

建設 機場城市

2018/19 年報



願景

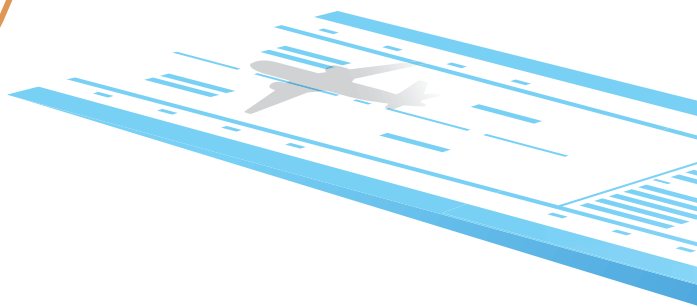
鞏固香港國際機場作為領先國際航空樞紐，
成為推進香港經濟增長的動力。

使命

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

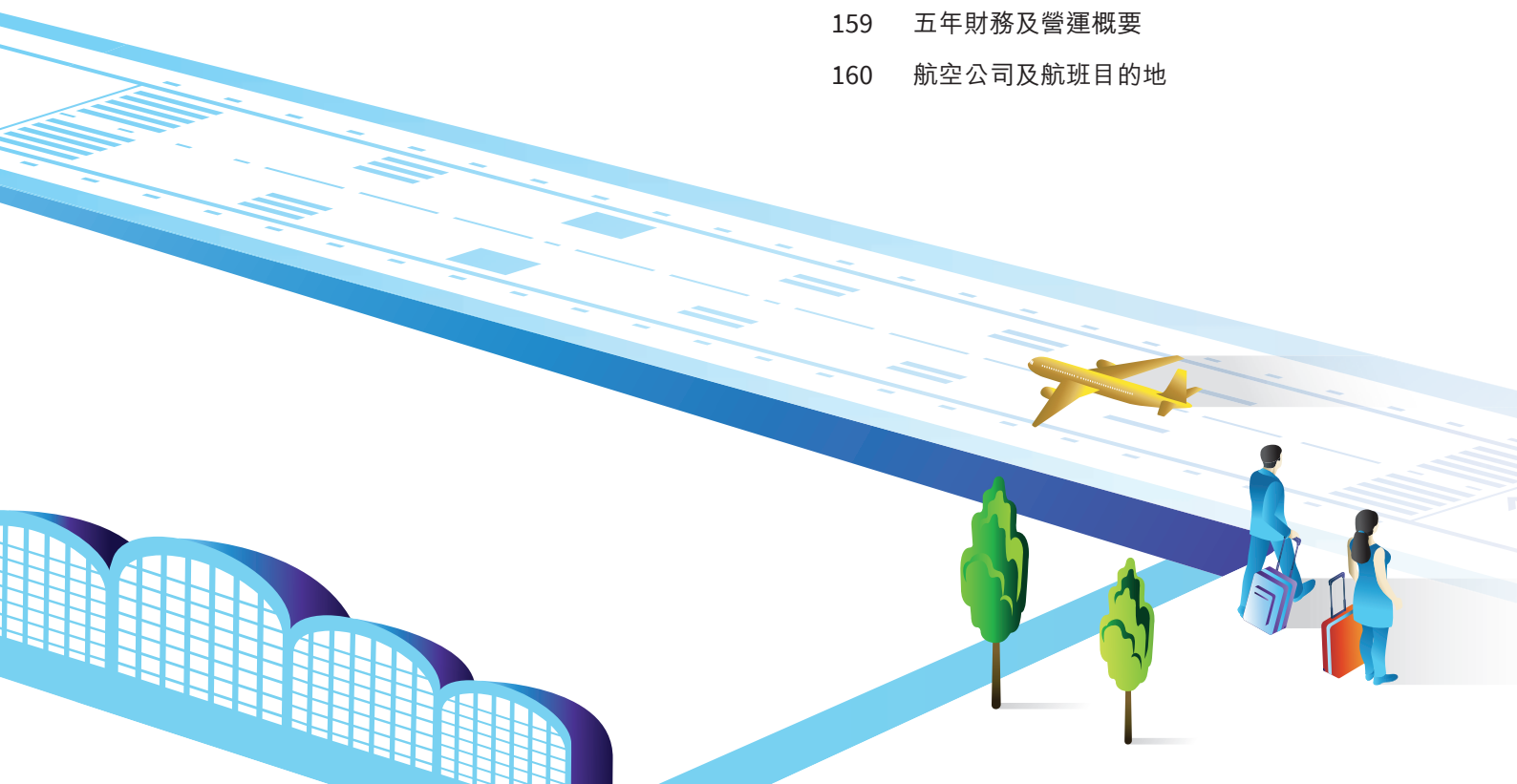
- ▶ 確保機場安全，保安嚴密
- ▶ 維持高效率運作，注重保護環境
- ▶ 實行審慎商業原則
- ▶ 力求超越顧客期望
- ▶ 重視人力資源
- ▶ 發揚創新精神

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。



目錄

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





堅毅敬業

樂於承擔、積極進取

盡展關懷

以人為本、愛護環境



力求創新

與時並進、推陳出新



核心價值



精益求精

追求卓越、持續求進



群策群力

團結一致、同心協力

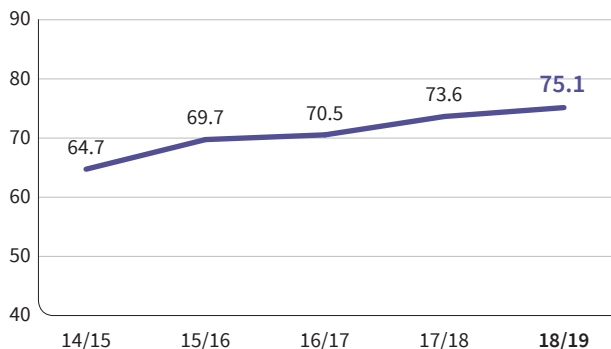
香港國際機場簡介

機場用地面積	1 255公頃
客運大樓總面積	超過85萬平方米
航空公司	超過120家
航點	超過220個
跑道	兩條

營運表現概覽

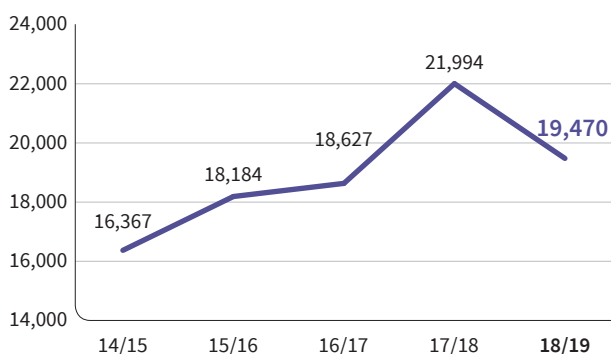
客運量

(百萬人次)



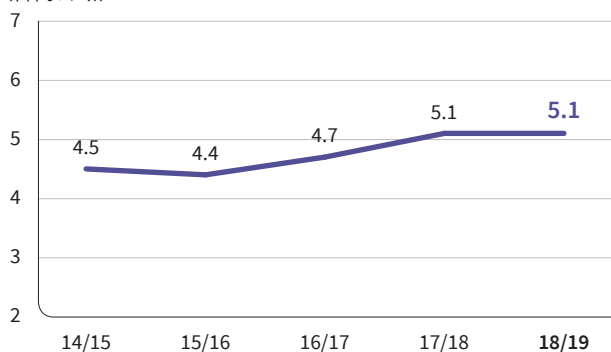
收益

(百萬港元)



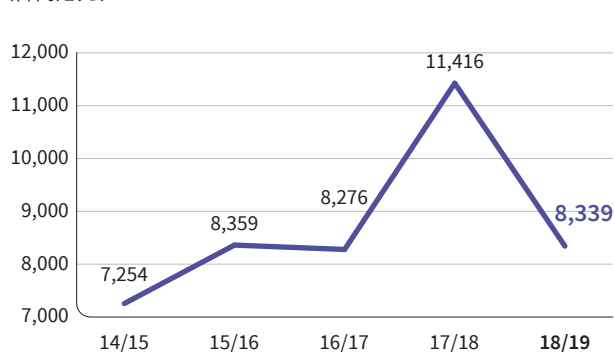
貨運及航空郵件量

(百萬公噸)



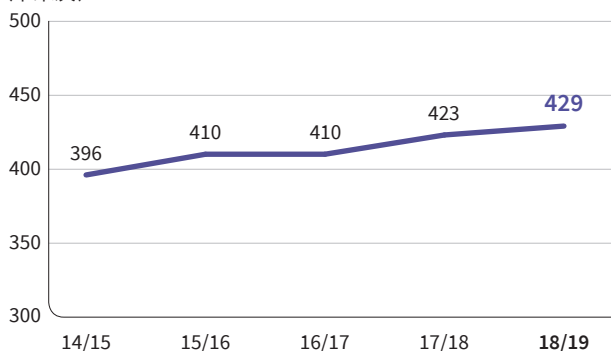
權益股東應佔溢利

(百萬港元)



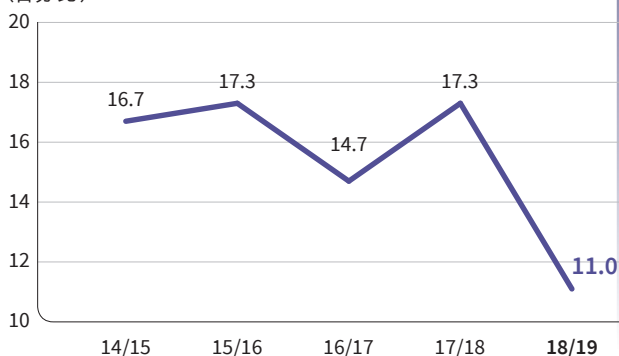
飛機起降量

(千架次)



股權收益

(百分比)



主席報告

藉着持續發展客運及貨運服務、擴展跨境多式聯運交通網絡與機場周邊商業及其他設施的發展，香港國際機場已準備就緒，在未來數年由一個城市的機場擴展為機場城市。



各位持份者：

截至2019年3月31日止的財政年度內，我們慶祝了香港國際機場20周年。

香港國際機場自遷往赤鱗角以來，一直躋身全球最繁忙機場之列。於2018/19年度，機場再次刷新紀錄，客運量增加2%至7 510萬人次，飛機起降量上升1.3%至428 870架次，貨運總量則達506萬公噸。

過去20年，機場對推動香港發展成為國際城市作出重大貢獻，其廣闊的航空網絡連繫全球，支持旅遊、貿易以至物流及專業服務等各行各業發展。機場亦是本港職位重要來源，直接及間接創造了數以萬計的就業機會。同時，機場促進香港與世界各地的社會及文化交流。

建設機場城市

於2019年2月，中央政府公布《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，當中將香港定位為大灣區的國際航空樞紐。

這項國家計劃實際上肯定了機場一直以來的發展方向。藉着持續發展客運及貨運服務、擴展跨境多式聯運交通網絡與機場周邊商業及其他設施的發展，香港國際機場已準備就緒，在未來數年由一個城市的機場擴展為機場城市。

三跑道系統正是支持發展機場城市的核心項目，而推展這個項目將有助機場應付長遠航空服務需求。年內，三跑道系統項目取得穩步進展。我們完成建設六公里長的海堤，並開始在海堤內範圍進行填土工程。三跑道系統其他部分亦正按計劃進行，我們有信心這個項目將如期於2024年在預算內完成。

機場城市的其他主要元素包括SKYCITY航天城，這個綜合商業發展項目集零售、餐飲及娛樂設施、酒店及辦公大樓於一身，預計於2020年至2027年間分階段啟用。此外，位於南貨運區的高端物流中心將於2023年投入運作。我們亦正探討亞洲國際博覽館及香港口岸上蓋的發展潛力。



為配合大灣區的規劃，我們現正加強香港國際機場的航空培訓中心角色。於2018/19年度，我們的香港國際航空學院獲得國際民用航空組織的資格認證，以開辦符合國際民航組織標準的課程，並成為該組織的地區卓越培訓中心，務求進一步提升區內的民航業發展。

「雙門戶」角色

香港國際機場的擴展配合香港政府的明日大嶼願景，該願景旨在鞏固大嶼山作為通往世界及大灣區的「雙門戶」地位。

隨着港珠澳大橋及廣深港高速鐵路於2018年相繼通車，加強了香港國際機場與內地的連繫，並進一步推動機場的航空交通增長。

為把握大灣區的龐大市場潛力，我們現正興建一座多式聯運中轉客運大樓。大樓將設有一條封閉行車橋直接連接香港口岸，使用港珠澳大橋的航空旅客將無需在香港辦理出入境手續。有關封閉行車橋的環境影響評估已於年內獲批准，而建造工程亦已展開。

我們亦透過擴展跨境交通網絡，以及在內地增設更多預辦登機服務設施，拓展機場在大灣區的覆蓋範圍。



建設機場城市是一項
巨大而繁複的計劃，
我們定必竭盡所能，
讓這項計劃取得成功

共創璀璨未來

香港國際機場能夠創下佳績，全賴73 000名機場員工竭誠服務、克盡己職，我謹代表董事會向他們致以衷心謝意。

我亦希望藉此機會，感謝董事會成員給予指導及支持。

建設機場城市是一項巨大而繁複的計劃，我們定必竭盡所能，讓這項計劃取得成功。

蘇澤光

蘇澤光

主席

香港，2019年6月3日

行政總裁報告

為了保持領先地位及應付日益增長的需求，香港國際機場不斷提升服務水平，務求以優質卓越服務，為旅客及顧客帶來無可比擬的機場體驗。



(前排左起)：財務執行總監羅志聰先生、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)：物業發展執行總監區浩章先生、三跑道項目執行總監潘嘉宏先生、工程及科技執行總監關景輝先生

各位持份者：

香港國際機場於截至2019年3月31日止的2018/19財政年度內，再次取得增長與發展，航空交通量創新高，鞏固機場作為全球其中一個最繁忙航空樞紐的地位。

為了保持領先地位及應付日益增長的需求，香港國際機場不斷提升服務水平，務求以優質卓越服務，為旅客及顧客帶來無可比擬的機場體驗。

迎接未來旅遊

旅客都希望享有更暢順、更個人化的旅程，為此我們於年內致力採用創新科技，以滿足他們的期望。

舉例說，我們安裝了全新的自助保安閘口，利用旅客的生物特徵數據，加快出境檢查程序。我們稍後會將這項科技擴展至轉機檢查站及登機閘口，建立點對點生物特徵網絡，令旅程暢順無阻，同時加強保安及處理能力。

我們亦積極善用科技，讓旅客即使身處機場以外，都可在旅程各個階段享用服務。我們屢獲獎項的流動應用程式「我的航班」已更新及增設多項功能，包括聊天機械人、實時道路交通提示及機場停車位網上付款等。日後旅客將可利用這個應用程式預約機場服務，例如在機場以外地點提取行李，以及按照旅客航班及目的地提供旅遊貼士。

在背後運作方面，科技不但能提高效率，亦有助我們更有效調配人手。例如我們正測試以機械人監測客運大樓環境，並利用人工智能完善資源分配。我們亦探討使用「物聯網」監察機場運作，並透過大數據分析以更深入了解及預測旅客行為。

嶄新餐飲購物體驗

機場的優質商舖及食肆選擇可令旅程倍添愉快。於本年度，東大堂美食廣場已完成第一階段翻新工程，並引入三間獲米芝蓮推介食肆的分店，全日供應佳餚美食。第二階段翻新工程已於年內展開，並將於2019年第三季竣工。

行政總裁報告

於2018/19年度，我們推出了機場購物大使服務。購物大使熟悉機場店鋪及優惠，並會向旅客提供個人化建議，包括最新的零售及餐飲推廣資訊，亦會為旅客設計專屬的機場購物美食行程。

同時，我們正在籌劃創新零售概念，例如以科技融入娛樂，以及推出自助服務商店和食肆。

鞏固貨運樞紐地位

貨運是香港國際機場業務的重要範疇。於2018/19年度，我們連續第九年成為全球最繁忙的貨運機場。

我們繼續以快速增長的高價值貨物業務為發展重點。於2017/18年度，香港國際機場獲得國際航空運輸協會醫藥品冷鏈運輸(IATA CEIV Pharma)認證。於本年度，我們與布魯塞爾機場合作首次建立機場間藥品貨運通道，為確保貨物質量，所有經通道運送的貨物均嚴格按照CEIV Pharma標準處理，並由獲認證的航空公司付運。我們將向其他機場推廣這項措施，藉此建立安全的藥品貿易鏈網絡。

在處理高價值鮮活貨物方面，香港國際機場於2019年3月成為全球首個獲得國際航空運輸協會鮮活貨物運輸(IATA CEIV Fresh)認證的機場社區，其可靠的貨運服務再次得到肯定。我們與兩間航空貨運站營運商及一間以香港為基地的航空公司緊密合作，在取得這項涵蓋機場社區的認證上擔當領導角色。

年內，我們批出位於南貨運區的高端物流中心的發展及管理權。該物流中心預計於2023年啟用，將設有先進的機械化和自動化系統與溫控設施，有助機場把握跨境電子商貿及相關物流業務迅速增長所帶來的商機。





攜手創佳績

於2018/19年度，香港國際機場慶祝跨越20周年的重要里程碑，我衷心感謝業務夥伴及73 000名機場員工，令機場於年內再次取得卓越表現。

隨着香港國際機場的業務持續蓬勃增長，其發展亦揭開了新篇章。機場正逐漸由一個交通樞紐，演變為擁有與城市相近功能的大型匯聚點，各類經濟活動圍繞着機場進行，並從機場向外伸延拓展。在往後多年，發展成為機場城市的願景將引領我們邁步向前，儘管這些轉變會帶來種種挑戰，但我對機場同業充滿信心，並深信香港國際機場定能續創佳績。

林天福

行政總裁

香港，2019年6月3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



歐智華先生



何俊賢議員

蘇澤光先生 GBM GBS OBE 太平紳士 主席

現年74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60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61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和青年發展委員會的成員。

陳靜芬資深大律師

現年49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、2013至2017年出任香港大律師公會 — 公司法委員會主席、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、2012至2013年出任研究公司清盤法例現代化小組成員、2002至2012年出任大律師資格考試 — 公司法小組成員及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。

歐智華先生

現年60歲。2019年6月獲委任為董事會成員。於1980年加入滙豐集團，直至2018年退休。曾任滙豐控股有限公司集團行政總裁及執行董事、香港上海滙豐銀行有限公司主席及執行董事，現任行政長官創新及策略發展顧問團及香港聯合交易所有限公司國際諮詢委員會成員、怡和控股有限公司非執行董事。於2017年被授予墨西哥阿茲特克雄鷹勳章（該勳章是墨西哥政府對外國人授予的最高榮譽）。歐先生持有牛津大學法學學位。



林奮強先生



劉怡翔先生



李天柱先生



盧偉國議員



杜彼得先生



唐家成先生

何俊賢議員 BBS

現年39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、工商事務及財經事務委員會委員。

林奮強先生 BBS

現年58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。成立這組織之前，林先生是一間國際投資銀行的亞洲高層管理人員。他也曾出任中央政策組非全職顧問及行政會議成員。

劉怡翔先生 太平紳士

財經事務及庫務局局長*

現年69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局、香港按揭證券有限公司董事局、西九文化區管理局及金融發展局董事局成員。香港國際主題樂園有限公司董事。

李天柱先生 太平紳士

民航處處長*

現年60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。

盧偉國議員 SBS MH 太平紳士

現年65歲。2019年6月獲委任為董事會成員。立法會議員（功能界別 — 工程界）；立法會工務小組委員會、香港品質保證局及香港經濟民生聯盟主席；香港綠色策略聯盟創會主席；香港房屋委員會委員、醫院管理局及西九文化區管理局成員。中國人民政治協商會議第13屆全國政協委員會及中國科協全國委員會委員。

杜彼得先生 BBS

現年71歲。2014年6月獲委任為董事會成員，於2017年6月獲再度委任。於2007年5月1日至2013年4月30日期間獲委任為市區重建局董事。杜先生曾在地產界執掌高級行政職位逾30年。

唐家成先生 SBS 太平紳士

現年64歲。2017年6月獲委任為董事會成員。曾任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、外匯基金諮詢委員會委員，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主席。他亦為渣打集團有限公司獨立非執行董事。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。

董事會



黃冠文先生



黃永灝先生



胡文新先生



易志明議員



盛智文博士

黃冠文先生 BBSMH 太平紳士

現年54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；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，於2012年4月至2018年3月出任通訊事務管理局成員及於2012年8月至2018年7月出任空運牌照局成員。

黃永灝先生 BBS 太平紳士

現年61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》註冊的香港註冊專業工程師。黃先生現為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。

胡文新先生 太平紳士

現年46歲。2019年6月獲委任為董事會成員。現任合和實業有限公司副行政總裁(酒店營運)。胡先生於1999年加入合和，期間出任包括集團執行副主席及董事總經理等多個重要管理崗位，在地產界及基建界具執掌高級行政職位近20年的經驗。胡先生現為中國人民政治協商會議第13屆全國委員會委員；香港旅遊發展局、香港特區政府環境局能源諮詢委員會及證券及期貨事務監察委員會房地產投資信託基金委員會委員。

易志明議員 SBS 太平紳士

現年65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；物業管理業監管局成員；第13屆全國政協委員；獨立監察警方處理投訴委員會副主席；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71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；永利澳門有限公司非執行主席；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、電視廣播有限公司及復星旅遊文化集團的獨立非執行董事；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屬下的香港創業者基金董事局成員；亞太區經濟合作組織商貿諮詢理事會的中國香港代表；香港海洋公園榮譽顧問；香港公益金名譽副會長；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62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53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(香港及台灣)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55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30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。

關景輝先生

工程及科技執行總監

現年58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59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64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管局機場運行副總監。自啟德機場時代起至今，曾擔任多個經理及高級管理層職位，工作範疇包括飛行區運作、旅客服務、保安運作、商務及物業、技術行政及系統管理。吳先生為亞洲國際博覽館管理有限公司董事會主席及滬港機場管理(上海)有限公司董事。

潘嘉宏先生

三跑道項目執行總監

現年61歲，持有英國土木工程學士學位。2016年2月獲委任為三跑道項目執行總監。潘嘉宏先生在建築及土木工程方面擁有超過35年經驗，處理涉及規劃、設計及管理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8頁。

財務及營運概覽

	2018/19	2017/18	+/- % ¹
財務業績			
(百萬港元)			
收益	19,470	21,994	-11.5%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	12,443	15,936	-21.9%
折舊和攤銷	3,123	3,097	+0.8%
利息及財務收入淨額	379	275	+37.8%
權益股東應佔溢利	8,339	11,416	-27.0%
宣派股息	-	-	-
財務狀況及比率			
(百萬港元)			
資產總值	109,230	88,930	+22.8%
借款總額	5,344	1,415	+277.7%
權益總額	80,474	72,569	+10.9%
股權收益	11.0%	17.3%	
總負債/資本比率	6%	2%	
信貸評級			
標準普爾：			
長期本地貨幣	AA+	AA+	
長期外幣	AA+	AA+	
營運概覽²			
客運量 ³ (百萬人次)	75.1	73.6	+2.0%
貨運及航空郵件量 ⁴ (百萬公噸)	5.06	5.09	-0.6%
飛機起降量(千架次)	429	423	+1.3%

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。

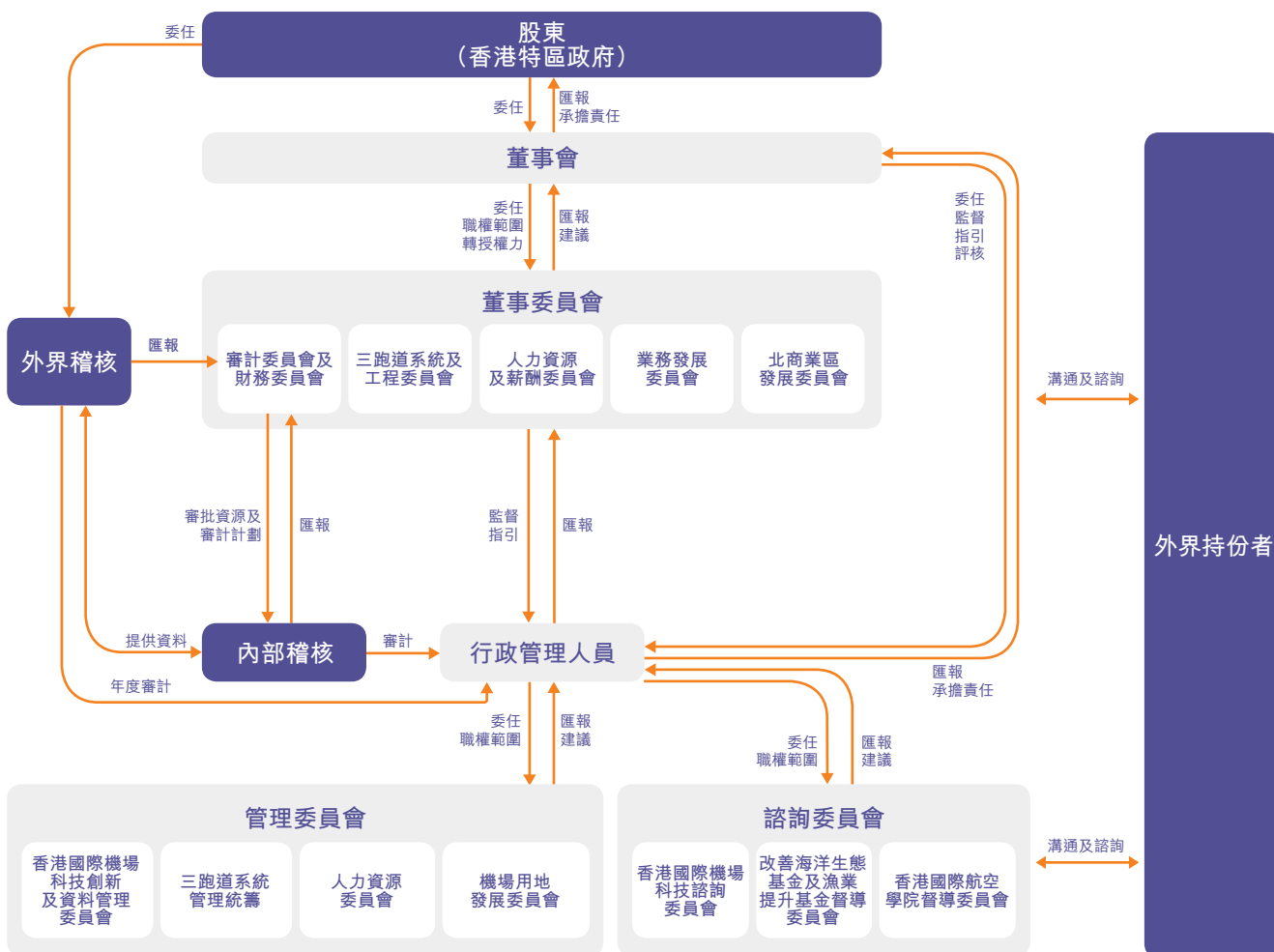
⁴ 貨運量包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件量包括香港郵政的航空郵件及航空公司的轉口郵件。

企業管治

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。故此香港機場管理局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。

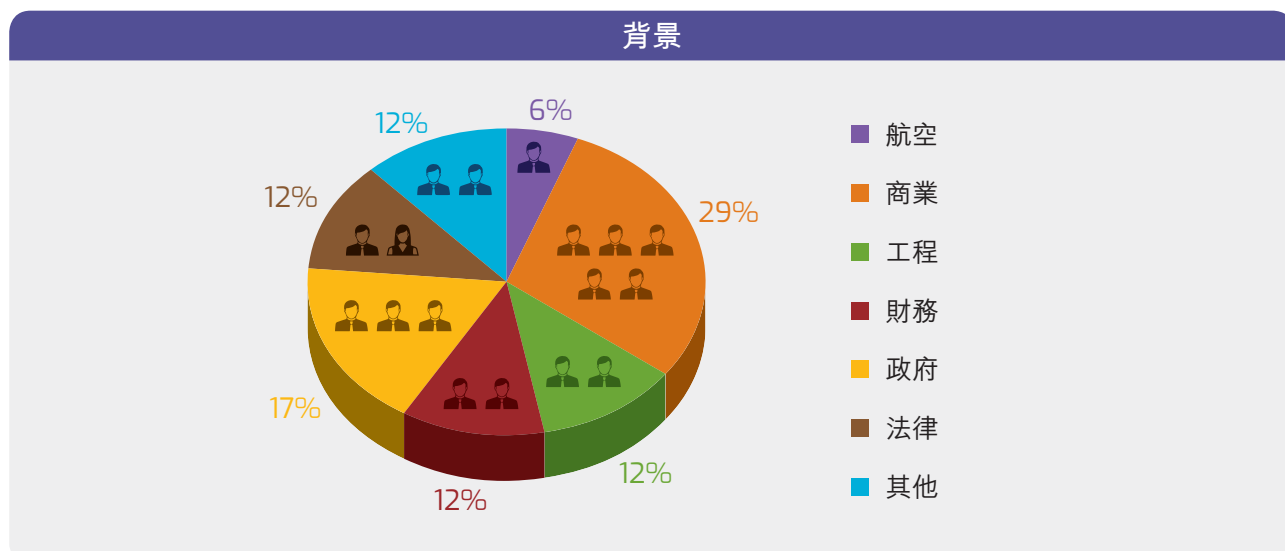
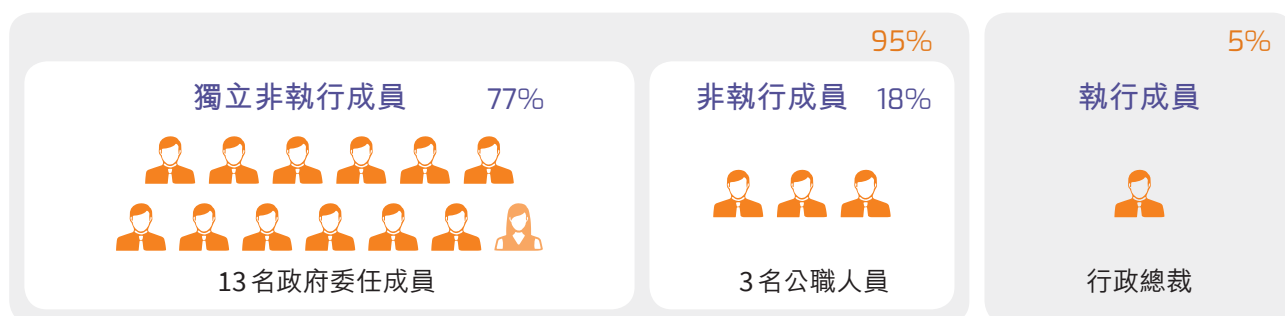
企業管治

董事會成員

於2019年6月3日，董事會共有17名成員，各成員的簡歷載列於第12至14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¹，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。

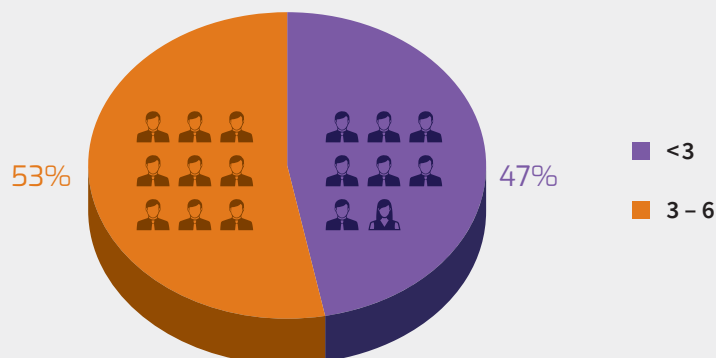
董事會成員多元化

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。

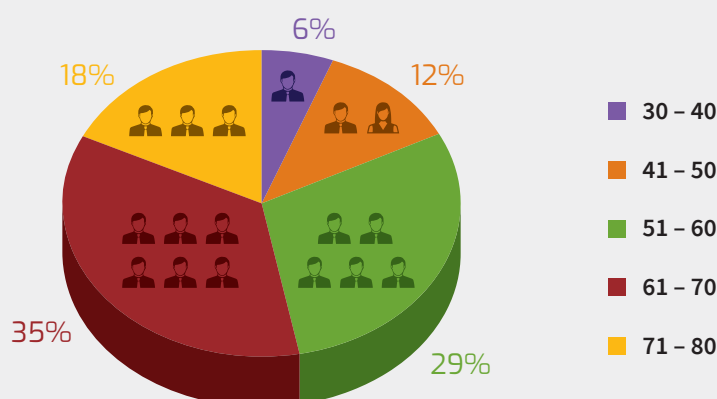


¹ 任何成員如非公職人員或機管局的執行成員，而且與董事會任何成員或行政管理人員沒有關連，便會視為獨立人士。

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分出任董事會成員外，主席及所有其他董事會成員的任期通常最長為三年。

酬金

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

董事會成員在本報告年度的酬金於第109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廣深港高速鐵路及港珠澳大橋參觀活動，亦安排他們前往機場參觀，包括實地視察三跑道系統及其他建築工程。

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2018/19年度已完成的工作概要

- 舉行六次會議，平均出席率為82%
- 審議36份文件
- 經審議的主要事項：

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
- 航空學院發展
- 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

財務

- 年度財務預算及五年財務計劃
- 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
- 執行三跑道系統融資方案

項目

- 三跑道系統項目下的主要合約
- 機場擴建及提升項目

商務及業務策略

- 主要商業特許經營牌照
- 收購亞洲國際博覽館
- 就SKYCITY 航天城發展批出標書
- 就高端物流中心批出標書

人力資源

- 員工薪酬、薪酬架構及福利檢討
- 企業表現評估
- 重新委任高級管理層

運作

- 客運大樓翻新及提升項目
- 運力提升

會議

各成員在六次董事會會議的出席紀錄詳見第27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2019年3月31日止財政年度，董事會成員共有5次因擔任機管局合約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



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。

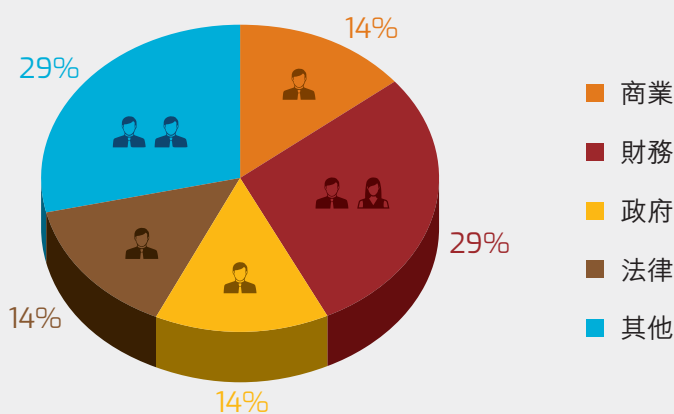
董事委員會的成員名單最近於2018年6月獲董事會審視及通過。每名獨立董事會成員平均在約2.1個董事委員會中擔任成員。

各董事委員會的詳細資料、成員名單、主要職責，以及於截至2019年3月31日止財政年度已完成工作概要於下文載列。

企業管治

審計委員會及財務委員會

審計委員會及財務委員會成員的背景



成員

委員會有七名非執行成員，其中六名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 馮婉眉女士(主席)
- 何俊賢議員
- 林奮強先生
- 林健鋒議員
- 唐家成先生
- 黃冠文先生

非執行成員

- 財經事務及庫務局局長

主要職責

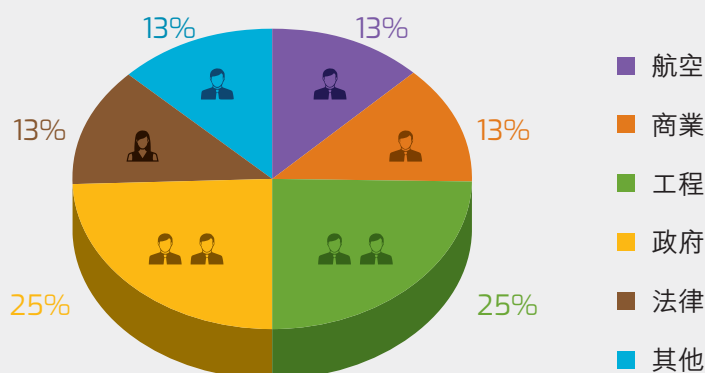
- 審閱財務報表
- 就聘用外聘核數師提出建議，並審批外聘核數師的薪酬及聘用條款，以及監督機管局與外聘核數師的關係
- 檢討會計政策、年度財務預算及五年財務計劃
- 監督內部及財務監控、風險管理制度及內部稽核職能，以及檢討內部舉報政策
- 報告有關企業管治實務的事項
- 就機管局的投資目標、指引及策略和海外投資提出建議

於2018/19年度已完成的工作概要

- 舉行四次會議，平均出席率為89%
- 審議16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
 - 執行2018/19年度的三跑道系統融資方案

三跑道系統及工程委員會

三跑道系統及工程委員會成員的背景



平均出席率：90%

成員

委員會有八名非執行成員，其中五名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 李承仕先生(主席)
- 陳靜芬資深大律師
- 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，務求項目順利按預算及如期完成：

1. 就三跑道系統及其他基本工程項目的一切主要工程相關事宜，向董事會提出意見及建議
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

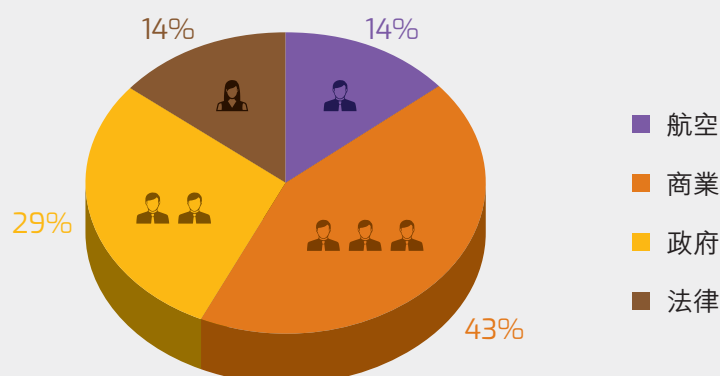
於2018/19年度已完成的工作概要

- 舉行六次會議，平均出席率為90%
- 審議32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
 - 三跑道系統項目發展
 - 採購策略及批授三跑道系統建造工程支援服務協議
 - 客運大樓翻新及提升項目
 - 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

企業管治

業務發展委員會

業務發展委員會成員的背景



平均出席率：78%

成員

委員會有七名成員，其中四名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 盛智文博士(主席)
- 陳靜芬資深大律師
- 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：

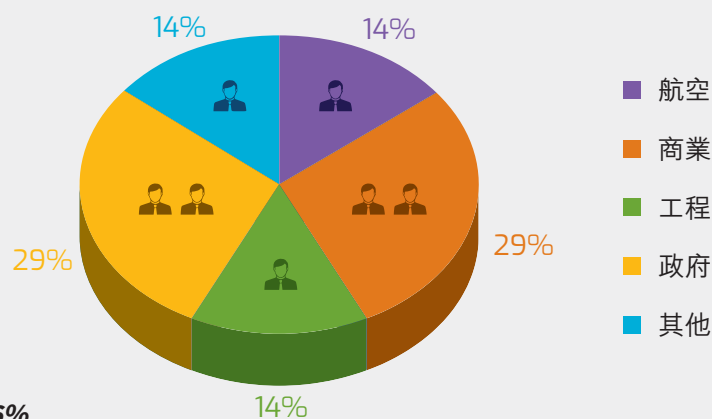
1. 有關香港國際機場發展的業務策略
2. 機場商務及業務發展計劃及方案，但不包括三跑道系統及北商業區發展
3. 重大商務項目或營運計劃的落實推行，包括檢討機場收費、其他定價及收費政策
4. 可持續發展、公共關係及傳訊策略

於2018/19年度已完成的工作概要

- 舉行四次會議，平均出席率為78%
- 審議11份文件
- 經審議的主要事項：
 - 機場零售及批授牌照策略和批出標書
 - 就高端物流中心批出標書
 - 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
 - 機場客運大樓翻新及提升項目

北商業區發展委員會

北商業區發展委員會成員的背景



平均出席率：86%

成員

委員會有七名成員，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聯繫事宜提出意見
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

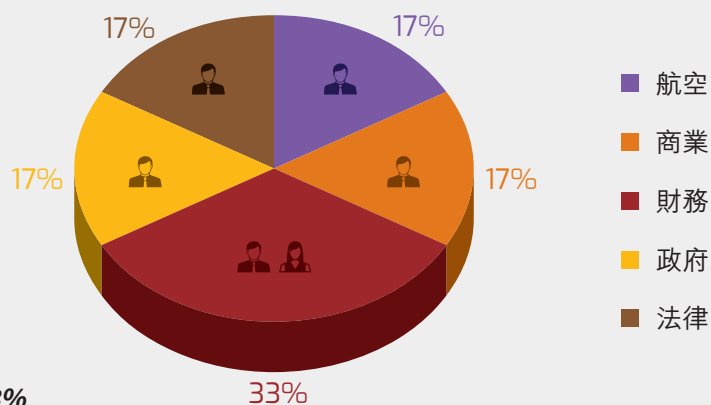
於2018/19年度已完成的工作概要

- 舉行一次會議，平均出席率為86%
- 收到一份簡報
- 經審議的主要事項：
 - SKYCITY航天城第一期零售、餐飲及娛樂設施設計
 - SKYCITY航天城項目的發展進度

企業管治

人力資源及薪酬委員會

人力資源及薪酬委員會成員的背景



成員

委員會有六名成員，其中四名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 林健鋒議員(主席)
- 馮婉眉女士
- 唐家成先生
- 黃冠文先生

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

1. 檢討職員編制、員工薪酬、聘用政策及策略
2. 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
3. 就執行總監的任命提出建議
4. 就行政總裁及執行總監的薪酬提出建議
5. 監督高級管理人員的繼任規劃

於2018/19 年度已完成的工作概要

- 舉行兩次會議，平均出席率為 83%
- 審議四份文件
- 經審議的主要事項：
 - 年度員工薪酬檢討
 - 年度企業目標及表現衡量方法
 - 年度企業表現評估及向員工發放浮動薪酬
 - 薪酬架構及福利檢討
 - 重新委任高級管理層

會議出席率(2018年4月1日至2019年3月31日)

董事會成員	董事會 ⁴	審計委員會 及財務 委員會 ⁴	三跑道系統 及工程 委員會	業務發展委 員會	北商業區發 展委員會	人力資源及 薪酬委員會
非執行成員						
運輸及房屋局局長	6/6		5/6	3/4	1/1	2/2
財經事務及庫務局局長	6/6	4/4			1/1	
民航處處長	6/6		5/6	4/4		
獨立非執行成員						
蘇澤光先生(董事會主席)	6/6					
陳靜芬資深大律師 ²	3/5		5/5	3/3		
馮孝忠先生 ³	0/1	1/1		0/1		
馮婉眉女士	4/6	4/4 ¹				0/2
何俊賢議員	5/6	4/4	3/6			
林奮強先生	5/6	3/4			1/1	
林健鋒議員	5/6	3/4				2/2 ¹
李承仕先生	6/6		6/6 ¹		1/1	
杜彼得先生	6/6			2/4	1/1 ¹	
唐家成先生	5/6	3/4				2/2
黃冠文先生 ²	3/5	3/3				1/1
黃永灝先生	5/6		6/6			
易志明議員	5/6		6/6	4/4		
盛智文博士	5/6			4/4 ¹	0/1	
執行成員						
林天福先生(行政總裁)	6/6		6/6	4/4	1/1	2/2
年內舉行會議總數	6	4	6	4	1	2

附註：

¹ 於整個任期內出任委員會主席

² 分別於2018年6月1日及21日獲委任為董事會及委員會成員

³ 於2018年5月31日退任董事會及委員會成員

⁴ 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

企業管治

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包括：

- 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

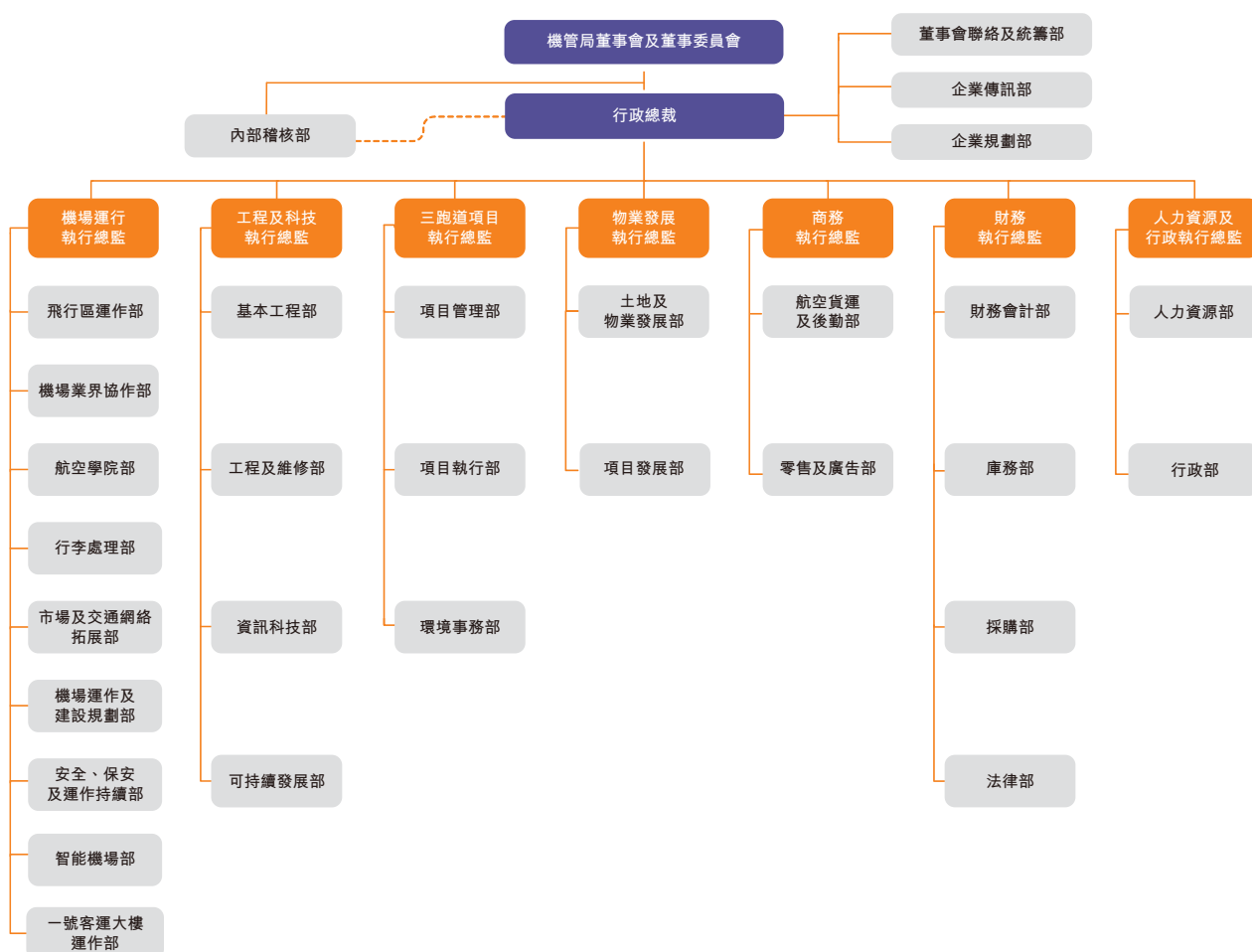
- 制訂策略性營運計劃以配合董事會設定的目標
- 為日常營運表現承擔行政責任
- 帶領管理層團隊推行董事會採納的政策及策略

行政管理人員

行政管理人員團隊由行政總裁領導，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2019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力資源及薪酬委員會檢討和建議，並由董事會審批。行政總裁及執行總監的整體薪津包括基本薪酬、按表現釐定的薪酬及退休福利。按表現釐定的薪酬主要是參考多項客觀指標而決定，包括機管局的財務表現、安全及服務質素、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109至112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，機管局亦設有諮詢委員會、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
香港國際機場科技創新及資料管理委員會	• 行政總裁(主席) • 相關執行總監 • 其他高級職員	• 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 • 監督及推動機管局的資料策略及發展，包括資料規管、資料分析及資料管理，以應付營運及業務發展需要
三跑道系統管理統籌會議	• 行政總裁(主席) • 執行總監 • 其他高級職員	• 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	• 行政總裁(主席) • 執行總監	• 檢討及制訂員工培育策略，以配合未來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
機場用地發展委員會	• 行政總裁(主席) • 相關執行總監	• 確保機場用地的整體土地用途及發展，並就土地用途規劃及發展提供策略性建議及指導，以及按照發展香港國際機場成為機場城市的目標，因應各方面的土地用途或發展建議而決定企業優先次序 • 督導及審議機管局有關土地用途及機場發展的企業策略及政策

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	• 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	• 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
改善海洋生態基金及漁業提升基金督導委員會	• 行政總裁(主席) • 外界成員包括學者、會計界人員及資深專業人士、來自水資源、工程及環境組織的代表	• 就改善海洋生態基金及漁業提升基金的整體營運方向提供指引 • 審議資源分配，以達到改善海洋生態基金及漁業提升基金的目標
香港國際航空學院督導委員會	• 行政總裁(主席) • 不多於12名核心成員，包括： – 機管局管理層 – 來自政府、教育界及機場同業的外界成員	• 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 • 為航空學院的定位及發展提出建議 • 協助航空學院持續營運

企業管治

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2018/19年度，機管局透過其公開資料制度接受及處理共37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，同時設立專題網站(www.threerunwaysystem.com)以提供三跑道系統的最新資訊。

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。

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《2017/18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2018/19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
- 在環境運動委員會舉辦的「香港環境卓越大獎」中，獲得十周年特別大獎
- 在世界旅遊及旅行理事會舉辦的「2018年未來旅遊大獎」中，獲得環境大獎
- 在香港會計師公會舉辦的「2018年可持續發展及社會責任報告獎」中，獲得評判嘉許（公營/非牟利機構組別）

企業管治

風險管理及內部監控

風險管理

機管局的營運涉及多方面風險，其採取的風險管理方法詳情載列如下：

- 機管局實行年度企業規劃，要求所有相關部門識別各項主要挑戰，然後透過擬備年度業務計劃及每年更新五年業務計劃，為未來一年及五年制訂策略優先次序或項目，而高級管理層會於有關期間內審核各個項目的情況。
- 行政管理人員每年進行企業內部監控檢討，以檢討各部門及主要附屬公司在面對主要業務、營運、財務及合規風險的內部監控工作。有關進一步詳情載於本報告「檢討內部監控」一節。
- 安全、保安及運作持續部亦帶領營運風險的評估工作，以確保機場已準備就緒，應對因旅客、行李、航機、貨物及資訊流動可能受阻而造成的負面影響，並將有關影響減至最少。機管局已制定運作持續計劃，並已進行測試，以管理可能出現的運作受阻情況。
- 三跑道系統是現時最重要的項目，機管局已因應項目要求制定風險評估及管理系統，並持續進行監察，向三跑道系統及工程委員會和董事會匯報。

機管局內部監控架構的主要特點如下：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。

機管局於2018年委聘外界顧問，以檢討機構現時採取的企業風險管理方法及架構，結果顯示機管局現時採取的風險管理架構完善，成效亦令人滿意。機管局的風險管理方法亦符合香港聯合交易所有限公司就上市公司制定的《企業管治守則》。

隨着全球機構採取的企業風險管理方法不斷推陳出新，機管局會在管理層認為合適的情況下，進一步考慮及實行完善風險管理制度的措施。

內部監控

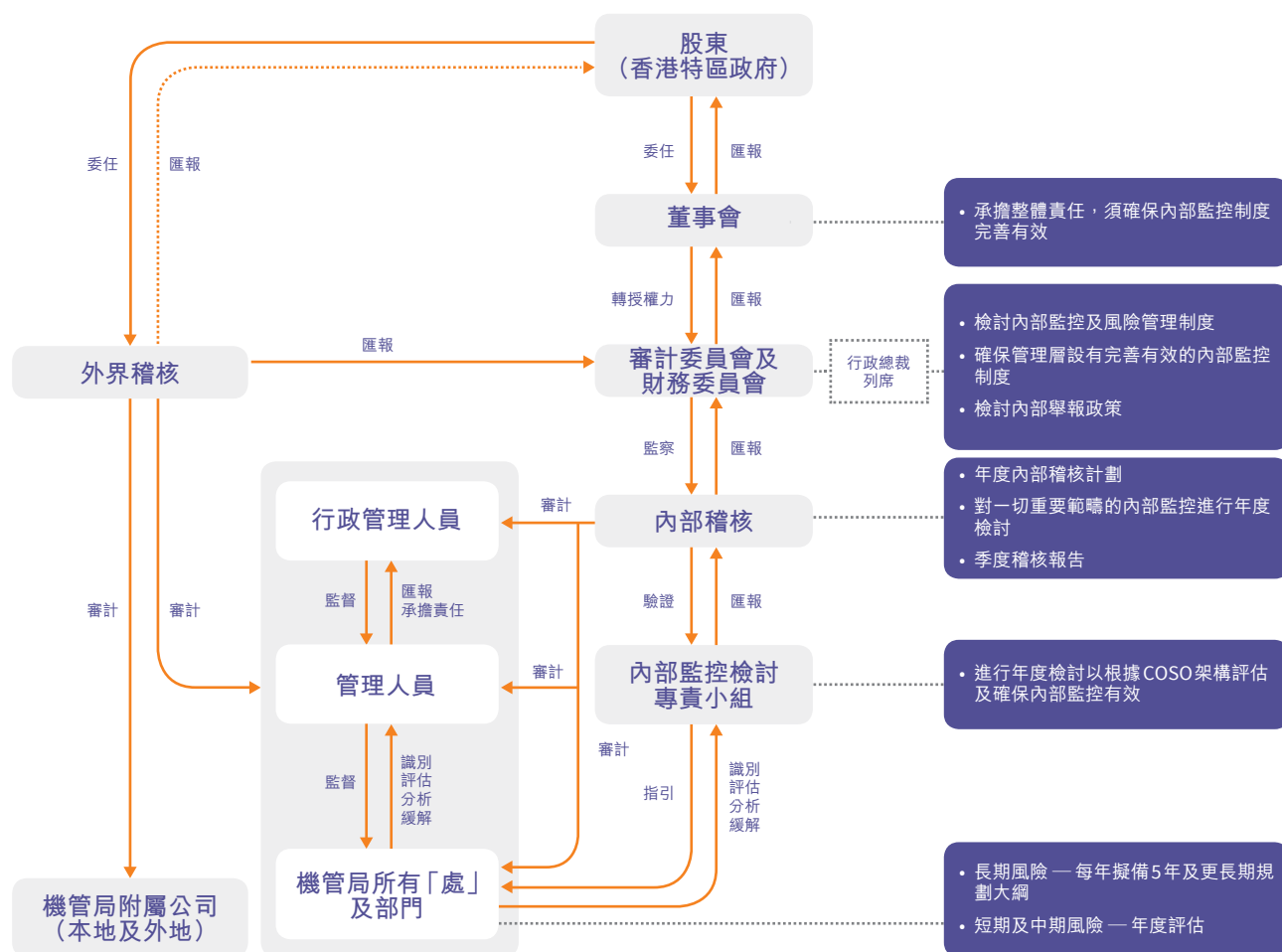
內部監控是機管局管理制度的關鍵部分，並在功能部門的運作程序中實行。機管局內部監控制度的基本原則並非要消除風險，而是管理及減低風險。

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。

企業管治

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。

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，並識別須進一步注意及（如適當）董事會關注的主要風險問題。

行政管理人員

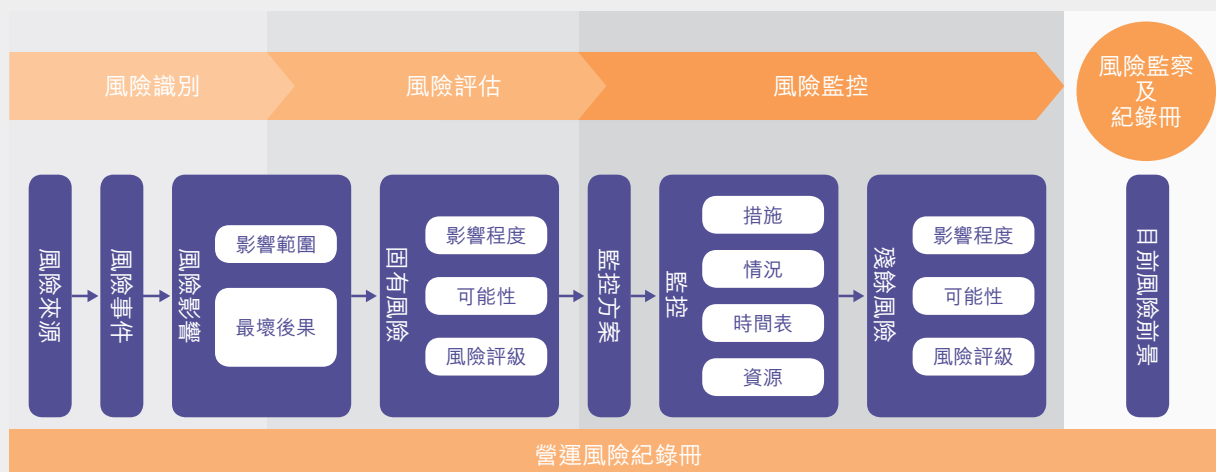
為確認因經濟、市場或環境轉變所產生的風險，管理層持續進行風險評估，以識別新的風險範疇和執行適當的緩解措施。

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。

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。



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2018/19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)	2018/19	2017/18
核數費用	6	6
非核數服務費	2	1

在2018/19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。

基於三跑道系統項目的重要性，內部稽核部於2018/19年度開始持續檢討項目的主要監控準則，並將所觀察到的事宜載列於定期向審計委員會及財務委員會提交的報告。這項積極措施旨在就管理層需要關注事宜向三跑道項目團隊適時及持續提供建議，應能為項目管理提供更佳保證。

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。

企業管治

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，並確認並無需要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44至47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

機管局設有完善的規劃程序，並持續進行，以確保機構可迅速及適時應對不斷轉變的商業環境。機管局每年擬備五年業務計劃及財務計劃，亦每年擬訂年度業務計劃及財務預算供董事會審批。為了保持溝通，機管局會適時向持份者及公眾提供有關其主要發展的最新資訊，藉此增進認識及促進與主要持份者的討論。

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

機管局設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)	– 迎新課程 • 企業管治的重要性及框架 • 職員行為守則的要點	三個月內
	– 職員行為守則	一個月內 每年複修
	– 職員資料保安手冊	一個月內 每年複修
	– 僱員安全手冊	一個月內
	– 機管局環境管理系統簡介	一個月內
法例遵守 (必須參加)	– 平等機會簡介會 – 資料(私隱)講座 – 廉政公署簡介會：基本認識 – 廉政公署簡介會：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 – 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	六個月內

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。因此，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鉤，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，機管局推行舉報政策，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。

企業管治

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機管局及其附屬公司（「集團」）於2019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2018年12月，香港交易及結算所有限公司刊發對《上市規則》作出的修訂條文，內容涵蓋獨立非執行董事、董事會成員多元化及提高股息政策的透明度，以實施於2018年7月27日刊發的《檢討《企業管治守則》及相關《上市規則》條文》的諮詢總結》所載建議。為此，機管局已就董事會成員多元化進行分析，有關分析內容載於第18至19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。
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。
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。
A.5.1至A.5.5	這些守則條文與提名委員會有關。
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。
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97份文件當中，約81.4%符合上述指引。機管局會在切實可行的範圍內，繼續致力遵行這項指引。
B.1.2	這項守則條文與薪酬委員會職權範圍有關。	有關董事會成員薪酬決定權的條文不適用於機管局，因為《機場管理局條例》第11(4)條規定，董事會成員的薪酬由香港特區行政長官訂定。
E.1.1 至 E.1.4 E.2.1	這些守則條文與周年大會的程序有關。	這些規定不適用於機管局，因為機管局只有一名股東，無須舉行周年大會。
建議最佳實務		不相符原因
B.1.8	年度報告內披露每名高級管理人員的酬金，並列出每名高級管理人員的姓名。	機管局決定自2014/15財政年度起，採納按薪酬範圍披露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

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17至43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

2018/19 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政務、系統或政策則可能會產生營運風險。

主要挑戰	• 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2035年，航空交通需求量將達客運量超過1.2億人次及貨運量約1 000萬公噸(包括航空郵件) • 項目管理人員及技術勞工的供應情況，有利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	• 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。預計新北跑道將於2022年投入運作，現正制定行動計劃為跑道啟用作準備 • 聘用外間顧問及專家以強化內部的項目管理資源 • 與教育、行業及政府團體緊密合作，為本地工人提供培訓 • 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	- 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	- 維持符合ISO14001標準的環境管理系統 - 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詳情載於2017/18可持續發展報告，可於www.hongkongairport.com查閱。

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2018/19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	- 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、中東呼吸綜合症及麻疹
監控措施	安全 - 與業務夥伴實行有效的安全管理系統，並定期檢討及更新《機場安全管理系統手冊》 - 就實行安全檢查及審核計劃採用以風險為本的方法 - 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，以及安排並無持有通行證的人士參與安全簡報會 - 每季為機場同業舉辦不同主題的安全推廣計劃 保安 - 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實行液體炸藥偵測 - 對技工就工作目的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

風險管理

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 – 與衛生署進行聯合演習，讓機場同業熟悉有關公眾健康事故的緊急應變程序
-------------	--

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134至139頁的財務報表附註22

資訊科技風險

資訊科技系統的成效及保安，對香港國際機場持續運作極為重要。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 • 物聯網、雲端計算及大數據等新興科技的應用，以及未來的資訊科技與營運技術進一步整合可能令機場運作系統出現漏洞的風險較高
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 • 成立網絡安全委員會，以督導網絡安全及資訊科技與營運技術整合發展的策略方向

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	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	- 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 - 就管理風險及應對變動適時制訂政策、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，以管理風險及應對任何變動，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	吸納足夠人才以支持機場擴建
監控措施	- 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	管理及防範可能出現的聲譽風險
監控措施	- 密切監察社會民情及經濟動態 - 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

大事紀要

2018

4月

香港國際機場流動應用程式「我的航班」在「2018香港資訊及通訊科技獎」中，獲得「智慧出行（智慧交通）」組別金獎。

香港國際機場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」中獲頒「白金獎」。



5月



香港機場管理局將SKYCITY航天城綜合商業發展項目的發展及管理權，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。該發展項目佔地35萬平方米，將設有零售、餐飲及娛樂設施。

機管局在環境運動委員會舉辦的「香港環境卓越大獎」中獲得「十周年特別大獎」，在推動可持續發展方面的努力獲得肯定。

6月



機管局將位於南貨運區的高端物流中心發展及管理權，批予由阿里巴巴集團旗下物流業務菜鳥網絡牽頭的合資公司。

機管局與負責營運巴黎戴高樂機場的巴黎機場集團（Groupe ADP）簽署兩份諒解備忘錄，加強雙方在機場管理、航空發展及航空貨運發展上的合作。

7月

維珍澳大利亞航空開辦每天往來香港國際機場與悉尼的直航航班服務。

香港國際機場以連串活動慶祝20周年。



8月



香港國際機場的「我的航班」及機管局研發的智能行李牌「行李通」在香港電腦商會與新城廣播有限公司合辦的「香港傑出數碼品牌大獎2018」中獲獎。



9月

埃及航空開辦每周兩班往來香港國際機場與開羅的航班服務。

- ▼ 機管局收購亞洲國際博覽館管理有限公司，該公司負責營運在機場島上的亞洲國際博覽館，提供70 000平方米會議展覽場地。收購項目將有助亞洲國際博覽館與SKYCITY航天城及其他機場發展項目發揮強大協同效益。



10月

香港國際機場憑藉推行智能科技策略措施，在「亞太資訊及通訊科技大獎」中獲得三個獎項。

香港國際機場在《Monocle》旅遊50強大獎中獲得「亞洲最佳機場」殊榮。



泰國微笑航空開始在香港國際機場提供每天往來曼谷及布吉的航班。

11月



- ▲ 機管局主辦主要樞紐機場行政總裁峰會，促進國際航空樞紐之間的溝通與合作。

SpiceJet開始營運每天往來香港國際機場與德里的航班。

12月

亞洲航空推出往來香港國際機場與喀比的航班；IndiGo則開辦往來班加羅爾的航班服務。

香港國際航空學院獲得國際民用航空組織的航空培訓升級版方案(TRAINAIR PLUS)正式成員資格。

香港國際機場獲《International Airport Review》頒發「年度最佳機場」殊榮。



2019

1月

香港國際機場與布魯塞爾機場合作建立機場間藥品貨運通道，為運送溫控藥品提供可靠服務。

- 香港國際機場網站及「我的航班」在香港互聯網註冊管理有限公司與政府資訊科技總監辦公室合辦的「無障礙網頁嘉許計劃」中，分別贏得「三年卓越表現獎」。



2月

機管局與海南省發展和改革委員會簽署諒解備忘錄，加強與中國海南各個機場的合作。



3月

香港國際機場成為全球首個機場社區獲得國際航空運輸協會鮮活貨物運輸(CEIV Fresh)認證。





客運服務



香港國際機場利用嶄新科技及創新構思，為旅客帶來更暢順及豐富的體驗，亦鞏固機場作為國際航空樞紐的領先地位。

營造舒適愉快環境

我們對提升機場環境投放大量資源，當中一個主要項目是將一號客運大樓49個登機閘口美化為多個充滿活力的區域，以迎合不同旅客需要。這些區域將以娛樂與科技、合家歡與休閒等為主題，並設有電影、互動遊戲及兒童遊樂區，以及辦公桌及斜躺式座椅等，讓旅客可盡情放鬆或繼續工作。我們亦會設置新裝飾植物及

藝術品。這個項目將令一號客運大樓禁區內的座位數量增加5%。相關閘口的設計已於2018/19年度落實，建造工程將於2019/20年度展開，預計於2021年完成。

我們於年內引入新服務及提升現有設施，讓旅客倍感方便。例如我們在出境保安檢查站推出收件箱服務，旅客可將無法通過安檢的非危險品以郵遞方式寄往本地或海外地址。旅客在接受安檢

前，亦可在一號客運大樓離港大堂的郵政局或新設的國際速遞服務櫃檯投遞物品。

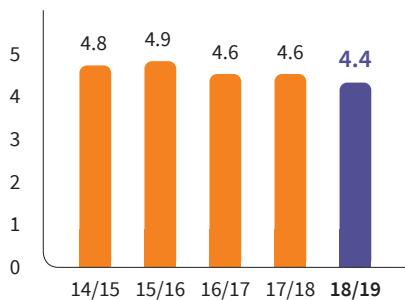
在機場非禁區的現有醫療設施以外，於34號離港閘口附近亦開設了醫護站。免費淋浴間於2017/18年度啟用以來一直大受旅客歡迎，為此我們已在抵港層開始建造另一個新淋浴間。此外，我們採用配備條碼技術的新系統，以更有效記錄在機場找到的失物所在位置及保留時間，從而提高失物認領服務的效率。



登機閘口區域將進行美化工程，更切合不同旅客需要。

香港國際機場 跨境海陸交通設施 旅客量

(百萬人次)



機場智能旅遊

於2018/19年度，我們在一號客運大樓出境保安檢查站安裝了44部自助保安閘口，以加快旅客流程。自助保安閘口利用容貌辨識技術，比對旅客的生物特徵數據與護照照片，過程需時約20秒。我們計劃於2020年年底，在機場其中九個轉機保安檢查站安裝約40部自助保安閘口。

自助保安閘口是香港國際機場推行單一旅程身分認證體驗計劃的其中一項措施。我們會擴闊容貌辨識技術的應用，讓旅客由辦理登記手續起直至登機的一刻，都可以容貌作為身分認證，享受便捷暢順的機場體驗。

於本年度，香港國際機場的流動應用程式「我的航班」增設了數項便利的新功能。在航班起飛前四小時內如出現交通擠塞，旅客將會收到提示，他們亦可以此程式

自助保安閘口
完成身分
核實需時約
20秒



交通提示及網上繳付
機場停車位費用



電子現金券



「我的航班」 流動應用程式 增設更多便利服務



你好👋

我可以提供航班、商店、設施及服務資訊，你想知道什麼？

聊天機械人

繳付機場停車位費用。這個應用程式亦新增了聊天機械人功能，以解答有關航班及機場設施與服務的問題。聊天機械人每天處理約3 000個用戶查詢，成功回答率達93%。顧客亦可使用應用程式的電子現金券服務，輕鬆領取、管理及兌換機場網上購物平台及實體店鋪的現金券。我們現正開發行李領取預約服務及目的地指南等功能。

「我的航班」在「香港資訊及通訊科技獎」贏得金獎，以及在「亞太資訊及通訊科技大獎」中獲得優異獎，廣受資訊科技業界肯定。

我們亦善用科技以保持環境舒適。於本年度，我們試用多功能機械人，收集溫度等環境狀況數據，以及客運大樓的Wi-Fi及信標(iBeacon)訊號狀況。日後我們將

引入影像分析技術，使機械人可探測各種異常情況，例如有垃圾丟在地上，以及高架照明與航班資訊顯示屏出現問題等。

香港機場管理局積極支持機場發展及引入新科技。於本年度，我

們將智能機場科技創新研討會暨展覽會的會期延展至兩天，參加人數更破紀錄達1 400人。在研討會上，機管局首次頒發智能機場科技創新獎，以進一步鼓勵機場同業採用創新科技。

以機械人監測 客運大樓環境



信標訊號



Wi-Fi訊號



溫度



客運服務

翻新後的東大堂美食廣場全日24小時營業，並提供更多美食選擇。



提升購物餐飲體驗

購物與餐飲是影響旅客滿意度的關鍵，亦是機場提升項目的重要一環。

東大堂美食廣場北面的翻新工程已於2018年12月完成，並開設三間獲米芝蓮推介食肆的分店，分別是正斗粥麵專家、莆田及滿泰，全日24小時為旅客提供服務。美食廣場南面翻新工程已於2019年2月展開，並將於2019年第三季竣工，屆時將開設四間新食肆。翻新項目將美食廣場的座位總數由900個增至1 200個。

我們於2018年10月推出機場購物大使計劃，主動向旅客提供機場店鋪及食肆資料，以及最新推廣優惠，讓他們更了解有關資訊及輕鬆快捷地作出選擇。這項服務深受歡迎，在推出首六個月已有約17萬旅客人次使用。

於2018年12月，我們的機場購物大使計劃推出網上服務，旅客經網站www.hongkongairport.com提出查詢後，即可在抵達機場前收到購物及餐飲資訊與行程

建議。為讓旅客緊貼機場的最新店鋪及服務資訊，我們亦於2018年12月推出首份相關電子通訊。

我們繼續擴大機場的零售組合，加入運動休閒服裝及兒童娛樂等新類別。我們亦增加了「HKairport Shop」的產品種類，包括新增時尚品味及旅遊產品、時尚配飾及手錶，現提供超過3 500項貨品款式。旅客可在此網上購物平台訂購貨品，並於機場提貨。



客運市場

(截至2019年3月31日止年度)



東南亞
25%

內地
20%

日本
12%

台灣
11%

歐洲
8%

美國及加拿大
7%

澳大拉西亞
5%

其他
12%

機場的購物餐飲服務於2018年獲得多項殊榮，包括在知名的《Duty Free News International》「產品大獎」中贏得兩個獎項。自2007年以來，香港國際機場已第九次在Skytrax年度意見調查中獲選為「全球最佳餐飲機場」。



機場購物大使進駐機場多個零售熱點，為旅客提供機場的購物餐飲資訊及最新推廣優惠。

提高安全與保安水平

維持旅客、機場員工及業務夥伴的安全與保安，向來是我們的首要任務。

所有轉機旅客現可在手提行李攜帶包裝在防干擾密封塑膠袋的100毫升以上液體、凝膠及噴霧類物品。於2018年8月獲香港航空保安監督批核後，我們更新了攜帶裝有液體、凝膠及噴霧類物品的防干擾密封塑膠袋通過香港國際機場轉機保安檢查站的安檢程序。按照經修訂程序，機場會利用專門探測液體炸藥的安檢儀器，對液體、凝膠及噴霧類物品進行保安檢查。

新保安程序其後獲美國國土安全部及澳洲內政事務部批准，因此豁免營運前往美國及澳洲航班的航空公司，無須在登機閘口進行額外的液體、凝膠及噴霧類物品搜查。這些新安排有助提高轉機保安檢查水平，亦為旅客提供更暢順的登機體驗。

於2018/19年度，我們完成了為期兩年的計劃，在香港國際機場《運作持續手冊》加入停機坪服務部分。《運作持續手冊》載列主要運作風險及相關的應對計劃。我們與三間在機場運作的停機坪服務營運商合作，識別可能會影響機場運作的特定風險，並將這些風險綜

合納入《營運風險記錄冊》其中一項分類。我們已評估各項風險，並在適當時採取緩解措施及訂立運作持續計劃。

本年度
機場綜合安全指數
為2.78，較預期目標
改善了
26.5%

2018/19 年度服務水平

95.1% 行李運送(首件)¹

92.6% 行李運送(最後一件)²

91.4% 經機橋登機及下機的旅客

99.5% 一般情況的離境保安檢查³

99.3% 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。

於本年度，我們舉辦了超過 70 個講座、活動及培訓課程，並進行逾 30 次演習。憑藉在機場社區積極推廣安全文化，機管局獲職業安全健康局頒發多個獎項，包括「安全管理制度大獎」、「安全文化大獎」及「安全表現大獎」。

於 2018/19 年度的機場綜合安全指數為 2.78，較預期目標 3.78 改善了 26.5%。這項指數用於計算旅客及機場員工的受傷比率。

機場服務質素調查整體滿意程度



* 於 2018 年有三宗整體滿意程度為 3(良好)的評分。

資料來源：2018 年機場服務質素正式報告

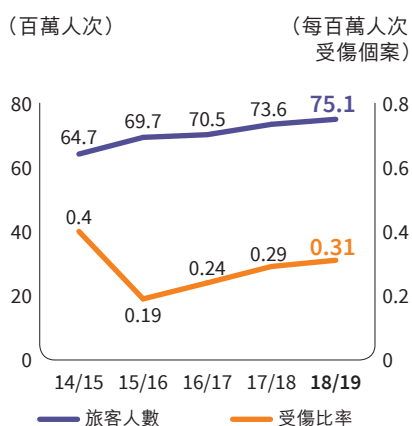
86.9%
極好

13.0%
很好

0.1%*
良好



旅客量與受傷比率



跨境連繫

廣闊的跨境交通連繫有助香港國際機場把握大灣區帶來的龐大機遇。

於2018/19年度，在香港國際機場經陸路出入境的跨境旅客達194萬人次。海天客運碼頭提供往來香港國際機場與大灣區九個口岸的快船服務，年內客運量達250萬人次。

隨着港珠澳大橋於2018年10月通車，加強了香港國際機場與大灣區的連繫，有助我們擴展腹地市場。旅客如取道港珠澳大橋前往珠江三角洲西部地區，行車時間會由四小時縮短至約45分鐘。

在港珠澳大橋投入服務的同時，我們亦在珠海公路口岸設立城市候機樓，共有七家航空公司在新的城市候機樓提供預辦登機服務，其中包括四家以香港為基地的航空公司。我們預計將於2019年第二季在澳門口岸開設另一個城市候機樓。

現時港珠澳大橋香港口岸及廣深港高速鐵路西九龍站亦設有配備行李託運服務的旅客登記設施，為旅客提供暢順便捷的中轉體驗。

於2018/19年度，我們在大灣區其他地區增設城市候機樓，包括江門市勝利汽車客運站、中山遠洋廣場、開平義祠客運站及廣州

經港珠澳大橋
從香港國際機場前往
珠江三角洲西部地區，
行車時間縮短至約
45分鐘



東站。我們亦在位於廣州以太廣場的城市候機樓試行託運行李服務，旅客可在託運行李後乘坐快船前往香港國際機場。

我們於年內擴展預辦登機服務範圍，讓旅客可在大灣區的快船口岸或車站辦理登機手續，然後乘坐快船或客車直達香港國際機場登機。預辦登機服務已擴展至港珠澳大橋珠海公路口岸及廣東迎賓館，旅客現可在16個地點使用有關服務。

於2018/19年度，瀾湄航空開始在連接海天客運碼頭的七個快船口岸提供預辦登機服務，全日空及Air Japan將預辦登機服務擴展至中山及東莞口岸，而香港快運航空、中華航空及華信航空亦開始在廣州南沙口岸開辦有關服務。



香港國際機場在港珠澳大橋口岸設有預辦登機服務設施，讓旅客享受更暢順的中轉體驗。

我們繼續與政府、航空公司、快船及陸路交通服務營運商緊密合作，推動多式聯運產品發展，簡化往來香港國際機場與大灣區其他目的地行程的預訂程序。香港與內地於2018年2月簽訂備忘錄，容許海路及陸路交通服務營運商與雙方指定航空公司營運的航班進行代碼共享，讓海陸交通服務成為航班服務的延伸。自2018年11月起，旅行代理商可在所有全球分銷系統中，就往來海天客運碼頭與大灣區九個快船口岸的行程預訂代碼共享產品。

兩地於2019年2月簽訂另一項備忘錄，以擴大多式聯運代碼共享安排，範圍涵蓋鐵路服務、客車及旅遊巴士等各式陸路運輸。機管局正與香港國際機場的跨境陸路交通服務營運商進行討論，以發展更多便利旅客的多式聯運產品組合。





貨運及航空服務



香港國際機場提供高效可靠的貨運服務，對本港繁榮發展發揮重要作用。我們持續提升服務及設施，以迎合最新業務趨勢，把握全球航空貨運市場所帶來的商機，並鞏固機場在空運方面的領導地位。

於2019年3月，我們成為全球首個獲得國際航空運輸協會鮮活貨物運輸(IATA CEIV Fresh)認證的機場社區。CEIV Fresh認證旨在提升鮮活貨物的運送服務水平，以確保食物安全，同時減少供應鏈過程中的食物浪費及損失。這項認證涵蓋兩間航空貨運站營運商及一間以香港為基地的航空公司，這些公司均按照嚴格的全球認可標準處理鮮活空運貨物。

高價值貨物

於上個年度，香港國際機場成為國際航空運輸協會醫藥品冷鏈運輸(IATA CEIV Pharma)認證的認可合作夥伴機場。

於2019年1月，我們與布魯塞爾機場建立機場間藥品貨運通道，經此通道運送的所有藥品嚴格遵照IATA CEIV Pharma的標準處理，並由已獲CEIV Pharma認證的航空公司付運。

此通道是透過由付運商、CEIV認證貨運同業、機場營運商及其他空運業界持份者組成的跨業界組

織Pharma.Aero建立，旨在開創新服務及為處理溫控藥品制訂標準。我們會透過Pharma.Aero將貨運通道模式推廣至其他機場，藉此為藥品付運商組成貨運網絡。



IATA CEIV Fresh 認證有助香港國際機場應付鮮活貨物的持續增長需求。

高端物流中心的
總樓面面積達
38萬平方米，
預計將於2023年
投入運作

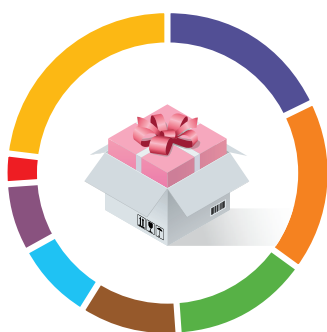
高端物流中心

於2018年6月，香港機場管理局將建於南貨運區一幅面積5.3公頃用地的高端物流中心的發展及管理權，批予由阿里巴巴集團旗下物流業務菜鳥網絡牽頭的合資公司。

物流中心的總樓面面積預計達38萬平方米，設有自動化貨倉及溫

貨運市場*

(截至2019年3月31日止年度)



美國及加拿大
18%

台灣
8%

東南亞
17%

日本
7%

歐洲
14%

澳大拉西亞
3%

內地
10%

其他
23%

* 不包括航空郵件。



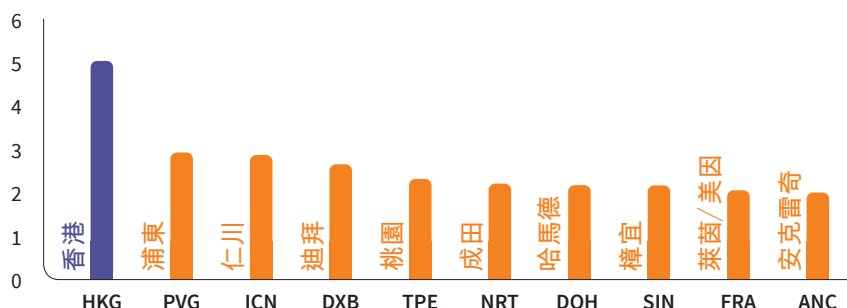
高端物流中心構想圖。

控設備等先進科技。待該項設施於2023年投入運作後，將成為全港第三大物流倉庫。

面對電子商貿及溫控貨品的物流服務需求快速增長，新物流中心將有助香港國際機場應付這些需求，並增強香港的競爭力。待物流中心全面投入運作後，預計機場每年可處理的貨運量將增加約170萬公噸。

2018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2019年4月提供的初步數字

促進轉口貨運

機管局現正探討在三跑道系統的機場禁區東面航空輔助設施用地，發展新的轉口貨運及多式聯運空運貨物處理設施。這些新設施不但可提高機場的貨運效率，亦有助我們把握大灣區對多式聯運轉口貨運的需求。

更廣闊航空網絡

於2018/19年度，共有五家航空公司開始在香港提供航班服務，其中包括比利時航空、埃及航空、IndiGo、SpiceJet及泰國微笑航空。香港國際機場的全球航空網絡亦持續擴展，合共新增了17個航點，包括布魯塞爾南部沙勒羅瓦、開羅、開普敦、哥本哈根、達爾文、大同、達沃、都柏林、呼和浩特、喀比、棉蘭、莫斯科伏努科沃、長崎、華盛頓、鹽城、揚州及銀川。





飛行區及系統



香港國際機場作為全球其中一個最繁忙的機場，一直利用最新科技及先進基礎建設，以確保飛行區運作安全高效。

年內，我們在存放機場系統及設施零件的倉庫採用了自動化技術，藉此提高機場維修保養的運作效率。員工如需要提取零件，可透過流動應用程式作出要求，然後由自動機械系統運送所需零件，員工經容貌辨識系統核實身分後便可取得零件。

採用新科技

我們善用科技，以提升機場各個運作範疇的水平。

在測試了不同的飛行區道面裂縫檢測方法後，我們於2019年3月採用一套結合激光技術、高速攝影機及先進光學的系統，以同時取得道面的影像及高解像度三維輪廓。新系統可自動識別裂縫、

坑洞及車輪凹痕等道面問題，並評定各項問題的嚴重程度，藉此提高飛行區的安全。

隨着航拍機及其他無人駕駛飛機系統(無人機)日趨普及，對機場安全亦構成風險。於2018/19年度，我們與民航處就在香港國際機場應用無人機探測系統進行技術可行性研究。除了現有保障措施外，我們現正探討可用於機場的優化系統。

我們亦善用科技以簡化人手處理程序。於2018年7月，我們在一號客運大樓試行登機橋自動預靠系統。在操作員監督下，新系統會自動進行大部分登機橋靠泊及收回程序。我們將在北衛星客運廊及中場客運大樓作額外測試，並計劃於2019/20年度在整個機場引入這個系統。



存放零件的倉庫經自動化後，可提升庫存管理及維修保養的效率。

飛行區及系統

於本年度，我們採用新的飛機停機位自動編配系統。在進行用戶驗收測試及培訓後，預計於2019年5月推行新系統。

於2018/19年度，我們繼續進行強化飛行區管理系統的首階段研發工作。這個系統利用「物聯網」技術，以監察航班於停機坪的續航運作進度。由於行李卸載是香港國際機場的其中一項關鍵績效指標，因此首階段研發工作會先對有關活動進行監察。我們將評估在計劃首階段所得的數據，以進一步研發強化飛行區管理系統，日後系統涵蓋的地勤活動範疇將會更廣泛，包括飛機加油、維修保養、行李裝載及貨運。這些活動將進行數據分析，藉此完

善飛行區的資源分配。我們亦計劃將物聯網技術應用至機場基礎建設的預防性維修保養工作，其中包括旅客捷運系統、雨水排放、飛行區指引標誌等，以便即時及持續進行監察。

引入新資產

隨着機場客運量持續增長，處理的行李數量亦與日俱增。為保障行李處理員工的健康及安全，我們於2018/19年度進行為期三個月的試行計劃，在抵港行李輸送入口裝設行李搬運輔助裝置。我們現正物色最合適的型號，可供安裝於所有抵港及中轉行李輸送帶。



香港國際機場計劃為登機橋靠泊裝設自動系統，以減省人手操作程序。



提高跑道容量

香港機場管理局現正與民航處緊密合作，以提升香港國際機場現有雙跑道系統的跑道容量。

現時民航處與機管局就「性能為本的跑道容量公佈」進行研究。這項新的容量管理方案旨在平衡對主要機場基礎建設部分的運作需求，利用「策略機場容量管理」模擬軟件，考慮多方面的航機運作表現特點，以制訂預計航班時間表及評估其對整體航空交通的相應影響。「策略機場容量管理」的試行工作已於2019年第一季展開。



機管局現正探討
提升香港國際機場
現有雙跑道系統
跑道容量的方案

年內，我們亦與民航處及香港天文台組成工作小組，以研究實行尾流紊流類型重新分類計劃，重新審議及界定航機之間的最低間距標準，藉此提高機場效率。這項計劃對航機進行分類，透過重新界定航機的尾流紊流分類，在不影響航空交通安全的情況下，稍為提高機場處理航機升降的容量。如計劃成功實行，將對提高跑道容量帶來正面影響，亦可減少機場出現航機起降延誤的情況。

業界協作

國際機場基準計劃為樞紐機場提供平台，以分享關鍵績效指標數據、改進機會及新構思，計劃成員包括香港國際機場、倫敦希斯路、多倫多皮爾遜、洛杉磯、慕尼黑及三藩市機場。於2018/19年度，隨着悉尼、巴黎戴高樂及阿姆斯特丹史基浦機場亦加入計劃，令參與機場數目增至九個。

機管局於2018年11月主辦首屆主要樞紐機場行政總裁峰會，標誌着這項計劃邁進新里程。在會上，來自九個機場的高級行政人員探討提升旅客體驗及運作效率等多項共同關注議題，並藉此物色合作機會。



內地發展項目



香港機場管理局透過與內地合作夥伴
分享管理專業知識，對中國航空業發展
作出貢獻。

杭州蕭山國際機場

於2006年，香港機管局購入杭州蕭山國際機場的35%股權。

於2018年，蕭山機場的航空交通量穩定增長。客運量較2017年增加7.5%至3 820萬人次，貨運量上升8.7%至641 000公噸，飛機起降量則增長5.1%至285 000架次。

按客運量及貨運量計算，蕭山機場的增長速度在內地十大機場中排名第二。同時蕭山機場名列內地最繁忙客運機場第十位，亦在內地最繁忙貨運機場中位列第六。

蕭山機場的航空網絡於2018年繼續擴展，共有六家航空公司開始在杭州提供航班服務，總數增至66家，國內航點亦增加12個至125個。除了前往茹科夫斯基及仰光的客運航班服務外，蕭山機場亦開通了前往紐約、里加及列日的直航貨運航班，覆蓋的國際航點達46個。

二號航站樓出發層的免稅店於2018年進行翻新工程，並在店鋪設計中加入杭州風光元素，突出城市的自然美景。

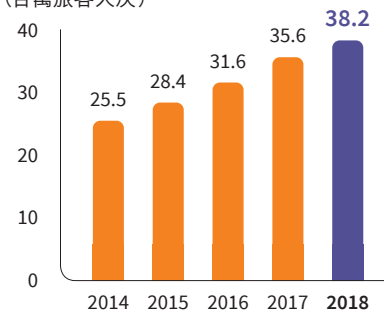


蕭山機場的新免稅店以杭州風光為設計特色，帶給旅客嶄新購物體驗。

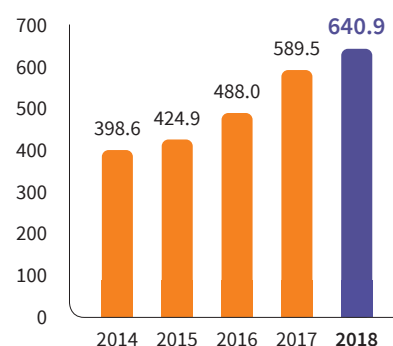
於2018年，蕭山機場的長期發展項目亦取得理想進展。四號航站樓及綜合交通中心舉行了動土儀式，有關新國際航空貨運站及相關貨運停機坪的初步研究亦已完成，蕭山機場將確保這些項目在第19屆亞運會於2022年在杭州舉行前準備就緒。

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

內地發展項目

上海虹橋國際機場

香港機管局與上海機場(集團)有限公司自成立合資公司，管理上海虹橋國際機場航站樓的運作及零售業務以來，到2019年已邁進十周年。

於2018年，虹橋機場的客運量上升4.2%至4 360萬人次，飛機起降量則增加1.2%至267 000架次。

虹橋機場於2018年10月完成翻新工程，提升了一號航站樓的運力及旅客體驗。除了自助登記及行李託運系統外，航站樓亦增設自助保安檢查通道及登機閘口，旅客現可在一號航站樓B樓享用全自動化的離境服務。



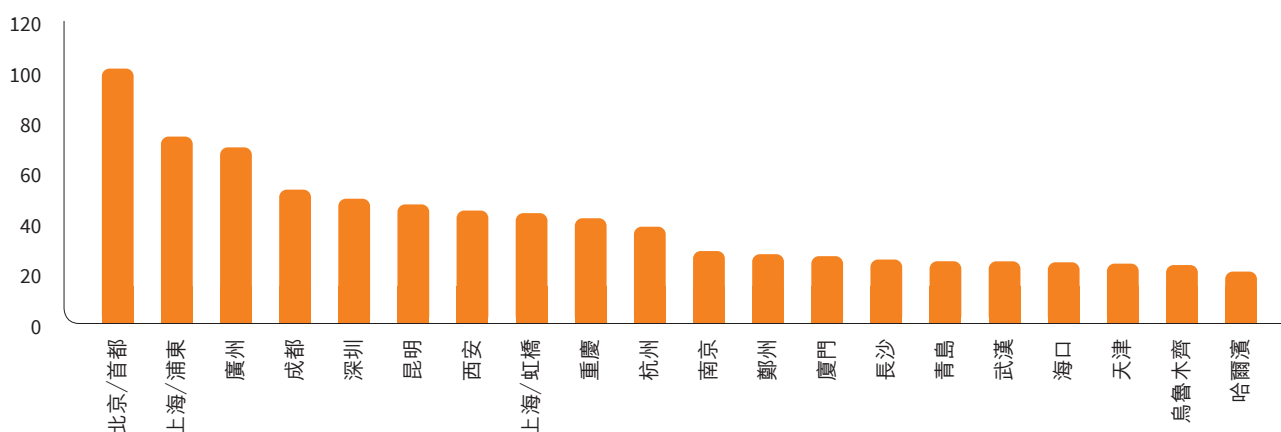
虹橋機場利用自助行李託運設施等新科技提高運力。

於2018年，在一號及二號航站樓完成了超過80項提升工程，以迎接於2018年11月舉行的首屆中國國際進口博覽會。這些項目不單為虹橋機場帶來新面貌，亦有助大幅提高其服務水平。

虹橋機場在2018年Skytrax年度意見調查中獲選為「中國最佳機場」，並獲得國際航空運輸協會頒發便捷旅行計劃的「白金認證」，以嘉許機場善用先進科技。

2018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

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，機管局持有這家合資公司的55%股權。

於2018年，珠海機場的客運量躍升21.7%至1 120萬人次，是歷來首次突破1 000萬人次。國內貨運量跳升24.1%至46 393公噸，飛機起降量則攀升16.4%至81 138架次。珠海機場的航空服務網絡亦新增14個國內航點。

珠海機場於2018年10月設立綜合運行管理中心。這個新的中央運作監察平台配合方便機場同業分享資訊的機場協同決策系統，令珠海機場於2018年的平均航班準時起飛率達到82.1%，較2017年跳升21%。

珠海機場數項提升工程已於2018年完成，十個遠方停機位已投入服務，令停機位數目增至33個。機場亦更換了四條登機橋，並完成四個行李轉盤的翻新工作。候機樓東指廊開設了頭等旅客貴賓廳，候機樓內亦增設新商店及食肆。

港珠澳大橋於2018年10月通車時，珠海機場亦在珠海公路口岸開設新的專用貴賓廳，讓前往珠海機場轉乘接駁航班的旅客更感舒適方便。

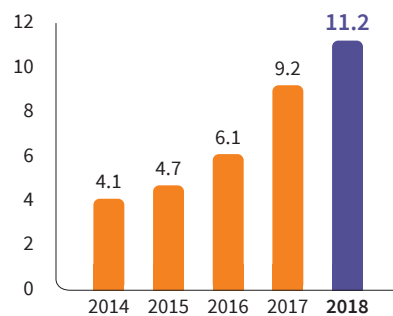
為進一步提升旅客的機場體驗，珠海機場正興建供特選旅客使用的副樓，航站樓亦正進行擴建，為國際航班提供服務，預計該兩個項目將於2020年年初前竣工。



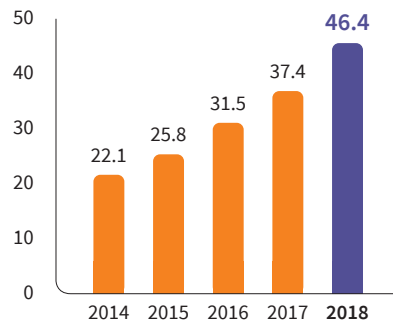
於2018年，珠海機場客運量突破1 000萬人次，標誌着機場歷史的重要里程碑。

珠海機場吞吐量

(百萬旅客人次)



(千公噸貨物)



資料來源：中國民用航空局



可持續發展與人才



香港國際機場一直致力
以對環境及社會負責任的
方式營運及發展，為香港
建設可持續發展的未來。



關注環境

我們正按預期實現於2020年年底前將碳強度從2015年水平減少10%的承諾，為達到此目標，香港機場管理局於年內繼續與業務夥伴保持緊密溝通。於2018年11月，我們舉行第三屆香港國際機場高級行政人員圓桌會議，以協助機場同業制訂長遠減碳策略。我們亦舉辦「香港國際機場減碳獎勵計劃」，向13家業務夥伴頒發共24個獎項，以嘉許他們在減碳方面的傑出表現及創新構思。

於2018/19年度，我們為加強機場環保表現推行了另一項措施，就是採用一套利用大數據及人工智能的系統，以助識別中場客運大樓可節省能源之處。設於大樓各處的感應裝置將收集到的數據輸入系統進行運算，然後系統會自動調節大樓的照明、通風及空調，以優化其環保表現。於採用系統首年預計可節省3%能源，相當於90萬度電力。我們計劃於2019/20年度將這套系統進一步應用至一號客運大樓。

廢物管理是機場環境策略的另一重要元素。為協助機場租戶及業務夥伴就強制性都市固體廢物收費計劃作好準備，我們於2018年12月完成為期20個月的試行計劃，當中測試了不同收費機制。我們現正評估計劃結果，以制訂可在機場切實推行及具成本效益的機制。

可持續發展與人才

除了都市固體廢物收費試行計劃外，我們亦鼓勵實行源頭廢物分類，從而推動循環再造。我們於年內向機場的主要廢物管理承包商推行與表現掛鈎合約，以鼓勵承包商進行可回收物品的收集及分類工作，按照協議每年逐步調高最低回收目標，同時提供獎金以加強措施成效。

即使在機場以外，我們亦同樣積極推動可持續發展。在香港國際機場環保基金支持下，本地非政府機構綠色力量於2018年9月推行為期三年的「賞•識東涌河」計劃，藉着進行的全面的水質及生態監察和公眾參與活動，保育東涌河流一帶生態。



試行計劃有助機場業務夥伴為即將在香港推行的都市固體廢物收費作好準備。

機管局向業務夥伴
及鄰近社區推廣環境
可持續發展



由機管局資助的「賞•識東涌河」計劃有助保育機場附近環境。



2017/18 可持續發展報告

於本年度，我們發表了第六份《可持續發展報告》，全面闡述機管局在可持續發展方面的表現及管理方針。

報告載有機管局員工的十個專訪，展示可持續發展如何融入我們的業務及營運。

這份報告參照全球報告倡議組織(GRI)發表的GRI標準：核心選項及GRI G4《機場營運行業披露》的要求編製，並經外界機構驗證，以提高透明度及對機管局持份者的問責性。於本年度，機管局首次成立外部評審委員會，就報告收集獨立意見。

貢獻社會

在機管局牽頭下，「EXTRA MILE里•想高飛」項目於2017/18年度推出。這個嶄新的社區投資項目為機管局及業務夥伴建立平台，藉此為香港國際機場招攬及挽留人才，同時有助釋放鄰近社區的潛在勞動力。

「EXTRA MILE里•想高飛」項目協助參加者實現個人發展，以及建立共融社會。其中兩項計劃為青年及非華語人士配對職位，提供在機場就業的機會，另一項計劃

則為育有子女的機場員工提供課後支援服務。

於2018/19年度，「EXTRA MILE里•想高飛」項目為參加者配對了超過60個職位，包括空中服務員、顧客服務代表、人力資源主任、機械助理員及停機坪服務主管等，亦讓約100名父母在機場工作的小學生受惠。

為關懷鄰近社區長者，機管局安排了家訪及其他活動，例如中秋月餅工作坊及聖誕聯歡午宴，本年度的東涌敬老春節晚宴更有超過400名長者參加。



「EXTRA MILE里•想高飛」項目讓參加者於機場接受在職培訓，掌握實際工作技能。

ExtraMile
A Community Investment Project of HKIA
香港國際機場社區投資項目

可持續發展與人才

培育員工

擁有一支專業能幹、熱情投入的員工團隊，是香港國際機場取得成功的基石。年內，我們持續鞏固機管局的企業文化，而培育人才仍是我們的重點工作。

於2018/19年度，機管局繼續推行創益先鋒計劃，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，於本年度共有由246名員工組成的43支隊伍參加計劃。為鼓勵機場員工積極參與，我們將創益先鋒計劃推廣至機場社區。

為讓員工建立更良好的默契及促進部門之間的合作，我們將涵蓋整個機構的團隊建立計劃推展至經理及以下職級的員工。年內，我們舉辦了合共22場團隊建立活動，共有730名中級管理人員與超過1 300名一般職系及運作部門員工參與。

我們繼續推行員工嘉許計劃，以鼓勵及向整個機構表揚優秀員工及團隊，讚揚他們在體現機管局核心價值方面的卓越表現及貢獻。

憑藉在推動優良企業文化方面的傑出表現，機管局在國際機場協會「亞太區人力資源卓越嘉許計劃2019」中贏得「金獎」。

為了培育人才及加強領導人才梯隊，我們繼續進行人才評估及繼任規劃工作，亦安排潛質優厚的員工參與行政人員培訓計劃。

我們定期舉辦員工與管理層互動聚會，讓中級及一般職系員工在輕鬆氣氛下與高級管理層會面交流，藉此加強內部溝通。除了「與主席對話」及由行政總裁主持的員工簡報會外，我們亦走訪不同工作場所，與前線員工會面超過30次，聽取約600名員工的想法及意見。

在關懷員工身心健康方面，我們成功舉行為期兩星期的「健康生活周」活動，吸引了超過1 700員工人次報名參與各項健康活動。為建立健康愉快的工作環境，我們於2019年2月首辦步行挑戰活動，參加比賽的員工以計步器記錄步數，共有超過1 000名員工參加。

我們於2018/19年度推出生日假及延長產假至14周，以及提供更具的醫療福利，務求繼續提升員工福利。為向機場社區在職家長進一步提供照顧支援服務，我們將成立第二所機場幼兒園，將於2020年為約100名嬰幼兒提供服務，學位數目較現有的幼兒園增加一倍。我們已為新的機場幼兒園制訂發展計劃，有關服務合約亦已批予現有服務供應商。



機管局舉辦多項活動，加強機場社區的連繫。

機管局致力制訂完善的關懷員工措施，因而獲得香港人力資源管理學會的「卓越關愛家庭實務政策獎」，以及由家庭議會與民政事務局合辦的「卓越家庭友善僱傭措施」獎。

機管局每年為來自本地及海外大學和培訓機構的學生舉行暑期實習生計劃，藉此激發青年投身航空業的興趣。於2018年8月，共

有破紀錄的110名學生完成實習，讓他們通過課堂學習及度身訂造的在職培訓，認識機場運作及體驗機場工作。

我們亦透過香港國際航空學院為業界發展作出貢獻。2018/19年度為航空學院的首個完整運作年度，年度內提供超過1 200個課程，參加者約40 000人，當中786人來自香港以外地區。*

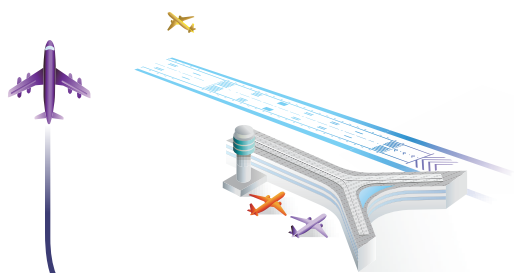
於2018/19年度，香港國際航空學院獲得國際民用航空組織的航空培訓升級版方案(TRAINAIR PLUS)正式成員資格，並獲認可為航空保安培訓中心，肯定了航空學院有能力開辦符合國際民航組織標準的培訓課程。航空學院現正致力成為國際民航組織的地區卓越培訓中心。

為鞏固香港國際機場的區域培訓中心地位，航空學院亦正為香港民航處及來自亞洲其他地區的學生制訂航空交通管理培訓課程，並計劃於2019/20年度開辦有關課程。

於2018/19年度，
香港國際航空學院提供
超過1 200個課程，
參加者約40 000人，
當中786人
來自香港以外地區。*

* 包括機場保安有限公司員工培訓的878個課程及32 614名參加者。





展望未來



香港國際機場現正發展數個新項目，積極鞏固其國際航空樞紐的領先地位。機場多年來持續發展，已成為匯聚各式各樣業務及活動的城市中心。香港國際機場現正從一個交通樞紐，逐漸演變成為機場城市。

三跑道系統

三跑道系統是重要的基建項目，長遠而言有助增加香港國際機場的容量。三跑道系統項目計劃於2024年年底完成，項目包括在現有機場島以北填海約650公頃，以及興建新的第三條跑道、相關滑行道系統、三跑道客運大樓及相關基礎建設。二號客運大樓亦將進行擴建，以提供全面的客運服務。



三跑道系統項目包括兩條全長5.2公里，連接香港國際機場與沙洲飛機燃料接收設施的新航油管道，以取代位於三跑道系統填海工程施工海床地點的原有管道。這兩條海底管道使用環保的定向鑽挖技術鋪設，避免挖掘海床，可將對附近海洋生態造成的干擾減至最低，這項工程更創下使用定向鑽挖法鋪設最長管道的世界紀錄。經過一連串測試後，新管道已於2018年6月投入運作。

於2018/19年度，逾90%的深層水泥拌合工程已經完成，當中包括所有污染泥料卸置坑、海堤及關鍵填海範圍，並已交付予主要填海工程承建商以建造海堤及進行鋪設填料工程。鋪設填料工程已於2018年5月展開，並將於2019年年中交付首幅土地，供承建商進行後續工程，開始建造新北跑道。第三條跑道及相關工程合約已於2019年4月批出，目標是於2022年年底前啟用新北跑道。同時，在填海區域上興建有關的基礎建設，例如三跑道客運大樓的地基及底部構

造，以及旅客捷運系統/行李處理系統隧道(填海部分)，工程採購工作已經展開。

年內，旅客捷運系統車廠的結構工程較預期提早完工，並已展開裝修工程。旅客捷運系統安裝工程已經動工，而位於二號客運大樓下的旅客捷運系統車廠將可於2019/20年度遷往新車廠。二號客運大樓擴建工程的地基及底部構造工程進展理想。此外，在現有機場島建造的跨越北跑道滑行

展望未來

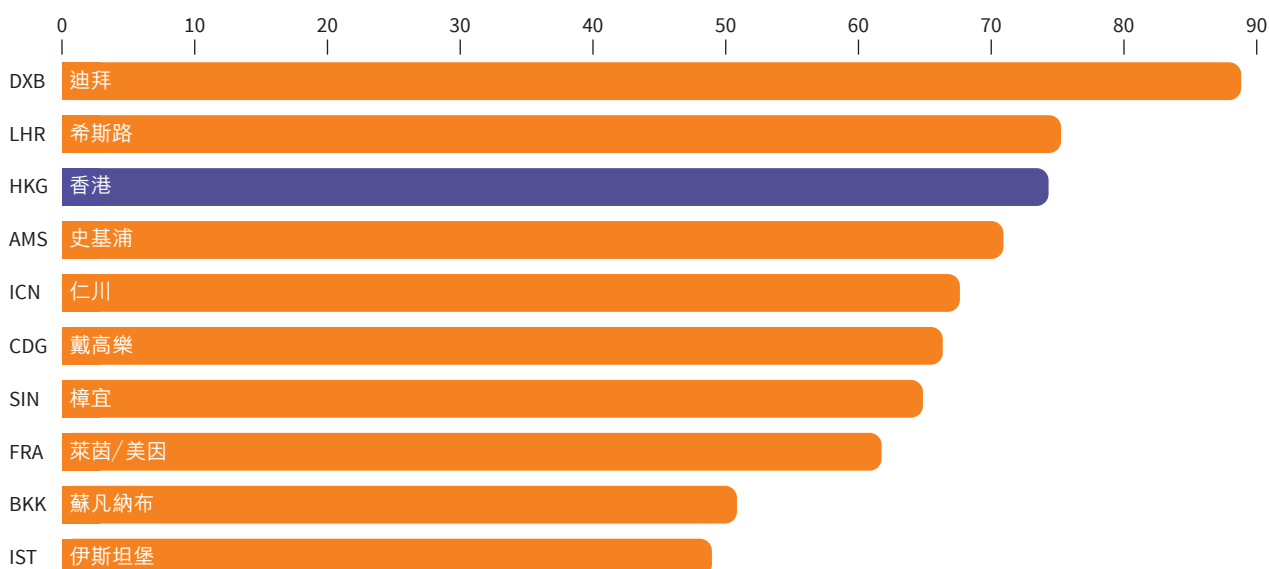
在推展三跑道系統
項目期間，機管局
致力在環境可持續發展
與機場發展之間
取得平衡

道、機場禁區東行車隧道及旅客捷運系統/行李處理系統隧道正按計劃進行，而旅客捷運系統/行李處理系統的設計及建造合約亦正在進行。

在施工期間，香港機場管理局採取全面的監察及審核計劃，以追蹤三跑道系統項目對環境造成的影響。我們致力實行在三跑道系統環境影響評估報告中建議的所有緩解措施，並遵守項目的環境許可證所列條件。年內，我們就劃定面積2 400公頃的海岸公園，與本港政府官員、海洋使用者及海事處轄下的諮詢及顧問委員會展開諮詢。

2018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2019年4月提供的初步數字



多式聯運中轉客運大樓構想圖。

多式聯運中轉客運大樓

這個項目包括在海天客運碼頭旁興建多式聯運中轉客運大樓，以及一條連接大樓與港珠澳大橋香港口岸的封閉行車橋，直接連接機場與香港口岸，令經港珠澳大橋抵港或離港的航空旅客倍添方便。

多式聯運中轉客運大樓建造工程已於2019年年初展開，有關封閉行車橋的環境影響評估已獲批准，並正進行詳細設計工作。整個項目預計於2022年年底完成。

亞洲國際博覽館的未來擴展

年內，機管局購入由國際展覽中心投資有限公司持有的權益及股權，以及亞洲國際博覽館管理有限公司的擁有權。亞洲國際博覽館管理有限公司負責管理及營運亞洲國際博覽館。

亞博館是世界級的會議及展覽場地，提供超過70 000平方米的可租用面積，適合舉辦大型展覽、高峰會議、流行演唱會及國際體育活動。

我們現正為亞博館第二期擴建進行規劃，目標是與機場島上的SKYCITY航天城綜合商業發展項目及其他機場發展項目創造協同效益。



展望未來

新土地用途機遇

香港口岸位於面積150公頃的人工島上，為使用港珠澳大橋的旅客及車輛提供檢查及出入境服務的設施。

年內，香港政府邀請機管局就人工島上的機場相關發展提交土地用途方案，有關研究正在進行中。

香港口岸的
新土地用途機遇
將有助擴展
機場運力及功能



財務回顧

財務概要

(百萬港元)	2018/19	2017/18	+/- % ¹
收益	19,470	21,994	-11.5%
計算折舊和攤銷前營運費用	7,027	6,058	+16.0%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	12,443	15,936	-21.9%
折舊和攤銷	3,123	3,097	+0.8%
利息及財務收入淨額	379	275	+37.8%
應佔合資公司業績	261	201	+29.9%
除稅前溢利	9,960	13,315	-25.2%
所得稅	1,558	1,829	-14.8%
年度溢利	8,402	11,486	-26.9%
權益股東應佔溢利	8,339	11,416	-27.0%
宣派股息	-	-	-
主要財務比率			
股權收益	11.0%	17.3%	
總負債/資本比率	6%	2%	
主要交通量摘要²			
客運量 ³ (百萬人次)	75.1	73.6	+2.0%
貨運及航空郵件量 ⁴ (百萬公噸)	5.06	5.09	-0.6%
飛機起降量 (千架次)	429	423	+1.3%

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

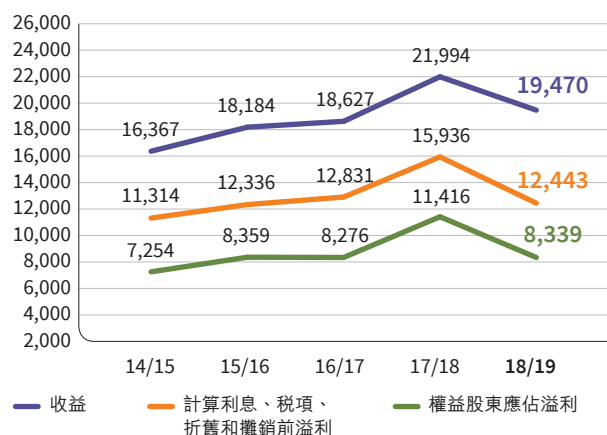
在截至2019年3月31日止的2018/19財政年度，香港機場管理局因地緣政治紛爭及環球貿易局勢緊張而面對多項挑戰。

在2018/19年度，香港國際機場的客運量及飛機起降量均創下新高。年內，機場的客運量為7 510萬人次，飛機起降量達428 870架次，分別按年增長2.0%及1.3%，貨運及航空郵件量卻下跌0.6%至506萬公噸。

儘管客運量及飛機起降量錄得增長，但機管局及其附屬公司(集團)於2018/19年度的財務表現放緩，

財務業績

(百萬港元)

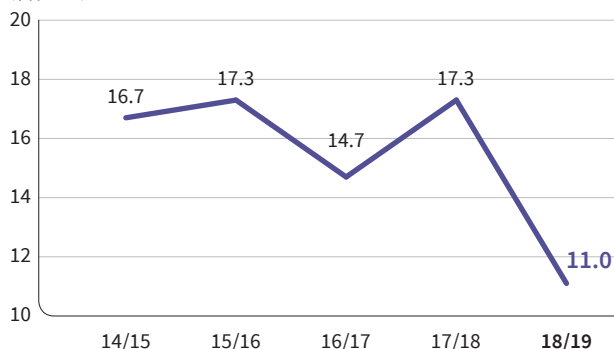


財務回顧

主要由於分租機場土地予 SKYCITY 航天城酒店發展項目於 2017/18 年度帶來一次性收益，以及機場零售特許經營權及機場禁區輔助服務專營權的收益於 2018/19 年度減少所致。集團的計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利為 124.43 億港元，權益股東應佔溢利為 83.39 億港元，分別較 2017/18 年度減少 21.9% 及 27.0%，集團的股權收益因而減少至 11.0%。董事會不宣派本年度的股息。

股權收益

(百分比)



收益

雖然客運量及飛機起降量增加，收益總額卻下降 11.5% 至 194.7 億港元，主要是由於分租機場土地予 SKYCITY 航天城酒店發展項目於 2017/18 年度帶來一次性收益，以及機場零售特許經營權及機場禁區輔助服務專營權的收益於 2018/19 年度減少所致。主要收益類別包括機場收費及保安費；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 96.6%。

機場收費及保安費上升 5.7% 至 70.24 億港元，佔收益總額 36.1%，增長的主要原因是飛機起降量及客運量增長，以及分別於 2018 年 9 月 1 日及 10 月 1 日起上調着陸費及保安費所致。

來自機場禁區輔助服務專營權的收益減少 8.8% 至 27.86 億港元，主要由於航空燃油系統設施付款期於 2018 年 7 月完結，惟航空貨運及停機坪服務專營權費因在年內續約後條款改善而上升；高端物流中心的預付款項攤銷，以及珠海機場的地勤服務及貨運收益隨飛機起降量及貨運量增加而上升，抵銷了部分減幅。

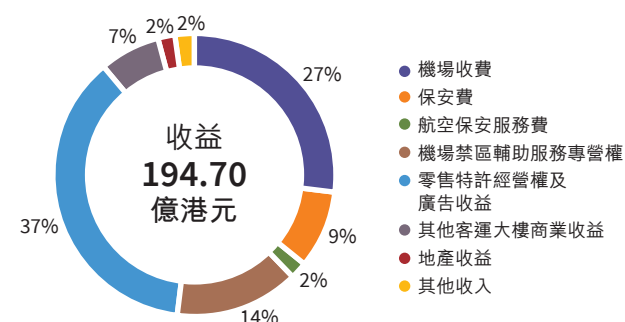
零售特許經營權及廣告收益減少 9.6% 至 71.49 億港元，佔收益總額 36.7%。收益減少主要由於新大型商店及外幣兌換的特許經營權於 2017/18 年度下半年批出帶來的全年影響所致。

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 4.0% 至 14.6 億港元，主要由於收費商業貴賓室的專營權費架構調整所致。

其他收入下跌 83.1% 至 3.94 億港元，原因是於 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一次性收益 21.85 億港元。

收益來源

(截至 2019 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16.0%至70.27億港元，主要由於在財政年度內面對通脹壓力、航空交通量增長強勁，以及擴大服務範圍所致。

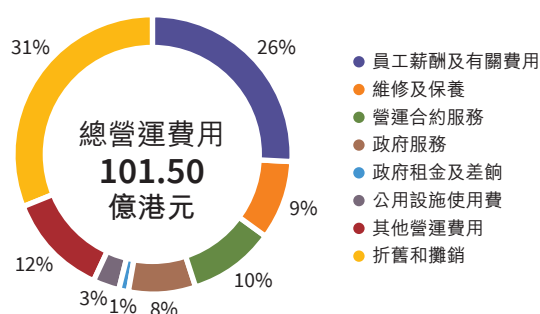
主要費用類別包括員工薪酬及有關費用、維修及保養、營運合約服務、政府服務、其他營運費用，以及折舊和攤銷，合共佔營運費用總額約95.3%。集團約40%的營運費用總額與折舊和攤銷、政府服務和政府租金及差餉有關，但這些費用都是集團難以影響。

員工薪酬及有關費用增加7.8%至26.87億港元，佔營運費用總額26.4%。費用增加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。

維修及保養費用增加3.6%至8.64億港元，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升及物料成本的通脹壓力，亦是費用增加的原因。

營運費用分類

(截至2019年3月31日止年度)



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27.4%至9.77億港元，主要由於年內航空交通量增長、新外判業務及續約後費用增加，以及因勞工短缺而令工資上升所致。

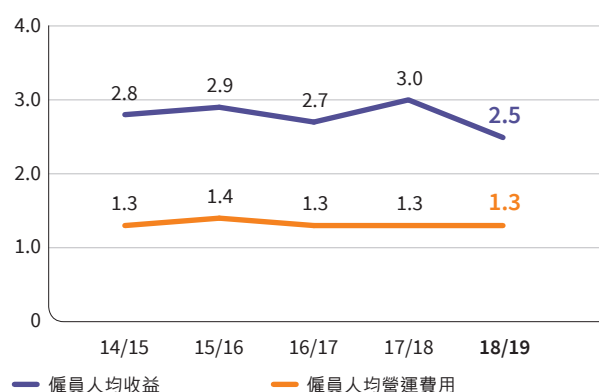
政府服務費用包括應付予民航處的航空交通管制服務費用，以及應付予香港天文台的航空氣象服務費用。由於航空交通管制服務費用因飛機起降量增長而上升，令政府服務費用增加4.4%至8.23億港元。

其他營運費用增加63.8%至12.04億港元，主要由於就應收賬項計提的虧損準備增加；為香港國際機場20周年進行宣傳活動；以及因人民幣貶值而產生的未變現匯兌虧損增加所致。

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0.8%至31.23億港元。

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，而客運量及貨運量均錄得強勁增幅。

於2018年，杭州蕭山國際機場(杭州機場)的客運量上升7.5%至3 820萬人次，飛機起降量增加5.1%至285 000架次，貨運量則上升8.7%至641 000公噸。機管局於2018/19年度應佔杭州機場溢利躍升30.0%至2.6億港元，主要由於航空交通量穩健增長所致。

於2018年，珠海機場的客運量飆升21.7%至破紀錄的1 120萬人次，飛機起降量攀升16.4%至81 138架次，而國內貨運量則跳升24.1%至46 393公噸。在2018/19年度，機管局應佔珠海機場溢利減少12.0%至7,300萬港元，主要由於需要更多員工以應付航空交通量增長所致。

財務狀況

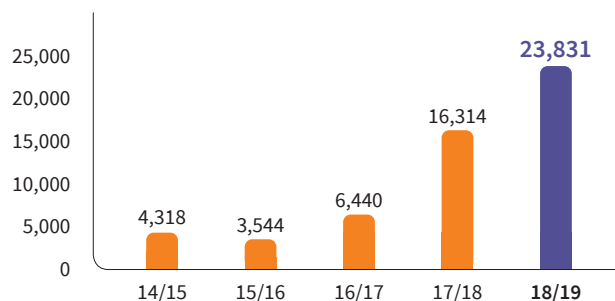
集團的財務狀況穩健，資本充裕。於2019年3月31日，集團的權益總額達804.74億港元，較上個年度上升10.9%，主要是由於2018/19年度錄得淨溢利及不派發2017/18年度的股息所致。

投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備為789.11億港元，佔資產總值72.2%。在2018/19年度，集團的資本開支為238.31億港元，主要與三跑道系統、一號客運大樓運力提升項目、擴建四號停車場、中場範圍停機坪發展項目、旅客捷運系統車廠、抵港行李運送自動化項目、連接北衛星客運廊與一號客運大樓的天際走廊，以及提升及改善其他設施和系統有關。

無形資產為3.5億港元，是經營及管理珠海機場及亞洲國際博覽館的專營權，分別由2006年及2019年起計20年期及12.5年期內的未攤銷成本。

資本開支

(百萬港元)



註：未扣除用於償付三跑道系統項目建設費用的機場建設費前的資本開支。

聯營公司權益為6.52億港元，當中包括集團於香港國際展覽中心有限公司(持有亞洲國際博覽館的權益)資產淨值的實際權益，以及應收聯營公司款項及優先股溢價。

合資公司權益為43.42億港元，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3.8%至37.47億港元，主要由於向若干承包商預付款項減少，抵銷了應收賬款的增加所致。

應付賬款及其他應付款總額增加76.5%至146.74億港元，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，以及向特許經營商收取的按金增加所致。

未使用的機場建設費為16.85億港元，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。

遞延收入為17.21億港元，主要包括就分租機場租賃土地預先收取的款項。年內，機管局收取有關SKYCITY航天城及高端物流中心發展項目的預付款項共15.6億港元。

股息

根據三跑道系統的財務安排方案，董事會不宣派2018/19年度的股息。

現金流量

經營活動產生的現金淨額由2017/18年度的122.74億港元，減少至本年度的121.19億港元，主要由於本年度溢利減少所致。

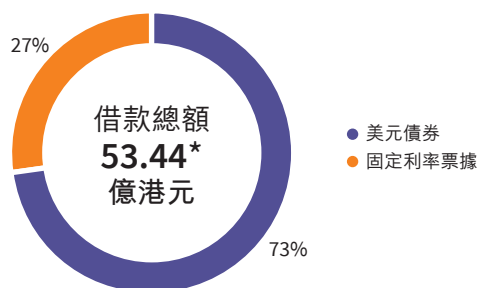
資金籌集

於2019年3月31日，機管局的借款總額為53.44億港元(2017/18年度：14.15億港元)。機管局自2017/18年度起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。於2019年2月，機管局根據此項計劃發行於2029年到期、利率3.45%的5億美元債券。是次債券獲潛在投資者超額認購超過7倍。

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

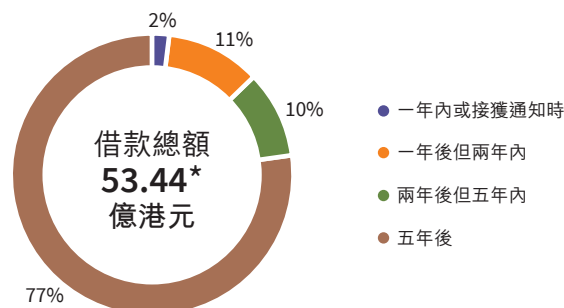
(於2019年3月31日)



* 已計算1,900萬港元未攤銷財務費用。

貸款到期概況

(於2019年3月31日)



* 已計算1,900萬港元未攤銷財務費用。

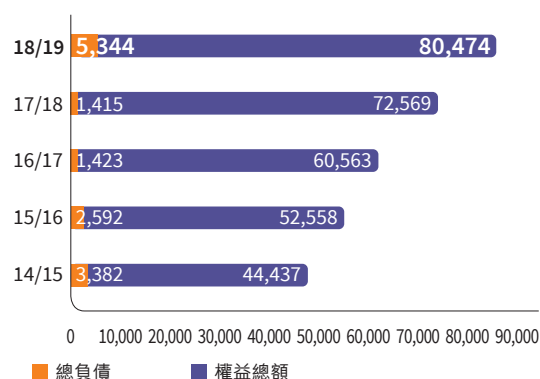
財務風險管理

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(例如利率掉期及交叉貨幣掉期合約)對沖財務風險。根據已獲核准的政策，機管局採取措施以維持適當的固定及浮動利率借款組合，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及持有人民幣現金及銀行結餘，故涉及人民幣匯率變動風險。此外，機管局持有美元現金、銀行結餘和應收賬款及其他應收款，以及以美元發行的外部借款，因此亦受美元匯率變動影響。然而，在條件許可的情況下，機管局已將以其他貨幣發行的外部借款轉換為港元，其收益及成本大部分亦以港元計價。

資本結構

(百萬港元)



財務回顧

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。為應付航空交通需求持續增長及保持香港國際機場的領先地位，我們將於三跑道系統啟用前推行多項提升項目，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，包括設置配備自助行李託運服務的旅客登記櫃檯及增設座位等新旅客設施，預計這些新設施將於2019年起分階段投入服務。東大堂美食廣場首階段翻新工程已於2018/19年度竣工，而第二階段的翻新區域將於2019年第三季啟用。此外，將登機閘口美化為不同主題區域及翻新公共座位區等其他提升項目亦正在進行中。

我們將繼續採用創新科技，以滿足旅客對享有更暢順、更個人化旅程的期望。我們計劃將旅客生物特徵數據的應用擴展至轉機檢查站及登機閘口，以建立點對點生物特徵網絡，令旅程暢順無阻。我們正為應用程式「我的航班」開發新功能，讓身處機場以外的旅客可預約多項服務。透過利用人工智能及大數據分析等新科技，有助我們完善資源分配、提高運力及更有效調配人手。我們會繼續引用新科技及推行提升項目，以善用機場設施。

三跑道系統建造工程是解決機場容量限制的長遠方案。於2018/19年度，三跑道系統項目取得穩步進展。我們會密切監察這個項目，確保工程在預算內適時完成，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。

年內，廣深港高速鐵路及港珠澳大橋的開通，帶動了機場跨境多式聯運交通網絡發展。憑藉不斷發展的交通網絡，加上機場周邊的新商業設施，推動香港國際機場由一個城市的機場，發展成為機場城市。SKYCITY航天城發展項目集酒店、購物、餐飲及娛樂設施於一身，預計於2020年至2027年間分階段啟用。此外，高端物流中心將於2023年投入運作，有助機場把握跨境電子商貿及相關物流業務所帶來的商機。我們會與發展這些項目的公司緊密合作，以確保項目如期啟用。我們亦正探討亞洲國際博覽館及香港口岸上蓋的發展潛力。

隨着港珠澳大橋及高鐵啟用，進一步帶動交通量增長，有助機場加強與內地的連繫。為把握這些發展潛力，我們現正興建一座多式聯運中轉客運大樓，直接連接香港國際機場與香港口岸，並在大灣區增設預辦登機設施，藉此擴展香港國際機場的腹地市場。

在三跑道系統投入服務前，我們預計溢利增長步伐將會放緩，但我們仍會致力提高運力，並繼續秉持審慎的理財原則，以控制營運費用的增幅，同時在安全、保安、服務及可持續發展方面維持最高水平。

我們相信香港國際機場將繼續為持份者創優增值、滿足顧客期望，同時為香港及大灣區帶來裨益。

目錄

90	董事會報告書
94	獨立核數師報告書
99	綜合損益表
100	綜合損益及其他全面收益表
101	綜合財務狀況表
102	綜合權益變動表
103	綜合現金流量表
105	綜合財務報表附註
159	五年財務及營運概要

董事會報告書

截至2019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2019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鱗角的香港國際機場，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

機管局及其附屬公司(「集團」)截至2019年3月31日止年度的溢利與於2019年3月31日的財務狀況，詳列於第99頁至第158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集團的財務狀況後，可指示機管局以可分派溢利派發股息。機管局自截至2015年3月31日止年度起不會宣派股息，以保留資金為三跑道系統項目融資。

撥入儲備的款項

集團的權益股東應佔溢利共83.39億港元(2017/18年度：114.16億港元)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8,800萬港元(2017/18年度：6,600萬港元)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2019年3月31日的銀行貸款及其他借款的詳情，載於財務報表附註17。

財務概要

集團過去五個財政年度的財務業績、資產及負債概要，詳列在本年報第159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代表香港特區政府持有。機管局在截至2019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405.6萬港元（2017/18年度：352.8萬港元），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	22%	
五大顧客	40%	
最大供應商		26%
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99頁至第158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2019/20年度的財務預算，以及2019/20年度至2023/24年度的業務計劃及財務計劃，並相信機管局有充足資源，在日後繼續營運機場。

董事會報告書

退休福利計劃

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

企業管治

機管局採用的主要企業管治方式，詳載於本年報第17頁至第43頁的企業管治報告部分。

職員

於2019年3月31日，機管局共有2,602名員工（於2018年3月31日：2,314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，將薪酬與表現掛鉤。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12頁至第15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：

- 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。
- 陳靜芬資深大律師及黃冠文先生獲委任為董事會成員，任期為三年，由2018年6月1日至2021年5月31日止。
- 蘇澤光先生再獲委任為董事會主席，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。
- 馮婉眉女士在擔任董事會成員九年後，於2019年5月31日離任。
- 林健鋒議員及李承仕先生在擔任董事會成員八年後，於2019年5月31日離任。
- 歐智華先生、盧偉國議員及胡文新先生獲委任為董事會成員，任期為三年，由2019年6月1日至2022年5月31日止。
- 馮永業先生自2018年9月25日起終止擔任企業發展執行總監。

董事會成員及執行總監的合約權益

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

關聯方交易

本年度達成或持續進行的重大關聯方交易詳情，載於財務報表附註24。

董事會成員對財務報表的責任

董事會成員負責為每個財政年度編製財務報表，真實而公平地反映集團的財務狀況、以及在該年度集團的財務表現及現金流量。在編製截至2019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，2019年6月3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99至158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2019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2019年3月31日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《機場管理局條例》妥為擬備。

意見的基礎

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

關鍵審計事項

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

關鍵審計事項(續)

來自機場收費及保安費、機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告的收益的確認	
請參閱綜合財務報表附註28(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
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2019年3月31日止年度收益總額的87%。 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。 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)根據輸送量、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。 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。 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。	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式包括以下程式： • 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介面的運行效力，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26(b)(ii)以及附註28(g)(vi)和28(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
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。 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。 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。	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式： • 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，與財務處的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2018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不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是按照香港《機場管理局條例》第32條的規定，僅向整體成員報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

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

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

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

獨立核數師報告書

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任(續)

- 了解與審計相關的內部監控，以設計適當的審計程式，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表中的相關披露。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余達威。

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

2019年6月3日

綜合損益表

截至2019年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2019年	2018年
機場收費		5,255	4,990
保安費		1,769	1,655
航空保安服務費		356	344
機場禁區輔助服務專營權		2,786	3,054
零售特許經營權及廣告收益		7,149	7,909
其他客運大樓商業收益		1,460	1,404
地產收益		301	310
其他收入	9(f)	394	2,328
收益	8	19,470	21,994
員工薪酬及有關費用	4	(2,687)	(2,492)
維修及保養		(864)	(834)
營運合約服務		(977)	(767)
政府服務		(823)	(788)
政府租金及差餉		(158)	(154)
公用設施使用費		(314)	(288)
其他營運費用	14(b)	(1,204)	(735)
計算折舊和攤銷前營運費用		(7,027)	(6,058)
計算折舊和攤銷前營運溢利		12,443	15,936
折舊和攤銷		(3,123)	(3,097)
計算利息及財務費用前營運溢利	3	9,320	12,839
利息及財務費用：			
財務費用	5	(7)	(2)
利息收入		386	277
		379	275
應佔合資公司業績	13	261	201
除稅前溢利		9,960	13,315
所得稅	6(a)	(1,558)	(1,829)
年度溢利		8,402	11,486
以下各方應佔部分：			
本局權益股東		8,339	11,416
非控股權益		63	70
年度溢利		8,402	11,486

第105至第158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2019年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	2019年	2018年
年度溢利	8,402	11,486
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	(40)	(9)
增加：遞延稅項	7	2
	(33)	(7)
– 在中華人民共和國(「中國」)的一家附屬公司	(4)	6
– 在中國的一家合資公司	(65)	26
	(102)	25
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	(339)	495
現金流量套期：套期儲備成本的淨變動	(56)	–
	(395)	495
年度其他全面收益	(497)	520
年度全面收益總額	7,905	12,006
以下各方應佔部分：		
本局權益股東	7,864	11,906
非控股權益	41	100
年度全面收益總額	7,905	12,006

第105至第158頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

2019年3月31日(以港元列示)

百萬元	附註	2019年	2018年
非流動資產			
投資物業	9	82	83
租賃土地權益	9	6,528	6,757
其他物業、機械及設備	9	72,301	54,814
		78,911	61,654
無形資產	10	350	146
聯營公司權益	12	652	–
合資公司權益	13	4,342	4,482
應收賬款及其他應收款	14	8	776
衍生金融資產	22(e)	29	2
		84,292	67,060
流動資產			
存料及零件		84	59
應收賬款及其他應收款	14	3,739	3,117
現金及銀行結餘	15	21,115	18,694
		24,938	21,870
流動負債			
應付賬款及其他應付款	16	(13,572)	(7,097)
帶息借款	17	(95)	–
本期稅項	6(c)	(73)	(381)
未使用的機場建設費	18	(1,685)	(1,103)
遞延收入	19	(154)	(69)
衍生金融負債	22(e)	(2)	(2)
		(15,581)	(8,652)
流動資產淨額		9,357	13,218
資產總值減流動負債		93,649	80,278
非流動負債			
應付賬款及其他應付款	16	(1,102)	(1,219)
帶息借款	17	(5,249)	(1,415)
遞延收入	19	(1,567)	(263)
衍生金融負債	22(e)	(89)	(20)
界定利益退休責任淨額	20	(258)	(191)
遞延稅項負債	6(d)	(4,910)	(4,601)
		(13,175)	(7,709)
資產淨值		80,474	72,569
資本及儲備	21		
股本		30,648	30,648
儲備		49,417	41,553
本局權益股東應佔權益總額		80,065	72,201
非控股權益		409	368
權益總額		80,474	72,569

於2019年6月3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105至第158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2019年3月31日止年度(以港元列示)

		本局權益股東應佔部分							
百萬元	附註	股本	匯兌 儲備	資本 儲備	套期 儲備 成本	保留 溢利	總額	非控股 權益	權益 總額
於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	21(c)(ii)	–	–	18	–	(18)	–	–	–
於2018年3月31日和 2018年4月1日		30,648	712	1,025	–	39,816	72,201	368	72,569
本年度權益變動：									
年度溢利		–	–	–	–	8,339	8,339	63	8,402
其他全面收益		–	(319)	–	(56)	(100)	(475)	(22)	(497)
全面收益總額		–	(319)	–	(56)	8,239	7,864	41	7,905
由保留溢利轉入資本儲備	21(c)(ii)	–	–	15	–	(15)	–	–	–
於2019年3月31日		30,648	393	1,040	(56)	48,040	80,065	409	80,474

第105至第158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2019年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2019年	2018年
經營活動			
除稅前溢利		9,960	13,315
調整項目：			
折舊		2,868	2,852
租賃土地權益攤銷		229	229
無形資產攤銷		26	16
票據利息		69	54
其他借貸成本及利息費用		28	20
資本化為在建資產的借貸成本		(88)	(66)
利息收入		(386)	(277)
就衍生金融工具公允價值套期的公允價值(收益)/虧損		(12)	3
就衍生金融工具現金流量套期的收益淨額		(2)	-
公允價值套期的相關套期帶息借款的虧損/(收益)淨額		12	(9)
應佔合資公司業績		(261)	(201)
應收賬款及其他應收款的減值虧損		440	31
出售租賃土地權益和其他物業、機械及設備的虧損/(收益)淨額		9	(2,171)
遞延收入攤銷		(171)	(188)
就界定利益退休計劃確認的費用		51	51
營運資金變動前營運溢利		12,772	13,659
存料及零件增加		(22)	(10)
應收賬款及其他應收款增加		(787)	(72)
應付賬款及其他應付款增加		169	579
遞延收入增加	19	1,560	-
界定利益退休責任淨額減少		(23)	(23)
營運業務產生的現金		13,669	14,133
已付香港利得稅		(1,498)	(1,810)
已付中國企業所得稅：			
- 已收一家合資公司的股息		(2)	(2)
- 其他		(50)	(47)
經營活動產生的現金淨額		12,119	12,274
投資活動			
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款/(存放)淨額		2,142	(6,089)
已收利息		336	235
從一家合資公司收取的股息		40	40
購入其他物業、機械及設備付款		(17,496)	(13,624)
出售租賃土地權益和其他物業、機械及設備收款	9(f)	1	2,189
就一家在中國的附屬公司支付的年度專營權費		(24)	(16)
購入一家聯營公司權益付款	12	(652)	-
購入一家附屬公司，扣除已購入現金	11(b)	(2)	-
投資活動使用的現金淨額		(15,655)	(17,265)

綜合現金流量表

百萬元	附註	2019年	2018年
融資活動			
已付票據利息	15(b)	(54)	(55)
已付其他借貸成本及利息費用	15(b)	(25)	(20)
已收機場建設費	15(b)	3,816	3,821
發行票據收款	15(b)	3,918	–
就利率掉期已收的利息收入淨額	15(b)	30	4
融資活動產生的現金淨額		7,685	3,750
現金及現金等價物增加/(減少)淨額		4,149	(1,241)
於年初的現金及現金等價物		810	2,022
外幣匯率變動影響		(22)	29
於年末的現金及現金等價物	15(a)	4,937	810

第105至第158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、發展及維持位於赤鱗角的香港機場。按照上述宗旨，本局亦可在赤鱗角從事與機場有關的商貿或工業活動，並且可在香港或香港以外的任何地方，從事或營辦與機場有關的活動。根據該條例的規定，本局須以審慎的商業原則經營業務。

本局的主要附屬公司及其主要業務載於附註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28。

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釋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28(a)。集團並無採納任何在本會計期間尚未生效的新準則或詮釋(附註29)。

(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，以及集團所持有聯營公司及合資公司的權益。

除若干金融工具按公允價值調整或入賬(分別見下文附註28(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。

2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準(續)

(b) 綜合財務報表的編製基準(續)

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

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

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

3. 計算利息及財務費用前營運溢利

集團在計算利息及財務費用前營運溢利已扣除/(計入)：

百萬元	2019年	2018年
核數師酬金：		
– 核數服務	6	6
– 稅務服務	1	1
– 其他服務	1	-
已消耗的存件及零件	95	84
出售租賃土地權益和其他物業、機械及設備的虧損/(收益) 淨額(附註9(f))	9	(2,171)
應收賬款及其他應收款的減值虧損(附註14(b))	440	31
折舊：		
– 持作營業租賃的資產(附註9(d))	169	179
– 其他資產	2,699	2,673
攤銷：		
– 租賃土地權益		
– 以營業租賃租出(附註9(d))	18	15
– 其他	211	214
– 無形資產(附註10)	26	16
營業租賃費用：最低租賃付款額		
– 其他資產租金(包括物業租金)	16	13
投資物業租金減直接支出1,500萬元(2018年：1,500萬元)	(45)	(44)

4. 員工薪酬及有關費用

百萬元	2019年	2018年
界定供款退休計劃的供款	132	118
就界定利益退休計劃確認的費用(附註20)	51	51
退休計劃總成本	183	169
薪金、工資及其他福利	2,999	2,656
員工薪酬及有關費用總額	3,182	2,825
減：資本化為在建資產的員工薪酬及有關費用	(495)	(333)
	2,687	2,492

5. 財務費用

百萬元	2019年	2018年
票據利息	69	54
其他借貸成本	21	18
其他利息費用	7	2
利息費用總額	97	74
減：資本化為在建資產的借貸成本	(88)	(66)
	9	8
就衍生金融工具公允價值套期 ¹ 的公允價值(收益)/虧損	(12)	3
就衍生金融工具現金流量套期的收益淨額	(2)	-
公允價值套期的相關套期帶息借款的虧損/(收益)淨額	12	(9)
	7	2

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100萬元(2018年：500萬元)。

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4.94%(2018年：4.66%)。

6. 稅項

(a) 綜合損益表所示的稅項為：

百萬元	2019年	2018年
本期稅項 — 香港利得稅		
– 年度準備	1,198	1,525
– 上年度超額準備	(5)	–
本期稅項 — 中國企業所得稅		
– 年度準備	46	50
– 就年度已收/應收合資公司股息計提的準備	3	2
遞延稅項(附註6(d))		
– 暫時差異的產生和轉回	316	252
	1,558	1,829

香港利得稅準備中首200萬元按其年內估計應評稅溢利的8.25%計算，超過200萬元的款項則按其年內估計應評稅溢利的16.5%(2018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%(2018年：25%)計算，而從合資公司已收/應收股息涉及的中國預扣稅準備是按年內已收/應收該合資公司股息的5%(2018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	2019年	2018年
除稅前溢利	9,960	13,315
按在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前溢利的名義稅項	1,664	2,215
不可扣減支出的稅務影響	36	33
毋須計稅收入的稅務影響	(137)	(419)
上年度超額準備	(5)	–
實際稅項支出	1,558	1,829

(c) 綜合財務狀況表所示的本期稅項為：

百萬元	2019年	2018年
年度準備(附註6(a))		
– 香港利得稅	1,198	1,525
– 中國企業所得稅	49	52
已付暫繳香港利得稅	(1,139)	(1,160)
已付/應付中國企業所得稅	(36)	(49)
以往年度稅務準備結餘	1	13
本期稅項	73	381

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
於2018年4月1日	4,648	(76)	29	4,601
在損益列支/(計入)	380	(73)	9	316
計入其他全面收益	-	(7)	-	(7)
於2019年3月31日	5,028	(156)	38	4,910

(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5,900萬元(2018年：6,100萬元)及600萬元(2018年：900萬元)的累積稅項虧損和其他暫時差異確認遞延稅項資產。根據現行稅法，有關香港附屬公司的稅項虧損不設應用限期。

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。

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：

2019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	-	-	-	-	-
陳靜芬(於2018年6月獲委任)	92	-	-	-	92
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	110	-	-	-	110
黃冠文(於2018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
馮孝忠(於2018年5月離任)	18	-	-	-	18
執行成員					
林天福(行政總裁)	-	6,500	3,197	865	10,562
	1,632	6,500	3,197	865	12,194

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)

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)

(b) 執行總監酬金

本局執行總監的酬金總額如下：

千元	2019年	2018年
基本酬金	27,745	27,557
優秀表現酬金	11,253	12,295
退休福利	3,161	3,205
	42,159	43,057

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
	2019年	
2,500,001至3,000,000	1	–
4,000,001至4,500,000	1	1
4,500,001至5,000,000	–	1
5,000,001至5,500,000	3	3
5,500,001至6,000,000	1	1
6,000,001至6,500,000	1	2
6,500,001至7,000,000	1	–
	8	8

年內，五位最高酬金的人士分別為一位行政總裁和四位執行總監(2018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。

8. 分部資料(續)

主要服務的收益

集團主要服務的收益載列於綜合損益表。

收益分拆

按主要服務劃分的客戶合約收益分拆如下：

百萬元	2019年	2018年
《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收益		
機場收費	5,255	4,990
保安費	1,769	1,655
航空保安服務費	356	344
其他	623	570
	8,003	7,559
其他來源收益		
機場禁區輔助服務專營權	2,365	2,689
零售特許經營權及廣告收益	7,145	7,906
其他客運大樓商業收益	1,426	1,368
其他	531	2,472
	11,467	14,435
	19,470	21,994

集團於《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收益主要以時點確認。

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13)外，集團絕大部分收益及營運溢利均源自香港的業務，因此並無呈列有關地理區域的資料。

主要客戶資料

集團的客戶基礎多元化，只有與一名客戶(2018年：兩名客戶)的交易佔集團收益的10%以上。

本年度收益包括該一名客戶帶來的總收益約42.18億元(2018年：兩名客戶帶來66.42億元收益)。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

百萬元	其他物業、機械及設備						投資物業	租賃土地權益	總額	
	飛行區	客運大樓及地面運輸中心	通道、公用設施、其他建築物及支援設施	系統、裝置、機械及設備	傢具、裝置及設備	在建工程				小計
成本										
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
於2018年4月1日	12,955	30,046	16,679	12,134	2,209	14,811	88,834	154	11,309	100,297
匯兌調整	-	(8)	-	(8)	(4)	(6)	(26)	-	-	(26)
增置	-	1	3	395	272	19,713	20,384	-	-	20,384
重新分類	1,247	251	206	143	98	(1,953)	(8)	8	-	-
出售	(94)	(44)	(353)	(222)	(70)	-	(783)	-	-	(783)
於2019年3月31日	14,108	30,246	16,535	12,442	2,505	32,565	108,401	162	11,309	119,872
累計折舊、攤銷及減值										
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
於2018年4月1日	4,584	13,163	7,704	6,882	1,687	-	34,020	71	4,552	38,643
匯兌調整	-	(2)	-	(3)	(1)	-	(6)	-	-	(6)
年度折舊和攤銷	437	1,107	557	600	161	-	2,862	6	229	3,097
重新分類	-	-	(3)	-	-	-	(3)	3	-	-
出售時撥回	(92)	(39)	(353)	(219)	(70)	-	(773)	-	-	(773)
於2019年3月31日	4,929	14,229	7,905	7,260	1,777	-	36,100	80	4,781	40,961
賬面淨值										
於2019年3月31日	9,179	16,017	8,630	5,182	728	32,565	72,301	82	6,528	78,911
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

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檔(「批地」)，政府授予本局位於赤鱗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，以支持北部商業區的開發。土地開拓成本淨額113.09億元(2018年：113.09億元)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——萊坊測量師行有限公司(「估值師」)(其部分員工為香港測量師學會資深會員，對位於所估值物業地區和類別有較近期的經驗)為其投資物業進行估值以作出披露。估值師在估值時已考慮了投資物業的轉讓限制。估值師參考了租金收入淨額並且考慮到潛在復歸租金收入，估算集團的投資物業於2019年3月31日的公允價值為6.39億元(2018年：5.60億元)，並屬於公允價值層級當中的第三層級(附註22(e))。

集團旗下投資物業的公允價值是以收益法釐定。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) 集團已根據專營權/分租協議分租部分租賃土地權益，以進行機場相關發展項目及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/分租協議，專營商/承租人在各自的專營權/分租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。

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

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

百萬元	2019年	2018年
1年內	4,391	2,815
1年後但5年內	12,304	5,791
5年後	14,629	7,109
	31,324	15,715

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

(d) (續)

除上述者外，年內集團開始將其租賃土地權益的一部分分租予發展商，以發展和管理將計劃分階段啟用的SKYCITY航天城商業發展項目。分租協議有效期至2066年。如協議所載，集團將僅在營運初始階段收取收益租金。在初始階段後，集團將在餘下的租賃期內收取保證租金或收益租金兩者之中的較高金額。收益租金佔該商業發展項目所得總收益的20%或30%(須視乎隨後的調整而定)。

年內，營業租賃和專營權/分租協議在損益確認的收入為109.13億元(2018年：112.38億元)。以上收入已包括或有租金79.12億元(2018年：84.58億元)。

於2019年3月31日，集團根據不可解除專營權/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5.02億元(2018年：4.47億元)，本年度攤銷額則為1,800萬元(2018年：1,500萬元)

於2019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22.25億元(2018年：23.72億元)，本年度折舊額則為1.69億元(2018年：1.79億元)。

- (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200萬元。上年度進行的類似審閱導致集團的年度折舊增加淨額約2,400萬元。
- (f) 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，已包括在上年度的其他收入中。

10. 無形資產

百萬元	2019年	2018年
成本		
於4月1日	344	311
增加(附註11(b))	239	-
匯兌調整	(22)	33
於3月31日	561	344
累計攤銷		
於4月1日	198	163
匯兌調整	(13)	19
年度攤銷	26	16
於3月31日	211	198
賬面淨值		
於3月31日	350	146

於2019年3月31日的無形資產是指集團經營及管理珠海機場及亞洲國際博覽館(見附註11(b))的專營權，有關專營權分別以直線法分20年及12.5年攤銷。

11. 於附屬公司的投資

百萬元	本局	
	2019年	2018年
非上市股份(按成本)	253	5

(a) 下表只載列主要附屬公司的詳情。除另有註明者外，所持股類別為普通股。

公司名稱	註冊成立及營運地點	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本詳情	所有權比例			主要業務
			集團的 實際權益	由本局 持有	由附屬 公司持有	
機場保安有限公司 (「機場保安公司」)	香港	1,000萬元	51%	51%	–	提供航空保安服務
香港國際機場貴金屬 儲存庫有限公司	香港	2元	100%	100%	–	提供儲存空間及 相關服務
珠海市珠港機場管理 有限公司 (「珠港機場公司」)* (附註11(a))	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
亞洲國際博覽館管理 有限公司 (「亞博館管理公司」) (附註11(b))	香港	10萬元	100%	100%	–	亞洲國際博覽館展覽 中心的營運及管理

* 中外合資經營企業

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

百萬元	2019年	2018年
非控股權益的百分比	45%	45%
非流動資產	394	376
流動資產	674	526
非流動負債	(73)	(73)
流動負債	(235)	(155)
資產淨值	760	674
非控股權益的賬面金額	342	303
收益	670	567
年度溢利	134	150
年度全面收益總額	130	156
非控股權益應佔年度的溢利	61	67
非控股權益應佔年度的全面收益總額	59	70

11. 於附屬公司的投資(續)

- (b) 亞博館管理公司根據管理及經營協議營運亞洲國際博覽館展覽中心，直至2031年為止，以獲取管理費。亞洲國際博覽館展覽中心由政府為主要股東的香港國際展覽中心有限公司(「香港國際展覽公司」)持有(見附註12)。

於2018年9月，本局以現金代價2.48億元收購亞博館管理公司的全部股權。亞博館管理公司當作本局的合併附屬公司入賬。亞博館管理公司的管理和經營協議在合併時確認為2.39億元的無形資產(見附註10)。

- (i) 於收購日就收購亞博館管理公司而獲得的資產淨值詳情如下：

百萬元	2019年
收購產生的無形資產(附註10)	239
其他物業、機械及設備	2
應收賬款及其他應收款	18
存料及零件	3
現金及銀行結餘	682
應付賬款及其他應付款	(694)
本期稅項	(2)
所收購資產淨值的公允價值	248
收購時的商譽	-
以現金結算的總代價	248
減：已收購的現金及現金等價物	(246)
現金流出淨額	2

- (ii) 收益及溢利貢獻

自2018年9月22日收購完成日至2019年3月31日期間，亞博館管理公司為集團貢獻了收益1,400萬元及溢利200萬元。如果收購在2018年4月1日發生，集團的綜合收益將達194.81億元，而本年度的綜合溢利不會受到重大影響。

12. 聯營公司權益

百萬元	2019年	2018年
應佔資產淨值	150	—
應收一家聯營公司款項	214	—
優先股溢價	288	—
	652	—

集團在聯營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：

聯營公司名稱	註冊成立及 營運地點	已發行及繳足 資本詳情	所有權比例		主要業務
			集團的 實際權益	由附屬 公司持有	
香港國際展覽公司	香港	2,670,842,512 元	15.1%	15.1%	發展及持有亞洲國際博覽館 展覽中心

於2018年9月，集團以現金代價6.52億元收購香港國際展覽公司發行的所有優先股，佔香港國際展覽公司總股本權益的15.1%。香港國際展覽公司的資產淨值主要包括亞洲國際博覽館展覽中心設施的賬面金額。

集團有權以優先股股息的形式獲得香港國際展覽公司的股權回報及優先股產生的回報。優先股股息的結算視乎香港國際展覽公司是否有可分派溢利或現金盈餘而定。本年度香港國際展覽公司並無重大應佔業績。

13. 合資公司權益

百萬元	2019年	2018年
應佔資產淨值	4,118	4,242
商譽	224	240
	4,342	4,482

13. 合資公司權益(續)

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		主要業務
				集團的實際權益	由本局持有	
杭州蕭山國際機場有限公司 (「杭州機場公司」)	註冊成立	中國	人民幣56.86億元	35%	35%	管理、營運和發展杭州蕭山國際機場及提供相關服務
滬港機場管理(上海)有限公司 (「滬港機場公司」)	註冊成立	中國	人民幣1億元	49%	49%	管理和營運上海虹橋國際機場(「虹橋機場」)的客運大樓

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

(a) 杭州機場公司

杭州機場公司為非上市的中外合資經營企業，營運期為30年。

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

百萬元	2019年	2018年
杭州機場公司總額		
非流動資產	14,259	15,559
流動資產	5,574	4,420
非流動負債	(2,041)	(2,789)
流動負債	(6,198)	(5,251)
資產淨值/權益	11,594	11,939

13. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

百萬元	2019年	2018年
收入	4,236	3,707
費用	(3,250)	(2,923)
除稅前溢利	986	784
所得稅	(244)	(211)
除稅後溢利	742	573
其他全面收益	185	74
全面收益總額	927	647

百萬元	2019年	2018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	11,594	11,939
集團的實際權益	35%	35%
集團應佔杭州機場公司的資產淨值	4,058	4,179
商譽	224	240
於綜合財務報表的賬面金額	4,282	4,419

年內保留溢利變動如下：

百萬元	2019年	2018年
應佔除稅後溢利	260	200
應佔其他全面收益	(65)	26
減：轉入資本儲備	(13)	(14)
保留應佔溢利及其他全面收益	182	212
結轉自以往年度的應佔保留溢利	832	660
已收股息	(40)	(40)
應佔保留溢利轉入下年度	974	832

年內資本儲備變動如下：

百萬元	2019年	2018年
於4月1日	966	952
轉自保留溢利	13	14
於3月31日	979	966

13. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

截至2019年3月31日，杭州機場公司就未在綜合財務報表內計提準備的資本開支作出的未償付承擔如下：

百萬元	2019年
已訂約	2,515
已授權但未訂約	30,634
	33,149

於上個年度，杭州機場公司董事會已就杭州機場第三期發展計劃批准一筆319.19億元的預算開支。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。

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	2019年	2018年
滬港機場公司總額		
流動資產	131	138
流動負債	(9)	(10)
資產淨值/權益	122	128

百萬元	2019年	2018年
收入	13	12
費用	(11)	(10)
淨溢利及其他全面收益	2	2

百萬元	2019年	2018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	122	128
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	60	63

14. 應收賬款及其他應收款

百萬元	2019年	2018年
應收賬項	3,871	3,009
減：虧損準備(附註14(b))	(515)	(75)
	3,356	2,934
其他應收賬款	239	82
	3,595	3,016
預付承建商款項	-	776
預付款項	130	79
按金及債券	22	22
	3,747	3,893
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動資產	3,739	3,117
非流動資產	8	776
	3,747	3,893

於2019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1,700萬元(2018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(已扣除虧損準備)的賬齡分析如下：

百萬元	2019年	2018年
未到期	2,894	2,629
逾期1個月以下	261	205
逾期1至3個月	201	77
逾期3個月以上	-	23
	3,356	2,934

應收賬項一般於開單日期後14天至30天內到期。集團的信貸政策載列於附註22(a)。集團持有32.8億元(2018年：27.19億元)的現金存款和銀行擔保作為應收賬項的抵押品。

(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28(l))。

年內虧損準備的變動如下：

百萬元	2019年	2018年
於4月1日	75	44
在其他營運費用中已確認的減值虧損	440	31
於3月31日	515	75

14. 應收賬款及其他應收款(續)

(c) 應收賬項產生的信貸風險

集團以相等於整個周期的預期信貸虧損金額計量應收賬項的虧損準備，並以準備矩陣計算。由於集團過往的信貸虧損經驗並未顯示不同類別客戶的虧損模式存在顯著差異，因此無法在集團的不同類別客戶之間進一步區分以往逾期狀況的虧損準備。

預期虧損率以過去的實際虧損經驗為基礎。對這些比率進行調整，以反映收集過往數據期間的經濟狀況、當前狀況和集團對在應收賬項預計年期內的經濟狀況看法之間的差異。

逾期30天至120天的應收賬項的預期虧損率介乎20%至50%。除任何特殊風險承擔外，本局通常會根據過往經驗向賬齡超過180天的應收賬項計提全數準備。

《香港會計準則》第39號之下的比較資料

於2018年4月1日前，只有在有客觀證據顯示減值存在的情況下，才會確認減值虧損。截至2018年3月31日，已釐定為減值的應收賬項為5,400萬元。對並未視為減值的應收賬項的賬齡分析如下：

百萬元	2018年
未逾期或減值	2,629
逾期1個月以下	161
逾期1至3個月	52
逾期3個月以上	9
	222
	2,851

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。

15. 現金及銀行結餘及其他現金流資料

(a) 現金及銀行結餘包括：

百萬元	2019年	2018年
於存款時起計3個月內到期的銀行存款	3,276	231
銀行及手頭現金	1,661	579
綜合現金流量表內的現金及現金等價物	4,937	810
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款	16,178	17,884
綜合財務狀況表內的現金及銀行結餘	21,115	18,694

於2019年3月31日，由一家附屬公司持有為數5.13億元(2018年：3.39億元)的現金及銀行結餘，受中國的貨幣兌換限制。

(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 (附註17)	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 (附註22(e))	總額
於2018年4月1日	1,415	(19)	(1,038)	20	378
融資現金流量產生的變動：					
已付票據利息	-	(54)	-	-	(54)
已付其他借貸成本及利息費用	-	(25)	-	-	(25)
已收機場建設費	-	-	3,816	-	3,816
發行票據收款	3,918	-	-	-	3,918
就利率掉期已收的利息收入淨額	-	30	-	-	30
融資現金流量產生的變動總額：	3,918	(49)	3,816	-	7,685
非現金流變動：					
票據利息(附註5)	-	69	-	-	69
其他借款成本(附註5)	-	21	-	-	21
其他利息費用(附註5)	-	7	-	-	7
機場建設費	-	-	(4,029)	-	(4,029)
其他非現金流變動	11	(31)	-	42	22
其他變動總額	11	66	(4,029)	42	(3,910)
於2019年3月31日	5,344	(2)	(1,251)	62	4,153

綜合財務報表附註

15. 現金及銀行結餘及其他現金流資料(續)

(b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：(續)

百萬元	帶息借款 (附註17)	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 (附註22(e))	總額
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

16. 應付賬款及其他應付款

百萬元	2019年	2018年
應付賬款及應計費用	11,428	5,738
已收按金	1,888	1,514
合約保留金	1,358	1,064
	14,674	8,316
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	13,572	7,097
非流動負債	1,102	1,219
	14,674	8,316

16. 應付賬款及其他應付款(續)

於2019年3月31日，除了為數11.02億元(2018年：12.19億元)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	2019年	2018年
30天內或接獲通知時到期	2,279	1,648
30天後但60天內到期	1,710	1,823
60天後但90天內到期	342	389
90天後到期	7,097	1,878
	11,428	5,738

17. 帶息借款

百萬元	2019年	2018年
應付票據(a)		
於2019年至2043年到期的港元固定利率票據	1,438	1,426
於2029年到期的美元債券	3,925	-
減：未攤銷財務費用	(19)	(11)
	5,344	1,415

- (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。於2019年2月，本局以發行價99.857%發行本金額為5億美元的票據，票面年息率為3.45%，將於2029年到期。有關票據在香港聯合交易所上市，並在交叉貨幣掉期下以港元償還(見附註22(d))。在此之前，本局的港元票據是透過私人配售發行。

於2019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(2018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2019年3月31日，該信貸並無未償付的餘額(2018年：無)。
- (c) 本局擁有價值21.92億元(2018年：21.92億元)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2019年3月31日，該等信貸並無未償付的餘額(2018年：無)。

17. 帶息借款(續)

(d) 於2019年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

百萬元	2019年	2018年
1年內或接獲通知時	95	–
1年後但2年內	600	97
2年後但5年內	542	1,128
5年後	4,107	190
	5,249	1,415
	5,344	1,415

(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港元固定利率票據的賬面金額，會按所套期風險的公允價值的變動作出調整。有關集團流動資金風險管理的其他詳情載列於附註22(b)。

18. 未使用的機場建設費

百萬元	2019年	2018年
於4月1日	1,103	893
加：本年已收及應收機場建設費	4,029	3,974
減：三跑道項目資本支出	(3,447)	(3,764)
於3月31日	1,685	1,103

機場建設費在乘客登機時產生。航空公司根據各自的乘客量向本局劃撥機場建設費。

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

19. 遞延收入

遞延收入主要指就機場用地的租賃土地權益分租契約的已收款項。年內，本局已收取SKYCITY航天城及高端物流中心發展項目的預付款項15.6億元。上述款項分別按附註28(t)(v)和28(t)(vi)所載的會計政策入賬。

預計在報告期期末後逾一年才確認為收入的款項已計入非流動負債。

20. 僱員退休福利

(a) 界定利益退休計劃

本局對根據香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的一項界定利益退休計劃(「香港計劃」)作出供款，參與者佔本局僱員人數的13%(2018年：16%)。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(2018年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2019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79%(2018年：85%)得到受託人持有的計劃資產所保障。簽署有關估值報告的精算師是美國精算師公會的資深會員，或於其他精算團體具備同等資格。

珠港機場公司為合資格僱員制定一項界定利益退休計劃(「珠港機場公司計劃」)，參與者佔珠港機場公司僱員人數的35%(2018年：49%)，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2019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	2019年	2018年
香港計劃		
注入資金責任的現值	958	907
計劃資產的公允價值	(754)	(767)
	204	140
珠港機場公司計劃		
未注資責任的現值	54	51
界定利益退休責任淨額	258	191

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計將於截至2020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。

20. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(ii) 計劃資產包括以下項目：

百萬元	2019年	2018年
權益證券	364	380
公司債券	329	349
現金	61	38
	754	767

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。

(iii) 界定利益責任的現值變動如下：

百萬元	2019年	2018年
香港計劃		
於4月1日	907	855
重新計量：	38	55
– 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	18	39
– 經驗調整	20	8
計劃的已付利益	(46)	(57)
本期服務成本	43	42
利息費用	16	12
於3月31日	958	907
珠港機場公司計劃	54	51
於3月31日	1,012	958

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6.5年(2018年：7.1年)和9.7年(2018年：9.7年)。

(iv) 計劃資產的變動如下：

百萬元	2019年	2018年
於4月1日	767	747
集團已向計劃支付的供款	23	23
計劃的已付利益	(46)	(57)
計劃資產的實際回報	10	54
– 利息收入	14	10
– 計劃資產回報，不包括利息收入	(2)	46
– 由計劃資產撥出的行政費用	(2)	(2)
於3月31日	754	767

20. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(v) 已在綜合損益及其他全面收益表確認的數額如下：

百萬元	2019年	2018年
香港計劃		
本期服務成本	43	42
由計劃資產撥出的行政費用	2	2
界定利益責任淨額的利息淨額	2	2
	47	46
珠港機場公司計劃	4	5
於損益確認的總額	51	51
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	18	39
– 經驗調整	20	8
計劃資產的回報，不包括利息收入	2	(46)
	40	9
珠港機場公司計劃	4	(6)
於其他全面收益確認的總額	44	3
界定利益借項總額	95	54

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	2019年	2018年
員工薪酬及有關費用	51	51

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：

	2019年	2018年
香港計劃		
貼現率	1.5%	1.8%
未來長期薪金增幅	4.5%	4.5%
珠港機場公司計劃		
貼現率	3.1%	3.9%

20. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：(續)

以下分析顯示了主要精算假設出現0.5%的變動時，於2019年3月31日界定利益責任將可能增加/(減少)幅度：

百萬元	增加0.5%	減少0.5%
香港計劃		
貼現率	(30)	32
未來長期薪金增幅	35	(34)
珠港機場公司計劃		
貼現率	(3)	3

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

(b) 界定供款退休計劃

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

21. 資本及儲備

(a) 權益組成部分的變動

集團綜合權益的各個組成部分的期初與期末結餘的對賬，載列於第102頁的綜合權益變動表。

(b) 股本

百萬元	本局	
	2019年	2018年
法定、已發行、已分配及繳足股本：		
306,480股(2018年：306,480股普通股)		
每股10萬元的普通股	30,648	30,648

21. 資本及儲備(續)

(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28(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) 套期儲備

套期儲備包括現金流量套期所用套期工具的公允價值累計變動淨額的有效部分，而所套期現金流量須待其後按照附註28(f)所載就現金流量套期所採納的會計政策確認。

(iv) 套期儲備成本

套期儲備成本包括根據附註28(f)就現金流量套期所採納的會計政策，在現金流量套期所用的交叉貨幣掉期的外幣基差和遠期元素影響產生的公允價值。

(v) 儲備的可分派程度

於2019年3月31日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為469.06億元(2018年：388.95億元)。董事會不建議就截至2019年3月31日止年度派付任何末期股息(2018年：無)。

(vi) 資本管理

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

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

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

百萬元	附註	2019年	2018年
總負債 ¹	17	5,344	1,415
總權益		80,474	72,569
總資本 ²		85,818	73,984
總負債/資本比率		6%	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。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值

集團的業務須承受各種金融風險，包括信貸風險、流動資金風險、利率風險以及外匯風險。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

信貸風險指因交易對手違反合約責任而導致集團財務虧損的風險。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貸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/分租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。就於上年度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。鑒於他們的信貸評級良好，管理層預期沒有任何投資交易對手不能履行責任。

集團的信貸風險主要受到每個客戶的個別信貸特徵所影響，而客戶所經營行業或所處國家並非影響因素。因此，當集團對個別客戶承受重大風險時，便會產生信貸風險甚為集中的情況。於報告期期末，集團所擁有應收賬款及其他應收款總額的15%(2018年：17%)及43%(2018年：39%)分別屬於集團應收最大客戶和五大客戶的款項，因此出現一定程度的信貸風險集中情況。

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

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

(b) 流動資金風險

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

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(b) 流動資金風險(續)

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

百萬元	於3月31日 的賬面金額	訂約未貼現現金流量				
		總額	1年內或 接獲通知時	1年以上 但2年以下	2年以上 但5年以下	5年以上
2019年						
帶息借款	5,344	7,041	290	786	1,000	4,965
應付賬款及其他應付款	10,474	10,536	9,377	93	960	106
利率掉期(淨額結算)	8	3	(1)	2	2	-
交叉貨幣掉期(淨額結算)	54	(164)	(16)	(16)	(50)	(82)
	15,880	17,416	9,650	865	1,912	4,989
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)	-
交叉貨幣掉期(淨額結算)	-	-	-	-	-	-
	9,751	10,185	7,151	823	1,782	429

上表顯示，集團為數2.9億元(2018年：5,400萬元)的帶息借款(包括利息)將於2019年3月31日後12個月內到期償還。集團將以內部資金及新增外部借款應付於合約到期日存在的短期流動資金風險。

(c) 利率風險

利率風險是指金融工具的公允價值或未來現金流量因市場利率變動而波動的風險。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。在發行5億美元債券時，將債券保持於固定利率被認為是審慎的做法。因此，固定利率借款高於所採納的政策比率。鑑於未來數年外部借款可能增加，集團目前正在檢討有關比率。下文第(ii)項載列在管理層監察下的集團利率概況。

(i) 利率風險套期

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28(f)所載的會計政策按公允價值入賬。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險(續)

(i) 利率風險套期(續)

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

集團僅尋求套期基準利率部分，並採用1：1的套期比率。利率掉期與浮動利率借款之間存在的經濟關係是透過配對其關鍵合約條款(包括參考利率、票期、期限、利息付款及/或收款日期)、掉期的名義金額及借款的未償還本金額釐定。這些套期關係中可能出現套期無效部分的主要原因是交易對手及集團本身信貸風險對掉期公允價值的影響，而這些影響並未在利率變動導致的套期現金流量的公允價值中反映。

(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	2019年	2018年
固定利率借款		
固定利率票據	4,707	790
浮動利率借款		
固定利率票據 ¹	637	625
借款總額	5,344	1,415
固定利率借款佔借款總額百分比	88%	56%

¹ 轉為浮動利率

(iii) 敏感度分析

於2019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(2018年：200萬元)。上述利率增加/減少不會顯著增加/減少綜合權益的其他組成部分(2018年：無)。由於預期這對帶息銀行存款所構成的影響不大，因此有關分析不會考慮這個因素。

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

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(d) 外匯風險

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。

集團所承擔的外匯風險主要源於並非以相關業務的功能貨幣為單位的票據發行。引致這種風險的貨幣主要是美元。

於2019年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自為數5億美元(2018年：零美元)的已發行美元債券、為數3.44億美元(2018年：3.14億美元)的現金及銀行結餘，以及為數零美元(2018年：900萬美元)的應收賬款及其他應收款。

儘管港元與美元掛鈎可大幅減低美元貨幣風險，但集團通過使用交叉貨幣掉期套期所有美元債券兌港元的付款進一步降低了風險。集團將這些交叉貨幣掉期指定為現金流量套期。集團於報告期末訂立的交叉貨幣掉期的名義金額、期限及公允價值詳情載於附註22(e)。該等金額於綜合財務狀況表確認為衍生金融工具。

集團採用1:1的套期比率，並根據貨幣金額及各自現金流量的時間釐定交叉貨幣掉期與美元債券之間是否存在經濟關係。這些套期關係中可能出現無效部分的主要原因是每筆交易的日數和日調整不同。

下表提供對外匯風險的掉期準備對賬，並顯示套期關係的有效性：

百萬元	2019年	2018年
於4月1日	-	-
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	2	-
從權益轉移至綜合損益表的金額	(2)	-
於3月31日	-	-
年內交叉貨幣掉期的公允價值變動	2	-
在綜合損益表中確認的套期無效部分	-	-
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	2	-

截至2019年3月31日，集團以美元計值的借款通過訂立交叉貨幣掉期轉換為港元。由於港元與美元掛鈎，波幅在7.75至7.85之間，因此管理層認為未套期美元風險的相關外匯風險對集團亦無重大影響。因此，管理層認為毋須進行敏感度分析。

於2019年3月31日，集團承擔由為數人民幣1.34億元(2018年：人民幣9,000萬元)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700萬元(2018年：500萬元)。有關分析與2017/18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匯風險進行套期。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債

公允價值層級

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

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

按成本值入賬的投資物業的公允價值披露是符合上述層級(附註9(c))。

於2018年及2019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(2018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：

百萬元	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)					
	名義金額	2019年 金融資產	金融負債	名義金額	2018年 金融資產	金融負債
現金流量套期						
交叉貨幣掉期	500 美元	29	(83)	無	—	—
公允價值套期						
利率掉期	650 元	—	(8)	650 元	2	(22)
總計		29	(91)		2	(22)
減：1年內收回/(結清)的部分						
現金流量套期						
交叉貨幣掉期	500 美元	—	—	無	—	—
公允價值套期						
利率掉期	650 元	—	(2)	650 元	—	(2)
		—	(2)		—	(2)
1年後收回/(結清)的部分		29	(89)		2	(20)

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量(續)

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

公允價值層級(續)

於2019年3月31日，合資格作現金流量套期的衍生金融工具於報告期期末起計十年內(2018年：無)到期。

於2019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半年至三年半內(2018年：一年至四年半內)到期。

第二層級公允價值計量所用的估值方法及輸入值

交叉貨幣掉期及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

按成本值或攤銷成本入賬的集團金融工具的賬面金額與2019年及2018年3月31日的公允價值並無重大差異，惟以下金融工具除外，其賬面金額及公允價值與公允價值層級披露如下：

百萬元	名義金額	於3月31日 的賬面金額	於3月31日 的公允價值	公允價值計量分類為		
				第一層級	第二層級	第三層級
2019年						
固定利率票據	500美元及 1,450元	5,344	5,609	4,054	1,555	—
2018年						
固定利率票據	1,450元	1,415	1,559	—	1,559	—

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。

23. 未償付承擔

未在綜合財務報表內計提準備的未償付資本開支承擔如下：

百萬元	2019年			2018年		
	三跑道系統	其他	總額	三跑道系統	其他	總額
已訂約	20,649	5,198	25,847	27,777	6,679	34,456
已授權但未訂約	87,478	17,199	104,677	98,047	16,231	114,278
	108,127	22,397	130,524	125,824	22,910	148,734

集團的合資公司杭州機場公司的未償付承擔另外披露於附註13(a)中。

24. 重大關聯方交易

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

董事會成員、執行總監及其相關人士均視作本局的關聯方。本局與這些人士之間的重大交易(如有)均須另行披露。已付董事會成員和執行總監的酬金披露於附註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6,800萬元(2018年：6,400萬元)。於2019年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為5,100萬元(2018年：4,200萬元)。
- (b) 本局還與政府達成服務協議，由政府提供機場內的航空氣象服務、航空交通管制服務，以及飛機救援及消防服務。本年度產生的費用為8.19億元(2018年：7.85億元)。於2019年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為40萬元(2018年：160萬元)。
- (c) 本局及本局的附屬公司HKIA Staff Services Limited(「HKIASS」)與政府達成服務協議，據此，本局同意以零代價通過HKIASS向政府提供額外人手，以配合於機場提供航空交通管制服務(附註24(b))時對人力資源的預期需求。
- (d) 本局與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)達成協議，而政府是港鐵公司的大股東。按照協議，港鐵公司須為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1.09億元(2018年：1.02億元)。於2019年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為8,900萬元(2018年：6,900萬元)。

24. 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。本年度就此收取總金額7,000萬元(2018年：7,200萬元)。於2019年3月31日，本局並無應收主題樂園公司的未償付金額(2018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4,100萬元(2018年：6,800萬元)。於2019年3月31日，應收這些政府部門、機關或實體款項總額為500萬元(2018年：700萬元)。
- (g) 於2018年年中，本局已就2013年7月22日提交政府有關港珠澳大橋相關設施的賠償申索收取2.21億元賠償。
- (h) 亞博館管理公司與香港國際展覽公司訂立管理及經營協議，香港國際展覽公司負責管理、推廣、營運及維持亞洲國際博覽館展覽中心，政府為該公司的主要股東(附註11)。

25. 直接和最終控權方

於2019年3月31日，集團的直接母公司和最終控權方為政府。

26. 會計判斷和估計

(a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷

下文詳述管理層在應用集團的會計政策時所作出的會計判斷：

(i) 租賃土地權益

1995年12月1日，本局以象徵式的土地溢價2,000元，獲授予位於赤鱗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。

26. 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20和22(e)分別載有關於界定利益退休責任和金融工具公允價值的假設和風險因素的資料。其他主要的估計數額不確定因素如下：

(i) 物業、機械及設備的預計可用年限和折舊

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

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

(ii) 項目準備

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

27. 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：2018/077/1)進行一項捐款箱收集籌款計劃，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2018年4月1日至2019年3月31日期間所得捐款淨額為51萬元(2018年：51萬元)，並已平均捐予給香港公益金、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。

28. 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數項於集團的本會計期間首次生效的新訂及經修訂《香港財務報告準則》，當中下列的新訂及經修訂準則與集團有關：

- 《香港財務報告準則》第9號 — 「金融工具」
- 《香港財務報告準則》第15號 — 「客戶合約收益」
- 《香港會計準則》第40號(修訂本) — 「投資物業：投資物業的轉讓」

這些新訂及經修訂準則並未對集團在本會計期間或以往期間於綜合財務報表中編製或呈列的業績及財務狀況產生任何重大影響。

集團並無採用任何在本會計期間尚未生效的新準則或詮釋。

(1) 《香港財務報告準則》第9號 — 「金融工具」

《香港財務報告準則》第9號取代《香港會計準則》第39號 — 「金融工具：確認及計量」。有關準則列明了確認及計量金融資產、金融負債及部分非金融項目買賣合約的要求。

(i) 金融資產及金融負債的分類

《香港財務報告準則》第9號將金融資產分為三個主要分類類別：按攤銷成本、按公允價值計入其他全面收益，以及按公允價值計入損益。該等分類取代了《香港會計準則》第39號的四個分類類別：持有至到期投資、貸款及應收款項、可供出售的金融資產及按公允價值計入損益計量的金融資產。

在《香港財務報告準則》第9號下的金融資產分類是基於管理金融資產的商業模式及其合約現金流量特徵。採納《香港財務報告準則》第9號不會影響集團於2018年4月1日的金融資產計量基準及賬面金額。

所有金融負債的計量類別保持不變。所有金融負債於2018年4月1日的賬面金額並未受《香港財務報告準則》第9號的初始應用所影響。

集團並無指定或取消指定於2018年4月1日按公允價值計入損益的任何金融資產或金融負債。

28. 主要會計政策概要(續)

(a) 會計政策的修訂(續)

(1) 《香港財務報告準則》第9號 — 「金融工具」(續)

(ii) 信貸虧損

《香港財務報告準則》第9號以預期信貸虧損模型，取代《香港會計準則》第39號「已產生虧損」模型。預期信貸虧損模型要求持續計量與金融資產相關的信貸風險，因此較《香港會計準則》第39號「已產生虧損」的會計模型提早確認預期信貸虧損。集團將預期信貸虧損模型應用於按攤銷成本及租賃應收款計量的集團金融資產，但不包括以公允價值計量的集團衍生金融資產。

對於集團的應收賬款，虧損準備的計算金額相等於「整個周期的預期信貸虧損」(即在預期信貸虧損模型適用項目的預計可用年期內所有可能違約事件產生的預期虧損)。對於集團的現金及銀行結餘，虧損準備按相等於「12個月預期信貸虧損」(即在報告日後12個月內可能違約事件產生的預期虧損)計量，除非自初始確認以來金融工具的信貸風險顯著增加則作別論，在這種情況下，虧損準備會按相等於「整個周期的預期信貸虧損」計量。

採納預期信貸虧損模型對於2018年4月1日確認的減值虧損準備金額並無重大變動。

(2) 《香港財務報告準則》第15號 — 「客戶合約收益」

《香港財務報告準則》第15號就確認來自客戶合約的收益和部分成本建立全面框架。《香港財務報告準則》第15號取代《香港會計準則》第18號 — 「收益」(涵蓋銷售貨品及提供服務產生的收益)及《香港會計準則》第11號 — 「建築合約」(列明建築合約的會計處理)。

先前根據《香港會計準則》第18號，因提供服務產生的收益會隨時間確認。然而，根據《香港財務報告準則》第15號，收益於履行履約責任時確認，即客戶獲得對合約承諾服務的控制權時，可以是單一時點或隨時間確認。

採納《香港財務報告準則》第15號對集團的收益確認時間並無重大影響。

(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。

28. 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28(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28(c))。

(c) 聯營公司及合資公司

聯營公司是指集團或公司對其管理層具有重大影響力，但不具有控制權或共同控制權的實體，當中包括參與財務和營運政策。

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。

於聯營公司或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。投資成本包括購買價、與購入投資直接相關的其他成本，以及對構成集團股權投資一部分的聯營公司或合資公司的任何直接投資，其後就集團應佔被投資公司資產淨值的收購後變動及與這些投資有關的任何減值虧損作出調整(附註28(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。

當集團對聯營公司或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，或替聯營公司或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聯營公司或合資公司投資淨額一部分的長期權益為準。

28. 主要會計政策概要(續)

(c) 聯營公司及合資公司(續)

集團與其聯營公司及合資公司之間交易所產生的未變現損益，均按集團於聯營公司及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。

如果對聯營公司的投資成為對合資公司的投資，或是對合資公司的投資成為對聯營公司的投資，則不會重新計量保留權益。相反，投資仍繼續按權益法入賬。

在其他情況下，當集團不再對聯營公司有重大影響力或對合資公司實施共同控制權時，按出售有關聯營公司或合資公司全部權益入賬，由此產生的收益或虧損在損益中確認。在喪失重大影響力或共同控制權日期所保留有關前聯營公司或合資公司的任何權益，按公允價值確認，此筆金額在首次確認金融資產時被視為公允價值。

(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，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28(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：(1) 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)或(2) 對已確認資產或負債或極有可能進行的預期交易的現金流量變動，或已承諾未來交易的外匯風險作出的套期(現金流量套期)。

(i) 公允價值套期

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

28. 主要會計政策概要(續)

(f) 衍生金融工具及套期活動的會計處理(續)

(ii) 現金流量套期

已指定並合資格作現金流量套期的衍生工具公允價值變動的有效部分直接於其他全面收益中確認，並且在權益中的套期儲備分開累計確認。在權益中累計的金額會在套期交易影響損益的期間，由權益重新分類為損益。無效部分的相關收益或虧損即時於損益內確認。

當套期工具到期或被出售、終止或行使，或不再符合套期會計的標準時；或集團撤銷了指定的套期關係但仍然預期會進行套期預期交易時，截至當時為止的累計收益或虧損會留在權益中，直至進行交易，並按照上述會計政策確認。如果預計不會進行套期交易，累計未變現收益或虧損便會即時由權益重新分類為損益。

衍生工具的外幣基差和遠期元素已從指定為現金流量套期的衍生工具中分開及扣除，並直接在其他全面收益內確認及在權益中的套期儲備成本分開累計確認。在權益中累計的金額會在衍生工具期限內攤銷，並由權益重新分類為損益。

(iii) 不符合套期會計法資格的衍生工具

不符合套期會計法資格的任何衍生金融工具的公允價值變動會即時於損益內確認。

(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28(j))後的數額於綜合財務狀況表入賬。

(ii) 投資物業

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

投資物業按成本減去累計折舊和減值虧損(附註28(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28(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28(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。

28. 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)

(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28(n))。資本化成本亦包括集團評估就清償承建商合約索償可能需要的準備金。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28(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。

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28(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28(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。

28. 主要會計政策概要(續)

(h) 折舊

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

預計可用年限如下：

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

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

(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28(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12.5年或20年的專營期內攤銷。集團會每年審閱攤銷的期限和方法。

28. 主要會計政策概要(續)

(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；
- 聯營公司權益；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。

(l) 應收賬款及其他應收款

應收賬款及其他應收款於集團具有無條件接受對價的權利時確認。如果在到期支付該對價前只需要經過一段時間，則具有無條件接受對價的權利。

應收款項以實際利率法按攤銷成本減去信貸虧損準備後所得數額入賬。

28. 主要會計政策概要(續)

(l) 應收賬款及其他應收款(續)

(i) 自2018年4月1日起適用的政策

集團就按攤銷成本計量的金融資產(應收賬款及其他應收款)確認預期信貸虧損的虧損準備。

以公允價值計量的金融資產(包括衍生金融資產)無須接受預期信貸虧損的評估。

計量預期信貸虧損

預期信貸虧損是信貸虧損的概率加權估計。信貸虧損按所有預期現金短缺的現值(即根據合約應付集團的現金流量與集團預期收到的現金流量之間的差額)計量。

應收賬款的虧損準備一般以相等於整個周期的預期信貸虧損(即在預期信貸虧損模型適用項目的預計可用年期內所有可能違約事件產生的預期虧損)計量。

信貸風險顯著增加

在評估自初始確認以來金融工具的信貸風險是否顯著增加時，集團將在報告日評估的金融工具發生的違約風險與初始確認日評估的風險進行比較。集團考慮了合理且可支持的定量和定性資料，包括無須付出不必要成本或努力即可獲得的過往經驗和前瞻性資料。

在每個報告日重新計量預期信貸虧損，以反映自初始確認以來金融工具信貸風險的變動。預期信貸虧損金額的任何變動均於損益中確認為減值損益。集團確認所有金融工具的減值損益，並通過虧損準備賬對其賬面金額進行相應調整。

撇銷政策

如果並無實際可收回的前景，部分或全部金融資產的賬面總額會被撇銷。一般情況下，當集團確定債務人並無資產或收入來源可產生足夠的現金流量來償還款項時，則須予撇銷。

先前已撇銷但其後收回的資產於收回期間在損益中確認為減值轉回。

(ii) 於2018年4月1日前適用的政策

於2018年4月1日前採用「已產生虧損」模型以計量呆壞賬的減值虧損。

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。

28. 主要會計政策概要(續)

(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。

(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。

28. 主要會計政策概要(續)

(q) 僱員福利

(i) 短期僱員福利和界定供款退休計劃的供款

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

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

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

(ii) 界定利益退休計劃責任

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

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

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

28. 主要會計政策概要(續)

(r) 所得稅

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

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

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

遞延稅項資產與負債均不貼現計算。

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。

28. 主要會計政策概要(續)

(r) 所得稅(續)

(iii) (續)

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。

(t) 收益確認

當產品或服務的控制權轉移給客戶，或承租人有權使用該資產時，按照集團預期有權獲得的承諾對價金額確認收益，但不包括代表第三方收取的金額。收益不包括增值稅或其他銷售稅，並扣除任何貿易折扣。收益於損益確認如下：

- (i) 機場收費，包括著陸費、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。

28. 主要會計政策概要(續)

(t) 收益確認(續)

- (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。

(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。交易日期是公司初始確認此類非貨幣資產或負債的日期。

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。

28. 主要會計政策概要(續)

(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。

(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。

29. 已頒布但尚未在截至2019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2019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、新準則及詮釋。這些修訂、準則及詮釋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
香港財務報告準則的年度改進(2015-2017周期)	2019年1月1日
《香港會計準則》第28號修訂 — 「聯營公司及合資公司的長期權益」	2019年1月1日

集團認為採納在2019年1月1日開始的會計期間生效的修訂、新準則及詮釋不太可能會對集團的綜合財務報表造成重大影響。

五年財務及營運概要

(百萬港元)	14/15	15/16	16/17	17/18	18/19
綜合損益表					
收益	16,367	18,184	18,627	21,994	19,470
計算折舊和攤銷前營運費用	(5,053)	(5,848)	(5,796)	(6,058)	(7,027)
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	11,314	12,336	12,831	15,936	12,443
折舊和攤銷	(2,420)	(2,813)	(3,079)	(3,097)	(3,123)
利息及財務收入淨額	33	28	131	275	379
應佔合資公司業績	137	189	83	201	261
除稅前溢利	9,064	9,740	9,966	13,315	9,960
所得稅	(1,794)	(1,366)	(1,656)	(1,829)	(1,558)
年度溢利	7,270	8,374	8,310	11,486	8,402
以下各方應佔部分：					
本局權益股東	7,254	8,359	8,276	11,416	8,339
非控股權益	16	15	34	70	63
綜合財務狀況表					
非流動資產	53,474	54,192	57,572	67,060	84,292
流動資產	4,587	10,800	16,748	21,870	24,938
流動負債	(5,813)	(5,428)	(6,740)	(8,652)	(15,581)
流動(負債)/資產淨額	(1,226)	5,372	10,008	13,218	9,357
資產總值減流動負債	52,248	59,564	67,580	80,278	93,649
非流動負債	(7,811)	(7,006)	(7,017)	(7,709)	(13,175)
資產淨值	44,437	52,558	60,563	72,569	80,474
股本	30,648	30,648	30,648	30,648	30,648
儲備	13,546	21,662	29,647	41,553	49,417
非控股權益	243	248	268	368	409
權益總額	44,437	52,558	60,563	72,569	80,474
主要財務及營運統計數字					
宣派股息(百萬港元)	—	—	—	—	—
股權收益	16.7%	17.3%	14.7%	17.3%	11.0%
總負債/資本比率	7%	5%	2%	2%	6%
客運量 ^{1,2} (百萬人次)	64.7	69.7	70.5	73.6	75.1
貨運及航空郵件量 ^{1,3} (百萬公噸)	4.5	4.4	4.7	5.1	5.1
飛機起降量 ¹ (千架次)	396	410	410	423	429

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 — 2019年3月

俄羅斯航空
AeroLogic*
Air Astana
比利時航空
釜山航空
加拿大航空
Air Cargo Global*
中國國際航空
法國航空
香港華民航空*
印度航空
Air Japan
毛里裘斯航空
新西蘭航空
新畿內亞航空
首爾航空
亞洲航空
俄羅斯空橋貨運航空*
探索航空
全日空
美國航空
韓亞航空
ASL Airlines Belgium*
亞特拉斯*
Aurora Airlines
奧地利航空
Aviastar-TU*
曼谷航空
Bismillah Airlines*
英國航空
CargoLogicAir*
盧森堡國際貨運航空*

Cargolux Italia S.p.A.*
國泰港龍航空
國泰航空
宿霧太平洋航空
中華航空
中國貨運航空*
中國東方航空
中國南方航空
美國達美航空
易斯達航空
埃及航空
以色列航空
阿聯酋航空
埃塞俄比亞航空
阿提哈德航空
長榮航空
Federal Express*
斐濟航空
芬蘭航空
嘉魯達印尼航空
香港快運航空
香港貨運航空*
香港航空
IndiGo
日本航空
柬埔寨景成國際航空
濟州航空
印度捷特航空
捷星亞洲航空
捷星日本航空
捷星太平洋航空
真航空

吉祥航空
Kalitta Air*
荷蘭皇家航空
K-Mile Air*
大韓航空
瀾湄航空
德國漢莎航空
德國漢莎貨運航空*
馬來西亞航空
馬印航空
華信航空
蒙古航空
緬甸國家航空
National Air Cargo*
尼泊爾航空
日本貨物航空*
樂桃航空
菲律賓航空
菲律賓亞洲航空
Polar Air Cargo*
澳洲航空
卡塔爾航空
Raya Airways*
汶萊皇家航空
皇家約旦航空
S7 航空
沙特阿拉伯航空*
北歐航空
酷航
順豐航空*
山東航空
上海航空

深圳航空
四川航空
Silk Way West Airlines*
新加坡航空
天空吳哥航空
Sky Gates Cargo Airlines*
Sky Lease Cargo*
Small Planet Airlines
南非航空
Southern Air Inc.*
SpiceJet
春秋航空
斯里蘭卡航空
金鵬航空*
SW Italia S.p.A.*
瑞士國際航空
泰國亞洲航空
泰國國際航空
泰國微笑航空
土耳其航空
韓國德威航空
美國聯合航空
聯合包裹運送服務*
香草航空
越捷航空
越南航空
維珍航空
維珍澳大利亞航空
Western Global Airlines*
廈門航空

* 只提供貨運服務

香港國際機場航班目的地 — 2019年3月

北亞

北京
釜山
長春
長沙
濟州
成都
重慶
大邱
大連
大同
敦煌
福岡
福州
廣州
桂林
貴陽
海口
杭州
哈爾濱
廣島
呼和浩特
花蓮
伊爾庫次克
石垣
濟南
晉江
鹿兒島
高雄
小松
克拉斯諾亞爾斯克*
熊本
昆明
梅縣
宮崎
莫斯科/伏努科沃
長崎
名古屋
南昌
南京
南寧
寧波
岡山
沖繩
大阪/關西
青島
三亞
札幌

首爾/仁川
上海/虹橋
上海/浦東
瀋陽
石家莊
台中
台南
台北
太原
高松
天津
德島
東京/羽田
東京/成田
烏蘭巴托
符拉迪沃斯托克
溫州
武漢
無錫
武夷山
廈門
西安
徐州
鹽城
揚州
煙台
銀川
義烏
米子
運城
張家界
湛江
鄭州

東南亞

斯里巴加灣市
曼谷/廊曼
曼谷/蘇凡納布
宿霧
清邁
清萊
克拉克
峴港
達沃
登巴薩
河內
胡志明市
伊洛洛

雅加達
蘇梅
亞庇
喀比
吉隆坡
吉隆坡/梳邦*
古晉*
馬尼拉
棉蘭/瓜拉納穆
芽莊/金蘭
檳城
金邊
布吉
暹粒
西哈努克
新加坡
泗水
烏隆他尼*
仰光

中東/中亞/南亞

阿布扎比
阿拉木圖
安曼
巴林
巴庫*
班加羅爾
貝魯特*
金奈
科倫坡
達曼*
德里
達卡
多哈
迪拜
迪拜/阿勒馬克圖姆*
海德拉巴
吉隆*
加德滿都
加爾各答
科羅爾
科威特*
馬累
孟買
馬斯喀特*
新西伯利亞

利雅得*
沙迦*
塔什干*
特拉維夫
土庫曼巴希

歐洲

阿姆斯特丹
巴塞羅那
布魯塞爾
布魯塞爾/南部沙勒羅瓦
布達佩斯*
科隆*
哥本哈根/凱斯楚普
都柏林
法蘭克福
赫爾辛基
伊斯坦堡
萊比錫*
列日*
倫敦/蓋特威克
倫敦/希斯路
倫敦/斯坦斯特德
盧森堡*
馬德里/巴拉克斯
曼徹斯特
米蘭/馬爾奔薩
莫斯科/多莫杰多沃*
莫斯科/謝列梅捷沃
慕尼黑
巴黎
布拉格
羅馬
斯德哥爾摩/阿蘭達
維也納*
華沙
葉卡捷琳堡
蘇黎世

澳大利西亞/太平洋島嶼

亞德萊德
奧克蘭
布里斯班
凱恩斯
基督城
達爾文
黃金海岸

關島
墨爾本
楠迪
珀斯
莫爾茲比港
悉尼
圖文巴/威爾坎普*

非洲

亞的斯亞貝巴
開羅
開普敦
約翰內斯堡
毛里求斯

北美

安克雷奇*
阿特蘭大*
波士頓
芝加哥
辛辛那提*
哥倫布*
達拉斯
檀香山*
休斯敦*
亨茨維爾*
洛杉磯
路易斯維爾*
孟菲斯*
邁阿密*
紐約/約翰肯尼迪
紐瓦克
奧克蘭*
安大略*
費城*
波特蘭*
塞班
三藩市
西雅圖
多倫多
溫哥華
華盛頓/杜勒斯

中美及南美

瓜達拉哈拉*
墨西哥城*

* 只提供貨運服務

香港機場管理局

香港大嶼山
香港國際機場
翔天路1號
機場行政大樓

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

