成為目標。

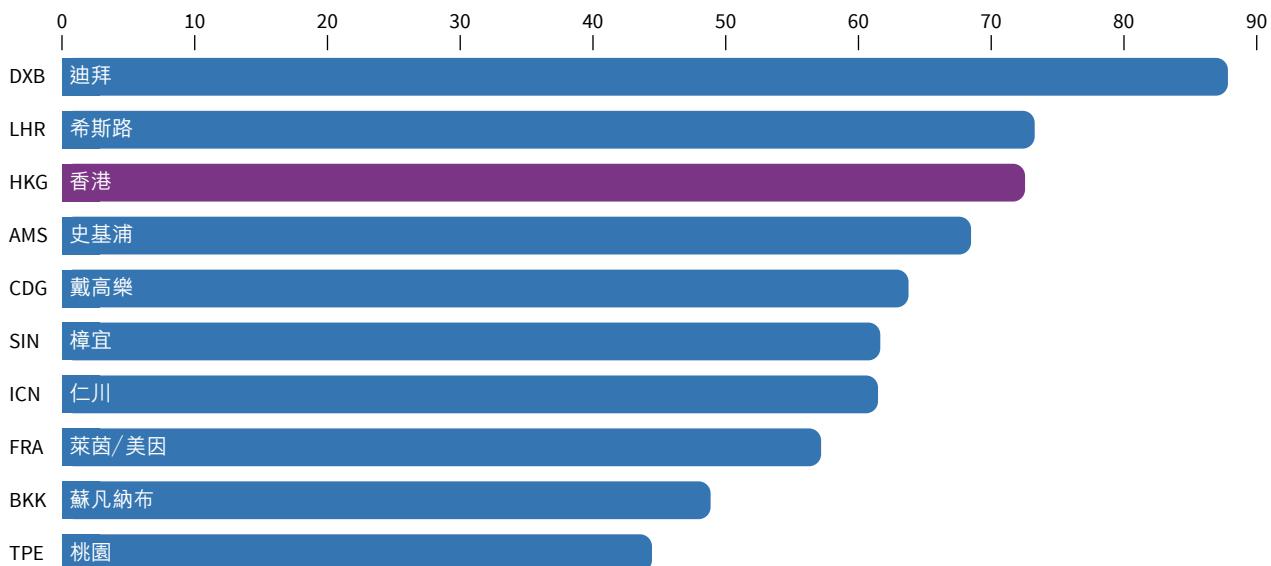
三跑道系統項目建造工程於2016年8月正式啟動，而在此之前，香港機場管理局已推行全面的環境監察及審核計劃，亦成立了改善海洋生態基金及漁業提升基金。於2017/18年度，上述兩個基金已批出超過800萬港元，以資助由大專院校、研究團體及漁業組織提出的十個項目。我們正審核2018/19年度的項目資助申請，審批結果將於2018年第三季公布。



展望未來

2017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2018年4月提供的初步數字



除了定期與社區聯絡小組及專業人員聯絡小組舉行會議外，我們亦向各界持份者提供三跑道系統項目的消息及環境資訊，並在設計及建造工程期間聽取他們的意見及關注事項。於2017/18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。

一號客運大樓 運力提升項目

在三跑道系統投入運作前，我們已開始擴建一號客運大樓，以提升機場運力。年內，興建一號客

運大樓附屬大樓及擴建四號停車場的前期工程均已竣工。

上述項目完成後，一號客運大樓將新增48個配備自助行李託運設施的旅客登記櫃檯，以及兩個新行李認領轉盤，公眾區接機大堂亦將增設新店鋪及食肆。

一號客運大樓東大堂的禁區範圍將會進行擴建，以提供更多休閒設施，包括樓高兩層的兒童遊樂區，以及配備創新科技設施的旅客休憩娛樂區。旅客亦可在新建的戶外花園放鬆休息。

四號停車場將進行擴建，以提供約1 400個公共停車位，以及香港國際航空學院及機場幼兒園的校舍。大樓內亦將設有社區中心、多用途球場、健身室及員工餐廳等其他設施，供機場員工使用。

同時，一號客運大樓與北衛星客運廊之間將興建一條名為「天際走廊」的行人天橋。「天際走廊」長200米、高28米，並設有空調、自動人行道、觀景台及食肆，預計於2020年啟用，有助縮短旅客前往北衛星客運廊閘口的所需時間。「天際走廊」的設計及建造合約已於2017/18年度展開。

擴建一號客運大樓(左)及興建「天際走廊」(右)，將為機場旅客帶來更舒適愉快的環境。



SKYCITY 航天城

SKYCITY 航天城佔地 25 公頃，結合酒店、辦公大樓、零售、餐飲及娛樂設施，將為全港最大型的商業發展項目，令機場成為矚目熱點。

SKYCITY 航天城酒店的發展及管理協議已批予富豪酒店集團，建造工程亦已於 2017 年 9 月展開。酒店的建築樓面面積約為 33 700 平方米，將提供超過 1 000 間客房。

此外，面積達 35 萬平方米的 SKYCITY 航天城綜合零售、餐飲及娛樂設施項目已公布招標結果，項目的發展及管理權於 2018 年 5 月批予由新世界發展有限公司全資擁有的附屬公司樂斯有限公司。

SKYCITY 航天城的零售、餐飲及娛樂設施將適合不同年齡的訪客及本港居民。

多式聯運中轉客運大樓

港珠澳大橋即將開通，將提供更緊密的交通連繫，有助進一步鞏固香港國際機場的區域航空樞紐地位。為把握大橋啟用後帶來的機遇，同時方便旅客暢順往來機場與珠江三角洲西部及澳門，我們正在海天客運碼頭旁興建一座樓高五層、面積達 22 000 平方米的多式聯運中轉客運大樓。

多式聯運中轉客運大樓預計於 2022 年落成，並設有一條長 360 米的封閉行車橋連接香港口岸，經港珠澳大橋往來機場的抵港或離港航空旅客，將無需在香港辦理出入境手續。

有關行車橋的法定環境影響評估工作正在進行，而我們亦正推展多式聯運中轉客運大樓的詳細設計工作。



財務回顧

財務概要

(百萬港元)	2017/18	2016/17	+/-% ¹
收益	21,994	18,627	+18.1%
計算折舊和攤銷前營運費用	6,058	5,796	+4.5%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	15,936	12,831	+24.2%
折舊和攤銷	3,097	3,079	+0.6%
利息及財務收入淨額	275	131	+109.9%
應佔合資公司業績	201	83	+142.2%
除稅前溢利	13,315	9,966	+33.6%
所得稅	1,829	1,656	+10.4%
年度溢利	11,486	8,310	+38.2%
權益股東應佔溢利	11,416	8,276	+37.9%
宣派股息	-	-	-
主要財務比率			
股權收益	17.3%	14.7%	
總負債/資本比率	2%	2%	
主要交通量摘要²			
客運量 ³ (百萬人次)	73.6	70.5	+4.5%
貨運及航空郵件量 ⁴ (百萬公噸)	5.1	4.7	+7.6%
飛機起降量(千架次)	423	410	+3.2%

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。航空郵件量包括香港郵政的航空郵件及航空公司的轉口郵件。

概覽

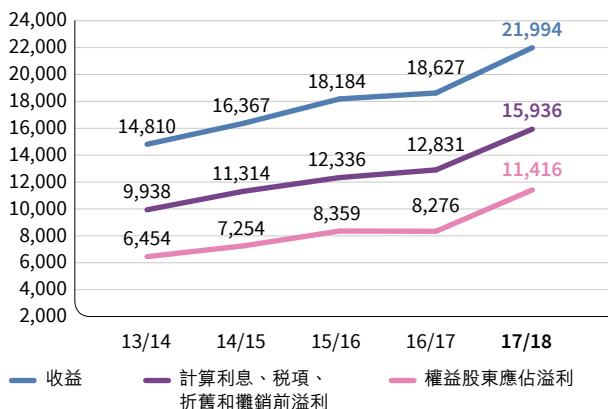
在截至 2018 年 3 月 31 日止的 2017/18 財政年度，香港機場管理局刷新多項紀錄。

在 2017/18 年度，香港國際機場的三項航空交通量—客運量、貨運及航空郵件量與飛機起降量均創下新高。年內，機場的客運量為 7,360 萬人次，飛機起降量達 423,390 架次，分別按年增長 4.5% 及 3.2%。貨運及航空郵件量上升 7.6% 至 510 萬公噸，總量首次突破 500 萬公噸。

上述航空交通表現，加上機場收費、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，以及分租機場土地予 SKYCITY 航天城酒店發展項目所

財務業績

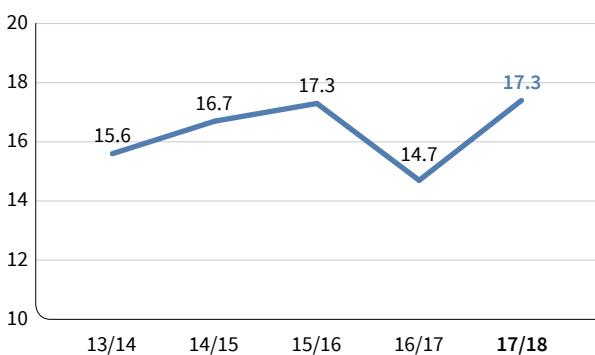
(百萬港元)



財務回顧

帶來的收益，機管局及其附屬公司(集團)於2017/18年度錄得出色的財務表現。集團的計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利達159.36億港元，權益股東應佔溢利達114.16億港元，分別較上個財政年度跳升24.2%及37.9%，令集團的股權收益上升至17.3%。董事會不宣派本年度的股息。

股權收益 (百分比)



收益

收益總額躍升18.1%至219.94億港元，主要由於客運量、飛機起降量及貨運量上升、零售表現強勁，以及分租機場土地予SKYCITY航天城酒店發展項目而一次過產生的收益所致。機場收費及保安費；來自機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告的收益；其他客運大樓商業收益；以及其他收入，合共佔收益總額97.0%。

機場收費及保安費上升10.1%至66.45億港元，佔收益總額30.2%，增長的主要原因是飛機起降量及客運量增加，以及於2017年9月1日起上調着陸費所致。

來自機場禁區輔助服務專營權的收益增加12.3%至30.54億港元，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；於財政年度內按指數調高租金，令航空貨運專營權費上升，以及珠海機場的地勤服務及貨運收益因飛機起降量及貨運量增加而上升所致。

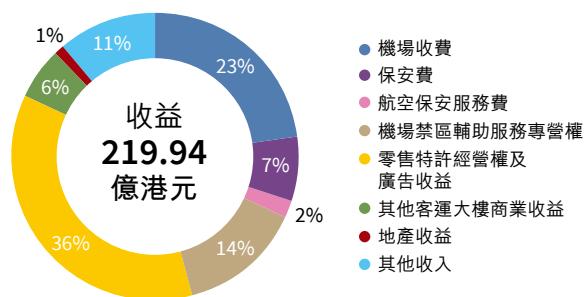
零售特許經營權及廣告收益上升1.4%至79.09億港元，佔收益總額36.0%。收益增加主要是由於機場客運量增長所致。

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5.1%至14.04億港元，主要由於年內有新商業貴賓室啟用及按指數調高租金所帶動。

其他收入顯著增長至23.28億港元，是因於2017/18年度就分租機場土地予富豪酒店集團在SKYCITY航天城發展及管理酒店而產生的一次性收益。

收益來源

(截至2018年3月31日止年度)



營運費用

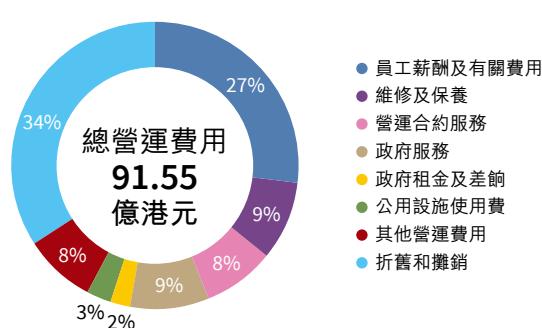
集團繼續秉持審慎理財的原則，在致力擴展業務，並維持最高水平的安全、保安、服務及可持續發展表現之餘，亦嚴格控制營運費用。計算折舊和攤銷前營運費用總額增加4.5%至60.58億港元，主要由於在財政年度內面對通脹壓力，以及航空交通量增長強勁所致。

主要費用類別包括員工薪酬及有關費用、維修及保養、營運合約服務、政府服務、其他營運費用，以及折舊和攤銷，合共佔營運費用總額約95.2%。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影響。

員工薪酬及有關費用增加11.2%至24.92億港元，佔營運費用總額27.2%，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，以及為應付航空交通量增長而增聘人手。

營運費用分類

(截至2018年3月31日止年度)



維修及保養費用增加1.7%至8.34億港元，主要由於在飛行區及客運大樓內進行多項工程，以確保在航空交通量上升的情況下，機場運作依然安全可靠。因勞工短缺而令工資上漲及物料成本的通脹壓力，亦是費用增長的原因。

營運合約服務費用指外判予第三方承辦商的費用。這項費用增加11.0%至7.67億港元，主要由於年內航空交通量增長、續約後費用增加，以及因勞工短缺而令工資上升所致。

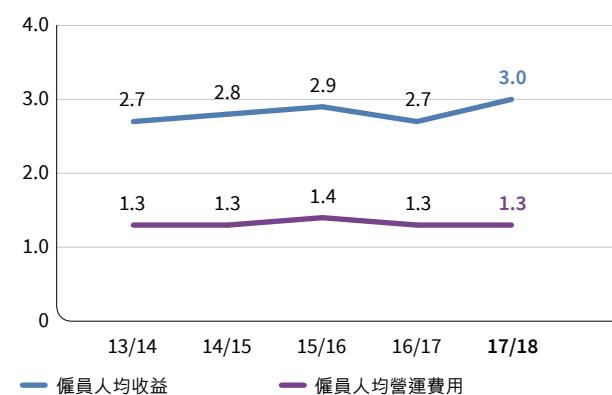
政府服務費用包括應付予民航處的航空交通管制服務費用，以及應付予香港天文台的航空氣象服務費用。這項費用減少14.1%至7.88億港元，主要由於航空交通管制服務費用減少所致。

其他營運費用增加4.1%至7.35億港元，主要由於應收賬項增加導致呆賬準備上升所致。

儘管若干設施及系統的擴建和改善項目於本財政年度完成，但由於部分固定資產現已提足折舊，因此折舊和攤銷只略增加0.6%至30.97億港元。

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。

2. 營運費用包括折舊和攤銷，但不包括利息及財務費用。

財務回顧

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，而客運量及貨運量皆錄得強勁增幅。

於2017年，杭州蕭山國際機場(杭州機場)的客運量上升12.6%至3 560萬人次，飛機起降量增加8.0%至271 100架次，貨運量則攀升20.8%至589 500公噸。機管局於2017/18年度應佔杭州機場溢利增加一倍至2億港元，主要由於航空交通量穩健增長、機場收費上調及一筆一次性特殊收益所致。

於2017年，珠海機場的客運量激增50.3%至破紀錄的920萬人次，飛機起降量躍升40.3%至69 720架次，而國內貨運量則增加18.6%至37 379公噸。在2017/18年度，機管局應佔珠海機場溢利增加一倍至8,300萬港元，主要由於航空交通量強勁增長，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2018年3月31日，集團的權益總額達725.69億港元，較上個年度上升19.8%，主要是由於2017/18年度錄得淨溢利及不派發2016/17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616.54億港元，佔資產總值69.3%。在2017/18年度，集團的資本開支為163.14億港元，主要與三跑道系統、中場範圍停機坪發展項目、旅

客捷運系統車廠、一號客運大樓運力提升項目、擴建四號停車場，以及擴展及改善其他設施和系統有關。

無形資產為1.46億港元，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44.82億港元，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減少8.5%至38.93億港元，主要由於向若干承包商預付款項減少，抵銷了應收賬項的增加所致。

應付賬款及其他應付款總額增加45.0%至83.16億港元，主要由於與三跑道系統有關的應付建造費用及合約保留金增加所致。

未使用的機場建設費為11.03億港元，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2017/18年度的股息。

現金流量

經營活動產生的現金淨額由2016/17年度的115.34億港元，上升至本年度的122.74億港元，主要由於本年度溢利增加所致。

資金籌集

於2018年3月31日，機管局的借款總額為14.15億港元(2016/17年度：14.23億港元)，當中包括七項無抵押票據。機管局按照財務顧問就三跑道系統詳細融資安排提出的建議，於2017/18年度擴大中期票據計劃規模至80億美元。透過此項計劃，機管局可在有需要時在資本市場集資。

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AA+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

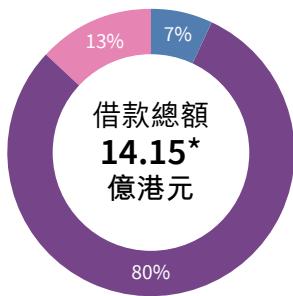
(於2018年3月31日)



* 已計算1,100萬港元未攤銷財務費用。

貸款到期概況

(於2018年3月31日)



* 已計算1,100萬港元未攤銷財務費用。

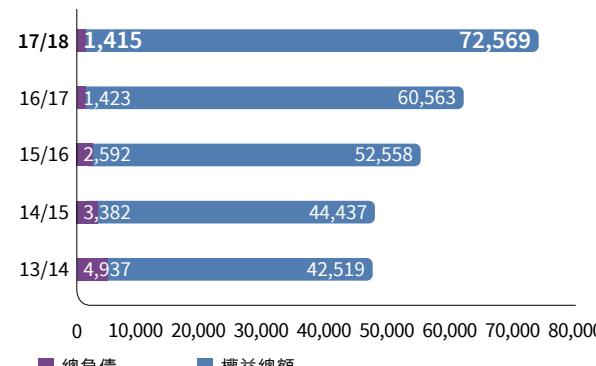
財務風險管理

機管局運用不同的工具和投資技巧管理財務風險，其中包括將借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)



展望

我們預期在三跑道系統投入運作前，客運量及貨運量將會溫和增長。在航空交通需求持續增長的情況下，我們將於三跑道系統投入服務前推行一系列提升項目，以確保機場具備足夠運力，並維持高水平的服務標準。

一號客運大樓現正進行擴建，工程包括設置旅客登記櫃檯、兒童遊樂區及露天花園等新旅客設施。我們亦正為一號客運大樓進行翻新，除了在東大堂美食廣場進行大型改善工程外，登機閘口將劃分為不同主題區域，公共座位區亦會翻新，務求為旅客營造更具吸引力及舒適的環境。我們會繼續採用新科技及推行其他提升項目，以善用現有設施。

三跑道系統建造工程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。三跑道系統建造工程自2016年8月啟動以來進展理想，而填海工程亦正處於施工高峰期。我們會密切監察這個項目，確保工程適時完成，藉以維持機場的競爭力，並鞏固作為國際航空樞紐的領先地位。

為了提升服務質素及機場在營運效率方面的聲譽，我們不斷改進顧客服務、安全和保安措施，並會採用新科技，以迎合旅客對更便捷高效服務的需求。我們正研究使用「唯一旅程身分識別」，以便在機場內的檢查點識別旅客身分，讓旅客享受更快捷順暢的機場旅程。香港國際機場亦會引入更先進的新自助服務及流動平台。我們正為流動應用程式「我的航班」開發更多旅客服務功能，包括點餐及提供實時輪候資訊等。

在三跑道系統投入服務前，我們預計短期內的溢利增長將會放緩。然而，我們將透過推行多項措施增加非航空收益，包括引入創新零售概念，並提供新的零售產品種類及品牌選擇。藉着實行上述措施，加上我們的網上購物平台「HKairport Shop」，為機場購物帶來了新定義。SKYCITY航天城發展項目現正按計劃進行，這個項目集酒店、零售、餐飲及娛樂設施於一身，將會成為機場島的新旅遊及商業樞紐；有關酒店的建造工程正在進行，而預計零售、餐飲及娛樂設施亦將於招標結果公布後短期內動工。我們將與酒店和零售、餐飲及娛樂設施的發展商緊密合作，以確保這些項目適時啟用。

隨着港珠澳大橋及廣深港高速鐵路（香港段）等多項大型基建項目落成，將有助香港國際機場擴展腹地市場，同時我們正推行多個發展計劃，以把握上述項目帶來的機遇。我們會繼續透過加強跨境海陸交通連繫，以提供廣泛的多式聯運服務及擴大機場的腹地市場範圍。

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

憑藉適時投資、創新構思及審慎理財，香港國際機場將繼續為持份者創優增值、滿足顧客期望，並為香港經濟以至珠江三角洲地區帶來裨益。

目錄

- 102 董事會報告書
- 106 獨立核數師報告書
- 111 綜合損益表
- 112 綜合損益及其他全面收益表
- 113 綜合財務狀況表
- 114 綜合權益變動表
- 115 綜合現金流量表
- 117 綜合財務報表附註
- 163 五年財務及營運概要

董事會報告書

截至 2018 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 2018 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 11。

財務報表

集團截至 2018 年 3 月 31 日止年度的溢利與於 2018 年 3 月 31 日的財務狀況，詳列於第 111 頁至第 162 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 114.16 億港元(2016/17 年度：82.76 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 9。

資本化利息

年內集團將 6,600 萬港元(2016/17 年度：5,500 萬港元)的利息資本化，詳情載於財務報表附註 5。

銀行貸款及其他借款

集團於 2018 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 16。

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 163 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 2018 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 352.8 萬港元(2016/17 年度：461.1 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	42%	
最大供應商		27%
五大供應商		39%

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 111 頁至第 162 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 2018/19 年度的財務預算，以及 2018/19 年度至 2022/23 年度的業務計劃及財務計劃，並相信機管局有充足資源，在日後繼續營運機場。

退休福利計劃

機管局的退休福利計劃詳情見財務報表附表 19。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。

董事會報告書

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31頁至第55頁的企業管治報告部分。

職員

於2018年3月31日，機管局共有2,314名職員(於2017年3月31日：1,941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，以確保職員的薪酬具競爭力，而且按照機管局的績效管理及獎勵制度，將薪酬與表現掛鈎。自2002年起，機管局實施浮動薪酬制度，加強以績效為本的薪酬管理文化。機管局會定期檢視有關制度，以確保員工薪酬保持市場競爭力。

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簡歷載於本年報第26頁至第29頁。於本財政年度開始日至本報告日期期間的董事會成員變動如下：

- 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。
- 馮孝忠先生在擔任董事會成員三年後，於2018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；其後再獲委任，任期為一年，由2018年6月1日至2019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。林景臻先生於2018年2月5日辭任。
- 何俊賢議員再獲委任為董事會成員，任期為兩年五個月，由2018年1月1日至2020年5月31日止。
- 蘇澤光先生再獲委任為機管局主席，任期為三年，由2018年6月1日至2021年5月31日止。
- 黃永灝先生及盛智文博士再獲委任為機管局董事會成員，任期為三年，由2018年6月1日至2021年5月31日止。
- 陳靜芬資深大律師及黃冠文先生獲委任為機管局董事會成員，任期為三年，由2018年6月1日至2021年5月31日止。

董事會成員及執行總監的合約權益

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

關聯方交易

本年度達成或持續進行的重大關聯方交易詳情，載於財務報表附註23。

董事會成員對財務報表的責任

董事會成員負責為每個財政年度編製財務報表，真實而公平地反映集團的財務狀況，以及在該年度集團的財務表現及現金流量。在編製截至2018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。

財政年度結束後的變動

本報告已計及財政年度結束後至本報告通過日期之間出現的變動。

承董事會命

蕭興業

董事會秘書

香港，2018年6月4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111至162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2018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2018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佈的《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 2018 年 3 月 31 日止年度收益總額的 80%。</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9(g)和25(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式包括以下程序：</p> <ul style="list-style-type: none">• 評價項目索償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2017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：

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)

- 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。
- 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

2018年6月4日

綜合損益表

截至2018年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2018年	2017年
機場收費		4,990	4,462
保安費		1,655	1,571
航空保安服務費		344	309
機場禁區輔助服務專營權		3,054	2,719
零售特許經營權及廣告收益		7,909	7,803
其他客運大樓商業收益		1,404	1,336
地產收益		310	300
其他收入	9(f)	2,328	127
收益		21,994	18,627
員工薪酬及有關費用	4	(2,492)	(2,241)
維修及保養		(834)	(820)
營運合約服務		(767)	(691)
政府服務		(788)	(917)
政府租金及差餉		(154)	(136)
公用設施使用費		(288)	(285)
其他營運費用		(735)	(706)
計算折舊和攤銷前營運費用		(6,058)	(5,796)
計算折舊和攤銷前營運溢利		15,936	12,831
折舊和攤銷		(3,097)	(3,079)
計算利息及財務費用前營運溢利	3	12,839	9,752
利息及財務費用：			
財務費用	5	(2)	(19)
利息收入		277	150
		275	131
應佔合資公司業績	12	201	83
除稅前溢利		13,315	9,966
所得稅	6(a)	(1,829)	(1,656)
年度溢利		11,486	8,310
以下各方應佔部分：			
本局權益股東		11,416	8,276
非控股權益		70	34
年度溢利		11,486	8,310

第117至第162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2018年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	2018年	2017年
年度溢利	11,486	8,310
年度其他全面收益		
不會重新分類為損益的項目：		
重新計量以下各方的界定利益退休責任淨額：		
- 本局	(9)	32
增加/(扣除)：遞延稅項	2	(5)
	(7)	27
- 在中華人民共和國(「中國」)的一家附屬公司	6	(5)
- 在中國的一家合資公司	26	(48)
	25	(26)
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	495	(279)
年度其他全面收益	520	(305)
年度全面收益總額	12,006	8,005
以下各方應佔部分：		
本局權益股東	11,906	7,985
非控股權益	100	20
年度全面收益總額	12,006	8,005

第117至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

2018年3月31日(以港元列示)

百萬元	附註	2018年	2017年
非流動資產			
投資物業	9	83	88
租賃土地權益	9	6,757	6,990
其他物業、機械及設備	9	54,814	45,109
		61,654	52,187
無形資產	10	146	148
合資公司權益	12	4,482	3,859
應收賬款及其他應收款	13	776	1,374
衍生金融資產	21(e)	2	4
		67,060	57,572
流動資產			
存料及零件		59	49
應收賬款及其他應收款	13	3,117	2,881
衍生金融資產	21(e)	-	1
現金及銀行結餘	14	18,694	13,817
		21,870	16,748
流動負債			
應付賬款及其他應付款	15	(7,097)	(4,996)
本期稅項	6(c)	(381)	(663)
未使用的機場建設費	17	(1,103)	(893)
遞延收入	18	(69)	(188)
衍生金融負債	21(e)	(2)	-
		(8,652)	(6,740)
流動資產淨額		13,218	10,008
資產總值減流動負債		80,278	67,580
非流動負債			
應付賬款及其他應付款	15	(1,219)	(738)
帶息借款	16	(1,415)	(1,423)
遞延收入	18	(263)	(332)
衍生金融負債	21(e)	(20)	(17)
界定利益退休責任淨額	19	(191)	(156)
遞延稅項負債	6(d)	(4,601)	(4,351)
		(7,709)	(7,017)
資產淨值		72,569	60,563
資本及儲備			
股本	20	30,648	30,648
儲備		41,553	29,647
本局權益股東應佔權益總額		72,201	60,295
非控股權益		368	268
權益總額		72,569	60,563

於2018年6月4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117至第162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2018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	20(c)(ii)	-	-	6	(6)	-	-	-	
於2017年3月31日和2017年4月1日		30,648	244	1,007	28,396	60,295	268	60,563	
本年度權益變動：									
年度溢利		-	-	-	11,416	11,416	70	11,486	
其他全面收益		-	468	-	22	490	30	520	
全面收益總額		-	468	-	11,438	11,906	100	12,006	
由保留溢利轉入資本儲備	20(c)(ii)	-	-	18	(18)	-	-	-	
於2018年3月31日		30,648	712	1,025	39,816	72,201	368	72,569	

第117至第162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2018年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2018年	2017年
經營活動			
除稅前溢利		13,315	9,966
調整項目：			
折舊		2,852	2,833
租賃土地權益攤銷		229	230
無形資產攤銷		16	16
票據利息		54	60
其他借貸成本及利息費用		20	21
資本化為在建資產的借貸成本		(66)	(55)
利息收入		(277)	(150)
就行金融工具公允價值套期的公允價值虧損		3	13
公允價值套期的相關套期帶息借款的收益淨額		(9)	(20)
應佔合資公司業績		(201)	(83)
應收賬款及其他應收款的減值虧損/(減值虧損轉回)		31	(10)
出售租賃土地權益和其他物業、機械及設備的(收益)/虧損淨額 9(f)		(2,171)	22
遞延收入攤銷		(188)	(175)
就界定利益退休計劃確認的費用		51	50
營運資金變動前營運溢利		13,659	12,718
存料及零件(增加)/減少		(10)	1
應收賬款及其他應收款增加		(72)	(911)
應付賬款及其他應付款增加		579	960
界定利益退休責任淨額減少		(23)	(122)
營運業務產生的現金		14,133	12,646
已付香港利得稅		(1,810)	(1,093)
已付中國企業所得稅：			
- 已收一家合資公司的股息		(2)	(2)
- 其他		(47)	(17)
經營活動產生的現金淨額		12,274	11,534
投資活動			
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款淨額		(6,089)	(6,914)
已收利息		235	126
從一家合資公司收取的股息		40	41
預付承建商款項		-	(1,374)
購入其他物業、機械及設備付款		(13,624)	(4,898)
出售租賃土地權益和其他物業、機械及設備收款	9(f)	2,189	-
就一家在中國的附屬公司支付的年度專營權費		(16)	(21)
投資活動所用的現金淨額		(17,265)	(13,040)

綜合現金流量表

百萬元	附註	2018年	2017年
融資活動			
已付票據利息	14(b)	(55)	(79)
已付其他借貸成本及利息費用	14(b)	(20)	(59)
已收機場建設費	14(b)	3,821	1,059
償還票據	14(b)	-	(1,150)
就利率掉期已收的利息收入淨額	14(b)	4	8
融資活動產生/(所用)的現金淨額		3,750	(221)
現金及現金等價物減少淨額			
於年初的現金及現金等價物		2,022	3,764
外幣匯率變動影響		29	(15)
於年末的現金及現金等價物	14(a)	810	2,022

第117至第162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，隨著《機場管理局條例》（「該條例」）生效，機場管理局正式成立。

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

本局的主要附屬公司及其主要業務載列於附註11。

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。

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25。

3. 計算利息及財務費用前營運溢利

集團在計算利息及財務費用前營運溢利已扣除/(計入)：

百萬元	2018年	2017年
核數師酬金：		
- 核數服務	6	6
- 稅務服務	1	1
- 其他服務	-	1
已消耗的存料及零件	84	93
出售租賃土地權益和其他物業、機械及設備 的(收益)/虧損淨額(附註9(f))	(2,171)	22
應收賬款及其他應收款的減值虧損/(減值虧損轉回)(附註13(b))	31	(10)
折舊：		
- 持作營業租賃的資產(附註9(d))	179	174
- 其他資產	2,673	2,659
攤銷：		
- 租賃土地權益		
- 以營業租賃租出(附註9(d))	15	15
- 其他	214	215
- 無形資產(附註10)	16	16
營業租賃費用：最低租賃付款額		
- 機械及機器租金	-	1
- 其他資產租金(包括物業租金)	13	8
投資物業租金減直接支出1,500萬元(2017年：1,500萬元)	(44)	(43)

4. 員工薪酬及有關費用

百萬元	2018年	2017年
界定供款退休計劃的供款	118	103
就界定利益退休計劃確認的費用(附註19)	51	50
退休計劃總成本	169	153
薪金、工資及其他福利	2,656	2,207
員工薪酬及有關費用總額	2,825	2,360
減：資本化為在建資產的員工薪酬及有關費用	(333)	(119)
	2,492	2,241

5. 財務費用

百萬元	2018年	2017年
票據利息	54	60
其他借貸成本	18	16
其他利息費用	2	5
利息費用總額	74	81
減：資本化為在建資產的借貸成本	(66)	(55)
	8	26
就衍生金融工具公允價值套期 ¹ 的公允價值虧損	3	13
公允價值套期的相關套期帶息借款的收益淨額	(9)	(20)
	2	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500萬元(2017年：800萬元)。

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4.66%(2017年：3.86%)。

綜合財務報表附註

6. 稅項

(a) 綜合損益表所示的稅項為：

百萬元	2018年	2017年
本期稅項 — 香港利得稅		
– 年度準備	1,525	1,545
– 以往年度超額準備	–	(2)
本期稅項 — 中國企業所得稅		
– 年度準備	50	24
– 就年度已收一家合資公司股息計提的準備	2	2
遞延稅項(附註6(d))		
– 暫時差異的產生和轉回	252	87
	1,829	1,656

香港利得稅準備按其年內估計應評稅溢利的16.5%(2017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%(2017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%(2017年：5%)計算。

(b) 稅項支出和會計溢利按適用稅率計算的對賬：

百萬元	2018年	2017年
除稅前溢利	13,315	9,966
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	2,215	1,651
不可扣減支出的稅務影響	33	33
毋須計稅收入的稅務影響	(419)	(26)
以往年度超額準備	–	(2)
實際稅項支出	1,829	1,656

(c) 綜合財務狀況表所示的本期稅項為：

百萬元	2018年	2017年
年度準備(附註6(a))		
– 香港利得稅	1,525	1,545
– 中國企業所得稅	52	26
已付暫繳香港利得稅	(1,160)	(896)
已付中國企業所得稅	(49)	(18)
以往年度利得稅準備餘額	13	6
本期稅項	381	663

6. 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 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
於 2017 年 4 月 1 日	4,429	(97)	19	4,351
在損益列支	219	23	10	252
計入其他全面收益	-	(2)	-	(2)
於 2018 年 3 月 31 日	4,648	(76)	29	4,601

(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(2017 年：6,100 萬元)及 900 萬元(2017 年：800 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。

7. 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

7. 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：

2018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	-	-	-	-	-
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
唐家成(於2017年6月獲委任)	92	-	-	-	92
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
鄭維新(於2017年5月離任)	18	-	-	-	18
林景臻 (於2017年6月獲委任 並於2018年2月辭任)	75	-	-	-	75
執行成員					
林天福(行政總裁)	-	6,276	3,066	835	10,177
	1,615	6,276	3,066	835	11,792

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「蘇澤光獎學金」，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。

7. 董事會成員與執行總監酬金(續)

(a) 董事會成員酬金(續)

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。

(b) 執行總監酬金

本局執行總監的酬金總額如下：

千元	2018年	2017年
基本酬金	27,557	27,423
優秀表現酬金	12,295	11,601
退休福利	3,205	3,140
	43,057	42,164

綜合財務報表附註

7. 董事會成員與執行總監酬金(續)

(b) 執行總監酬金(續)

下表載列了介乎以下酬金範圍的執行總監人數：

元	人數	2018年	2017年
500,001至1,000,000	-	-	1
3,500,001至4,000,000	-	-	1
4,000,001至4,500,000	1	-	-
4,500,001至5,000,000	1	2	2
5,000,001至5,500,000	3	3	3
5,500,001至6,000,000	1	1	1
6,000,001至6,500,000	2	1	1
	8	9	9

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(2017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7(a)及上表。

8. 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11和附註12)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(2017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66.42億元(2017年：兩名客戶帶來71.81億元收益)。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。

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

(a) 賬面金額對賬

其他物業、機械及設備											
百萬元			客運大樓 及地面 運輸中心	通道、 公用設施、 其他建築物 及支援設施	系統、 裝置、 機械及 設備	傢具、 裝置及 設備	在建工程	小計	投資 物業	租賃 土地權益	總額
	飛行區	運輸中心									
成本											
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	
於2017年4月1日	11,278	29,356	16,412	11,638	2,027	6,022	76,733	153	11,315	88,201	
匯兌調整	-	9	-	10	4	2	25	-	-	25	
增置	76	367	175	450	189	11,292	12,549	1	-	12,550	
重新分類	1,666	353	96	357	33	(2,505)	-	-	-	-	-
出售	(65)	(39)	(4)	(321)	(44)	-	(473)	-	(6)	(479)	
於2018年3月31日	12,955	30,046	16,679	12,134	2,209	14,811	88,834	154	11,309	100,297	
累計折舊、 攤銷及減值											
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	
於2017年4月1日	4,166	12,084	7,157	6,606	1,611	-	31,624	65	4,325	36,014	
匯兌調整	-	3	-	4	2	-	9	-	-	9	
年度折舊和攤銷	479	1,111	550	590	116	-	2,846	6	229	3,081	
出售時撥回	(61)	(35)	(3)	(318)	(42)	-	(459)	-	(2)	(461)	
於2018年3月31日	4,584	13,163	7,704	6,882	1,687	-	34,020	71	4,552	38,643	
賬面淨值											
於2018年3月31日	8,371	16,883	8,975	5,252	522	14,811	54,814	83	6,757	61,654	
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	

9. 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113.09億元(2017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潛在復歸租金收入，估算集團的投資物業於2018年3月31日的公允價值為5.6億元(2017年：5.35億元)，並屬於公允價值層級當中的第三層級(附註21(e))。

集團旗下投資物業的公允價值是以收益法釐定。根據收益法，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。在復歸時，即現有租約屆滿時，假設各辦公室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租。定期收入的資本化價值和復歸收入的資本化價值的總和，在經過適當遞延後代表了投資物業的市值。

(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)。

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

(d) (續)

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	2018年	2017年
1年內	2,815	1,658
1年後但5年內	5,791	5,632
5年後	7,109	7,554
	15,715	14,844

年內，營業租賃和專營權協議在損益確認的收入為112.38億元(2017年：109.75億元)。以上收入已包括或有租金84.58億元(2017年：84.01億元)。

於2018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4.47億元(2017年：4.62億元)，本年度攤銷額則為1,500萬元(2017年：1,500萬元)。

於2018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23.72億元(2017年：24.15億元)，本年度折舊額則為1.79億元(2017年：1.74億元)。

- (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2,400萬元。上年度進行的類似審閱導致集團的年度折舊增加淨額約2,000萬元。
- (f) 出售租賃土地權益和其他物業、機械及設備的收益淨額為21.71億元，已包括在為數23.28億元的其他收入中。該收益淨額主要是以21.89億元的對價出售用於SKYCITY航天城酒店發展項目的租賃土地權益而取得21.85億元的收益。
- (g) 集團正在評估承建商就多個建築項目提出的索償，有關詳細文件尚未全部提交予本局。集團已就清償這些索償計提可能需要的準備金(如適用)。

綜合財務報表附註

10. 無形資產

百萬元	2018年	2017年
成本		
於4月1日	311	331
匯兌調整	33	(20)
於3月31日	344	311
累計攤銷		
於4月1日	163	157
匯兌調整	19	(10)
年度攤銷	16	16
於3月31日	198	163
賬面淨值		
於3月31日	146	148

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。

11. 於附屬公司的投資

百萬元	2018年	2017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	集團的 實際權益	所有權比例		
				由本局持有	由附屬公司 持有	主要業務
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

11. 於附屬公司的投資(續)

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	2018年	2017年
非控股權益的百分比	45%	45%
非流動資產	376	266
流動資產	526	380
非流動負債	(73)	(70)
流動負債	(155)	(118)
資產淨值	674	458
非控股權益的賬面金額	303	206
收益	567	352
年度溢利	150	63
年度全面收益總額	156	59
非控股權益應佔年度的溢利	67	28
非控股權益應佔年度的全面收益總額	70	26

12. 合資公司權益

百萬元	2018年	2017年
應佔資產淨值	4,242	3,643
商譽	240	216
	4,482	3,859

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。

綜合財務報表附註

12. 合資公司權益(續)

(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	2018年	2017年
杭州機場公司總額		
非流動資產	15,559	15,101
流動資產	4,420	3,600
非流動負債	(2,789)	(4,030)
流動負債	(5,251)	(4,423)
資產淨值/權益	11,939	10,248
百萬元	2018年	2017年
收入	3,707	3,102
費用	(2,923)	(2,797)
除稅前溢利	784	305
所得稅	(211)	(68)
除稅後溢利	573	237
其他全面收益	74	(138)
全面收益總額	647	99
百萬元	2018年	2017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	11,939	10,248
集團的實際權益	35%	35%
集團應佔杭州機場公司的資產淨值	4,179	3,587
商譽	240	216
於綜合財務報表的賬面金額	4,419	3,803

年內保留溢利變動如下：

百萬元	2018年	2017年
應佔除稅後溢利	200	83
應佔其他全面收益	26	(48)
減：轉入資本儲備	(14)	-
保留應佔溢利及其他全面收益	212	35
結轉自以往年度的應佔保留溢利	660	666
已收股息	(40)	(41)
應佔保留溢利轉入下年度	832	660

12. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

年內資本儲備變動如下：

百萬元	2018年	2017年
於4月1日	952	952
轉自保留溢利	14	-
於3月31日	966	952

杭州機場公司董事會已就杭州機場第三期發展計劃批准初步估算的319.19億元(2017年：30.46億元)。除了第三期發展計劃外，杭州機場公司為其他資本工程作出的資本承擔為15.49億元(2017年：10.38億元)。

杭州機場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	2018年	2017年
滬港機場公司總額		
流動資產	138	123
流動負債	(10)	(9)
資產淨值/權益	128	114

百萬元	2018年	2017年
收入	12	12
費用	(10)	(11)
淨溢利及其他全面收益	2	1

百萬元	2018年	2017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	128	114
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	63	56

綜合財務報表附註

13. 應收賬款及其他應收款

百萬元	2018年	2017年
應收賬項	3,009	2,786
減：呆賬準備(附註13(b))	(75)	(44)
	2,934	2,742
其他應收賬項	82	40
	3,016	2,782
預付承建商款項	776	1,374
預付款項	79	77
按金及債券	22	22
	3,893	4,255
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動資產	3,117	2,881
非流動資產	776	1,374
	3,893	4,255

於2018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(2017年：2,000萬元)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	2018年	2017年
未到期	2,629	2,582
逾期1個月以下	205	128
逾期1至3個月	77	23
逾期3個月以上	23	9
	2,934	2,742

應收賬項一般於開單日期後14天至30天內到期。集團的信貸政策載列於附註21(a)。

(b) 應收賬項減值

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

年內呆賬準備的變動如下：

百萬元	2018年	2017年
於4月1日	44	54
已確認/(轉回)的減值虧損	31	(10)
於3月31日	75	44

於2018年3月31日，集團已個別釐定為減值的應收賬項為5,400萬元(2017年：2,900萬元)。個別減值的應收賬項與客戶遇上財政困難或還款記錄欠佳有關。因此，管理層已為集團確認呆賬特定準備4,500萬元(2017年：2,600萬元)。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(2017年：300萬元)。

13. 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	2018年	2017年
未逾期或減值	2,629	2,582
逾期1個月以下	161	105
逾期1至3個月	52	3
逾期3個月以上	9	2
	222	110
	2,851	2,692

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2.22億元(2017年：1.1億元)所持有的抵押品為現金存款及銀行擔保700萬元(2017年：900萬元)。

14. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料

(a) 現金及銀行結餘包括：

百萬元	2018年	2017年
於存款時起計3個月內到期的銀行存款	231	990
銀行及手頭現金	579	1,032
綜合現金流量表內的現金及現金等價物	810	2,022
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款	17,884	11,795
綜合財務狀況表內的現金及銀行結餘	18,694	13,817

於2018年3月31日，由一家附屬公司持有為數3.39億元(2017年：2.66億元)的現金及銀行結餘，受中國的貨幣兌換限制。

綜合財務報表附註

14. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料(續)

(b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：

下表載列了集團融資活動所產生的(資產)/負債變動，包括現金流及非現金流變動。融資活動所產生的(資產)/負債是指其現金流量或未來現金流量在集團的綜合現金流量表內被劃歸為融資活動所產生的現金流量(資產)/負債。

百萬元	帶息借款	利息及其他 借貸成本應 付款及遞延 財務費用	應收機場 建設費	衍生金融 負債淨額	總額
	(附註 16)			(附註 21(e))	
於 2017 年 4 月 1 日	1,423	(17)	(885)	12	533
融資現金流量產生的變動：					
已付票據利息	-	(55)	-	-	(55)
已付其他借貸成本及利息費用	-	(20)	-	-	(20)
已收機場建設費	-	-	3,821	-	3,821
就利率掉期已收的利息收入淨額	-	4	-	-	4
融資現金流量產生的變動總額	-	(71)	3,821	-	3,750
非現金流變動：					
票據利息(附註 5)	-	54	-	-	54
其他借款成本(附註 5)	-	18	-	-	18
其他利息費用(附註 5)	-	2	-	-	2
機場建設費	-	-	(3,974)	-	(3,974)
其他非現金流變動	(8)	(5)	-	8	(5)
其他變動總額	(8)	69	(3,974)	8	(3,905)
於 2018 年 3 月 31 日	1,415	(19)	(1,038)	20	378

15. 應付賬款及其他應付款

百萬元	2018 年	2017 年
應付賬款及應計費用	5,738	4,307
已收按金	1,514	1,004
合約保留金	1,064	423
	8,316	5,734
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	7,097	4,996
非流動負債	1,219	738
	8,316	5,734

15. 應付賬款及其他應付款(續)

於2018年3月31日，除了為數12.19億元(2017年：7.38億元)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	2018年	2017年
30天內或接獲通知時到期	1,648	727
30天後但60天內到期	1,823	1,283
60天後但90天內到期	389	239
90天後到期	1,878	2,058
	5,738	4,307

16. 帶息借款

百萬元	2018年	2017年
應付票據		
於2019年至2043年到期的港元固定利率票據(a)	1,426	1,435
減：未攤銷財務費用	(11)	(12)
	1,415	1,423

(a) 本局於2010年推出了一項價值10億美元的中期票據計劃。於2017年，該計劃增加至80億美元。在此之前，本局的港元票據是透過私人配售發行。

於2018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(2017年：2.25厘至4.85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2018年3月31日，該信貸並無未償付的餘額(2017年：無)。
- (c) 本局擁有價值21.92億元(2017年：21.89億元)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2018年3月31日，該等信貸並無未償付的餘額(2017年：無)。
- (d) 於2018年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

百萬元	2018年	2017年
1年內或接獲通知時	-	-
1年後但2年內	97	-
2年後但5年內	1,128	699
5年後	190	724
	1,415	1,423
	1,415	1,423

綜合財務報表附註

16. 帶息借款(續)

(e) 帶息借款毋須受到借款人訂立的任何財務契約所規限。帶息借款均以攤銷成本入賬。用作套期公允價值風險的帶息借款的賬面金額，會按所套期風險的公允價值的變動作出調整。有關集團流動資金風險管理的其他詳情載列於附註21(b)。

17. 未使用的機場建設費

百萬元	2018年	2017年
於4月1日	893	-
加：本年已收及應收機場建設費	3,974	1,944
減：三跑道項目資本支出	(3,764)	(1,051)
於3月31日	1,103	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。

18. 遲延收入

遞延收入主要指就銷售航空燃油系統至2018年的一部分收入的已收價款，以及就機場用地的租賃土地權益分租契約的已收款項，分別按附註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。

19. 僱員退休福利

(a) 界定利益退休計劃

本局對根據香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的一項界定利益退休計劃(「香港計劃」)作出供款，參與者佔本局僱員人數的16%(2017年：20%)。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(2017年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2018年3月31日按照《香港會計準則》第19號—「僱員福利」，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85%(2017年：87%)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。

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

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49%(2017年：67%)，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2018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) 在綜合財務狀況表確認的數額如下：

百萬元	2018年	2017年
香港計劃		
注入資金責任的現值	907	855
計劃資產的公允價值	(767)	(747)
	140	108
珠港機場公司計劃		
未注資責任的現值	51	48
界定利益退休責任淨額	191	156

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計將於截至2019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。

(ii) 計劃資產包括以下項目：

百萬元	2018年	2017年
權益證券	380	-
公司債券	349	10
現金	38	737
	767	747

所有權益證券和債券於交投暢旺的市場均有報價。

集團會定期檢討資產負債模型，以分析香港計劃的策略投資政策。根據最近期的檢討，香港計劃的策略資產分配是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。

綜合財務報表附註

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(iii) 界定利益責任的現值變動如下：

百萬元	2018年	2017年
香港計劃		
於4月1日	855	820
重新計量：	55	18
- 因人口結構假設變動而產生的精算虧損	8	-
- 因財務假設變動而產生的精算虧損/(收益)	39	(12)
- 經驗調整	8	30
計劃的已付利益	(57)	(35)
本期服務成本	42	42
利息費用	12	10
於3月31日	907	855
珠港機場公司計劃		
於3月31日	51	48
	958	903

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7.1年(2017年：7.2年)和9.7年(2017年：10.8年)。

(iv) 計劃資產的變動如下：

百萬元	2018年	2017年
於4月1日	747	603
集團已向計劃支付的供款	23	122
計劃的已付利益	(57)	(35)
計劃資產的實際回報	54	57
- 利息收入	10	8
- 計劃資產回報，不包括利息收入	46	50
- 由計劃資產撥出的行政費用	(2)	(1)
於3月31日	767	747

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(v) 在綜合損益及其他全面收益表確認的數額如下：

百萬元	2018年	2017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	2	1
界定利益責任淨額的利息淨額	2	2
	46	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：		
- 因人口結構假設變動而產生的精算虧損	8	-
- 因財務假設變動而產生的精算虧損/(收益)	39	(12)
- 經驗調整	8	30
計劃資產的回報，不包括利息收入	(46)	(50)
	9	(32)
珠港機場公司計劃		
於其他全面收益確認的總額	3	(27)
界定利益借項總額	54	23

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	2018年	2017年
員工薪酬及有關費用	51	50

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：

	2018年	2017年
香港計劃		
貼現率	1.8%	1.4%
未來長期薪金增幅	4.5%	3.5%
珠港機場公司計劃		
貼現率	3.9%	3.6%

以下分析顯示了主要精算假設出現0.5%的變動時，於2018年3月31日界定利益責任將可能增加/(減少)幅度：

百萬元	增加0.5%	減少0.5%
香港計劃		
貼現率	(31)	33
未來長期薪金增幅	36	(34)
珠港機場公司計劃		
貼現率	(2)	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。

20. 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 114 頁的綜合權益變動表。

(b) 股本

百萬元	本局	
	2018年	2017年
法定、已發行、已分配及繳足股本： 306,480股(2017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 2018 年 3 月 31 日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為 388.95 億元(2017 年：277.21 億元)。董事會不建議就截至 2018 年 3 月 31 日止年度派付任何末期股息(2017 年：無)。

(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。

20. 資本及儲備(續)

(c) 儲備的性質和用途(續)

(iv) 資本管理(續)

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	2018年	2017年
總負債 ¹	16	1,415	1,423
總權益		72,569	60,563
總資本 ²		73,984	61,986
總負債/資本比率		2%	2%

¹ 總負債是指帶息借款。

² 總資本是指總負債加上總權益。

本局及各附屬公司均不受任何外界施加的資本規定所限制。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值

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

(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。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(a) 信貸風險(續)

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17%(2017年：15%)及39%(2017年：44%)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13。

(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。

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				
		1年內或 總額	1年以上 接獲通知時	2年以上 但2年以下	2年以上 但5年以下	5年以上
2018年						
帶息借款	1,415	1,816	54	154	1,236	372
應付賬款及其他應付款	8,316	8,381	7,101	674	549	57
利率掉期(淨額結算)	20	(12)	(4)	(5)	(3)	-
	9,751	10,185	7,151	823	1,782	429
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

上表顯示，集團為數5,400萬元(2017年：5,400萬元)的帶息借款(包括利息)將於2018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。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(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21(e)。有關數額均在綜合財務狀況表確認為衍生金融工具。

(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	2018年	2017年
固定利率借款		
固定利率票據	790	790
浮動利率借款		
固定利率票據 ¹	625	633
借款總額	1,415	1,423
固定利率借款佔借款總額百分比	56%	56%

¹ 轉為浮動利率

(iii) 敏感度分析

於2018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(2017年：200萬元)。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(2017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。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險(續)

(iii) 敏感度分析(續)

以上敏感度分析顯示，假設利率於報告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。

(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2018年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自為數3.14億美元(2017年：3.09億美元)的現金及銀行結餘，以及為數900萬美元(2017年：1,100萬美元)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2018年3月31日，集團承擔由為數人民幣9,000萬元(2017年：人民幣1.65億元)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500萬元(2017年：800萬元)。有關分析與2016/17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。

21. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量(續)

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

公允價值層級(續)

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9(c))。

於2017年及2018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(2017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。

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	2018年			2017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	2	(22)	650	5	(17)
減：1年內收回的部分	-		(2)		1	-
1年後收回/(結清)的部分		2	(20)		4	(17)

於2018年3月31日，合資格作公允價值套期的衍生金融工具於報告期期末起計一年至四年半內(2017年：兩年至五年半內)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。

(ii) 按公允價值以外入賬的金融資產及負債的公允價值

於2018年3月31日，名義金額為14.5億元(2017年：14.5億元)的固定利率票據的賬面值及公允價值分別為14.15億元和15.59億元(2017年：14.23億元和15.75億元)，並屬於上述公允價值層級的第二層級內。

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

所有其他金融資產及負債均按與其於報告期期末的公允價值差別不大的數額入賬。

22. 未償付承擔

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	2018年			2017年		
	三跑道系統	其他	總額	三跑道系統	其他	總額
已訂約	27,777	6,679	34,456	28,885	3,976	32,861
已授權但未訂約	98,047	16,231	114,278	108,376	15,636	124,012
	125,824	22,910	148,734	137,261	19,612	156,873

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12(a)中。

23. 重大關聯方交易

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

董事會成員、執行總監及其相關人士均視作本局的關聯方。本局與這些人士之間的重大交易(如有)均須另行披露。已付董事會成員和執行總監的酬金披露於附註7。

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6,400萬元(2017年：5,700萬元)。於2018年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為4,200萬元(2017年：4,400萬元)。
- (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7.85億元(2017年：9.12億元)。於2018年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為160萬元(2017年：30萬元)。
- (c) 本局及本局的附屬公司HKIA Staff Services Limited(「HKIASS」)與政府達成服務協議，據此，本局同意以零代價通過HKIASS向政府提供額外人手，以配合於機場提供航空交通管制服務(附註23(b))時對人力資源的預期需求。
- (d) 本局與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)達成協議，而政府是港鐵公司的大股東。按照協議，港鐵公司須為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1.02億元(2017年：8,300萬元)。於2018年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為6,900萬元(2017年：3,600萬元)。

23. 重大關聯方交易(續)

- (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7,200萬元(2017年：6,000萬元)。於2018年3月31日，本局並無應收主題樂園公司的未償付金額(2017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6,800萬元(2017年：6,000萬元)。於2018年3月31日，應收這些政府部門、機關或實體款項總額為700萬元(2017年：800萬元)。

24. 直接和最終控權方

於2018年3月31日，集團的直接母公司和最終控權方為政府。

25. 會計判斷和估計

(a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷

下文詳述管理層在應用集團的會計政策時所作出的會計判斷：

(i) 租賃土地權益

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

(ii) 租賃土地分租

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

25. 會計判斷和估計(續)

(a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷(續)

(iii) 合資公司權益

杭州機場公司從中國政府收取民航發展基金補貼、機場建設費補貼及其他補貼(統稱「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。

於2016年6月前，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。

(b) 主要的估計數額不確定因素

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

(i) 物業、機械及設備的預計可用年限和折舊

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

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

(ii) 項目準備

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

26. 需向社會福利署申請公開籌款許可證的籌資活動

本局根據向社會福利署取得的公開籌款許可證(許可證編號：2017/089/1)進行一項捐款收集箱籌款計劃，目的是支援若干慈善機構的服務。經扣除由一家與本局並無關聯的服務供應商收取的處理費用後，於2017年4月1日至2018年3月31日期間所得捐款淨額為51萬元，並已平均捐予香港公益金、成長希望基金會、香港地球之友慈善有限公司、綠色力量有限公司、香港聖公會東涌綜合服務、離島婦聯有限公司及鄰舍輔導會東涌綜合服務中心。

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多項經修訂的《香港財務報告準則》。這些準則於集團的本會計期間首次生效，並未對集團的會計政策造成影響。然而，額外披露已載列於附註14(b)以符合《香港會計準則》第7號修訂—「現金流量表：披露倡議」所引入的新披露規定，該修訂要求實體提供披露資料，使財務報表使用者可評估融資活動所產生的負債變動，包括現金流量及非現金流變動產生的變動。

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。

(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。

27. 主要會計政策概要(續)

(b) 附屬公司和非控股權益(續)

非控股權益在綜合財務狀況表內的權益項目中，與本局權益股東應佔的權益分開列示。非控股權益應佔集團業績的權益，會按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))。

(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。

綜合財務報表附註

27. 主要會計政策概要(續)

(c) 合資公司(續)

當集團不再對合資公司實施共同控制時，按出售有關合資公司的全部權益入賬，由此產生的收益或虧損在損益中確認。在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。

(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。

(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。

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)

(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。

(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。

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(續)

如果集團以營業租賃出租資產，有關的資產會按性質列入綜合財務狀況表，並按下文附註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。

(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。

(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。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，以加權平均成本基準計算並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。

27. 主要會計政策概要(續)

(l) 應收賬款及其他應收款

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

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

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

(m) 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。

(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。

27. 主要會計政策概要(續)

(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。

(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。

27. 主要會計政策概要(續)

(q) 僱員福利(續)

(ii) 界定利益退休計劃責任(續)

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)。

(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 2018 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 2018 年 3 月 31 日止年度尚未生效，亦沒有在本綜合財務報表採用的修訂和新準則。這些修訂和準則變化包括下列可能與集團有關的項目。

	在以下日期或之後 開始的會計期間生效
《香港財務報告準則》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
《香港會計準則》第 40 號修訂 —「投資物業：投資物業的轉讓」	2018 年 1 月 1 日
香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第 22 號 —「外匯交易及預付代價」	2018 年 1 月 1 日
《香港財務報告準則》年度改進(2014 年至 2016 年周期)	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
香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第 23 號 —「所得稅處理的不確定性」	2019 年 1 月 1 日
《香港財務報告準則》年度改進(2015 年至 2017 年周期)	2019 年 1 月 1 日

集團認為採納於 2018 年 1 月 1 日開始的會計期間生效的修訂、新準則及詮釋不大可能會對集團的綜合財務報表造成重大影響。

至於在 2019 年 1 月 1 日開始的會計期間生效的修訂、新準則及詮釋，集團仍在評估這些修訂、新準則及詮釋對首次採用期間的影響。到目前為止，集團認為，採納這些修訂、新準則及詮釋不大可能會嚴重影響集團的綜合財務報表。

五年財務及營運概要

(百萬港元)	13/14	14/15	15/16	16/17	17/18
綜合損益表					
收益	14,810	16,367	18,184	18,627	21,994
計算折舊和攤銷前營運費用	(4,872)	(5,053)	(5,848)	(5,796)	(6,058)
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	9,938	11,314	12,336	12,831	15,936
折舊和攤銷	(2,248)	(2,420)	(2,813)	(3,079)	(3,097)
利息及財務(費用)/收入淨額	(13)	33	28	131	275
應佔合資公司業績	77	137	189	83	201
除稅前溢利	7,754	9,064	9,740	9,966	13,315
所得稅	(1,306)	(1,794)	(1,366)	(1,656)	(1,829)
年度溢利	6,448	7,270	8,374	8,310	11,486
以下各方應佔部分：					
本局權益股東	6,454	7,254	8,359	8,276	11,416
非控股權益	(6)	16	15	34	70
綜合財務狀況表					
非流動資產	51,482	53,474	54,192	57,572	67,060
流動資產	5,394	4,587	10,800	16,748	21,870
流動負債	(4,776)	(5,813)	(5,428)	(6,740)	(8,652)
流動資產/(負債)淨額	618	(1,226)	5,372	10,008	13,218
資產總值減流動負債	52,100	52,248	59,564	67,580	80,278
非流動負債	(9,581)	(7,811)	(7,006)	(7,017)	(7,709)
資產淨值	42,519	44,437	52,558	60,563	72,569
股本	30,648	30,648	30,648	30,648	30,648
儲備	11,642	13,546	21,662	29,647	41,553
非控股權益	229	243	248	268	368
權益總額	42,519	44,437	52,558	60,563	72,569
主要財務及營運統計數字					
宣派股息(百萬港元)	5,300	-	-	-	-
股權收益	15.6%	16.7%	17.3%	14.7%	17.3%
總負債/資本比率	10%	7%	5%	2%	2%
客運量 ^{1,2} (百萬人次)	60.7	64.7	69.7	70.5	73.6
貨運及航空郵件量 ^{1,3} (百萬公噸)	4.2	4.5	4.4	4.7	5.1
飛機起降量 ¹ (千架次)	377	396	410	410	423

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。航空郵件量包括香港郵政的航空郵件及航空公司的轉口郵件。

在香港國際機場營運的航空公司 — 2018年3月

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

* 只提供貨運服務

香港國際機場航班目的地 — 2018年3月

北亞	札幌	雅加達	墨爾本
包頭	仙台	卡利博	楠迪
北京	首爾/仁川	蘇梅	珀斯
釜山	上海/虹橋	亞庇	莫爾茲比港
長春	上海/浦東	吉隆坡	悉尼
長沙	瀋陽	吉隆坡/梳邦*	圖文巴/威爾坎普*
濟州	石家莊	古晉*	非洲
成都	臺中	曼德勒	亞的斯亞貝巴
重慶	台南	馬尼拉	約翰內斯堡
大邱	台北	芽莊/金蘭	毛里求斯
大連	台東	檳城	內羅畢
敦煌	太原	金邊	
福岡	高松	布吉	北美
福州	天津	暹粒	安克雷奇*
廣州	德島	西哈努克	阿特蘭大*
桂林	東京/羽田	新加坡	波士頓
貴陽	東京/成田	泗水	卡爾加里*
海口	烏蘭巴托	烏隆他尼*	芝加哥
杭州	符拉迪沃斯托克	仰光	辛辛那提*
哈爾濱	溫州	中東/中亞/南亞	哥倫布*
廣島	武漢	阿布扎比	達拉斯
花蓮	無錫	艾哈邁達巴德*	檀香山*
黃山	武夷山	阿拉木圖	休斯敦*
伊爾庫次克	廈門	安曼	亨茨維爾*
石垣	西安	巴林	印第安納波利斯
揭陽	西寧	巴庫*	洛杉磯
濟南	徐州	班加羅爾	路易斯維爾*
晉江	煙台	貝魯特*	孟菲斯*
鹿兒島	義烏	金奈	邁阿密*
高雄	米子	科倫坡	紐約/約翰肯尼迪
哈巴羅夫斯克*	運城	達曼*	紐約/拉瓜迪亞
小松	張家界	德里	紐瓦克
克拉斯諾亞爾斯克*	湛江	達卡	奧克蘭*
熊本	鄭州	多哈	安大略*
昆明	東南亞	迪拜	費城*
蘭州	斯里巴加灣市	迪拜/阿勒馬克圖姆*	波特蘭*
梅縣	曼谷/廊曼	海德拉巴	塞班
宮崎	曼谷/蘇凡納布	吉達*	三藩市
名古屋	宿霧	加德滿都	西雅圖
南昌	清邁	加爾各答	多倫多
南京	清萊	科羅爾	溫哥華
南寧	克拉克	科威特*	中美及南美
寧波	峴港	馬累	瓜達拉哈拉*
岡山	登巴薩	孟買	墨西哥城*
沖繩	河內	馬斯喀特*	
大阪/關西	胡志明市	新西伯利亞	
青島	伊洛伊洛		
三亞			

* 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

