



創建未來

2019/20 年報

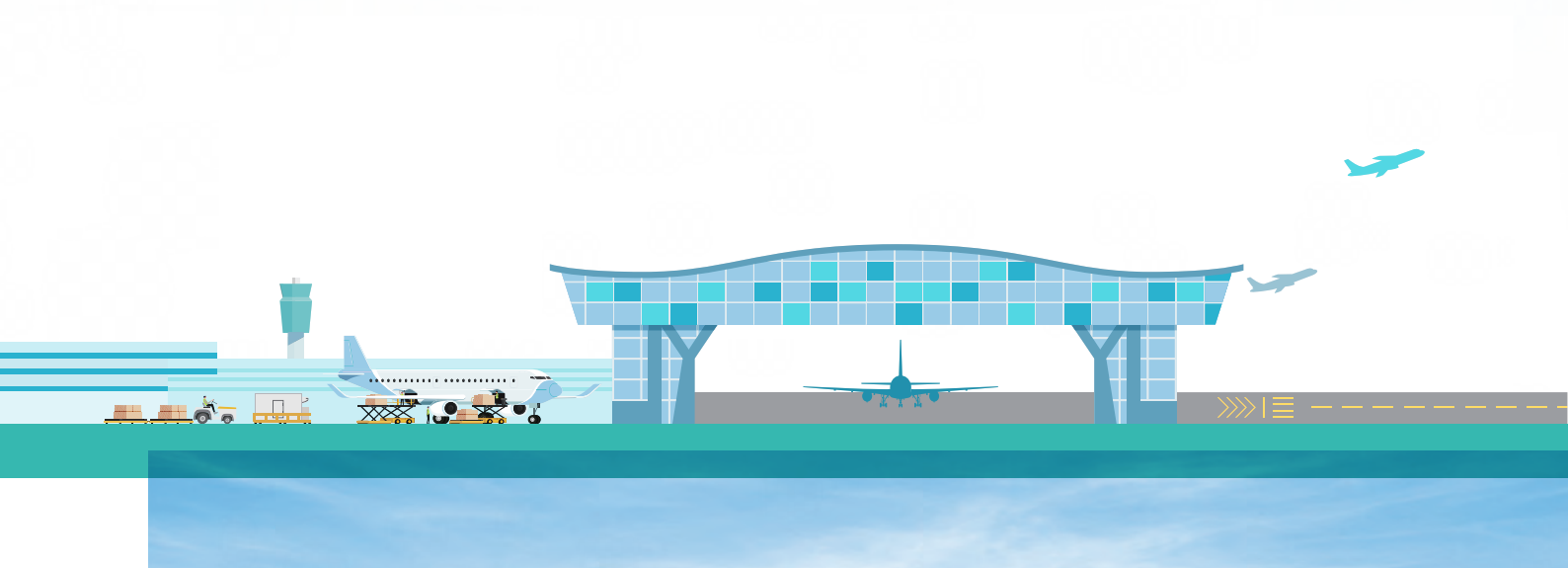
願景

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
167	五年財務及營運概要
168	航空公司及航班目的地

核心價值

堅毅敬業

樂於承擔、積極進取

力求創新

與時並進、推陳出新

群策群力

團結一致、同心協力

精益求精

追求卓越、持續求進

盡展關懷

以人為本、愛護環境



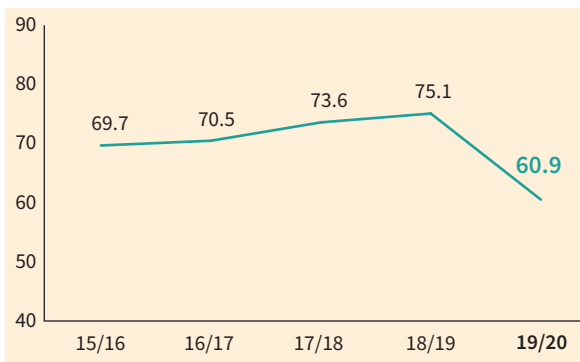
香港國際機場簡介

機場用地面積	1 255 公頃
客運大樓樓面面積	約 73 萬平方米
航空公司	約 120 家
航點	約 220 個
跑道	兩條

營運表現概覽

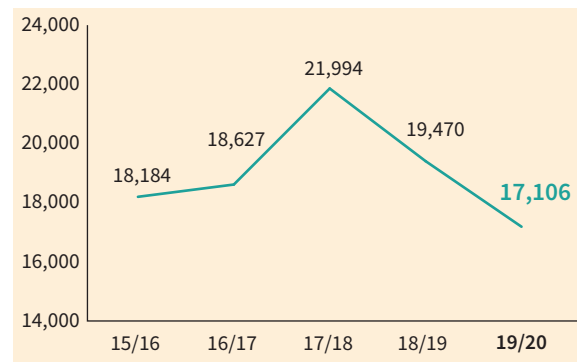
客運量

(百萬人次)



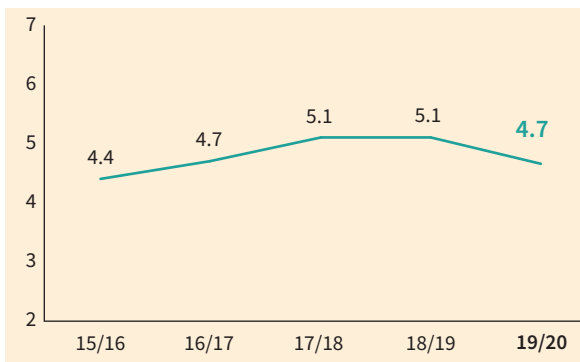
收益

(百萬港元)



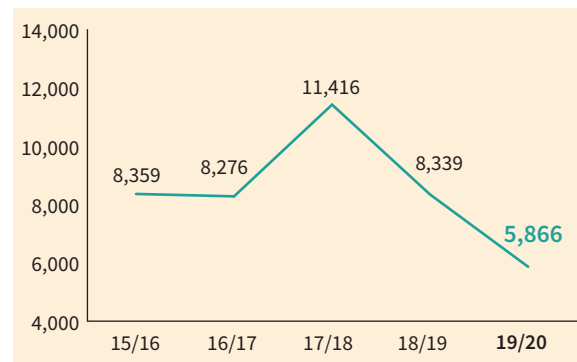
貨運及航空郵件量

(百萬公噸)



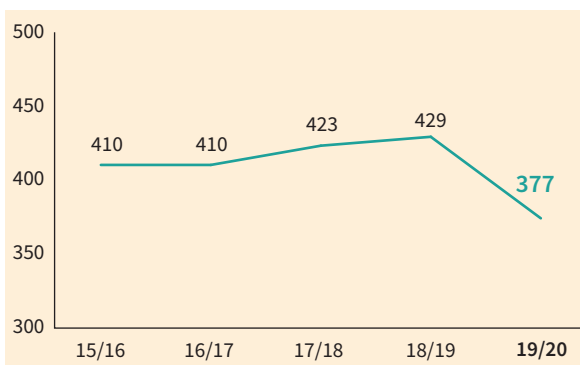
權益股東應佔溢利

(百萬港元)



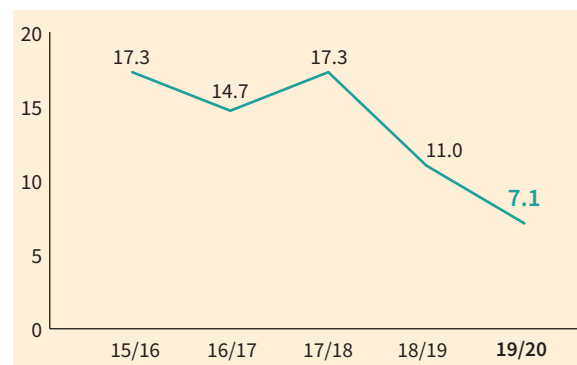
飛機起降量

(千架次)



股權收益

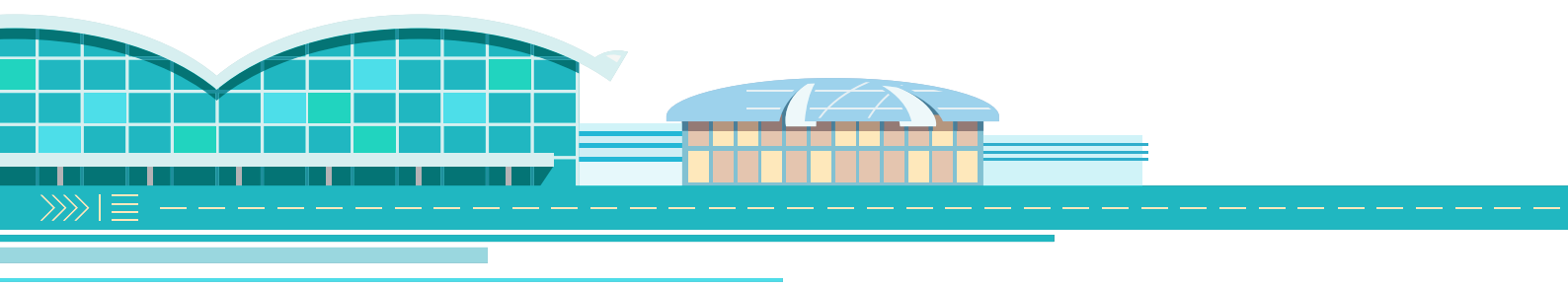
(百分比)



主席報告



香港人素以適應力強及擁有堅毅不屈的精神見稱。數十年來，我們經歷了許多高低起跌，每次都能夠跨過逆境，轉危為機，我們深信這次也不會例外。



各位持份者：

截至2020年3月31日止的2019/20財政年度，香港國際機場經歷了艱巨的一年。2019年下半年的社會動盪及2020年年初至今的新型冠狀病毒帶來了雙重打擊。自疫情爆發以來，全球多個地方均實施出入境限制、旅遊禁令及檢疫措施，致使我們的客運量大幅下降。

支持機場社區

航空業正面對前所未有的挑戰。截至2020年5月，機場管理局已為此推出了多輪紓緩措施，總額達46億港元，以協助機場同業渡過難關。其中一項重要措施是向四家本地航空公司購買約50萬張機票，待疫情過後向全球旅客及香港居民送出機票。同時亦將推出多項其他措施，吸引旅客及刺激市道。

我感謝機管局員工及業務夥伴在面對困境時堅定不移，尤其是積極配合在機場執行的檢疫工作，並竭力協助滯留在外地的香港居民回港。

主席報告

堅持不懈

雖然受新型冠狀病毒波及導致業務倒退，但我們仍專注實現長遠發展願景。於2019/20年度，我們繼續推行機場城市發展計劃，所有項目均取得重大進展。

三跑道系統項目的填海工程進展順利，填海土地關鍵部分已準備就緒，將開始興建飛行區基建及其他設施。第三條跑道將如期在2022年開始投入服務，而整個三跑道系統項目，包括各座建築物及相關基建，預計將於2024年啟用。

翻新二號客運大樓是三跑道系統項目的其中一部分。我們已於2019年11月關閉二號客運大樓進行相關工程，待2024年重開時大樓將提供全面的抵港及離港客運服務。此外，一號客運大樓擴建部分已於2019年11月啟用，提供48個新登記櫃檯及增設兩個行李認領轉盤。

貨運方面，位於南貨運區的高端物流中心已於年內動工，預計於2023年開幕。電子商貿市場發展一日千里，物流中心將有助香港國際機場及其業務夥伴把握當中機遇。

超越交通樞紐角色

香港國際機場的擴建工程將刺激客、貨運量，並為香港企業締造新機遇。大型綜合商業發展項目SKYCITY航天城與客運大樓相連，將會是匯聚零售、餐飲及娛樂設施的矚目新地標。有關地段已於年內交予發展商。憑藉高技術及超前的零售、餐飲及娛樂三合一概念，SKYCITY航天城將為本地居民以至來自大灣區及世界各地的旅客帶來非凡體驗。

與此同時，SKYCITY航天城首間酒店即將落成，預計在2020/21年度開幕。

去年，我們收購了本港其中一個最大型的會議中心——亞洲國際博覽館，並正籌劃亞博館的第二期發展，以滿足會議、展覽及其他活動的長遠需求。此外，香港特區政府已邀請機管局研究及參與港珠澳大橋香港口岸上蓋的未來發展。這些項目將與SKYCITY航天城及整個機場創造莫大協同效益。

延續佳績

香港人素以適應力強及擁有堅毅不屈的精神見稱。數十年來，我們經歷了許多高低起跌，每次都能夠跨過逆境，轉危為機，我們深信這次也不會例外。

疫情終會過去，我們期望社會經濟早日回復正常。香港國際機場會繼續完善及提升基建與設施，推動未來發展，為香港的經濟增長作出貢獻。

最後，我謹此感謝董事會成員在過去一年給予意見和支持。

A handwritten signature in black ink, reading '蘇澤光' (So Tak Kwong) in a cursive style.

蘇澤光

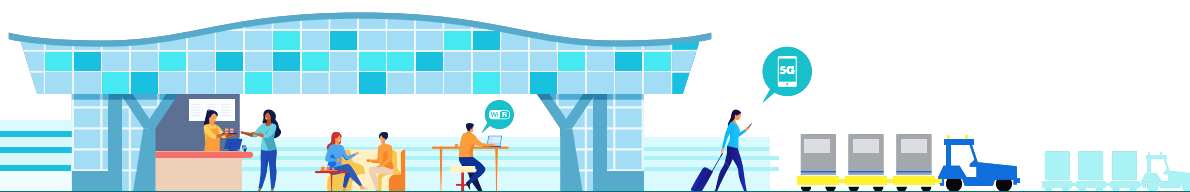
主席

香港，2020年5月25日

行政總裁報告



雖然面對史無前例的逆境，但我們深信疫情過後，航空旅客需求將會反彈，因此我們繼續推進機管局的長遠發展計劃，以滿足未來的需求。



各位持份者：

截至2020年3月31日止的2019/20財政年度，香港國際機場遇上預計以外的重大難關。國際貿易糾紛及香港社會動盪令2019年的機場客、貨運量同告下跌，其後新型冠狀病毒疫情席捲全球，多個主要航點及香港均實施檢疫措施及旅遊限制，致使客運交通幾近癱瘓。

於2019/20年度，客、貨運量分別減少18.9%及7.3%，錄得6 090萬人次及470萬公噸，飛機起降量同比下跌12.0%至377 420架次。

守護旅客及機場員工

當新型冠狀病毒在香港初現時，我們已迅速應變，確保旅客及機場員工的安全。我們加密清潔次數，並運用先進的機械人為客運大樓及旅客設施進行徹底消毒，以及在人流較多的範圍添置更多消毒搓手液機。此外，我們透過廣播系統、海報、短片及社交媒體發放信息，加強公眾對肺炎及呼吸道感染的意識。

時至2020年5月，我們仍然難以掌握旅客需求將於何時明顯回升。面對這些挑戰，機場管理局已向機場社區推出四輪總值約46億港元的紓緩措施，支援航空公司、零售商戶、食肆及專營商。但由於機管局亦面對收益下降的情況，加上須應付機場的日常運作及已承諾的資本開支，我們將須要從金融市場集資以增強我們財政能力。

雖然面對史無前例的逆境，但我們深信疫情過後，航空旅客需求將會反彈，因此我們繼續推進機管局的長遠發展計劃，以滿足未來的需求。

行政總裁報告

開拓新體驗

年內，我們繼續推行一系列提升項目，讓旅客享有更豐盛的機場體驗，積極為迎接未來的航空需要未雨綢繆。

於2019/20年度，一號客運大樓的提升工程取得實質進展，以開闊敞亮的嶄新設計及更舒適的環境示人。

東大堂美食廣場的翻新工程已經完成，新設計靈感源自香港的山巒風光，座位數目增加300個至合共1 200個，並引入新餐飲概念，例如壽司吧及名廚品牌餐廳等。美食廣場現提供預先點餐服務，令用膳過程更加方便。

我們於本年度開始重新設計機場洗手間，待翻新工程於2021年年中完成後，客運大樓內共108個洗手間將換上光潔明亮的現代化設計，配備結合乾手機功能的洗手盆等先進設施。

此外，天際走廊工程繼續進行，於2020年啟用後將連接一號客運大樓與北衛星客運廊。其預製施工階段已於年內完成，並開始安裝各項設備及系統。天際走廊全長200米，預期將成為全球最長的機場禁區行人天橋，啟用後旅客前往北衛星客運廊將更輕鬆快捷；同時亦會是欣賞停機坪迷人景致的理想地點，讓旅客留下難忘旅程回憶。

建設迎合未來需求的機場

應用新科技對機場發展愈見重要。我們不斷探索創新技術，使香港國際機場運作更趨完善。

例如於2019年12月，我們在機場禁區引入無人駕駛拖車以運送行李。這項新設備配備光學雷達、攝影機及全球衛星定位系統，可以避開障礙物及在任何天氣環境下運作。香港國際機場是全球首個機場於實際環境以全自動的無人駕駛拖車運送行李。


年內，我們將客運大樓的高速Wi-Fi區數目由15個增加一倍至30個，亦開始增設600個Wi-Fi接駁點。同時，我們開發獨立的流動通訊網絡，確保機場運作的網絡連接安全可靠，並正在機場推出5G技術應用。

機場運作每天都會產生大量數據，這些數據可有助深入剖析運作情況及旅客行為。我們正將這些數據更廣泛地應用在機場運作當中。於2019/20年度，我們成立了一個部門以加快將機場轉為數據主導機場的步伐，從而提高效率及締造更暢順、個人化的旅行體驗。

邁向理想未來

在2019/20年度，香港國際機場面對其史上最艱難的一年。我在此衷心感謝機場同業及業務夥伴在這次危機中展現出堅毅及互助精神。

雖然過去一年難關重重，但這只會是一時挫折。香港國際機場是領先國際樞紐，我深信航空交通量必會回升。我期待與機場同業攜手合作，振興香港經濟，並帶領機場再創高峰。



林天福

行政總裁

香港，2020年5月25日

董事會



蘇澤光先生



林天福先生



陳帆先生



歐智華先生



何俊賢議員



許正宇先生

蘇澤光先生 GBM GBS OBE 太平紳士 主席

現年75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61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成員；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。林先生於2019年獲選為香港運輸物流學會院士，並獲DHL／南華早報香港商業頒發傑出管理獎。

陳帆先生 太平紳士 運輸及房屋局局長*

現年62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。

歐智華先生

現年61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、怡和控股有限公司及沙特英國銀行非執行董事。歐先生持有牛津大學法學學位。

何俊賢議員 BBS

現年40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、人事編制小組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、司法及法律事務和公務員及資助機構員工事務委員會委員。

許正宇先生 太平紳士

財經事務及庫務局局長*

現年43歲。2020年4月出任財經事務及庫務局局長後成為董事會成員。曾任香港金融發展局行政總監。九廣鐵路公司管理局主席。強制性公積金計劃管理局董事局、西九文化區管理局董事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局成員。



林奮強先生



廖志勇機長



盧偉國議員、博士、工程師



杜彼得先生



唐家成先生



黃冠文先生

林奮強先生 BBS

現年59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。他曾連續超過十年獲環球基金經理選為最佳分析師。目前，他是醫院管理局成員、大嶼山發展諮詢委員會成員、團結香港基金研究委員會會員，以及香港恒生大學會計學系客席教授。他也曾出任香港特區政府行政會議及中央政策組成員。

廖志勇機長 太平紳士 民航處處長*

現年54歲。2020年4月出任民航處處長後成為董事會成員。持專業民航駕駛執照；香港工程師學會資深會員。曾任國際民用航空組織亞太地區區域航空安全小組副主席及國際適航聯會副總裁（亞洲）。

盧偉國議員、博士、工程師

SBS MH 太平紳士

現年67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董事局成員。中國人民政治協商會議第13屆全國委員會及中國科學技術協會全國委員會委員。

杜彼得先生 BBS

現年72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 GBS SBS 太平紳士

現年65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。

黃冠文先生 BBS MH 太平紳士

現年55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、貪污問題諮詢委員會委員及旅遊業監管局成員。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。

董事會



黃永灝先生



胡文新先生



易志明議員



盛智文博士

黃永灝先生 BBS 太平紳士

現年62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、香港建造商會永遠監督及醫院管理局成員。

胡文新先生 太平紳士

現年47歲。2019年6月獲委任為董事會成員。胡先生於1999至2019年間在合和實業有限公司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；香港旅遊發展局成員、香港特區政府環境局能源諮詢委員會委員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66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；中國人民政治協商會議第13屆全國委員會委員；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72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

何惠芬女士

核數師

畢馬威會計師事務所

執行總監



區浩章先生



陳正思女士



張李佳蕙女士



鍾惠儀女士



梁永基先生



潘嘉宏先生

區浩章先生

物業發展執行總監

現年63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54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（商舖租務及市場推廣），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。

張李佳蕙女士

機場運行執行總監

現年59歲，持有美國南伊利諾大學工商管理碩士學位及紐約州立大學電腦科學學士學位，並於史丹福大學修讀行政管理課程，2019年12月獲委

任為機場運行執行總監。張李佳蕙女士曾在通用電器公司及美國加州矽谷高科技初創公司工作多年，其後於1992年加盟香港機場管理局。她在機場管理方面擁有逾27年經驗，先後在機管局執掌多個高級管理層職位。她現時兼任珠海市珠港機場管理有限公司董事及滬港機場管理（上海）有限公司副董事長。張李佳蕙女士積極服務社會，現為香港學術及職業資歷評審局職業專才教育評審聯絡小組成員，以及國際青年學融基金會董事會成員。

鍾惠儀女士

人力資源及行政執行總監

現年56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公司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和經驗。

梁永基先生

工程及科技執行總監

現年59歲，持有香港中文大學工

商管理碩士學位及香港大學理學士（工程）學位，2020年1月獲委任為工程及科技執行總監。梁永基先生於香港機場管理局任職超過28年，負責機管局的工程及科技發展、管理其資產及交付香港國際機場的工程項目。加入機管局前，他曾任職於多家工程顧問公司及不同政府部門，參與多項香港大型基建項目的規劃、設計及項目管理工作。他是特許土木及結構工程師，擁有逾37年經驗，其中29年的工作涵蓋機場基建、設施及系統的規劃、設計、建設、運作及維修。他亦是香港國際展覽中心有限公司董事會成員，以及物流及供應鏈多元技術研發中心有限公司的董事局成員。

潘嘉宏先生

三跑道項目執行總監

現年62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。

財務及營運概覽

	2019/20	2018/19	+/- % ¹
財務業績			
<i>(百萬港元)</i>			
收益	17,106	19,470	-12.1%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	9,220	12,443	-25.9%
折舊和攤銷	2,924	3,123	-6.4%
利息及財務收入淨額	461	379	+21.6%
權益股東應佔溢利	5,866	8,339	-29.7%
宣派股息	-	-	-
財務狀況及比率			
<i>(百萬港元)</i>			
資產總值	114,902	109,230	+5.2%
借款總額	5,215	5,344	-2.4%
權益總額	86,185	80,474	+7.1%
股權收益	7.1%	11.0%	
總負債／資本比率 ²	6%	6%	
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³			
客運量 ⁴ (百萬人次)	60.9	75.1	-18.9%
貨運及航空郵件量 ⁵ (百萬公噸)	4.7	5.1	-7.3%
飛機起降量 (千架次)	377	429	-12.0%

¹ 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

² 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

³ 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。

⁴ 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。

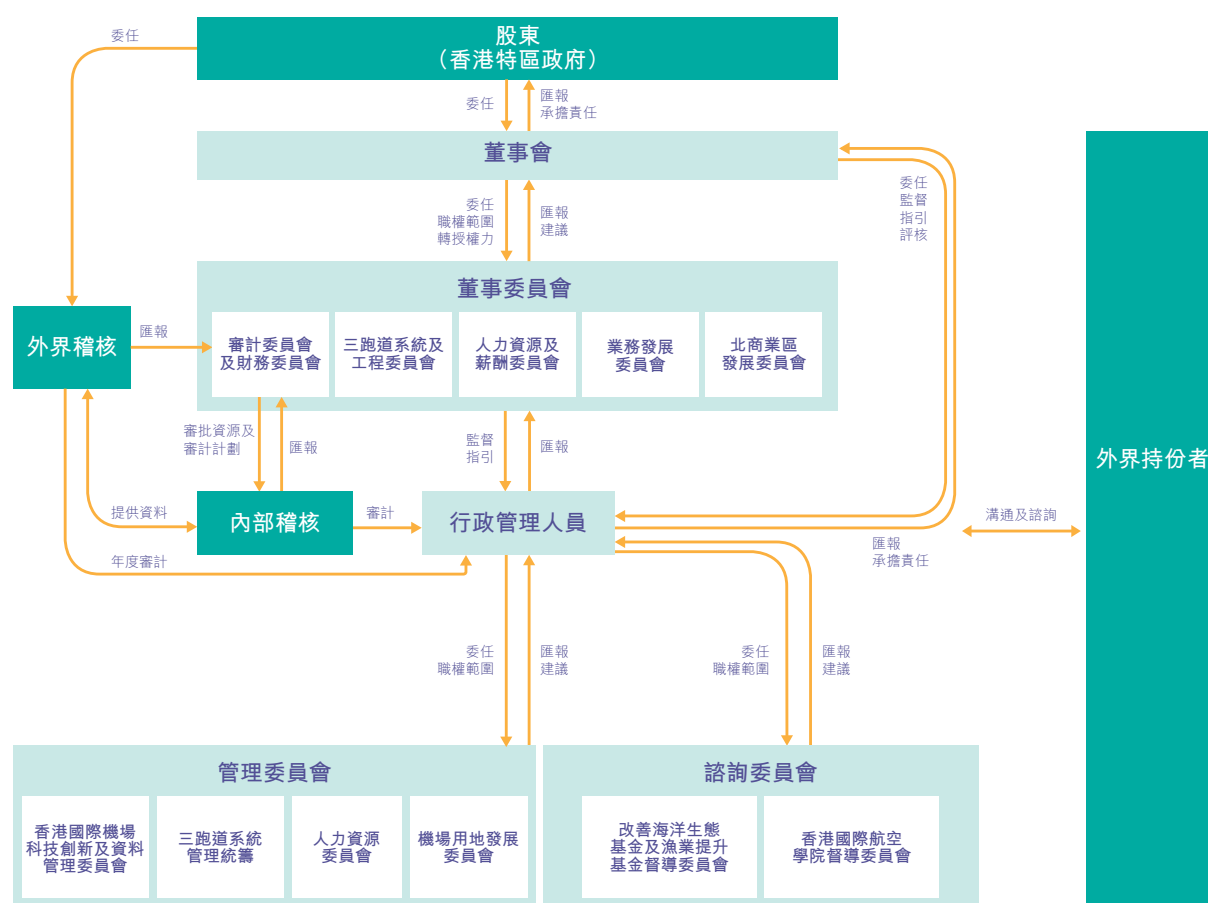
⁵ 貨運量包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件量包括香港郵政的航空郵件及航空公司的轉口郵件。

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

香港法例第483章《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。

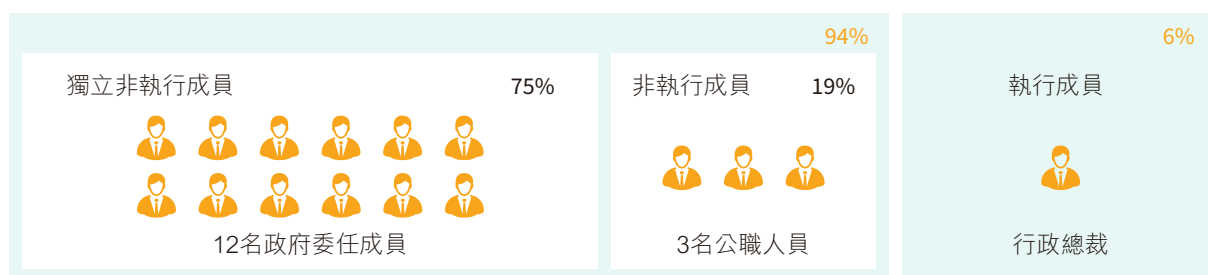
企業管治

董事會成員

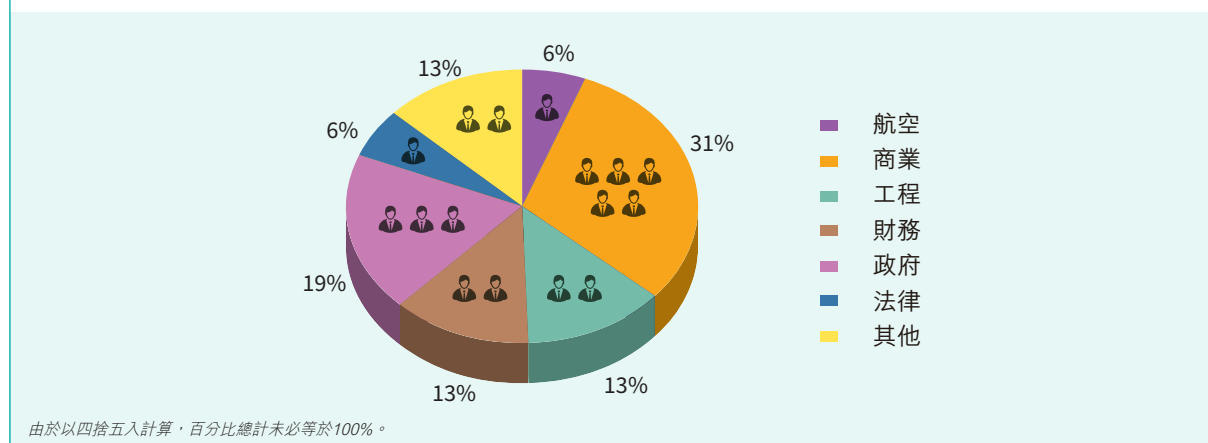
於2020年5月25日，董事會共有16名成員，各成員的簡歷載列於第12至14頁及機管局網站（www.hongkongairport.com）。除行政總裁外，所有董事會成員均為非執行成員，其中12名視為獨立人士¹，佔成員總數75%。現時董事會的三名公職人員分別為財經事務及庫務局局長、運輸及房屋局局長，以及民航處處長。

董事會成員多元化

非執行成員佔董事會成員人數的94%，他們來自不同背景，其中包括航空、工程、公共管理、財務、法律及商業等界別。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。

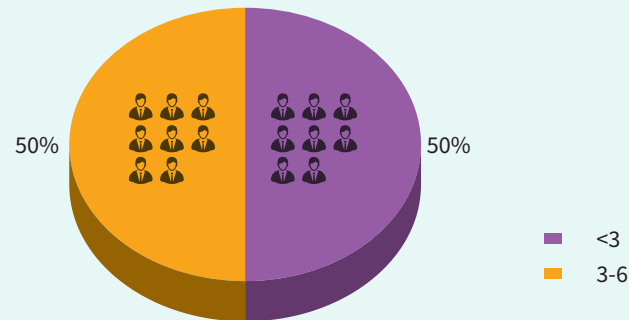


背景

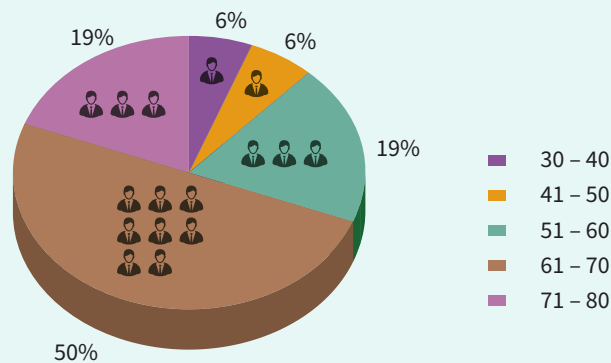


¹ 任何成員如非公職人員或機管局的執行成員，而且與董事會任何成員或行政管理人員沒有關連，便會視為獨立人士。

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 110 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，在本報告年度安排董事會成員前往機場參觀，包括實地視察一號客運大樓附屬大樓、三跑道系統項目填海範圍、SKYCITY 航天城及其他建築工程。

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。

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。

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

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2019/20年度已完成的工作概要

- 舉行五次會議，平均出席率為95.3%
- 審議44份文件
- 經審議的主要事項：

企業

- 企業目標及表現衡量方法
- 董事委員會的成員名單
- 成立一家全資附屬公司，經營非核心業務
- 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
- 投資指引
- 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
- 亞洲國際博覽館發展計劃

人力資源

- 員工薪酬、薪酬架構及福利檢討
- 企業表現評估
- 委任及重新委任高級管理層

運作

- 客運大樓翻新及提升項目
- 運力及服務提升

會議

各成員在五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。

董事委員會

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

董事委員會遵循董事會的運作模式。



董事會與轄下委員會的連繫

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

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

近一次檢討於2017年進行，以確保各委員會的職權範圍之間沒有重大缺口或重疊。各董事委員會的職權範圍載於香港國際機場網站 www.hongkongairport.com。

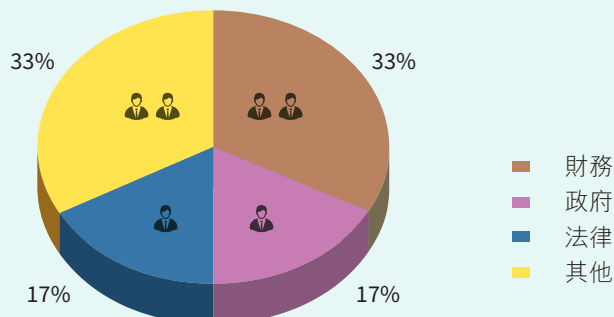
董事委員會的成員名單最近於2019年6月獲董事會審視及通過。每名董事會成員平均在兩個董事委員會中擔任成員。

各董事委員會的詳細資料、成員名單、主要職責，以及於截至2020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



平均出席率：93.8%

成員

委員會有六名非執行成員，其中五名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 歐智華先生（主席）
- 何俊賢議員
- 林奮強先生
- 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

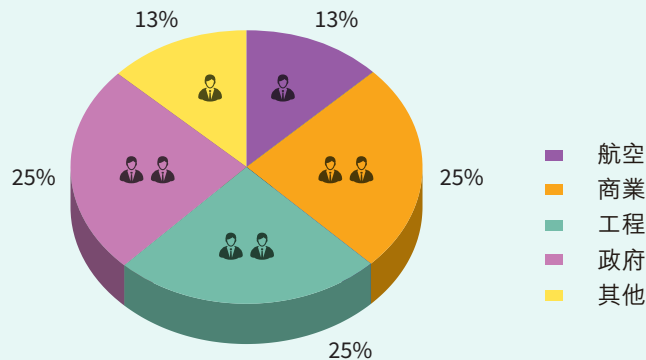
1. 審閱財務報表
2. 就聘用外聘核數師提出建議，並審批外聘核數師的薪酬及聘用條款，以及監督機管局與外聘核數師的關係
3. 檢討會計政策、年度財務預算及五年財務計劃
4. 監督內部及財務監控、風險管理制度及內部稽核職能，以及檢討內部舉報政策
5. 報告有關企業管治實務的事項
6. 就機管局的投資目標、指引及策略和海外投資提出建議

於2019/20年度已完成的工作概要

- 舉行四次會議，平均出席率為93.8%
- 審議17份文件
- 經審議的主要事項：
 - 經審核年度財務報表及未經審核中期財務報告
 - 年度財務預算及五年財務計劃
 - 季度營運業績
 - 股息政策
 - 聘用外聘核數師、審批核數費用及非核數服務
 - 審閱外聘核數師報告及檢討核數過程是否有效
 - 年度企業管治、風險管理及內部監控檢討報告
 - 會計、內部稽核及財務匯報職能的資源、員工資歷及經驗是否充足
 - 年度內部稽核計劃、季度內部稽核報告及內部稽核職能的效績
 - 三跑道系統融資方案的風險管理策略
 - 投資指引

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：85.5%

由於以四捨五入計算，百分比總計未必等於100%。

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

- 盧偉國議員（主席）
- 何俊賢議員
- 黃永灝先生
- 胡文新先生
- 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

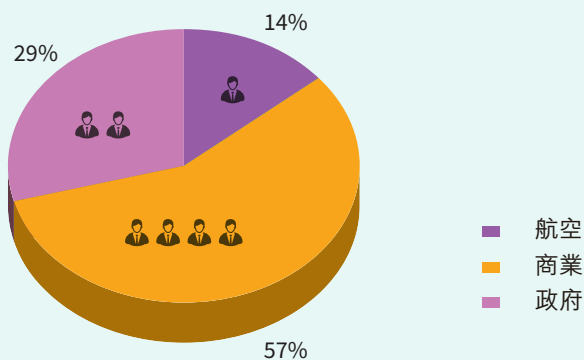
於2019/20 年度已完成的工作概要

- 舉行六次會議，平均出席率為 85.5%
- 審議 36 份文件
- 經審議的主要事項：
 - 年度基本工程財務預算及五年基本工程計劃
 - 三跑道系統項目填海工程進度
 - 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：79.2%

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）
- 杜彼得先生
- 胡文新先生
- 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：

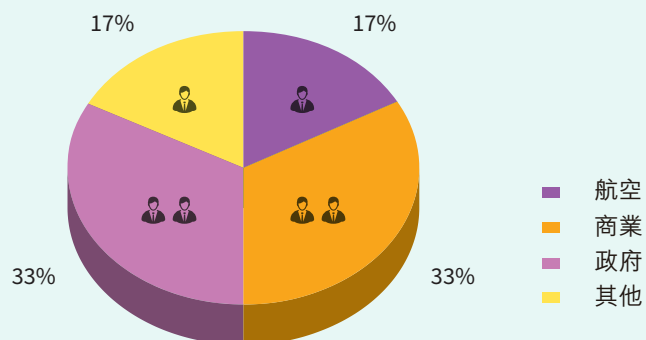
1. 有關香港國際機場發展的業務策略
2. 機場商務及業務發展計劃及方案，但不包括三跑道系統及北商業區發展
3. 重大商務項目或營運計劃的落實推行，包括檢討機場收費、其他定價及收費政策
4. 可持續發展、公共關係及傳訊策略

於 2019/20 年度已完成的工作概要

- 舉行四次會議，平均出席率為 79.2%
- 審議 13 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
 - 重新發展空郵中心
 - 提供機場設施
 - 採購策略和營運及服務合約的批授
 - 貨運站處理費優惠計劃

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：66.7%

成員

委員會有六名成員，其中三名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 杜彼得先生（主席）
- 林奮強先生
- 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細則，並就此向董事會提出建議
4. 就北商業區與其他發展項目的配合及對外交通連繫事宜提出意見
5. 監督有關北商業區發展的市場拓展計劃，並就此提出意見

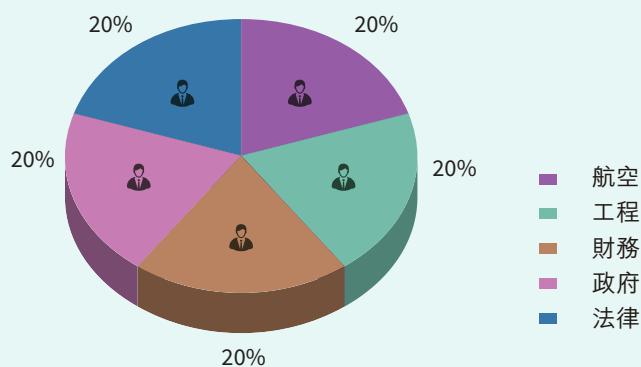
於2019/20 年度已完成的工作概要

- 舉行一次會議，平均出席率為 66.7%
- 收到一份簡報
- 經審議的主要事項：
 - 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



平均出席率：76.2%

成員

委員會有五名成員，其中三名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 黃冠文先生（主席）
- 盧偉國議員
- 唐家成先生

執行成員

- 林天福先生

非執行成員

- 運輸及房屋局局長

主要職責

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 2019/20 年度已完成的工作概要

- 舉行三次會議，平均出席率為 76.2%
- 審議五份文件
- 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
 - 委任高級管理層

會議出席率（2019年4月1日至2020年3月31日）

審計委員會 三跑道系統						
董事會成員	董事會 ⁵	及財務 委員會 ⁵	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	5/5		6/6	4/4	1/1	3/3
財經事務及庫務局局長	5/5	4/4			1/1	
民航處處長	5/5		6/6	4/4		
獨立非執行成員						
蘇澤光先生（董事會主席）	5/5					
陳靜芬資深大律師 ⁴	3/3		3/4	1/3		
馮婉眉女士 ³		1/1				0/1
歐智華先生 ²	4/5	3/3 ¹				
何俊賢議員	4/5	4/4	3/6			
林奮強先生	5/5	4/4			0/1	
林健鋒議員 ³		1/1				1/1
李承仕先生 ³			1/1			
盧偉國議員 ²	5/5		5/5 ¹			2/2
杜彼得先生	5/5			3/4	1/1 ¹	
唐家成先生	3/5	2/4				1/3
黃冠文先生	5/5	4/4				3/3 ¹
黃永灝先生	5/5		4/6			
胡文新先生 ²	5/5		4/5	3/3		
易志明議員	5/5		5/6	1/4		
盛智文博士	5/5			4/4 ¹	0/1	
執行成員						
林天福先生（行政總裁）	5/5		6/6	4/4	1/1	3/3
年內舉行會議總數	5	4	6	4	1	3

附註：

¹ 擔任委員會主席

² 分別於2019年6月1日及3日獲委任為董事會及委員會成員

³ 於2019年5月31日退任董事會及委員會成員

⁴ 於2019年12月16日辭任董事會及委員會成員

⁵ 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、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

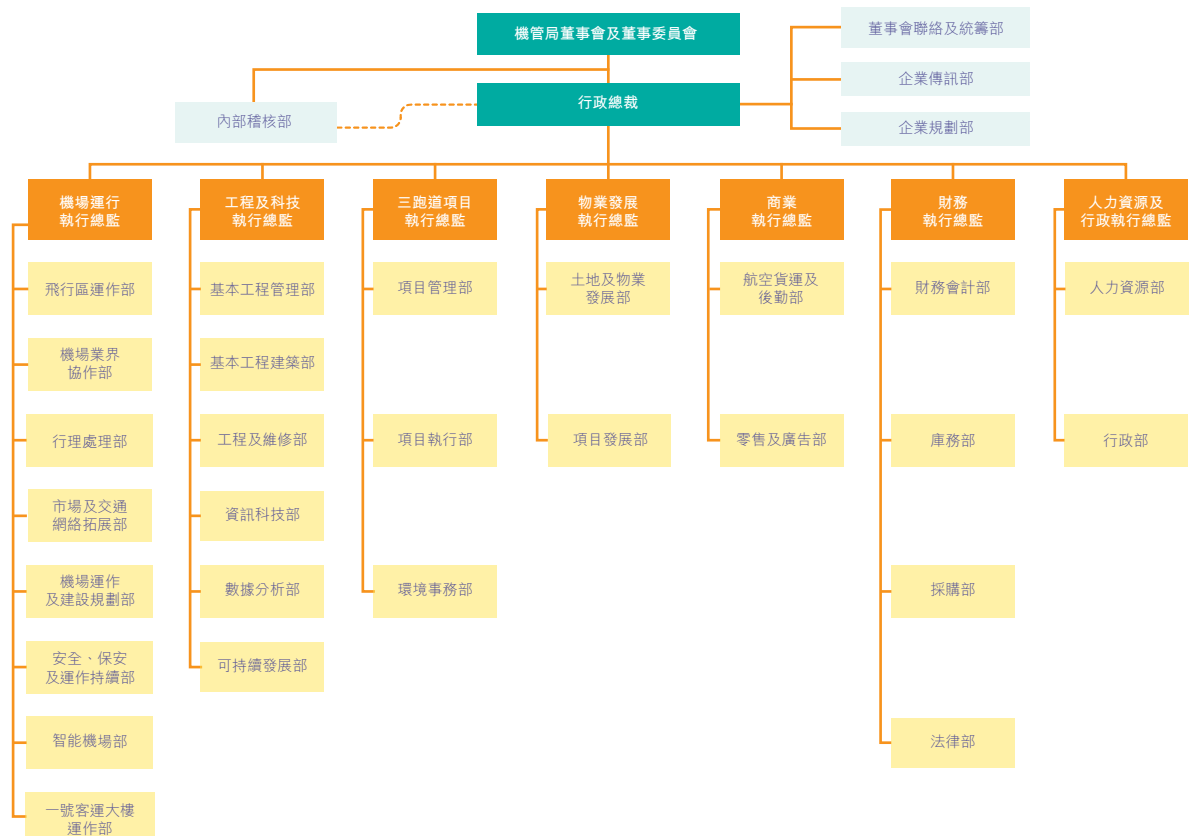
- 制訂策略性營運計劃以配合董事會設定的目標
- 為日常營運表現承擔行政責任
- 帶領管理層團隊進行董事會採納的政策及策略

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2020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110至113頁的財務報表附註。

公司秘書負責處理董事會相關事宜，並直接向行政總裁匯報。

企業管治

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	<ul style="list-style-type: none"> 行政總裁（主席） 相關執行總監 其他高級職員 	<ul style="list-style-type: none"> 就香港國際機場的科技及創新技術發展提供策略性指引 釐定重點發展工作及優先處理項目，並就資源分配提供意見 就有效執行科技創新計劃的體制安排進行檢討 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	<ul style="list-style-type: none"> 行政總裁（主席） 執行總監 其他高級職員 	<ul style="list-style-type: none"> 行政總裁可藉此定期了解三跑道系統項目的最新進展，管理層亦可獲得項目相關事宜的意見
人力資源委員會	<ul style="list-style-type: none"> 行政總裁（主席） 執行總監 	<ul style="list-style-type: none"> 檢討及制訂員工培育策略，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	<ul style="list-style-type: none"> 行政總裁（主席） 相關執行總監 	<ul style="list-style-type: none"> 確保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
改善海洋生態基金及漁業提升基金督導委員會	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 行政總裁（主席） • 不多於12名核心成員，包括： <ul style="list-style-type: none"> – 機管局管理層 – 來自政府、教育界及機場同業的外界成員 	<ul style="list-style-type: none"> • 向管理層提供指引，以協助航空學院達到為香港培育航空業人才的目標 • 為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2019/20年度，機管局透過其公開資料制度接受及處理共35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和聲明，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。

機管局制定計劃，藉著舉行會議、簡報會及機場參觀等活動，繼續與各界持份者保持聯繫，讓他們對正在施工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。機管局透過月刊《翱翔天地》分享主要企業目標、策略、業績及重要活動資訊，同時定期舉行員工簡報會，與員工以面對面的形式溝通。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《2018/19 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 2019/20 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：

- 在環境運動委員會舉辦的 2018 年「香港環境卓越大獎」中，獲得公共及社區服務界別的金獎
- 在香港管理專業協會舉辦的「香港可持續發展獎 2018/2019」中，獲得大型機構組別的可持續發展獎
- 在國際機場協會亞太區分會舉辦的「2019 年環保機場嘉許計劃」中，獲得「年旅客量逾 4 500 萬人次的機場」類別銀獎
- 在香港會計師公會舉辦的「最佳企業管治大獎 2019」中，獲頒發公營／非牟利機構（大型機構）組別的金獎，並在同一組別獲得可持續發展及企業社會責任報告獎的評判嘉許

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。
- 機管局已因應三跑道系統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。

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航空樞紐地位的重要因素。

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

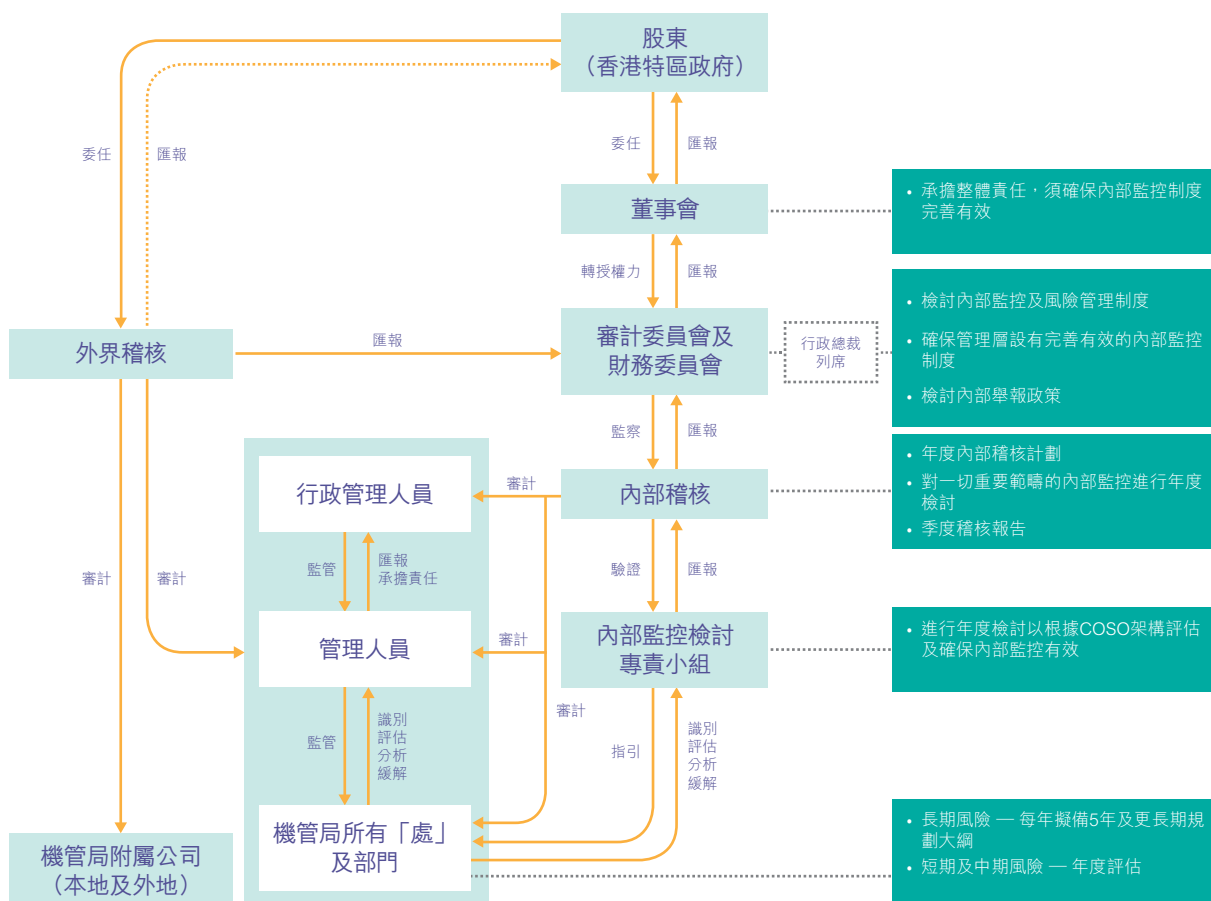
內部監控是機管局管理制度的關鍵部分，並在功能部門的運作程序中實行。機管局內部監控制度的基本原則並非要消除風險，而是管理及減低風險。

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

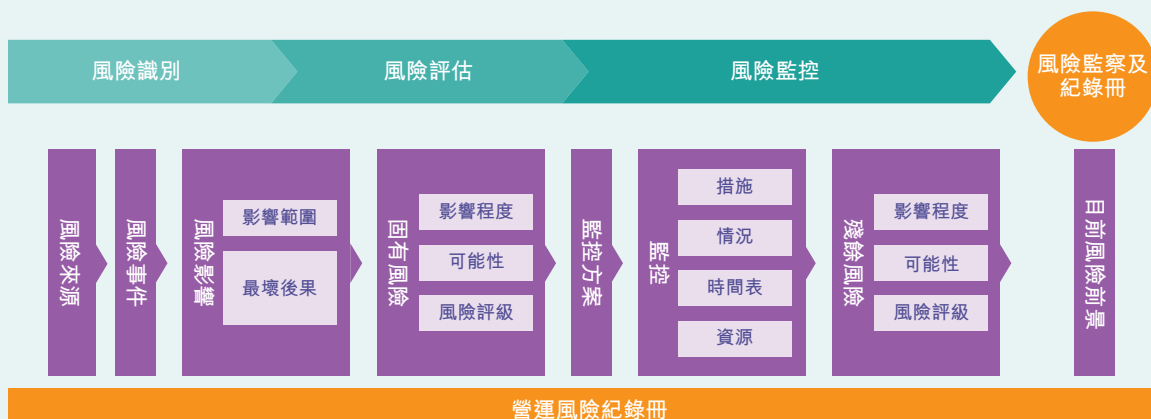
為確認因經濟、市場或環境轉變所產生的風險，管理層持續進行風險評估，以識別新的風險範疇和執行適當的緩解措施。

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。負責機管局的主要核數師合夥人每七年調任一次。最後調任日期為2019/20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)	2019/20	2018/19
核數費用	7	6
非核數服務費	4	2

在2019/20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，應有助內部稽核部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。

企業管治

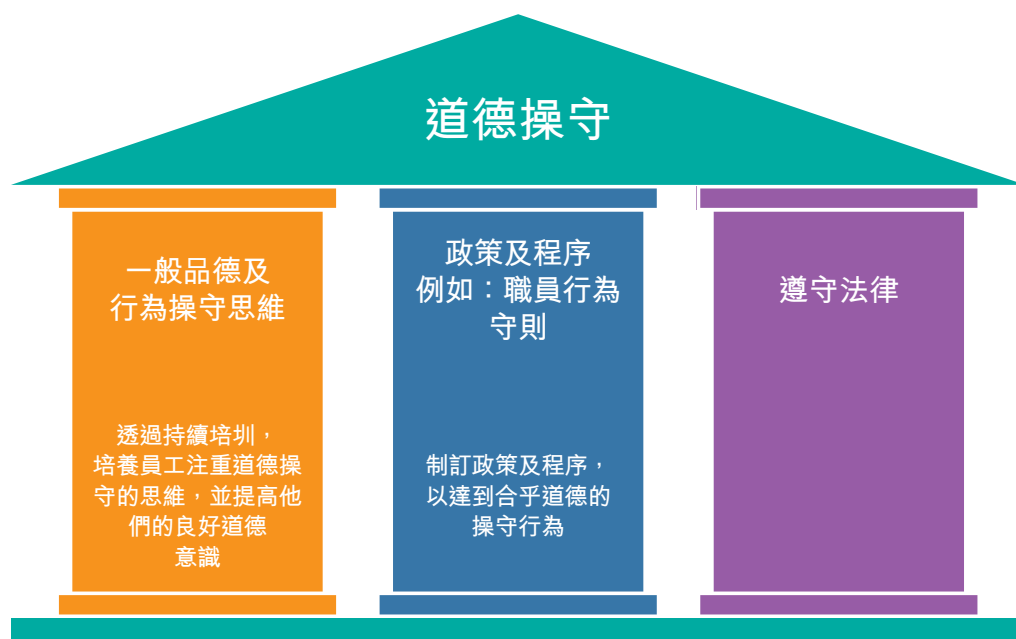
道德操守

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	三個月內
	• 企業管治的重要性及框架	
	• 職員行為守則的要點	
	- 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
法例遵守 (必須參加)	- 機管局環境管理系統簡介	一個月內
	- 平等機會簡介會	一個月內
	- 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	
程序及實務 (提名參加)	- 內部稽查工作坊	六個月內
	- 財務政策工作坊	
	- 資訊科技政策工作坊	
	- 採購政策工作坊	
	- 外地公幹工作坊	

員工質素

機管局相信要實施有效的企業管治，必須推行多項監控制度，而制訂、監督及實行工作則須依靠員工才能進行。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2020年3月31日的綜合財務狀況，以及集團截至該年度止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

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.4.1	非執行董事的委任應有指定任期，並須接受重新選舉。	全體非執行成員的固定任期通常為三年。董事會成員無須參加重選，但可由香港特區行政長官根據《機場管理局條例》第3條重新委任。
A.4.2及A.4.3	這些守則條文有關委任董事以填補臨時空缺、委任獨立非執行董事，以及董事的輪流退任。	這些規定不適用於機管局。根據《機場管理局條例》第3條，董事會成員由香港特區行政長官委任。董事會成員的任期受《機場管理局條例》第11條規管。
A.5.1至 A.5.5	這些守則條文與提名委員會有關。	這些規定不適用於機管局。根據《機場管理局條例》第3條，董事會成員由香港特區行政長官委任。
A.6.4	董事必須遵守進行證券交易的《標準守則》，而董事會亦應就僱員買賣公司證券事宜設定指引。	這項規定不適用於機管局，因為機管局所有股份均由香港特區政府持有，不作公開買賣。
C.2.4 (e)	這項守則條文是有關處理及發放內幕消息程序的披露和內部監控。	

管治守則條文		不相符原因
A.6.5	為全體董事安排及資助合適的培訓活動，以參與持續專業發展。董事應向公司提供所接受培訓的紀錄。	機管局為新委任的董事會成員安排合適的培訓及啟導計劃，讓成員了解機管局的目標、策略、營運及內部監控。董事會成員不時獲邀出席機場參觀活動及簡報會。
D.3.1	董事會或委員會的職權範圍應包括檢討及監察董事及高級管理人員的培訓及持續專業發展。	
A.7.1	董事會會議議程及會議文件應最少在董事會會議日期三天前送交全體董事。	機管局自行訂立更為嚴緊的指引，訂明在舉行董事會會議最少三整天前（不包括發送文件當天及舉行會議當天）須將會議文件發給董事會成員。在本報告年度合共 113 份文件當中，約 86.7% 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

2019/20 年度的年度檢討所識別的主要風險及推行的監控措施如下：

策略及營運風險

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

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 維持香港的國際及區域航空中心地位是機管局的法定任命 應付未來航空交通需求。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	<ul style="list-style-type: none"> 三跑道系統是策略性發展項目，有助提升香港的長遠競爭力及促進經濟發展。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。機管局已制定策略及營運措施，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	<ul style="list-style-type: none"> 在全面遵守環境法例的情況下營運機場 推行機管局各項環保措施
監控措施	<ul style="list-style-type: none"> 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 2018/19 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2019/20 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較預期目標理想。我們會繼續對可能危及安全運作環境的風險保持警覺。

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 在航空業迅速發展下，維持安全於高水平 加強機場員工的安全及保安意識 全球各地恐怖活動帶來的威脅不斷轉變 出現全球公眾健康風險，例如寨卡病毒疾病、中東呼吸綜合症、麻疹及2019冠狀病毒病
監控措施	<p>安全</p> <ul style="list-style-type: none"> 實施及維持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》，確保其適當性 定期進行安全檢查及審核計劃，監察專營商、特許經營商及承包商實施安全管理系統的情況 制定及維持《實時營運風險評估紀錄冊》，以持續監控新項目帶來的安全風險 規定機場禁區通行證持有人、行李處理大堂員工及工程承包商必須參加基本安全培訓及安全意識測驗，以及安排非通行證持有人參與安全簡報會 為機場同業舉辦不同主題且涵蓋整個機場的安全推廣計劃 <p>保安</p> <ul style="list-style-type: none"> 寄艙行李檢查系統取代計劃已獲核准，並已推行以提升行李保安的標準及效率 完成「輕捷」檢查通道測試，該通道為日後在一號客運大樓及三跑道系統實施的旅客保安檢查規定訂下更高標準 成立機場保安應變小組，以增強機場保安有限公司於維持機場非禁區範圍安全的職能，以及就示威活動等影響機場運作的情況加強應變及控制能力 完成提升閉路電視攝影機的工作，以加強影像信息質素、保安監視與追蹤能力，以及進行活動錄影 推行香港國際機場「機場禁區通行證監督制度」，每月舉行提高意識工作坊及對機場禁區通行證保薦/所屬機構的通行證辦事處進行實地審核，以提升保安意識文化

風險管理

安全、保安及健康風險

監控措施	<p>健康</p> <ul style="list-style-type: none"> 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： <ul style="list-style-type: none"> 為旅客及員工量度體溫 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 聯同港口衛生科舉辦工作坊，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 推行各種對策以減低員工感染風險，例如在家工作安排、彈性上班時間及在工作場所保持社交距離等 向機場社區派發口罩及消毒搓手液 設立實體健康申報站以加強預防措施，對抗 2019 冠狀病毒病或類似疾病爆發 協調運作機制，處理香港居民從受疫情影響城市的返港安排
------	--

金融風險

機管局承受各種金融風險。

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 信貸、流動資金、利率及外幣風險
監控措施	<ul style="list-style-type: none"> 機管局所承受的金融風險，以及為管理這些風險而採取的政策及慣常做法，載於第 136 至 144 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	<ul style="list-style-type: none"> 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與發展趨勢，以及未來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	<ul style="list-style-type: none"> 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 持續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而引致的風險。

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 無論是違反法例、監管規定或合約，即使是無心之失，機管局都有可能因而承擔法律後果，包括聲譽受損、業務或運作受阻，以及蒙受與執法行動及訴訟有關的金錢損失等
監控措施	<ul style="list-style-type: none"> 秉持積極及具前瞻性的方針，監察政府政策及法例的變動，亦會檢討判決、裁定、監管行動及投訴，以識別機管局可能面對的潛在風險範疇 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 與管理層保持溝通及提供教育，以管理風險及應對任何變動 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

擴建香港國際機場以應付增長的航空交通需求，是機管局中至長期重點工作。若因人才供應不足而未能支援機場發展，機場的增長以至樞紐地位將會受到負面影響。

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 吸納足夠人才以支持機場擴建
監控措施	<ul style="list-style-type: none"> 制定直至 2025/26 年度的人力資源計劃及招聘策略，以確保適時招攬人才 繼續加強機管局的人才培育架構及培訓課程，以確保員工具備專業知識及經驗，支持機場發展

聲譽風險

社會民情及經濟動態可能會影響機管局的企業形象。

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"> 管理及防範可能出現的聲譽風險
監控措施	<ul style="list-style-type: none"> 密切監察社會民情及經濟動態 繼續與主要持份者保持聯繫，讓他們對香港國際機場短、中、長期發展有更深入了解，並聽取意見 建立數據庫，以追蹤及監察公共事務議題 制定持份者參與計劃，以確保與主要持份者團體保持有效溝通

大事紀要

2019

4 月

香港國際機場主辦2019國際機場協會全球周年大會暨亞太區周年會議與展覽，歡迎超過800名來自世界各地的航空業領袖及專業人士出席。



香港機場管理局獲國際機場協會亞太區人力資源卓越嘉許計劃金獎。



香港國際機場獲《Air Cargo News》頒發「2019年貨機樞紐」殊榮。

5 月

機管局發表題為《從「城市機場」到「機場城市」》的報告，闡述將香港國際機場發展成機場城市的願景及策略。



香港國際機場職業博覽會有超過40家機場公司及機構提供逾4000個職位空缺。



6 月

香港國際機場第四次榮膺《Asia Cargo News》的「全球最佳機場」。



機管局將SKYCITY航天城規劃用於零售、餐飲及娛樂設施發展的一幅地段交付予發展商——新世界發展有限公司全資擁有的附屬公司。

7 月

香港國際機場第九次獲得航空運輸學會頒發「亞洲機場效率昭著獎」。

香港國際機場成為首個機場參與氣候組織的EV100及EP100計劃，這兩項計劃旨在促進使用電動車及提高能源效益。



8 月

機場幼兒園為兩至三歲的學童舉辦首屆畢業典禮，他們均為機場員工的子女。



亞洲國際博覽館在Northstar Travel Group主辦的「M&C Asia Stella Awards 2019」中獲投選為「北亞最佳會議中心」。

9 月

翻新後開幕的東大堂美食廣場 24 小時服務，提供更多元化的環球特色美食。



機管局在雜誌《Human Resources》舉辦的「HR Distinction Awards 2019」中，勇奪「畢業生招聘及發展」與「變革管理」範疇的兩個獎項。

10 月

機管局在「DFNI Frontier Awards」中贏得「年度機場營運商」殊榮，表揚其在香港國際機場不斷締造更佳購物體驗。



機管局的「物聯網強化飛行區管理系統」奪得世界資訊科技與服務聯盟的「環球資訊及通訊科技卓越成就獎」。

香港國際航空學院推出其首個航空交通管理課程。

11 月

機管局獲香港管理專業協會的「香港可持續發展獎 2018/19」嘉許，肯定其致力以環保方式營運的努力。

香港國際機場在 CAPA-Centre for Aviation 舉辦的「航空卓越大獎」中獲得「2019 年亞太區最佳大型機場」獎。



一號客運大樓擴建部分開始投入服務，新增一條旅客登記行段及 48 個旅客登記櫃檯。

12 月

三跑道系統的旅客捷運系統車廠興建工程已竣工。

香港國際機場成為全球首個機場於實際運作環境使用無人駕駛拖車運送行李。



2020

1 月



為應對 2019 冠狀病毒病爆發，香港國際機場加強清潔及消毒工作，並在客運大樓發放有關肺炎及呼吸道感染的資訊。



連接一號客運大樓與北衛星客運廊的天際走廊預製組件已移送到其最終位置。

2 月

機管局批出三跑道客運大樓地基及底部構造工程的合約。

3 月

機管局發表第七份可持續發展報告。



客運服務



香港國際機場不斷提升服務水平及設施，務求為旅客帶來安全舒適的旅程與煥然一新的機場體驗。



2019 冠狀病毒病爆發

2019 冠狀病毒病於 2020 年年初爆發，疫情期間香港機場管理局與香港特區政府及業務夥伴緊密合作，確保旅客、員工及機場使用者的安全。

我們一直隨着疫情變化，全力支持及配合政府採取的一切衛生及檢疫措施，包括在一號客運大樓劃出指定區域接待來自受疫情影響地區旅客、協助推行入境健康申報措施、向須接受強制檢疫的人士分派具監察功能的手環，以及向所有抵港旅客派發深喉唾液病毒檢測資訊包等各項港口衛生措施。

與此同時，我們擴大須要接受體溫檢查的對象，涵蓋所有抵港、離港及過境旅客。為配合港口衛生科對進入機場禁區的旅客作體溫檢測，我們在一號客運大樓所有旅客入口設有紅外線熱像儀，藉以加強對客運大樓所有使用者的保護。此外，機場不同地點安裝額外消毒搓手液機以供使用。

我們亦加強清潔及消毒工作，特別是經常使用及接觸的設施表面，例如智能登記櫃檯、自助行李託運設施、電梯按鈕、電動扶梯及自動人行道扶手等。此外，我們利用配備紫外線消毒燈的自動化機械人在客運大樓洗手間進行消毒。機械人設有 360 度噴頭及 0.3 微米的空氣過濾器，以消滅空氣中及附近物體表面的細菌及病毒。



香港國際機場利用配備紫外線消毒燈的自動化機械人在客運大樓進行消毒。

客運服務

另外，我們張貼海報、派發小冊子、進行廣播及播放短片，積極加強公眾對2019冠狀病毒病、肺炎及呼吸道感染疾病的意識。

豐富機場體驗

於2019/20年度，我們完成一系列提升工程，為一號客運大樓帶來煥然一新的環境。

一號客運大樓擴建部分於2019年11月啟用。擴建部分面積達18 000平方米，新增一條旅客登記行段及48個旅客登記櫃檯、自助行李託運設施、自助保安閘口及智能登記櫃檯，而兩個行李認領轉盤、全新食肆及辦公室將分階段投入服務。至於失物認

領、行李寄存及跨境轎車及客車票務櫃檯等其他服務則從二號客運大樓遷往一號客運大樓擴建部分。二號客運大樓現已關閉進行擴建，預計於2024年三跑道系統投入服務時重開，提供全面客運服務。

五個經重新設計的客運大樓洗手間於本年度啟用。參考了旅客對兩個設計原型的意見後，重新裝潢的洗手間光潔明亮，採用現代化室內設計並配備先進功能，例如設有內置乾手機功能的洗手盆，以發光二極管燈顯示可用廁格，以及裝設數碼熒幕列出可用廁格數目。客運大樓內共有108個洗手間將於2021年年中前完成改裝。

我們亦翻新了東大堂美食廣場內的嬰兒室，為年幼旅客及其父母帶來更舒適方便的體驗；另外15間嬰兒室預計於2022/23年度完成提升工程並投入服務，將提供熱水設施，以及更寬敞的餵哺母乳和更換尿片間格。

同時，鄰近23號閘口的休閒閣亦換上新裝，為離港旅客提供更寧靜舒適的環境；而位於抵港層43號閘口的第二個免費淋浴室已啟用。該淋浴設施24小時開放，方便旅客在抵港後使用以消除疲勞。



一號客運大樓擴建部分新增一條旅客登記行段及48個旅客登記櫃檯。



天際走廊令來往
一號客運大樓與
北衛星客運廊的
時間減半至少
於 **10** 分鐘。

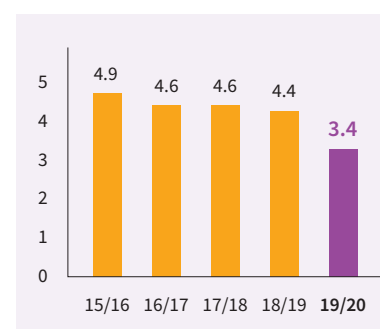
天際走廊

天際走廊的建造工程於2019/20年度創下多個新里程。天際走廊於廣東省中山製造的預製組件運抵香港國際機場後進行組裝，其後於2020年1月移送至其最終位置，現時正安裝設施及系統。

天際走廊全長200米，預計於2020年下半年啟用後，將成為全球最長的機場禁區行人天橋，屆時將無須再提供接駁車輛接載旅客來往一號客運大樓與北衛星客運廊，而往返兩端的時間更減半至少於10分鐘。

香港國際機場跨境海陸交通設施旅客量

(百萬人次)



客運服務

建設未來機場

為了締造更暢順的機場體驗，我們現正開發一套生物特徵識別系統，讓旅客在自助登記櫃檯辦理登記手續後直至登機的一刻，均可以生物特徵作身分認證通過多個檢查站。待這項服務於下個年度啟用後，旅客將無須再於各個檢查站出示護照及登機證作人手核實。

為準備推出這套新系統，我們於年內將生物特徵識別模件應用於各個旅客檢查站，包括智能登記櫃檯、自助行李託運設施及自助保安閘口。我們亦建造了自助登

機閘口的原型，並與航空公司展開測試，這個閘口將於旅客登機前自動檢查旅客身分。我們計劃於2021/22年度前於客運大樓各處安裝約400個自助登機閘口。

我們現正於客運大樓多個轉機檢查站安裝可電子化核實旅客身分及航班資訊的自助保安閘口，有助加快客流，讓轉機旅客可享受更便捷暢順的旅程。我們將於下一個年度為引入自助轉機櫃檯進行研究。

為滿足旅客對流動網絡連接日益增長的需求，我們將高速Wi-Fi

區數目由15個增加一倍至30個，下載速度可達每秒400兆比特。我們亦引入先進的Wi-Fi技術，能夠在許多裝置同時連接網絡的環境下，加強數據傳輸率及連接穩定性。

年內，香港國際機場積極發展成以數據主導的機場。我們推出企業分析平台，讓員工取得整個機場所衍生的數據並自行分析，有助我們剖析旅客行為及運作瓶頸情況，從而更適時作出決定、完善管理，以及提升旅客體驗。



機場設置了自助登機閘口的原型並正進行測試，務求為旅客締造更暢順旅程。



擴建後的東大堂美食廣場為旅客提供更多元化美食，另有點餐服務讓旅客免卻排隊需要。

無可比擬的餐飲購物體驗

於2019/20年度，東大堂美食廣場的翻新工程已完成，新設計充滿活力，勾勒出香港的山巒風光，並增設300個座位。美食廣場現時設有七間食肆，包括壽司清酒吧及名廚主理品牌餐廳。於2020年3月，我們引入便捷的點餐服務，顧客只須透過其流動裝置或位於美食廣場的自助點餐機即可選購食物，免卻排隊需要。

我們將於下一年度在一號客運大樓中央客運廊開設24小時服務的美食廣場。新美食廣場將設有250個座位，並會新增兩間快餐店提供港式及西式美食。旅客亦可在此飽覽停機坪的壯麗景致。

我們於本年度更新了香港國際機場的零售組合，新引入十個高級品牌，為旅客帶來更多元化購物體驗。高級品牌購物區域公共空

間的提升工程將於2020年年底前完成，而於2020/21年度，兩家租戶將開始於雙層標誌商鋪展開裝修工程。

於2019年10月，我們推出「尊尚商品預留」的個人化購物服務，讓旅客可在航班啟航前48小時預留心儀的高級產品，當旅客抵達香港國際機場，即可到店內付款及提貨，輕鬆簡易。

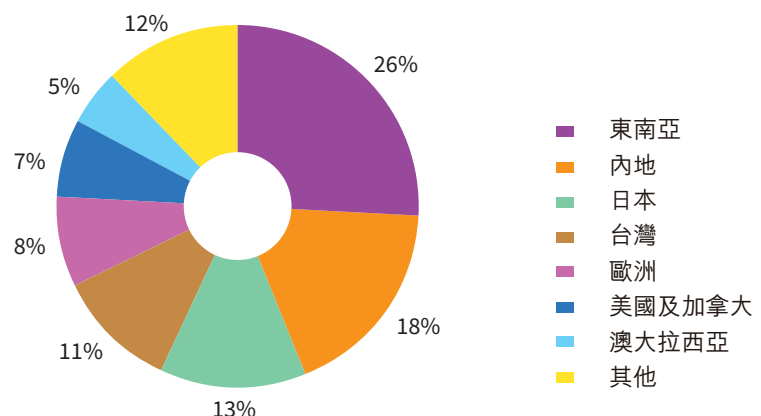
此外，機場網上購物平台HKAirportShop.com讓旅客在網站

購物後，可於機場提貨或選擇本地送貨服務。購物平台亦加強了服務，訂購至交貨時間縮短50%至90分鐘，貨品數目增加約60%至5 700項，產品組合則加入應課稅酒類。HKAirportShop.com更於2019年11月登陸支付寶平台，令網上購物更方便輕鬆。

我們致力不斷提升機場零售及餐飲體驗，於2019/20年度在「DFNI Frontier Awards」中獲頒「年度機場營運商」殊榮。

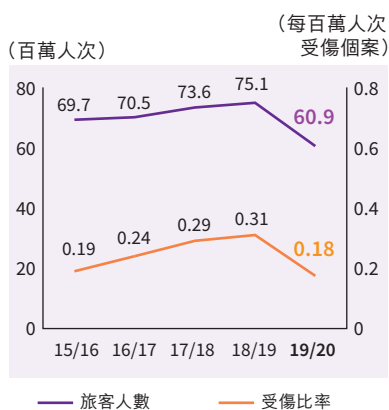
客運市場

(截至2020年3月31日止年度)



客運服務

旅客量與受傷比率



確保安全及保安

香港國際機場時刻以旅客、員工及業務夥伴的安全及保安為首要任務。

為了在未來數年引入嶄新的旅客安檢技術，我們於本年度在機場實際營運中就「輕捷」進行為期四個月的測試。新設備由兩部分組成——它以電腦斷層X光系統檢查旅客的手提行李，提高安檢效

率；同時其X光機結合自動托盤回收系統，可加快保安檢查站的旅客安檢速度。

憑藉「輕捷」這設施，旅客在檢查期間無須從手提行李內取出液體、噴霧類物品或凝膠，甚至手提電腦等電子裝置。測試顯示安檢處理量可增加50%，我們正評估在機場應用「輕捷」技術的情況。





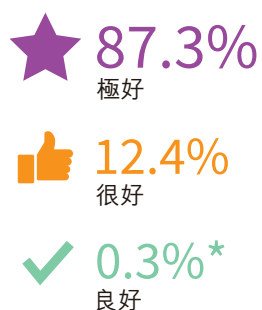
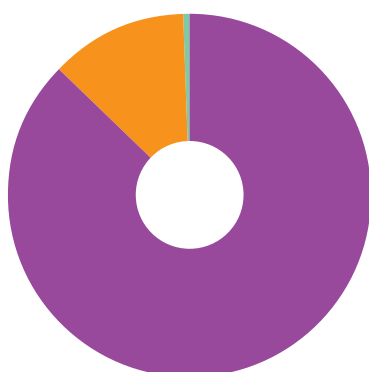
機管局與各業務夥伴及政府部門舉辦不同類型演習，確保香港國際機場已準備就緒，隨時應付突發情況。

隨着香港國際機場發展成數據主導機場，我們亦十分重視網絡安全。我們使用一系列先進技術以監控、分析及防範保安威脅，保護機場的系統及資料。

於2019/20年度，我們引入新系統，用以監察機場網絡用戶帳號資料、防止數據外洩、保障實物資產及流動裝置免受攻擊，從而加強機場的網絡抵禦能力。

於本年度，我們舉辦約130場講座、活動及培訓課堂，並進行逾25次演習，內容涵蓋保安意識和傳染病控制等各種安全及保安議題。

機場服務質素調查整體滿意程度



我們以機場綜合安全指數衡量香港國際機場旅客及員工的受傷比率。2019/20年度的機場綜合安全指數為3.05，較預期目標3.70改善了17.6%。於2019年9月，我們於第十八屆香港職業安全健康大獎中獲得金獎，肯定了我們對促進營運安全而作出的努力。

* 於2019年有五宗整體滿意程度為3(良好)的評分。

資料來源：2019年機場服務質素正式報告

客運服務



香港國際機場
於港珠澳大橋澳門口岸
開設城市候機樓，
加強跨境網絡連繫。

擴大跨境連繫

香港國際機場藉着加強跨境連繫，鞏固其作為大灣區首選航空樞紐的地位。

於2019/20年度，在香港國際機場經陸路出入境的跨境交通客運量達151萬人次。海天客運碼頭提供來往香港國際機場與大灣區九個口岸的快船服務，年內其客運量達189萬人次。

香港國際機場往內地的客車網絡貫通逾110個目的地，現已增設珠海長隆、河源及港珠澳大橋

澳門口岸等地，進一步擴大其網絡。

於2019年12月，我們在港珠澳大橋澳門口岸開設24小時服務的城市候機樓，並設有智能登記櫃檯。九家航空公司在城市候機樓提供預辦登機服務。

旅客在澳門口岸完成預辦登機手續後，可乘坐機場接駁巴士前往港珠澳大橋香港口岸辦理入境及海關手續，然後再登上接駁巴士前往香港國際機場，由澳門口岸前往香港國際機場車程需時約55分鐘。

上述服務在多式聯運中轉客運大樓於2022年年底投入服務後將更為完善，屆時大樓將以一條封閉行車橋連接香港口岸。旅客可在內地或澳門預辦登機手續，並經港珠澳大橋前往香港國際機場，再直達機場禁區，途中無須於香港口岸辦理邊境過關手續；而取道港珠澳大橋前往內地及澳門的抵港旅客亦將可享有同樣便捷的服務。



位於一號客運大樓的新內地／澳門交通服務中心。

年內，我們在佛山禪城、皇崗口岸及深圳南山科技園芒果網大廈增設城市候機樓，使城市候機樓總數增至18個。

預辦登機服務讓旅客在大灣區的指定地點完成預辦登機手續後，可乘坐快船或客車直達香港國際機場登機。泰國微笑

航空於本年度開辦預辦登機服務，目前有22間航空公司提供這項服務。

另外，新加坡航空亦為前往美國的航班提供預辦登機服務。泰國國際航空擴大其預辦登機服務範圍至陸路城市候機樓；而法國航

空及荷蘭皇家航空亦將預辦登機服務範圍擴展至港珠澳大橋澳門口岸及佛山禪城的城市候機樓。我們將繼續向其他航空公司推廣，以拓展預辦登機服務的覆蓋範圍，務求讓更多旅客受惠。

2019/20 年度服務水平

99.2%	行李運送（首件） ¹
96.5%	行李運送（最後一件） ²
98.7%	經機橋登機及下機的旅客
99.4%	一般情況的離境保安檢查 ³
99.0%	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。

貨運及航空服務



香港國際機場加強其貨運服務，支援本地企業，確保香港經濟繁榮發展。



活生動物運輸

於2019/20年度，香港國際機場提升了處理動物服務水平，兩家航空貨運站營運商——國泰航空服務有限公司及香港空運貨站有限公司獲得國際航空運輸協會活生動物運輸 (CEIV Live Animals) 認證。

該認證肯定了香港國際機場的能力，可按照全球公認標準保障動物在整個運輸過程中的安全與健康。兩家貨運站營運商已於年內完成有關培訓，並於2020年3月獲頒發認證。

國泰航空服務及香港空運貨站是全球首批獲得此項計劃認證的地勤營運商，更是全球率先全取國際航空運輸協會活生動物運輸、鮮活貨物運輸 (CEIV Fresh) 及醫藥品冷鏈運輸 (CEIV Pharma) 三項 CEIV 認證的營運商。

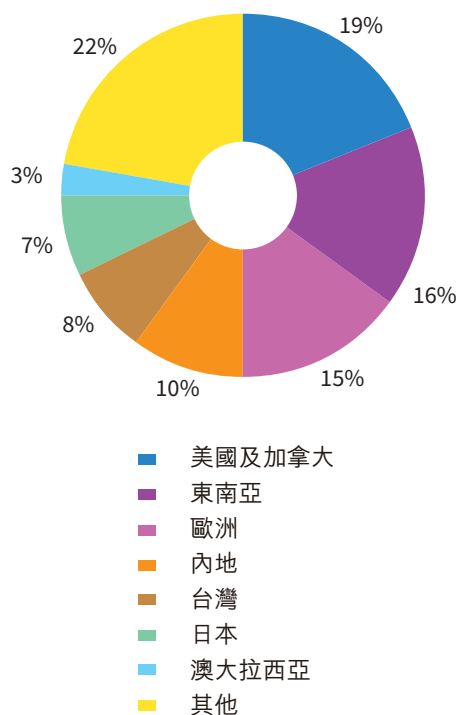


貨運及航空服務



貨運市場*

(截至2020年3月31日止年度)



* 不包括航空郵件。

溫控貨物

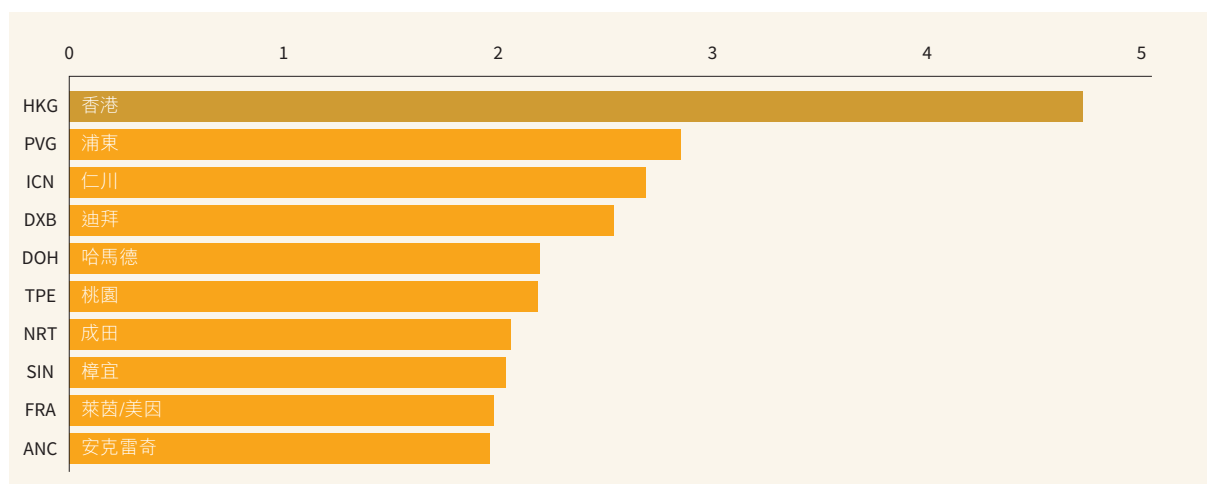
於2019年1月，香港國際機場及布魯塞爾機場攜手與一批來自世界各地的醫藥公司合作，在全球首創機場間藥品貨運通道。這兩個獲CEIV Pharma認證的機場社區連同國泰航空於2019/20年度成功進行驗證工作，當中並無出現溫度偏差的個案。藥品貨運通道確保整個運輸過程的質素及透明度，為付運商帶來前所未有的信心。運送結果亦顯示冷凍拖卡能有效保障貨物避免暴露在室外環境溫度下，從而提高香港國

際機場作為藥品轉運樞紐的吸引力。

香港機場管理局設有地勤設備共用計劃，讓機場同業成員租賃各種地勤設備。為進一步提升香港國際機場處理溫控貨物的冷鏈設施，該計劃於本年度添置了21個具有實時溫度及位置追蹤功能的冷凍拖卡，讓用戶持續監察貨物狀況。此外，在停機坪興建的兩個新遮蓋將於2020年年中投入服務，能遮陽防雨之餘，亦設有冷凍拖卡充電站。

2019 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 2020 年 5 月提供的初步數字

新保安規定

於 2016 年 9 月，國際民用航空組織宣布一項新保安政策，由 2021 年 7 月 1 日起，任何托運人若未經航空保安有關當局批准，其所托運的空運貨物必須經過 100% 保安檢查。

香港民航處已推出四個階段的過渡期安排，以助航空貨運業遵守新政策規定，而過渡期安排的第一階段已於 2020 年 1 月展開。

機管局正與民航處、航空貨運站營運商及其他持份者緊密合作，確保香港國際機場的貨運站具備

充足的安檢能力及高效的處理流程。

為緩減新安檢要求相關的額外成本，機管局支援航空公司推出貨運站處理費優惠計劃。自 2020 年 4 月 1 日起，機管局會為航空公司向出口貨物的貨運公司所提供的貨運站處理費優惠，承擔當中的兩成優惠額。該計劃將有助業界維持成本效益，並鞏固香港國際機場的競爭力。

航空貨運業信息平台

為進一步提升效率及鼓勵業界共同合作，機管局於本年度開始為

機場建立航空貨運業信息平台。該資訊共享系統涵蓋進出口流程，並將於 2020/21 年度起分階段推出。

新增服務

於 2019/20 年度，新航空公司伊斯尼斯航空開始在香港國際機場提供服務。此外，機場的航空網絡新增了 13 個航點，分別為北京大興國際機場、唐卡斯特、多佛切斯沃德、古瓦哈提、合肥、伊斯坦堡阿塔圖爾克、揭陽、納閩島、新潟、富國島、普林塞薩港、下地島及葉卡捷琳堡。

飛行區及系統



香港國際機場積極應用自動化以至人工智能等新技術，藉此提升效率。



新興技術

於2019年12月，我們成為全球首個機場在實際運作環境中使用無人駕駛拖車運送行李。無人駕駛拖車配備光學雷達、差分全球定位系統及高清攝錄機等先進技術，以確保運作安全可靠。拖車亦設有遙距控制系統，如遇上緊急情況即可轉換至人手操作；當偵測到異常情況則會響起警報。無人駕駛拖車可在惡劣天氣下運作，有助提升效率。



香港國際機場是全球首個機場在實際運作環境中使用無人駕駛拖車運送行李。

截至2020年3月底，無人駕駛拖車已在連接海天客運碼頭行李處理大堂的機場封閉路段行駛逾5 000公里，為經海路轉機旅客及經飛機轉乘快船旅客運送逾17 000件行李，並錄得零意外紀錄。於2020年下半年，我們將再增設三部無人駕駛拖車，並希望日後將其應用範圍擴展至一號客運大樓行李處理大堂及停機坪。

香港國際機場能夠維持卓越的營運效率，有賴全面的檢查及維修制度。年內，香港機場管理局推行多個系統，利用人工智能、數據分析及物聯網技術監測不同機場系統，並預測及識別問題。

飛行區及系統



由行李處理以至
污水收集等機場內
各個系統均裝設了

物聯網

傳感器，以助我們
預測各種維護需要。

例如，我們於機場島25個地點設置物聯網傳感器監測雨水，並在水位超出預設水平時透過流動電話網絡發出警告。物聯網傳感器亦追蹤多項設施的狀況，包括海天客運碼頭海上起重機、驅動行李處理系統的發動機、水管及污水收集系統。結合數據分析與實時警報有助我們預測須進行維修工作的時間，更快應對異常情況，且更迅速地在故障後恢復運作。

我們亦使用智能眼鏡等可穿戴技術作員工培訓。待有關技術發展成熟，我們更可將此技術的應用

擴展至故障應變、報告及調查，以至日常維護工作方面。

於2019/20年度，我們為一號客運大樓研製了一座數碼分身模型。這座以電腦複製而成的三維立體模型，呈現一號客運大樓的模擬實體基建設施與系統，利用遍布機場的物聯網傳感器收集實時數據。數碼分身模型以過去、現在與預測性數據，建構出虛擬實境模型，有助將潛在問題形象化地顯示出來，亦有利我們在設計、建造、營運及維護方面作出更明智決定。我們在興建天際走廊及進行四號停車場擴建工程時亦應用此技術。



新旅客捷運系統車卡可支援未來需求增長，並提升旅客體驗。

提升基建設施

我們現正提升機場的無線通訊基建設施，以支援我們不斷擴大在物聯網、機械及自動化技術方面的應用。於2019年4月，我們推出私人的長期演進技術(LTE)網絡，確保智能登記櫃檯及自助保安閘口等近1 000部裝置可享有高速的網絡連接。於2020/21年度，預計連接聯網的裝置數量將會增加一倍。

目前機場的第五代(5G)網絡正在發展中，我們將在下個年度於一號客運大樓部分範圍提供此網絡服務。5G技術具備低時延及高頻寬特性，機管局將善用此網絡為接載旅客來往機場客運大樓的旅客捷運系統進行實時運作情景培訓、遙距控制登機橋，以及其他營運上應用此技術。

年內，我們開始更新旅客捷運系統。12個全新車卡已投入服務，每個車卡均配備高能源效益的發光二極管照明設備、經提升的空調系統及更完善的指示標誌與扶手，未來車隊更會增添八個車卡。到2020年年底，旅客捷運系統將擁有56個車卡，每小時載客量可達10 800人次。

我們亦已開始重鋪南跑道路面，利用結合激光及全球衛星導航系

統的創新技術，以達致極高準確度，從而令耗廢瀝青減少最多達10%，並使施工效率提升約25%。

國際合作

於2019年4月，機管局主辦國際機場協會全球周年大會暨亞太區周年會議與展覽，薈萃逾800名航空業界專業人士。我們藉此機會展示香港國際機場在智能技術上的運用，並彰顯香港作為大灣區門戶的地位。

機管局是國際機場基準計劃的創始成員，該計劃是一個讓多個領先樞紐機場共享數據、識別改進機會及探索新理念的平台。年內，該計劃完成制定第二階段的基準及劃分關鍵績效指標的優先次序。顧客忠誠計劃及無線頻射識別系統獲成員投選為最優先範疇，而機管局正帶領在這些範疇上精益求精。

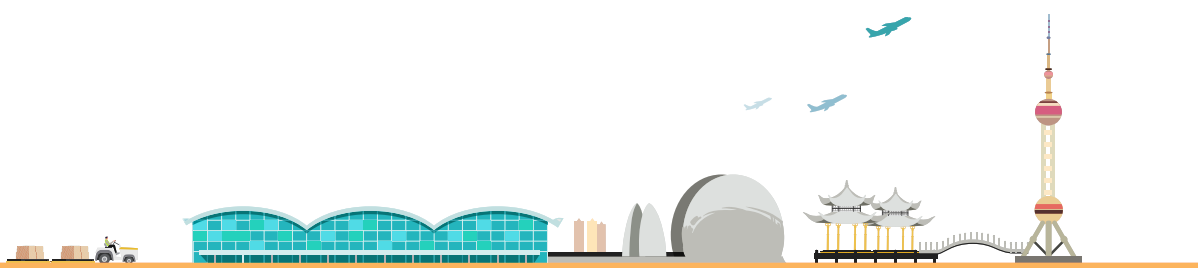


全球航空業領袖齊集國際機場協會全球周年大會暨亞太區周年會議與展覽，分享及討論對航空業未來前景的看法。

內地發展項目



香港機場管理局透過與三個內地機場長期合作，為中國航空業發展作出貢獻。



杭州蕭山國際機場

香港機管局於2006年購入杭州蕭山國際機場35%股權。

於2019年蕭山機場再次錄得增長，其客運量較2018年增加4.9%至4 010萬人次，首次突破4 000萬人次。貨運量攀升7.7%至690 000公噸，而飛機起降量則上升2.1%至291 000架次。蕭山機場表現出色，位列內地最繁忙客運機場第十位及最繁忙貨運機場第五位。

年內，蕭山機場的國際航線網絡繼續擴展，新增飛往開羅、清萊、曼德勒、名古屋、羅馬、聖彼得堡及萬象的客運服務，並開通前往達卡、克拉斯諾亞爾斯克及馬尼拉的直航貨運服務。隨着有六家航空公司加盟蕭山機場，加上航空網絡進一步擴展至另外六個內地城市，現時有71家航空公司在蕭山機場提供航班服務，連繫128個國內航點及56個國際航點。

於2019年，蕭山機場獲得額外空域，藉此將可逐步提升機場運力，飛機起降量從每小時45架次增加至60架次，每年可接待旅客量最終將達6 000萬人次。

與此同時，四號航站樓及綜合交通中心的興建工程於年內繼續進行，而相關地面交通基建設施已於2019年年初竣工。

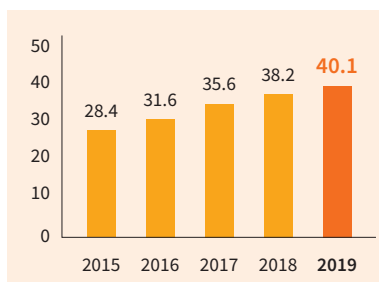


蕭山機場於2019年創下新里程，其年客運量首次突破4 000萬人次。

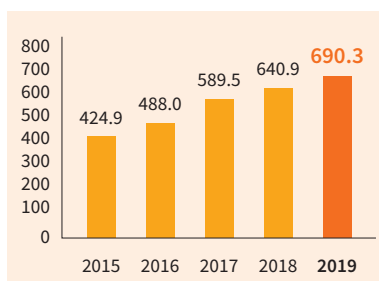
內地發展項目

杭州蕭山國際機場吞吐量

(百萬旅客人次)



(千公噸貨物)



資料來源：中國民用航空局

上海虹橋國際機場

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

於2019年，虹橋機場的客運量上升4.6%至4 560萬人次，飛機起降量則增加2.3%至273 000架次。隨着機場引入更多國際品牌，其零售業務收益較2018年跳升30%。

於2019年12月，二號航站樓非禁區內一個面積達2 000平方米的貴賓室開幕，為特選旅客提供服務。

同時，上海機場（集團）有限公司與香格里拉集團簽訂協議，於

二號航站樓北面分別興建一幢設有100間客房的五星級酒店，以及一幢配備500間客房的四星級酒店，兩間酒店均可直達航站樓，預計將於2023年開業。

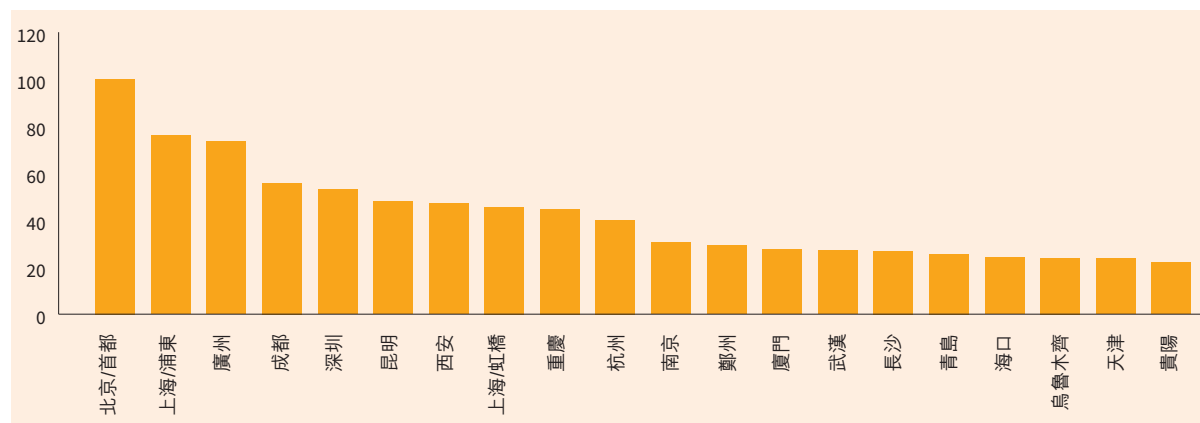
為提升效率及準時表現，虹橋機場於2019年12月從空中交通管理局接管停機坪的飛機活動管制工作。

虹橋機場亦將新設一條環端滑行道，預計於2020年至2021年間啟用後，將可減少飛機橫過跑道的次數，其主要工程已於2019年竣工。

虹橋機場在2019年Skytrax年度意見調查中獲選為「中國最佳機場」，並獲中國民航資源網評為「CAPSE 2019 最佳機場」。

2019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



經擴建後的珠海機場構想圖。

年內，珠海機場更新其60%的車輛，並在飛行區的五個地點安裝電動車充電站，以提升其環保表現；同時機場亦將11輛汽油房車更換為電動車。

於2019年11月，珠海機場開始建造第二座航站樓。二號航站樓總樓面面積達19萬平方米，設有28個配備登機橋的停機位，待2023年啟用後，珠海機場的年客運量將由1 250萬人次增至2 750萬人次。

珠海機場

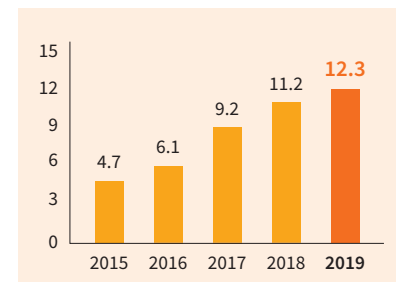
於2006年，香港機管局與珠海市政府成立合資公司珠海市珠港機場管理有限公司，以管理珠海機場。香港機管局擁有該公司55%股權。

於2019年，珠海機場客運量增加9.5%至1 230萬人次，飛機起降量上升7.0%至86 836架次，貨運量增長9.9%至50 989公噸。機場網絡新增13個國內航點，總數達86個，商業收益及廣告收益分別較2018年躍升43%及67%。

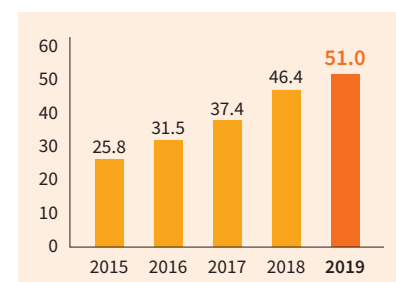
珠海機場自從設立作為中央運作監察平台的綜合運行管理中心，以及促進機場同業共享資訊的機場協同決策系統後，其營運效率得以持續提升，平均航班準時起飛率由2018年的82.1%增至2019年的89.6%。於2019年9月至12月，珠海機場的每月航班準時起飛率超過93%，中國民用航空局更向珠海機場的機場協同決策系統授予A級評定，以示肯定。

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



我們承諾以對環境及社會負責任的方式發展香港國際機場，為機場及香港的可持續發展作出貢獻。



建設綠色未來

年內，我們繼續與機場同業緊密合作，致力實現於2020年年底前將碳強度從2015年水平減少10%的承諾。

於2020年1月，香港機場管理局舉行第四屆高級行政人員圓桌會議，與來自48家業務夥伴的代表分享最新減碳策略與措施。我們在會議上表揚於機場「減碳獎勵計劃」中表現出色的九家業務夥伴，並發表載列2018年度該計劃中24個得獎項目概覽的報告。另外，我們為業務夥伴舉辦了三次技術工作小組會議，介紹碳管理及能源管理的最新趨勢和發展，當中包括討論香港長遠減碳策略。

於2019/20年度，我們開始一項有關制定香港國際機場15年減碳目標的研究，在環保工作上再邁出一步。有關研究預計將於2020/21年度完結前完成。同時，我們展開氣候應變研究，以助機場未來營運應對氣候變化的影響，預期於2021年年初完成制定氣候適應及應變方案。



可持續發展與人才



機管局參與EV100及EP100計劃，承諾增加電動車在香港國際機場的使用及提升機場的能源效益。

我們一直在日常營運上尋求節能機會。繼北衛星客運廊及中場客運大樓後，我們於2020年3月將建築物分析系統的應用擴大至一號客運大樓。該系統利用人工智能及大數據，有助減少每年約450萬度電力的用電量。我們亦展開為地面運輸中心三部製冷機更換為高能源效益型號的工作，日後每年將可進一步節省230萬度電力。

我們於本年度成為首個機場參與由氣候組織發起的EV100及EP100計劃。氣候組織為國際非牟利機構，致力協助各地企業及政府應

對氣候轉變，其EV100及EP100計劃分別以推動使用電動車和團結致力提升能源效益的公司為目標。機管局作為這兩項計劃的參與者，承諾於2030年年底將香港國際機場的電動車及充電站數目分別增加至3 000輛及逾1 400個，以及將機場客運大樓能源效益從2015水平提升30%。

我們亦支持研究創新方案，以應對機場的環保挑戰。我們透過香港國際機場環保基金，資助香港理工大學進行一項為期兩年的研發項目，以開發從機場廢物中提取化學物及生物燃料的系統。

於2019年12月，機管局簽署了加強打擊全球非法販運野生動物的行動計劃——《白金漢宮宣言》，並成為野生動物保護聯盟運輸專責小組的成員，以實踐保護生物多樣性的承諾。

機管局於2020年1月推出電子通訊季刊《邁向綠色機場》，推廣香港國際機場實行的各項環保措施。



《2018/19 可持續發展報告》

於2020年3月，我們發表第七份《可持續發展報告》，全面闡述機管局的表現及管理方針。報告載有機場員工的七個專訪，介紹如何將可持續發展融入業務及營運中。

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。

關心社會

除了致力實踐環保承諾外，機管局亦關懷社會。

機管局與業務夥伴、非政府機構及機場鄰近社區合作推出的嶄新



「EXTRA MILE 里•想高飛」項目以在機場社區及社會創造並推廣共享價值為理念。

社區投資項目「EXTRA MILE 里•想高飛」已到了第二年。

這個項目設有三項計劃，包括以在職青年及非華語人士為對象的就業計劃，以及為機場員工子女提供課後支援服務，藉此發展和培育人才、促進社會流動，並推動機場及社會發展。

隨着項目發展到第二年，參與機構數目由15間增至28間，超過100名青年及非華語人士獲配對機場職位，而累計共有約200名小學生透過項目獲提供課後支援服務。

於2019/20年度，我們在樂富、旺角、沙田及東涌舉辦多場招聘會，並與機場同業於香港會議展覽中心舉辦大型職業博覽，為更廣大社群提供就業機會。

在2019冠狀病毒病爆發期間，為協助機場鄰近社區應對疫情，我們與非政府機構合作向東涌長者派發外科口罩及消毒搓手液，「EXTRA MILE 里•想高飛」項目參與者亦獲提供該等防疫物資。



在2019冠狀病毒病爆發期間，機管局協助機場鄰近社區對抗疫情，向東涌長者派發口罩及消毒搓手液。

可持續發展與人才



暑期實習生計劃為青年提供香港國際機場獨一無二的工作經驗，引發他們對航空業的興趣。

培育人才

員工是我們最重要的資產。機管局繼續着力於人才發展工作，投放資源以推行各項措施，藉此加強培育人才、推廣員工福祉，並與員工保持緊密溝通。

為了扶植領導人才，以及確保持續有優秀領導人選，我們於2019/20年度繼續進行人才評估及繼任規劃工作。重點及潛質優秀的員工會獲安排參與本地及海外著名的行政人員培訓計劃，作為其個人發展計劃一部份。我們在本年度亦為中層管理人員設計及推行為期12個月的領袖培訓計劃，以壯大我們的領導人才梯隊。

在吸引青年人才方面，我們為110名來自大學及培訓院校的學生舉辦暑期實習生計劃，提供獨一無二的工作經驗，激發他們投

身航空業的興趣。為加強與新入職同事的聯繫及協助他們融入機管局大家庭，我們於2019/20年度制定及推出入職簡介電子課堂，其中包含動畫、互動遊戲及短片，還有有關機管局及機場的實用資訊，備受新同事歡迎。

機管局一直致力完善員工福利及福祉。除了不斷加強醫療計劃保障及定期舉辦健康工作坊和講座外，我們於本年度更為員工提供即場專業諮詢服務，助其應對壓力。為對抗2019冠狀病毒病疫情，我們積極推行各種健康衛生措施，包括在疫情爆發初期便開始為所有機管局員工提供口罩及消毒搓手液，另更向每位員工的家屬提供口罩。

於2017年啟用的機場幼兒園為機場員工提供嬰幼兒照顧服務，由於反應熱烈，機管局決定擴充

有關服務。我們現時正進行第二所機場幼兒園的工程，預計新校舍將於2021年啟用。

年內，我們繼續推動跨部門合作，展開第二次涵蓋整個機構的團隊建立計劃，由高級管理層開始，並將於來年推展至各級員工。

創益先鋒計劃同樣繼續為前線員工提供平台，讓他們提出創新構思，提高其工作間的效率與生產力。2019創益先鋒發布大會吸引約400人出席，決賽隊伍在大會上演繹其提案，競逐創益先鋒卓越大獎。我們亦將計劃推廣到機場社區，與機場同業交流分享。

員工之間有效溝通是建立強大團隊的關鍵。年內，我們持續與各級員工定期進行雙向溝通，包括「與主席對話」、員工簡報會及員工交流活動等。

機管局在人力資本策略方面力求卓越，於《Human Resources》雜誌舉辦的「HR Distinction Awards 2019」中獲頒「卓越變革管理」金獎及「卓越畢業生招聘及發展」金獎。

香港國際航空學院

香港國際航空學院在2016/17年度開幕，這所民航學院於年內的發展令人鼓舞。

於2019/20年度，航空學院提供約1 300個課程，約有41 000人報讀，當中537人來自香港以外地區。*

年內，我們拓展航空學院的課程。航空學院取得香港民航處批准後，於2019年10月開辦基礎航空交通管理課程。

航空學院兩個新文憑課程獲香港學術及職業資歷評審局認可，當中的航空營運文憑課程已經開辦，包含一個月課堂學習及12個月全職實習，課程已為76名

學員覓得390個實習工作機會。另一個航空管理專業文憑課程現正籌備中，預計將於2020年年底推出。

此外，香港國際航空學院獲國際機場協會認可為地區培訓中心，而國際民用航空組織已批准航空學院開辦第二個標準培訓課程——客運大樓運作及管理的關鍵，為開拓更多國際認可課程奠定基礎。

為鼓勵更多人投身本地航空業，航空學院於2019/20年度為超過3 200名師生安排講座及機場參觀活動。航空學院亦聯同本地學院及私營培訓機構成立「企業技術學院網絡」，推動職業及專業教育。

航空學院亦以發展香港成為區域培訓中心作目標。於2019年11月，航空學院向上海及青島的學員推出兩個新課程，另外為阿曼機場六名員工及逾100名內地機場員工提供特別設計課程。

於2019/20年度，機管局成立全資附屬公司——香港國際機場服務控股有限公司（機場服務控股），負責督導香港國際航空學院及亞洲國際博覽館。此外，機場服務控股亦管理香港國際機場顧問服務，為其他機場提供機場營運、管理、規劃、設計、技術及業務發展方面的專業服務。憑藉多管齊下的發展策略，機場服務控股將有助鞏固香港國際機場的國際航空樞紐地位。

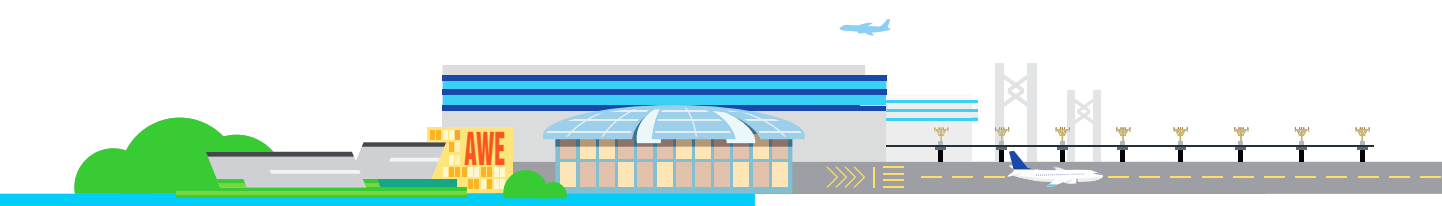


* 包括向來自機場保安有限公司的35 128名參加者提供的1 026個培訓課程。

展望未來



香港機場管理局為香港國際機場制定全面發展藍圖，有助機場應對長遠航空交通需求，並發展成為矚目地標。



機場城市

於2019年5月，機管局發表一份名為《從「城市機場」到「機場城市」》的報告，闡述香港國際機場的發展願景。我們展望通過融合機場與周邊多種功能，建設機場城市，推動香港及區域經濟發展，鞏固香港國際機場的國際航空樞紐地位。

報告闡述實踐這願景的多項重要元素，包括積極發展機場客、貨運服務，多式聯運區域交通網絡，涵蓋零售、娛樂、酒店、會議及展覽等商業發展，為新一代旅客建設科技主導及個人化的設施與服務，發展區域航空培訓中心，以及構建一個可持續發展的環保機場。



三跑道系統

三跑道系統是重要的基礎建設項目，長遠而言有助增加香港國際機場的容量，對實踐機場城市願景起關鍵作用。項目涉及在現有機場島以北填海拓地約650公頃，以及興建第三條跑道、相關滑行道系統、提供全面客運服務的二號客運大樓、三跑道客運大樓及相關基礎建設。

三跑道系統項目現正按計劃如期進行，目標於2022年啟用第三條跑道及於2024年整個項目投入運作。

填海工程中在海上進行的深層水泥拌合工程逾96%已竣工。主要填海工程承建商已獲交付逾11.5公里長的海堤範圍，並鋪設了接近10.8公里高出水平面的堤心石及垂直海堤塊體。

展望未來

二號客運大樓如期於 2019 年 11 月關閉以進行擴建，現正進行內部拆卸工作和地基及底部構造工程。

現時部分填海土地正進行地質改良工程，約 71 公頃填海土地已交付後續承建商以建造飛行區基礎建設及興建輔助設施。更多地段將交付予三跑道客運大樓及旅客捷運系統及行李處理系統的承建商。

二號客運大樓如期於 2019 年 11 月關閉以進行擴建，現正進行內部拆卸工作和地基及底部構造工程。三跑道客運大樓的地基及底部構造建造合約已於 2020 年 2 月批出。預計二號客運大樓主要工

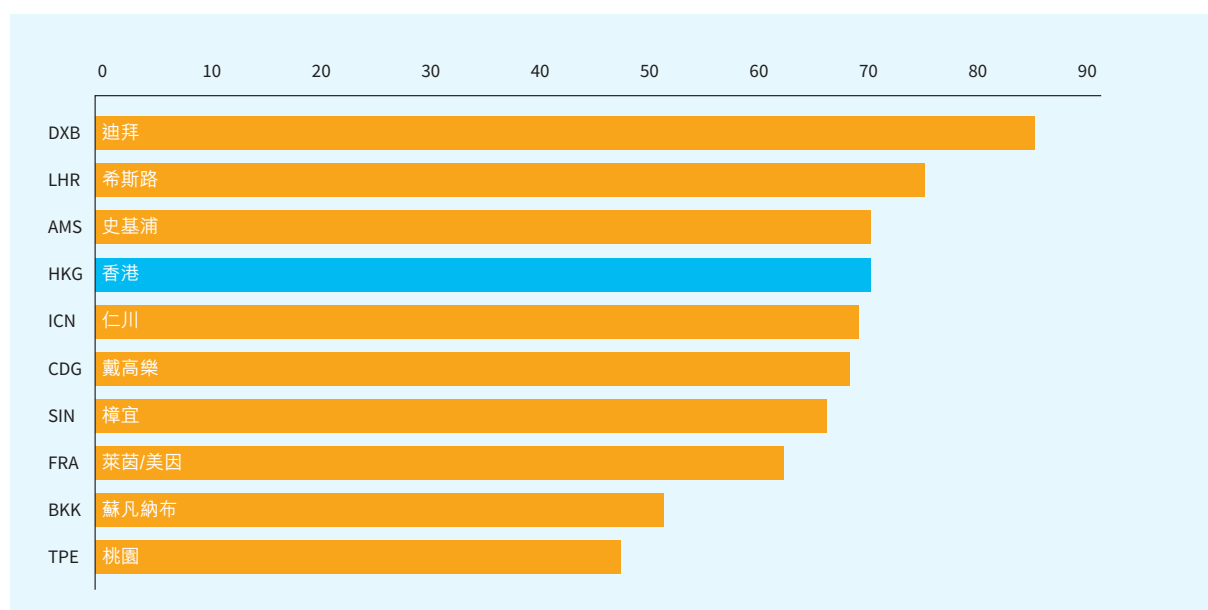
程及三跑道客運大樓和停機坪的工程合約將分別於 2020 年第三及第四季批出。

興建新機場中央控制中心的前期工程已大致完成，其主要工程及系統工程的合約亦已展開。跨越北跑道滑行道的工程及東行車隧道的前期工程均如期進行。

旅客捷運系統及高速行李處理系統的設計及建造工程的合約正在進行中，興建新旅客捷運系統車廠的工程已大致竣工，並於 2019

2019 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 2020 年 5 月提供的初步數字



年12月獲發佔用許可證。在現有機場島上的旅客捷運系統隧道及行李處理系統隧道亦正在施工，而在填海土地上建造旅客捷運系統及行李處理系統隧道的工程合約將於2020年年中開始。

現時我們已取得於填海土地上興建輔助設施及服務的大部分許可證，並已展開安裝臨時公共設施及設置臨時辦公室等的工地工程。為方便工人來往工地，由荃灣、屯門及東涌開出的渡輪於2020年3月開始提供服務。

為加強協調工作效率及應對銜接問題，機管局已着手設計及興建支援三跑道系統的政府設施。於2019年6月，機管局與建築署就

建造第一批政府設施簽署委託協議，相關工程已動工。

我們在發展三跑道系統項目期間非常重視可持續發展工作，自工程開展以來，我們採取了環境監察及審核計劃，亦實施多項有助減低對環境影響的緩解措施。所有環境監察及審核計劃資料會每月在專題網站公布，以供公眾查閱。

此外，我們繼續履行承諾，提升三跑道系統項目鄰近範圍的海洋生態及漁業資源。按照獲批准的三跑道系統環境影響評估報告建議，當三跑道系統項目於2024年全面投入運作時，我們將在北大嶼山水域劃定面積約2 400公

頃的三跑道系統海岸公園。我們繼續就擬議的三跑道系統海岸公園的目標、界線及初步管理計劃，與環保團體、漁業界、海洋使用者、本地社區及其他持份者聯繫，以收集意見。

於2016/17年度，我們設立了改善海洋生態基金及漁業提升基金。兩個基金於2017/18年度、2018/19年度及2019/20年度為23個項目提供超過3,000萬港元資助。

展望未來



除了上述兩個基金，我們正自發在大嶼山水域進行多項提升措施，包括敷設人工魚礁、放養魚苗，以及在三跑道系統的部分海堤範圍採用有助改善生態環境的海堤設計，以吸引表棲生物群在該處生長。

三跑道系統建築物的設計務求達致最高環保表現。於本年度，二號客運大樓擴建工程在綠建環評暫定評估(BEAM Plus Provisional Assessment)中獲頒發暫定鉑金級。此外，第三條跑道及相關工程亦在 Civil Engineering Environmental

Quality Assessment and Awards Scheme (CEEQUAL) 的 Interim Client and Design Award 可持續發展評估中獲得傑出評級。綠建環評及 CEEQUAL 這兩項評估工具旨在促進建築物及土木工程項目的可持續發展。

SKYCITY 航天城

SKYCITY 航天城綜合商業發展項目是發展機場城市的另一重要元素。於2018年5月，我們將 SKYCITY 航天城地段其中一幅規劃作發展零售、餐飲及娛樂設施和辦公大樓的土地交付予發展

商，並於2019年6月28日交付該地段餘下部分。

該零售、餐飲及娛樂設施將會連接二號客運大樓，提供嶄新娛樂，為香港居民及海外旅客提供無與倫比的體驗。預計設施於2023年起分階段開業。

我們亦正為亞洲國際博覽館第二期發展進行規劃，並研究港珠澳大橋香港口岸人工島的發展概念，這兩個項目將可為 SKYCITY 航天城及其他機場設施創造新協同效益。

財務回顧

財務概要

(百萬港元)	2019/20	2018/19	+/- % ¹
收益	17,106	19,470	-12.1%
計算折舊和攤銷前營運費用	7,886	7,027	+12.2%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	9,220	12,443	-25.9%
折舊和攤銷	2,924	3,123	-6.4%
利息及財務收入淨額	461	379	+21.6%
應佔一家聯營公司業績	(16)	-	-
應佔合資公司業績	269	261	+3.1%
除稅前溢利	7,010	9,960	-29.6%
所得稅	1,112	1,558	-28.6%
年度溢利	5,898	8,402	-29.8%
權益股東應佔溢利	5,866	8,339	-29.7%
宣派股息	-	-	-
主要財務比率			
股權收益	7.1%	11.0%	
總負債 / 資本比率 ²	6%	6%	
主要交通量摘要³			
客運量 ⁴ (百萬人次)	60.9	75.1	-18.9%
貨運及航空郵件量 ⁵ (百萬公噸)	4.7	5.1	-7.3%
飛機起降量 (千架次)	377	429	-12.0%

¹ 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

² 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

³ 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。

⁴ 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。

⁵ 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。

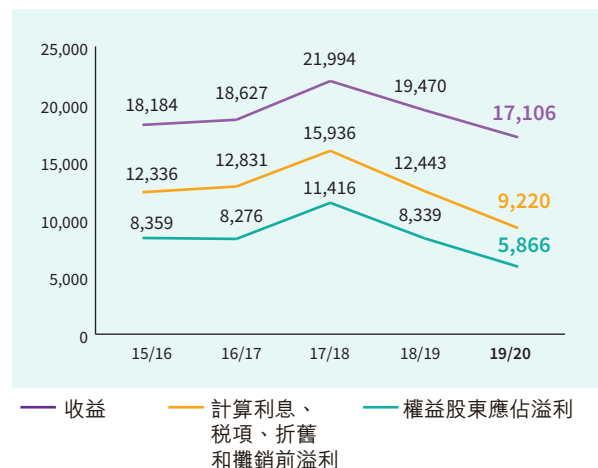
概覽

在截至2020年3月31日止的2019/20財政年度，由於國際貿易糾紛，香港社會出現動盪，加上爆發2019冠狀病毒病疫情，令香港機場管理局面對預計以外的重大難關。

於2019年，國際貿易糾紛、香港社會動盪以及自2020年年初爆發的2019冠狀病毒病疫情，對本地經濟造成嚴重影響，2008年金融危機後出現增長的航空交通量因而於2019/20年度出現倒退。年內，香港國際機場的客運量為6 090萬人次，飛機起降量達377 420架次，分別按年減少18.9%及12.0%，貨運及航空郵件量則下跌7.3%至470萬公噸。

財務業績

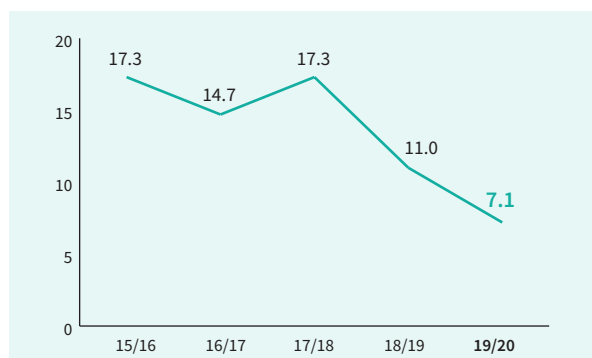
(百萬港元)



財務回顧

隨着客運量及飛機起降量下跌，機管局及其附屬公司（集團）於2019/20年度的財務表現放緩，主要由於機場收費及保安費減少，機場禁區輔助服務專營權及機場零售特許經營權的收益下降，以及營運費用增加所致。集團的計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利為92.2億港元，權益股東應佔溢利為58.66億港元，分別較2018/19年度減少25.9%及29.7%，集團的股權收益因而減少至7.1%。董事會不宣派本年度股息。

股權收益 (百分比)



收益

國際貿易糾紛及香港社會動盪令2019年的機場客、貨運量減少，其後疫情於2020年年初開始爆發令全球多個主要航點及香港均實施檢疫措施及旅遊限制，致使客運交通幾近癱瘓。由於客運量及飛機起降量下跌，令收益總額減少12.1%至171.06億港元，主要是由於機場收費及保安費減少，以及機場零售特許經營權及機場禁區輔助服務專營權於2019/20年度的收益下降所致。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；以及其他客運大樓商業收益，合共佔收益總額94.0%。

儘管着陸費及保安費分別於2018年9月1日及10月1日起上調對整個年度帶來影響，但主要因客運量及飛機起降量減少，以及為航空公司提供紓緩措施，致使機場收費及保安費下跌11.3%至62.32億港元，佔收益總額36.4%。

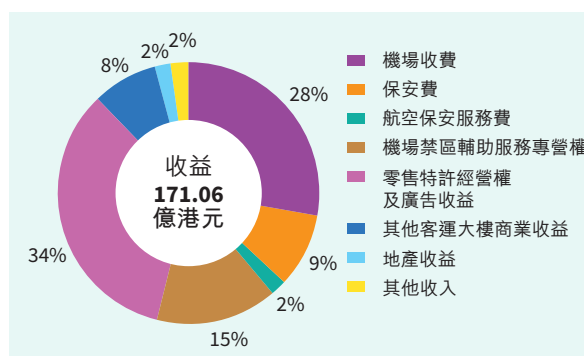
來自機場禁區輔助服務專營權的收益下跌9.9%至25.1億港元，主要由於航空燃油系統設施付款期於2018年7月完結；年內飛機起降量減少令航機膳食服務、停機坪服務及維修專營權費下降；航空燃油處理量減少，令來自航空燃油系統的專營權費減少；為航機膳食、航機加油、維修，以及貨運站服務等航空輔助服務提供紓緩措施；寬減停機坪服務、維修及禁區車輛相關費用等惠及航空公司的紓緩措施；以及隨着2019冠狀病毒病疫情爆發後，飛機起降量及貨運量減少，致使珠海機場的地勤服務及貨運收益下跌。

零售特許經營權及廣告收益減少17.6%至58.93億港元，佔收益總額34.4%。收益減少主要由於客運量下跌，為機場商舖及食肆提供租金寬減，以及因疫情令機場商舖及食肆暫停營業所致。

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。這項收益下跌1.3%至14.41億港元，主要由於客運大樓辦公室及機場貴賓室的租金寬減所致。

收益來源

(截至2020年3月31日止年度)



營運費用

集團繼續秉持審慎理財原則，在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12.2%至78.86億港元，主要歸因於在財政年度內面對通脹壓力及業務發展。

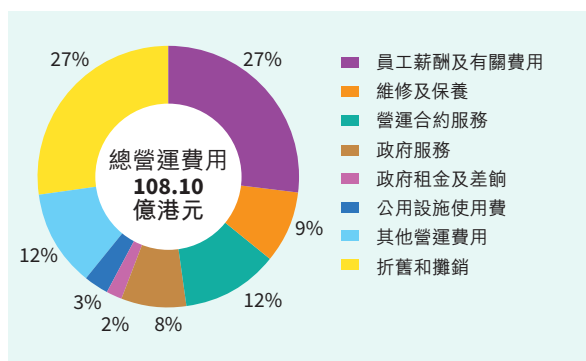
主要費用類別包括員工薪酬及有關費用、維修及保養、營運合約服務、政府服務、其他營運費用，以及折舊和攤銷，合共佔營運費用總額約95.5%。集團約36.5%的營運費用總額與折舊和攤銷、政府服務和政府租金及差餉有關，但這些費用都是集團難以影響。

員工薪酬及有關費用增加8.6%至29.18億港元，佔營運費用總額27.0%。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，以及為配合業務發展而增聘人手。

維修及保養費用增加8.4%至9.37億港元，主要由於在飛行區及客運大樓內進行多項工程，以確保機場運作安全可靠。因2019年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2020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35.4%至13.23億港元，主要由於年內新外判業務和續約後費用增加，以及臨時保安費用所致。

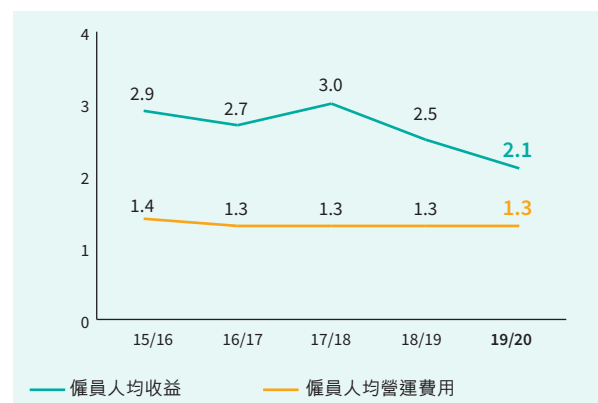
政府服務費用分別包括應付予民航處的航空交通管制服務費用，以及應付予香港天文台的航空氣象服務費用。政府服務費用增加3.4%至8.51億港元，主要由於2018/19年度航空交通管制服務費用最終上調所致。

其他營運費用增加13.5%至13.67億港元，主要由於推出更多零售推廣活動以抵銷社會動盪的影響；年內進行多項顧問研究；以及因短期外幣存款重新估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內完成，但由於部分固定資產現已全面折舊，因此折舊和攤銷下降6.4%至29.24億港元。

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

機管局持有數個內地機場的股權，這些機場在2019冠狀病毒病疫情爆發前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2019年，杭州蕭山國際機場（杭州機場）的客運量上升4.9%至4 010萬人次，飛機起降量增加2.1%至291 000架次，貨運量則跳升7.7%至690 000公噸。機管局主要受惠於航空交通量穩健增長，其於2019/20年度應佔杭州機場溢利增長3.1%至2.68億港元。

於2019年，珠海機場的客運量躍升9.5%至破紀錄的1 230萬人次，飛機起降量攀升7.0%至86 836架次，而貨運量則跳升9.9%至50 989公噸。在2019/20年度，機管局應佔珠海機場溢利減少52.1%至3,500萬港元，主要由於2019冠狀病毒病的不利影響及需要更多員工以應付航空交通量長遠增長所致。

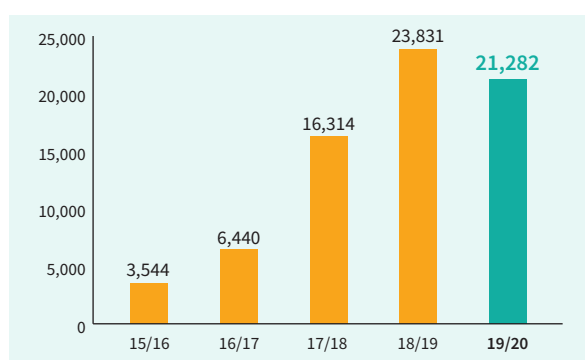
財務狀況

集團的財務狀況穩健，資本充裕。於2020年3月31日，集團的權益總額達861.85億港元，較上個年度增加7.1%，主要是由於2019/20年度錄得淨溢利及不派發2018/19年度股息所致。

投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備為932.24億港元，佔資產總值81.1%。在2019/20年度內，集團資本開支為212.82億港元，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、連接北衛星客運廊與一號客運大樓的天際走廊工程、提升閉路電視系統、翻新客運大樓、抵港行李運送自動化項目，以及提升其他設施和系統有關。

無形資產為3.08億港元，是經營及管理珠海機場及亞洲國際博覽館展覽中心的專營權，分別由2006年及2018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5.89億港元，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43.69億港元，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15.7%至31.58億港元，主要由於2019冠狀病毒病以及向機場同業提供紓緩措施令收益驟降所致。

應付賬款及其他應付款總額減少3.0%至142.4億港元，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減少所致。

未使用的機場建設費為9.74億港元，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28.76億港元，主要包括就分租機場租賃土地預先收取的款項，以及香港特區政府給予的補貼。年內，機管局收取有關SKYCITY航天城發展項目的預付款項共8億港元，以及香港特區政府就機管局推出額外紓緩措施，向航空業提供更多支援及財政援助而給予的6.7億港元資助。

股息

根據三跑道系統的財務安排方案，董事會不宣派2019/20年度股息。

現金流量

經營活動產生的現金淨額由2018/19年度的121.19億港元，減少至本年度的99.83億港元，主要由於本年度溢利減少所致。

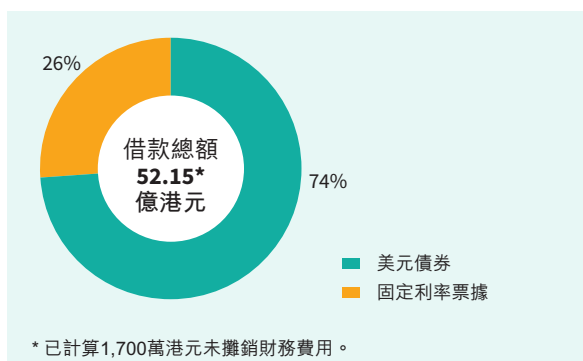
資金籌集

於2020年3月31日，機管局的借款總額為52.15億港元（2018/19年度：53.44億港元）。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。

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。

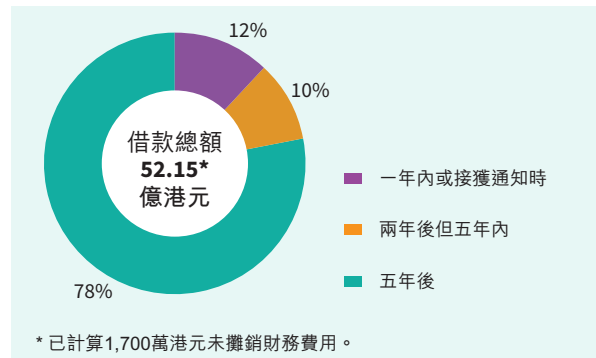
貸款及融資計劃

（於2020年3月31日）



貸款到期概況

（於2020年3月31日）



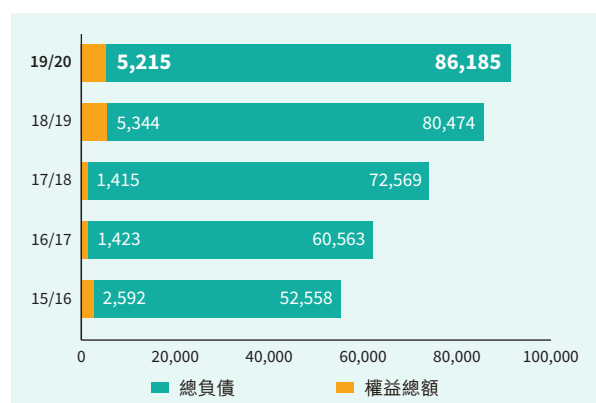
財務風險管理

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、交叉貨幣掉期及遠期外匯合約）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。機管局亦利用遠期外匯合約為日後的澳元計價交易對沖風險。

資本結構

（百萬港元）



財務回顧

展望

自2019冠狀病毒病於2020年1月爆發以來，機場營運環境備受挑戰，旅遊需求大幅下挫。時至2020年5月，我們仍然難以掌握旅客需求將於何時明顯回升，但我們深信疫情過後，航空旅遊需求將會反彈，因此我們繼續推進機管局的長遠發展計劃，以滿足未來長遠航空需求及維持領先地位。

三跑道系統建造工程是解決香港國際機場容量限制的長遠方案。有關項目工程現正進行，預期第三條跑道將於2022年投入服務。整個三跑道系統項目包括大樓及相關基礎建設預計於2024年啟用。我們會密切監察項目進度，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。

為確保機場具備足夠運力，並維持高水平服務標準，我們將於三跑道系統啟用前進行多項提升項目。一號客運大樓擴建部分已於2019/20年度投入服務，當中配備了新旅客登記櫃檯及增設行李認領轉盤。東大堂美食廣場翻新工程已竣工，提供更多座位及全新餐飲概念。天際走廊正在興建，目標於2020年開幕。其他提升項目，包括將登機閘口美化為不同主題區域及翻新機場洗手間等亦正在進行中。

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。我們正為應用程式「我的航班」開發新功能，讓旅客在抵達機場前已可預約多項服務。我們會繼續加強機場的Wi-Fi網絡，並正引入5G技術。為有助我們剖析旅客行為及運作情況，我們正利用日常運作衍生的數據，將香港國際機場發展成以數據主導的機場，從而完善資源分配、更有效調配人手及提高運力。我們將繼續引入各種新技術及推行提升項目，以善用機場設施。

隨着機場周圍陸續有新建商業設施，加上涵蓋港珠澳大橋及廣深港高速鐵路等交通網絡不斷發展，正推動香港國際機場由一個城市機場發展成為機場城市。SKYCITY航天城大型綜合發展項目，集零售、餐飲及娛樂設施於一身，並且與二號客運大樓連接，將為本地居民及來自世界各地的旅客帶來與別不同的體驗。SKYCITY航天城首間酒店預計於2020/21開業，其他設施則預期在2027年年底分階段啟用。高端物流中心將於2023年投入運作，有助機場把握日益蓬勃的電子商貿市場及相關物流業務所帶來的機遇。我們現正為亞博館第二期擴建進行規劃，並研究港珠澳大橋香港口岸人工島的發展概念，以為SKYCITY航天城及整個機場創造協同效益。

港珠澳大橋及高鐵的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，藉此開拓新推廣平台及計劃，以擴展香港國際機場的腹地市場。

鑑於2019冠狀病毒病疫情，溢利將需要一段時間才會回復增長，而且在中期內增長步伐將放緩。與此同時，我們會竭盡全力提高運力，並繼續秉持審慎理財原則，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滿足旅客期望、為持份者創優增值，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
167	五年財務及營運概要

董事會報告書

截至2020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2020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蠟角的香港國際機場，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2020年3月31日止年度的溢利與於2020年3月31日的財務狀況，詳列於第99頁至第166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58.66億港元（2018/19年度：83.39億港元）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2.05億港元（2018/19年度：8,800萬港元）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 2020 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 167 頁。

股本

根據《機場管理局條例》的條款，機管局僅可向中華人民共和國香港特別行政區（以下簡稱「香港特區」）政府發行股份，而全部股份均由財政司司長法團代香港特區政府持有。機管局在截至 2020 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 338.1 萬港元（2018/19 年度：405.6 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	26%	
五大顧客	48%	
最大供應商		24%
五大供應商		36%

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 166 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 2020/21 年度的財務預算，以及 2020/21 年度至 2024/25 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 2020 年 3 月 31 日，機管局共有 2,844 名員工（於 2019 年 3 月 31 日：2,602 名），人數不包括附屬公司的員工。機管局制訂了人力資源政策，以確保職員的薪酬具競爭力，而且按照機管局的績效管理及獎勵制度，將薪酬與表現掛鈎。自 2002 年起，機管局實施浮動薪酬制度，加強以績效為本的薪酬管理文化。機管局會定期檢視有關制度，以確保員工薪酬保持市場競爭力。

董事會成員及執行總監

於本報告日期，在任董事會成員及執行總監簡歷載於本年報第 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。
- 陳靜芬資深大律師於 2019 年 12 月 16 日辭任董事會成員。
- 前機場運行執行總監吳自淇先生於 2019 年 12 月 1 日退休，張李佳蕙女士於同日繼任接替其職務。前工程及科技執行總監關景輝先生於 2020 年 1 月 16 日退休，梁永基先生於同日繼任接替其職務。前財務執行總監羅志聰先生於 2020 年 4 月 1 日辭任。

董事會成員及執行總監的合約權益

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

關聯方交易

本年度達成或持續進行的重大關聯方交易詳情，載於財務報表附註 24。

董事會成員對財務報表的責任

董事會成員負責為每個財政年度編製財務報表，真實而公平地反映集團的財務狀況、以及在該年度集團的財務表現及現金流量。在編製截至 2020 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

何惠芬

董事會秘書

香港，2020 年 5 月 25 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166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2020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2020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 29(t) 所載列的相關會計政策

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>來自機場收費及保安費、機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告的收益約佔貴局截至 2020 年 3 月 31 日止年度收益總額的 86%。</p> <p>機場收費及保安費在機場設施使用時確認。其收益確認基於貴局的綜合及多界面信息技術系統所統計的飛機起降量及客運量。</p> <p>來自機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告(統稱「專營權及特許經營權營運」)的收益一般以以下金額的較高者收取(1)根據輸送量、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。</p> <p>專營權及特許經營權營運收益在其專營權及特許經營權協議覆蓋的會計期間分期確認，並計及因吞吐量、旅客數目、租金指數或佔用面積變動導致的最低數額調整，以及專營商及特許經營商在計費周期應付的專營權費的任何調整。</p> <p>我們將來自機場收費及保安費和專營權及特許經營權營運的收益的確認視為關鍵審計事項的原因是其對綜合財務報表的重要性，以及機場收費及保安費的釐定涉及綜合信息技術系統。</p>	<p>我們用以評估來自機場收費及保安費以及專營權及特許經營權營運的收益的確認的審計程式包括以下程式：</p> <ul style="list-style-type: none"> 評估收益記錄的主要內部監控的設計、執行及運行效力，具體工作包括委派我方內部信息技術專家評估飛機起降量及客運量統計以及收益事務處理的主要自動化控制及介面的運行效力，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。

獨立核數師報告書

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27(b)(ii)以及附註29(g)(vi)及29(s)所載列的相關會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>貴局在香港國際機場營辦多個基本工程項目。這些項目可能需數年時間才能完工，並涉及繁複的合約安排。</p> <p>貴局就清償承建商可能因延期、額外成本或其他不可預知狀況提出的索賠所需的預期數額計提項目準備。所需項目準備的評估涉及管理層的重大判斷，該等判斷具有固有的不確定性，因實際應付金額可能與預期項目準備不符。</p> <p>我們將基本工程項目的項目準備評估視為關鍵審計事項的原因是，項目索賠的評估和項目準備的釐定涉及管理層的重大判斷和假設，該等重大判斷和假設具有固有的不確定性。</p>	<p>我們用以評估基本工程項目的項目準備的審計程式包括以下程式：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 評價項目索償評估的主要內部監控的設計及執行； • 審核負責監督基本工程項目進度的董事會小組委員會的會議記錄，與管理層討論項目狀況，包括截至討論之日發生的成本、待竣工的關鍵項目里程碑及項目索賠，並評估其對貴集團的潛在財務影響； • 獲取於報告日的項目索賠狀態報告，對比報告中的索賠金額與承建商提交的索賠申請，與財務處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2019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李威信。

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

2020年5月25日

綜合損益表

截至2020年3月31日止年度（以港元列示）

百萬元	附註	2020 年	2019 年 (附註)
機場收費		4,718	5,255
保安費		1,514	1,769
航空保安服務費		366	356
機場禁區輔助服務專營權		2,510	2,786
零售特許經營權及廣告收益		5,893	7,149
其他客運大樓商業收益		1,441	1,460
地產收益		301	301
其他收入		363	394
收益	8	17,106	19,470
員工薪酬及有關費用	4	(2,918)	(2,687)
維修及保養		(937)	(864)
營運合約服務		(1,323)	(977)
政府服務		(851)	(823)
政府租金及差餉		(173)	(158)
公用設施使用費		(317)	(314)
其他營運費用	14(b)	(1,367)	(1,204)
計算折舊和攤銷前營運費用		(7,886)	(7,027)
計算折舊和攤銷前營運溢利		9,220	12,443
折舊和攤銷		(2,924)	(3,123)
計算利息及財務費用前營運溢利	3	6,296	9,320
利息及財務費用：			
財務費用	5	(25)	(7)
利息收入		486	386
		461	379
應佔一家聯營公司業績		(16)	-
應佔合資公司業績	13	269	261
除稅前溢利		7,010	9,960
所得稅	6(a)	(1,112)	(1,558)
年度溢利		5,898	8,402
以下各方應佔部分：			
本局權益股東		5,866	8,339
非控股權益		32	63
年度溢利		5,898	8,402

附註：

集團已於2019年4月1日使用經修訂的追溯法首次採用《香港財務報告準則》第16號。在這種方法下，不重列比較資料。見附註29(a)。

綜合損益及其他全面收益表

截至2020年3月31日止年度（以港元列示）

百萬元	2020 年	2019 年 (附註)
年度溢利	5,898	8,402
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	(49)	(40)
增加：遞延稅項	8	7
	(41)	(33)
– 在中華人民共和國（「中國」）的一家附屬公司	(2)	(4)
– 在中國的一家合資公司	48	(65)
	5	(102)
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	(341)	(339)
現金流量套期：套期儲備的淨變動	(22)	–
現金流量套期：套期儲備成本的淨變動	171	(56)
	(192)	(395)
年度其他全面收益	(187)	(497)
年度全面收益總額	5,711	7,905
以下各方應佔部分：		
本局權益股東	5,703	7,864
非控股權益	8	41
年度全面收益總額	5,711	7,905

附註：

集團已於2019年4月1日使用經修訂的追溯法首次採用《香港財務報告準則》第16號。在這種方法下，不重列比較資料。見附註29(a)。

綜合財務狀況表

2020年3月31日(以港元列示)

百萬元	附註	2020 年	2019 年 (附註)
非流動資產			
投資物業	9	69	82
租賃土地權益	9	6,299	6,528
其他物業、機械及設備	9	86,856	72,301
		93,224	78,911
無形資產	10	308	350
聯營公司權益	12	589	652
合資公司權益	13	4,369	4,342
應收賬款及其他應收款	14	-	8
衍生金融資產	22(e)	76	29
		98,566	84,292
流動資產			
存料及零件		104	84
應收賬款及其他應收款	14	3,158	3,739
可收回稅項	6(c)	201	-
衍生金融資產	22(e)	1	-
現金及銀行結餘	15	12,872	21,115
		16,336	24,938
流動負債			
應付賬款及其他應付款	16	(12,834)	(13,572)
帶息借款	17	(600)	(95)
本期稅項	6(c)	(5)	(73)
未使用的機場建設費	18	(974)	(1,685)
遞延收入	19	(564)	(154)
衍生金融負債	22(e)	-	(2)
		(14,977)	(15,581)
流動資產淨額		1,359	9,357
資產總值減流動負債		99,925	93,649
非流動負債			
應付賬款及其他應付款	16	(1,406)	(1,102)
帶息借款	17	(4,615)	(5,249)
遞延收入	19	(2,312)	(1,567)
衍生金融負債	22(e)	(23)	(89)
界定利益退休責任淨額	20	(336)	(258)
遞延稅項負債	6(d)	(5,048)	(4,910)
		(13,740)	(13,175)
資產淨值		86,185	80,474
資本及儲備	21		
股本		30,648	30,648
儲備		55,120	49,417
本局權益股東應佔權益總額		85,768	80,065
非控股權益		417	409
權益總額		86,185	80,474

於2020年5月25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

周昭亮先生
財務監督

附註：

集團已於2019年4月1日使用經修訂的追溯法首次採用《香港財務報告準則》第16號。在這種方法下，不重列比較資料。見附註29(a)。

第105至第166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2020年3月31日止年度（以港元列示）

百萬元	附註	本局權益股東應佔部分							非控股 權益	權益 總額
		股本	匯兌 儲備	資本 儲備	套期 儲備	套期 儲備 成本	保留 溢利 (附註)	總額		
於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日和 2019年4月1日		30,648	393	1,040	-	(56)	48,040	80,065	409	80,474
本年度權益變動：										
年度溢利		-	-	-	-	-	5,866	5,866	32	5,898
其他全面收益		-	(318)	-	(22)	171	6	(163)	(24)	(187)
全面收益總額		-	(318)	-	(22)	171	5,872	5,703	8	5,711
由保留溢利轉入資本儲備	21(c)(ii)	-	-	22	-	-	(22)	-	-	-
於2020年3月31日		30,648	75	1,062	(22)	115	53,890	85,768	417	86,185

附註：

集團已於2019年4月1日使用經修訂的追溯法首次採用《香港財務報告準則》第16號。在這種方法下，不重列比較資料。見附註29(a)。

綜合現金流量表

截至2020年3月31日止年度（以港元列示）

百萬元	附註	2020 年	2019 年 (附註)
經營活動			
除稅前溢利		7,010	9,960
調整項目：			
折舊		2,660	2,868
租賃土地權益攤銷		229	229
無形資產攤銷		35	26
票據利息		187	69
租賃負債利息		1	-
其他借貸成本及利息費用		50	28
資本化為在建資產的借貸成本		(205)	(88)
利息收入		(486)	(386)
就衍生金融工具公允價值套期的公允價值收益		(10)	(12)
就衍生金融工具現金流量套期的收益淨額		(17)	(2)
公允價值套期的相關套期帶息借款的虧損淨額		19	12
應佔一家聯營公司業績		16	-
應佔合資公司業績		(269)	(261)
應收賬款及其他應收款的減值虧損		413	440
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額		13	9
遞延收入攤銷		(315)	(171)
就界定利益退休計劃確認的費用		54	51
營運資金變動前營運溢利		9,385	12,772
存料及零件增加		(20)	(22)
應收賬款及其他應收款增加		(104)	(787)
應付賬款及其他應付款增加		509	169
遞延收入增加	19	1,470	1,560
界定利益退休責任淨額減少		(22)	(23)
營運業務產生的現金		11,218	13,669
已付香港利得稅		(1,195)	(1,498)
已付中國企業所得稅：			
- 已收一家合資公司的股息		-	(2)
- 其他		(40)	(50)
經營活動產生的現金淨額		9,983	12,119
投資活動			
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款淨額		9,494	2,142
已收利息		428	336
從一家聯營公司收取的股息		47	-
從一家合資公司收取的股息		-	40
購入其他物業、機械及設備付款		(21,986)	(17,496)
出售其他物業、機械及設備收款		-	1
就一家在中國的附屬公司支付的年度專營權費		(36)	(24)
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		-	(2)
投資活動使用的現金淨額		(12,053)	(15,655)

綜合現金流量表

百萬元	附註	2020 年	2019 年 (附註)
融資活動			
已付票據利息	15(b)	(189)	(54)
已付租賃租金的利息部分	15(b)	(1)	–
已付其他借貸成本及利息費用	15(b)	(31)	(25)
已付租賃租金的資本部分	15(b)	(13)	–
已收機場建設費	15(b)	3,661	3,816
發行票據收款	15(b)	–	3,918
償還票據	15(b)	(100)	–
就利率掉期已收的利息收入淨額	15(b)	14	30
融資活動產生的現金淨額		3,341	7,685
現金及現金等價物增加淨額		1,271	4,149
於年初的現金及現金等價物		4,937	810
外幣匯率變動影響		(20)	(22)
於年末的現金及現金等價物	15(a)	6,188	4,937

附註：

集團已於2019年4月1日使用經修訂的追溯法首次採用《香港財務報告準則》第16號。在這種方法下，不重列比較資料。見附註29(a)。

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29。

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29(a)。集團並無採用任何在本會計期間尚未生效的新準則或詮釋(附註30)。

(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29(e)、(f)及(n)所載的會計政策)外，編製本綜合財務報表時是以歷史成本作為計量基準。

綜合財務報表附註

2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準(續)

(b) 綜合財務報表的編製基準(續)

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

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

有關管理層在應用《香港財務報告準則》時所作出對本綜合財務報表有重大影響的判斷，以及各項主要的估計數額不確定因素，載列於附註27。

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	2020 年	2019 年
核數師酬金：		
– 核數服務	7	6
– 稅務服務	1	1
– 其他服務	3	1
已消耗的存件及零件	91	95
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額	13	9
應收賬款及其他應收款的減值虧損(附註14(b))	413	440
折舊：		
– 根據營業租賃租出的自有資產(附註9(d))	130	169
– 使用權資產	14	–
– 其他資產	2,516	2,699
攤銷：		
– 租賃土地權益		
– 以營業租賃租出(附註9(d))	18	18
– 其他	211	211
– 無形資產(附註10)	35	26
有關短期租賃及低價值資產的費用	4	–
營業租賃費用：根據《香港會計準則》第17號之下的最低租賃付款額		
– 其他資產租金(包括根據短期租賃之下的物業租金)	–	16
投資物業租金減直接支出1,900萬元(2019年：1,500萬元)	(38)	(45)

4. 員工薪酬及有關費用

百萬元	2020 年	2019 年
界定供款退休計劃的供款	148	132
就界定利益退休計劃確認的費用(附註20)	54	51
退休計劃總成本	202	183
薪金、工資及其他福利	3,436	2,999
員工薪酬及有關費用總額	3,638	3,182
減：資本化為在建資產的員工薪酬及有關費用	(720)	(495)
	2,918	2,687

5. 財務費用

百萬元	2020 年	2019 年
票據利息	187	69
租賃負債利息	1	-
其他借貸成本	31	21
其他利息費用	19	7
利息費用總額	238	97
減：資本化為在建資產的借貸成本	(205)	(88)
	33	9
就衍生金融工具公允價值套期的公允價值收益 ¹	(10)	(12)
就衍生金融工具現金流量套期的收益淨額	(17)	(2)
公允價值套期的相關套期帶息借款的虧損淨額	19	12
	25	7

¹ 包括就公允價值套期安排的利率掉期交易相關的利息費用淨額300萬元(2019年：利息收入淨額100萬元)。

借貸成本每月按集團的平均資金成本資本化。本年度的平均資本化年利率為3.88%(2019年：4.94%)。

綜合財務報表附註

6. 稅項

(a) 綜合損益表所示的稅項為：

百萬元	2020 年	2019 年
本期稅項 — 香港利得稅		
– 年度準備	802	1,198
– 上年度準備不足/(超額準備)	135	(5)
本期稅項 — 中國企業所得稅		
– 年度準備	29	46
– 就年度已收/應收合資公司股息計提的準備	–	3
遞延稅項(附註 6(d))		
– 暫時差異的產生和轉回	146	316
	1,112	1,558

兩個年度的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% 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%(2019 年：25%) 計算。上年度從合資公司已收/應收股息涉及的中國預扣稅準備是按已收/應收該合資公司股息的 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	2020 年	2019 年
除稅前溢利	7,010	9,960
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	1,164	1,664
不可扣減支出的稅務影響	53	36
毋須計稅收入的稅務影響	(105)	(137)
上年度準備不足/(超額準備)	135	(5)
轉回以往確認的暫時差異的稅務影響	(135)	–
實際稅項支出	1,112	1,558

6. 稅項(續)

(c) 綜合財務狀況表所示的(可收回稅項)/本期稅項為：

百萬元	2020 年	2019 年
年度準備(附註6(a))		
– 香港利得稅	802	1,198
– 中國企業所得稅	29	49
已付暫繳香港利得稅	(1,002)	(1,139)
已付/應付中國企業所得稅	(45)	(36)
以往年度稅務準備結餘	20	1
	(196)	73
在綜合財務狀況表劃歸為：		
可收回稅項	(201)	–
本期稅項	5	73
	(196)	73

(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	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
引致遞延稅項的項目：				
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
於2019年4月1日	5,028	(156)	38	4,910
在損益列支/(計入)	199	(61)	8	146
計入其他全面收益	–	(8)	–	(8)
於2020年3月31日	5,227	(225)	46	5,048

綜合財務報表附註

6. 稅項(續)

(e) 綜合財務狀況表內未確認的遞延稅項資產：

由於有關的應稅實體不大可能在將來獲得足夠的應稅溢利以使用有關累積稅項虧損和其他暫時差異，因此集團尚未就附屬公司分別為數 6,600 萬元(2019 年：5,900 萬元)及 500 萬元(2019 年：600 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：

2020 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	-	-	-	-	-
歐智華(於 2019 年 6 月獲委任)	92	-	-	-	92
何俊賢	110	-	-	-	110
林奮強	110	-	-	-	110
盧偉國(於 2019 年 6 月獲委任)	92	-	-	-	92
杜彼得	110	-	-	-	110
唐家成	110	-	-	-	110
黃冠文	110	-	-	-	110
黃永灝	110	-	-	-	110
胡文新(於 2019 年 6 月獲委任)	92	-	-	-	92
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
陳靜芬(於 2019 年 12 月辭任)	78	-	-	-	78
馮婉眉(於 2019 年 5 月離任)	18	-	-	-	18
林健鋒(於 2019 年 5 月離任)	18	-	-	-	18
李承仕(於 2019 年 5 月離任)	18	-	-	-	18
執行成員					
林天福(行政總裁)	-	6,689	3,290	890	10,869
	1,618	6,689	3,290	890	12,487

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。

綜合財務報表附註

7. 董事會成員與執行總監酬金(續)

(a) 董事會成員酬金(續)

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)

(b) 執行總監酬金

本局執行總監的酬金總額如下：

千元	2020 年	2019 年
基本酬金	26,786	27,745
優秀表現酬金	9,945	11,253
退休福利	3,065	3,161
	39,796	42,159

下表載列了介乎以下酬金範圍的執行總監人數：

	人數	
元	2020 年	2019 年
1,000,001 至 1,500,000	1	–
1,500,001 至 2,000,000	1	–
2,500,001 至 3,000,000	–	1
4,000,001 至 4,500,000	3	1
5,000,001 至 5,500,000	1	3
5,500,001 至 6,000,000	1	1
6,000,001 至 6,500,000	1	1
6,500,001 至 7,000,000	1	1
	9	8

年內，五位最高酬金的人士分別為一位行政總裁和四位執行總監(2019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。

綜合財務報表附註

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	2020 年	2019 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	4,718	5,255
保安費	1,514	1,769
航空保安服務費	366	356
其他	670	623
	7,268	8,003
其他來源收益		
機場禁區輔助服務專營權	2,117	2,365
零售特許經營權及廣告收益	5,751	7,145
其他客運大樓商業收益	1,431	1,426
其他	539	531
	9,838	11,467
	17,106	19,470

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(2019年：一名客戶)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43.67億元(2019年：一名客戶帶來42.18億元收益)。這些收益僅包括來自集團所知受該名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										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	使用權資產	在建工程	小計	投資物業	租賃	
			土地權益								
成本											
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
採用《香港財務報告準則》 第16號的影響(附註)	-	-	-	-	-	37	-	37	-	-	37
於2019年4月1日	14,108	30,246	16,535	12,442	2,505	37	32,565	108,438	162	11,309	119,909
匯兌調整	-	(9)	-	(11)	(7)	-	(4)	(31)	-	-	(31)
增置	15	42	-	335	367	-	16,442	17,201	-	-	17,201
重新分類	545	448	267	3,515	60	-	(4,819)	16	(16)	-	-
出售	(92)	(13)	(9)	(516)	(49)	-	-	(679)	-	-	(679)
於2020年3月31日	14,576	30,714	16,793	15,765	2,876	37	44,184	124,945	146	11,309	136,400
累計折舊、攤銷及減值											
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
於2019年4月1日	4,929	14,229	7,905	7,260	1,777	-	-	36,100	80	4,781	40,961
匯兌調整	-	(3)	-	(3)	(2)	-	-	(8)	-	-	(8)
年度折舊和攤銷	464	892	516	572	197	14	-	2,655	5	229	2,889
重新分類	-	-	6	1	1	-	-	8	(8)	-	-
出售時撥回	(89)	(8)	(8)	(512)	(49)	-	-	(666)	-	-	(666)
於2020年3月31日	5,304	15,110	8,419	7,318	1,924	14	-	38,089	77	5,010	43,176
賬面淨值											
於2020年3月31日	9,272	15,604	8,374	8,447	952	23	44,184	86,856	69	6,299	93,224
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

附註：

集團已使用經修訂的追溯法首次採用《香港財務報告準則》第16號，並調整於2019年4月1日的期初結餘，以確認與先前根據《香港會計準則》第17號劃歸為營業租賃的租賃相關使用權資產。見附註29(a)。

綜合財務報表附註

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(2019年：113.09億元)及土地溢價4,000元已劃歸為租賃土地權益。租賃土地的權益成本不包括未來土地溢價(如有)。

(c) 投資物業的公允價值計量

投資物業按成本減去累計折舊和減值虧損入賬，其公允價值披露只供參考之用。

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2020年3月31日的公允價值為5.41億元(2019年：6.39億元)，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。

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

- (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，一般年期由三年至五年不等。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	2020 年	2019 年
1 年內	3,726	4,391
1 年後但 5 年內	11,092	12,304
5 年後	12,058	14,629
	26,876	31,324

除上述者外，於上年度，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 95.95 億元(2019 年：109.13 億元)。以上收入已包括或有租金 64.63 億元(2019 年：79.12 億元)。

綜合財務報表附註

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

(d) (續)

於2020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4.88億元(2019年：5.02億元)，本年度攤銷額則為1,800萬元(2019年：1,800萬元)。

於2020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21.16億元(2019年：22.25億元)，本年度折舊額則為1.30億元(2019年：1.69億元)。

- (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600萬元。上年度進行的類似審閱導致集團的年度折舊增加淨額約200萬元。

10. 無形資產

百萬元	2020年	2019年
成本		
於4月1日	561	344
增加	-	239
匯兌調整	(21)	(22)
於3月31日	540	561
累計攤銷		
於4月1日	211	198
匯兌調整	(14)	(13)
年度攤銷	35	26
於3月31日	232	211
賬面淨值		
於3月31日	308	350

於2020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	
	2020 年	2019 年
非上市股份(按成本)	253	253

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

綜合財務報表附註

11. 於附屬公司的投資(續)

(a) 珠港機場公司

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	2020 年	2019 年
非控股權益的百分比	45%	45%
非流動資產	465	394
流動資產	586	674
非流動負債	(80)	(73)
流動負債	(200)	(235)
資產淨值	771	760
非控股權益的賬面金額	347	342
收益	655	670
年度溢利	64	134
年度全面收益總額	61	130
非控股權益應佔年度的溢利	28	61
非控股權益應佔年度的全面收益總額	27	59

(b) 亞博館管理公司

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）。

12. 聯營公司權益

百萬元	2020 年	2019 年
應佔資產淨值	136	150
應收一家聯營公司款項	225	214
優先股溢價	228	288
	589	652

集團在聯營公司擁有的權益按權益法在綜合財務報表中內入賬，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。本年度應佔香港國際展覽公司業績為1,600萬元(2019年：無)。年內，以現金收取4,700萬元的優先股股息(2019年：無)。

13. 合資公司權益

百萬元	2020 年	2019 年
應佔資產淨值	4,159	4,118
商譽	210	224
	4,369	4,342

綜合財務報表附註

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	2020年	2019年
杭州機場公司總額		
非流動資產	16,650	14,259
流動資產	4,852	5,574
非流動負債	(4,937)	(2,041)
流動負債	(4,846)	(6,198)
資產淨值/權益	11,719	11,594

13. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

百萬元	2020 年	2019 年
收入	4,319	4,236
費用	(3,328)	(3,250)
除稅前溢利	991	986
所得稅	(226)	(244)
除稅後溢利	765	742
其他全面收益	137	(185)

百萬元	2020 年	2019 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	11,719	11,594
集團的實際權益	35%	35%
集團應佔杭州機場公司的資產淨值	4,102	4,058
商譽	210	224
於綜合財務報表的賬面金額	4,312	4,282

年內保留溢利變動如下：

百萬元	2020 年	2019 年
應佔除稅後溢利	268	260
應佔其他全面收益	48	(65)
減：轉入資本儲備	(19)	(13)
保留應佔溢利及其他全面收益	297	182
結轉自以往年度的應佔保留溢利	974	832
已收股息	-	(40)
應佔保留溢利轉入下年度	1,271	974

年內資本儲備變動如下：

百萬元	2020 年	2019 年
於 4 月 1 日	979	966
轉自保留溢利	19	13
於 3 月 31 日	998	979

綜合財務報表附註

13. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

杭州機場公司就未在綜合財務報表內計提準備的資本開支作出的未償付承擔如下：

百萬元	2020 年	2019 年
已訂約	11,087	2,515
已授權但未訂約	15,310	30,634
	26,397	33,149

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。根據有關各方簽訂自2009年12月起計為期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	2020 年	2019 年
滬港機場公司總額		
流動資產	126	131
流動負債	(9)	(9)
資產淨值/權益	117	122

百萬元	2020 年	2019 年
收入	12	13
費用	(9)	(11)
淨溢利及其他全面收益	3	2

百萬元	2020 年	2019 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	117	122
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	57	60

14. 應收賬款及其他應收款

百萬元	2020 年	2019 年
應收賬項	3,556	3,871
減：虧損準備(附註 14(b))	(927)	(515)
	2,629	3,356
其他應收賬款	347	239
	2,976	3,595
預付款項	160	130
按金及債券	22	22
	3,158	3,747
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動資產	3,158	3,739
非流動資產	–	8
	3,158	3,747

於 2020 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 1,600 萬元(2019 年：1,700 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	2020 年	2019 年
未到期	1,443	2,894
逾期 1 個月以下	333	261
逾期 1 至 3 個月	279	201
逾期 3 個月以上	574	–
	2,629	3,356

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 23.7 億元(2019 年：32.8 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 29(I))。

綜合財務報表附註

14. 應收賬款及其他應收款(續)

(b) 應收賬項減值(續)

年內虧損準備的變動如下：

百萬元	2020 年	2019 年
於 4 月 1 日	515	75
在其他營運費用中已確認的減值虧損	413	440
註銷不可收回的款項	(1)	–
於 3 月 31 日	927	515

(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於 18% 至 82% (2019 年：30 天至 120 天的應收賬項的預期虧損率介乎於 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 (2019 年：180 天) 的應收賬項計提全數準備。

15. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料

(a) 現金及銀行結餘包括：

百萬元	2020 年	2019 年
於存款時起計 3 個月內到期的銀行存款	4,351	3,276
銀行及手頭現金	1,837	1,661
綜合現金流量表內的現金及現金等價物	6,188	4,937
於存款時起計超過 3 個月到期的銀行存款	6,684	16,178
綜合財務狀況表內的現金及銀行結餘	12,872	21,115

於 2020 年 3 月 31 日，由一家附屬公司持有為數 4.78 億元 (2019 年：5.13 億元) 的現金及銀行結餘，受中國的貨幣兌換限制。

15. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料(續)

(b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：

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

百萬元	利息及 其他借貸 成本應付款 及遞延 財務費用	租賃負債	應收機場 建設費	衍生金融 負債/ (資產) 淨額	總計	
	帶息借款 (附註 17)	(附註 16)		(附註 22(e))		
於 2019 年 3 月 31 日	5,344	(2)	-	(1,251)	62	4,153
採用《香港財務報告準則》第 16 號的 影響(附註)	-	-	37	-	-	37
於 2019 年 4 月 1 日	5,344	(2)	37	(1,251)	62	4,190
融資現金流量產生的變動：						
已付票據利息	-	(189)	-	-	-	(189)
已付租賃租金的利息部分	-	-	(1)	-	-	(1)
已付其他借貸成本及利息費用	-	(31)	-	-	-	(31)
已付租賃租金的資本部分	-	-	(13)	-	-	(13)
已收機場建設費	-	-	-	3,661	-	3,661
償還票據	(100)	-	-	-	-	(100)
就利率掉期已收的利息收入淨額	-	14	-	-	-	14
融資現金流量產生的變動總額	(100)	(206)	(14)	3,661	-	3,341
非現金流變動：						
票據利息(附註 5)	-	187	-	-	-	187
租賃負債利息(附註 5)	-	-	1	-	-	1
其他借款成本(附註 5)	-	31	-	-	-	31
機場建設費	-	-	-	(3,370)	-	(3,370)
其他非現金流變動	(29)	(57)	-	-	(116)	(202)
其他變動總額	(29)	161	1	(3,370)	(116)	(3,353)
於 2020 年 3 月 31 日	5,215	(47)	24	(960)	(54)	4,178

附註：

集團已使用經修訂的追溯法首次採用《香港財務報告準則》第16號，並調整於2019年4月1日的期初結餘，以確認與先前根據《香港會計準則》第17號劃歸為營業租賃的租賃相關租賃負債。見附註29(a)。

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	利息及 其他借貸 成本應付款 及遞延 財務費用	租賃負債	應收機場 建設費	衍生金融 負債淨額	總計	
	帶息借款 (附註 17)	(附註 16)		(附註 22(e))		
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

16. 應付賬款及其他應付款

百萬元	2020 年	2019 年
應付賬款及應計費用	11,515	11,428
已收按金	1,342	1,888
合約保留金	1,359	1,358
租賃負債	24	-
	14,240	14,674
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	12,834	13,572
非流動負債	1,406	1,102
	14,240	14,674

16. 應付賬款及其他應付款(續)

於2020年3月31日，除了為數14.06億元(2019年：11.02億元)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	2020 年	2019 年
30 天內或接獲通知時到期	4,051	2,279
30 天後但 60 天內到期	3,163	1,710
60 天後但 90 天內到期	609	342
90 天後到期	3,692	7,097
	11,515	11,428

17. 帶息借款

百萬元	2020 年	2019 年
應付票據(a)		
於2019年至2043年到期的港元固定利率票據	1,356	1,438
於2029年到期的美元債券	3,876	3,925
減：未攤銷財務費用	(17)	(19)
	5,215	5,344

- (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。

年內，本局已悉數償還1億元的固定利率票據，票面年息率為3.85%。

於2020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%至4.85%不等(2019年：2.25%至4.85%)。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2020年3月31日，該信貸並無未償付的餘額(2019年：無)。
- (c) 本局擁有價值21.88億元(2019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2020年3月31日，該等信貸並無未償付的餘額(2019年：無)。

綜合財務報表附註

17. 帶息借款(續)

(d) 於2020年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

百萬元	2020年	2019年
1年內或接獲通知時	600	95
1年後但2年內	–	600
2年後但5年內	556	542
5年後	4,059	4,107
	4,615	5,249
	5,215	5,344

(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	2020年	2019年
於4月1日	1,685	1,103
加：本年已收及應收機場建設費	3,370	4,029
減：三跑道項目資本支出	(4,081)	(3,447)
於3月31日	974	1,685

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及政府資助的已收款項。年內，本局已收取SKYCITY航天城的預付款項8億元(2019年：SKYCITY航天城及高端物流中心發展項目的預付款項15.6億元)，以及政府就本局推出額外紓緩措施，向航空業提供更多支援及財政援助而給予的6.7億元資助。上述款項分別按附註29(t)(vi)和附註29(t)(x)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11% (2019年：13%)。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(2019年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2020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70% (2019年：79%) 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29% (2019年：35%)，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2020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	2020 年	2019 年
香港計劃		
注入資金責任的現值	931	958
計劃資產的公允價值	(652)	(754)
	279	204
珠港機場公司計劃		
未注資責任的現值	57	54
界定利益退休責任淨額	336	258

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計將於截至2021年3月31日止年度向香港界定利益退休計劃供款4,700萬元。

綜合財務報表附註

20. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(ii) 計劃資產包括以下項目：

百萬元	2020 年	2019 年
權益證券	298	364
公司債券	317	329
現金	37	61
	652	754

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	2020 年	2019 年
香港計劃		
於 4 月 1 日	958	907
重新計量：	(9)	38
– 因財務假設變動而產生的精算(收益)/虧損	(19)	18
– 經驗調整	10	20
計劃的已付利益	(75)	(46)
本期服務成本	43	43
利息費用	14	16
於 3 月 31 日	931	958
珠港機場公司計劃	57	54
於 3 月 31 日	988	1,012

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 6.0 年(2019 年：6.5 年)和 9.5 年(2019 年：9.7 年)。

(iv) 計劃資產的變動如下：

百萬元	2020 年	2019 年
於 4 月 1 日	754	767
集團已向計劃支付的供款	22	23
計劃的已付利益	(75)	(46)
計劃資產的實際回報	(49)	10
– 利息收入	11	14
– 計劃資產回報，不包括利息收入	(58)	(2)
– 由計劃資產撥出的行政費用	(2)	(2)
於 3 月 31 日	652	754

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	2020 年	2019 年
在損益確認的數額：		
香港計劃		
本期服務成本	43	43
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	3	2
	48	47
珠港機場公司計劃	6	4
在損益確認的總額	54	51
在其他全面收益確認的數額：		
香港計劃		
重新計量：		
– 因財務假設變動而產生的精算(收益)/虧損	(19)	18
– 經驗調整	10	20
計劃資產的回報，不包括利息收入	58	2
	49	40
珠港機場公司計劃	2	4
在其他全面收益確認的總額	51	44
界定利益借項總額	105	95

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	2020 年	2019 年
員工薪酬及有關費用	54	51

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：

	2020 年	2019 年
香港計劃		
貼現率	0.7%	1.5%
未來長期薪金增幅	3.5%	4.5%
珠港機場公司計劃		
貼現率	2.6%	3.1%

綜合財務報表附註

20. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(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2020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	(27)	29
未來長期薪金增幅	33	(31)
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. 資本和儲備

(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	
	2020 年	2019 年
法定、已發行、已分配及繳足股本：		
306,480 股 (2019 年：306,480 股普通股)		
每股 10 萬元的普通股	30,648	30,648

(c) 儲備的性質和用途

(i) 匯兌儲備

匯兌儲備包含換算香港境外實體的財務報表所產生的所有外幣匯兌差額。匯兌儲備按附註 29(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確認按照附註 29(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 29(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衍生金融工具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 2020 年 3 月 31 日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為 524.69 億元 (2019 年：469.06 億元)。董事會不建議就截至 2020 年 3 月 31 日止年度派付任何末期股息 (2019 年：無)。

綜合財務報表附註

21. 資本和儲備(續)

(c) 儲備的性質和用途(續)

(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	2020年	2019年
總負債 ¹	17	5,215	5,344
總權益		86,185	80,474
總資本 ²		91,400	85,818
總負債/資本比率		6%	6%

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。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(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。

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 13% (2019 年：15%) 及 55% (2019 年：43%) 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。

綜合財務報表附註

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
2020年						
帶息借款	5,215	6,735	784	155	982	4,814
應付賬款及其他應付款	13,240	13,330	11,909	83	1,200	138
利率掉期(淨額結算)	(6)	7	3	3	1	-
交叉貨幣掉期(淨額結算)	(71)	(133)	(15)	(15)	(44)	(59)
遠期外匯合約	23	160	-	-	29	131
	18,401	20,099	12,681	226	2,168	5,024
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)
遠期外匯合約	-	-	-	-	-	-
	15,880	17,416	9,650	865	1,912	4,989

上表顯示，集團為數7.84億元(2019年：2.9億元)的帶息借款(包括利息)將於2020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。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(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。以往年度，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。鑑於未來數年將提高外部借款，集團已於2019年5月將固定利率借款利率修訂為70%至100%。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29(f)所載的會計政策按公允價值入賬。

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

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	2020 年	2019 年
固定利率借款		
固定利率票據	4,659	4,707
浮動利率借款		
固定利率票據 ¹	556	637
借款總額	5,215	5,344
固定利率借款佔借款總額百分比	89%	88%

¹ 轉為浮動利率

綜合財務報表附註

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險(續)

(iii) 敏感度分析

於2020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(2019年：200萬元)。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，假設利率於報告期末出現變動以及有關變動已應用於重新計量集團所持有的金融工具(導致集團於報告期末承擔公允價值利率風險)，集團的除稅後溢利(和保留溢利)會出現的即時變動。至於因集團所持有的浮動利率非衍生工具於報告期末產生的現金流量利率風險，對集團的除稅後溢利(和保留溢利)所造成的影響，會作為一項由利率變動對利息費用或收入的年度影響進行估計。有關分析與以往年度所採用的基準相同。

(d) 外匯風險

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非相關業務的功能貨幣為單位的票據發行，以及未來交易所產生的應付款。引致這種風險的貨幣主要是美元和澳元。

於2020年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自為數5億美元(2019年：5億美元)的已發行美元債券，以及為數3.50億美元(2019年：3.44億美元)的現金及銀行結餘。

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列於附註22(e)。該等金額於綜合財務狀況表確認為衍生金融工具。

集團使用遠期外匯合約管理其澳元貨幣風險，直至結算外幣應付款之日為止。集團將這些遠期外匯合約指定為現金流量套期中的套期工具，並分開處理遠期外匯合約的遠期和即期成分，並將即期成分的價值變動指定為套期工具。相應地，被套期項目是根據遠期匯率計量。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(d) 外匯風險(續)

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以下項目是否存在經濟關係：

- (i) 交叉貨幣掉期與美元債券；及
- (ii) 遠期外匯合約及極有可能進行的預期交易。

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	2020 年	2019 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	(70)	2
從權益轉移至綜合損益表的金額	48	(2)
於3月31日	(22)	-
年內交叉貨幣掉期的公允價值變動	(48)	2
年內遠期外匯合約的公允價值變動	(22)	-
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	(70)	2

綜合財務報表附註

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(d) 外匯風險(續)

截至2020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2020年3月31日，集團承擔由為數人民幣1.42億元(2019年：人民幣1.34億元)的現金及銀行結餘所產生的人民幣貨幣風險。如果港元兌人民幣升值/貶值5%，而所有其他變數保持不變，集團稅後溢利和保留溢利將分別減少/增加700萬元(2019年：700萬元)。有關分析與2018/19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。

(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2019年及2020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(2019年：無)。集團的政策是在公允價值層級之間出現轉移的報告期完結時確認有關變動。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量(續)

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

公允價值層級(續)

於報告期期末，未行使的衍生金融工具的公允價值和名義金額概述如下：

百萬元	2020 年			2019 年		
	名義金額	金融資產	金融負債	名義金額	金融資產	金融負債
現金流量套期						
交叉貨幣掉期	500 美元	71	-	500 美元	29	(83)
遠期外匯合約	29 澳元	-	(23)	無	-	-
公允價值套期						
利率掉期	650 元	6	-	650 元	-	(8)
總計		77	(23)		29	(91)
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	-	-	500 美元	-	-
遠期外匯合約	29 澳元	-	-	無	-	-
公允價值套期						
利率掉期	650 元	1	-	650 元	-	(2)
		1	-		-	(2)
1 年後收回/(結清)的部分		76	(23)		29	(89)

綜合財務報表附註

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2020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2.3年至9.4年內(2019年：10年)到期。

於2020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2年至2.5年內(2019年：0.5年至3.5年內)到期。

第二層級公允價值計量所用的估值方法及輸入值

遠期外匯合約、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及遠期外匯合約時應收或應付的估計數額，並已計及當時利率及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2020年及2019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
2020年						
固定利率票據	500美元及 1,350元	5,215	5,661	4,239	1,422	-
2019年						
固定利率票據	500美元及 1,450元	5,344	5,609	4,054	1,555	-

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	2020 年			2019 年		
	三跑道系統	其他	總額	三跑道系統	其他	總額
已訂約	27,944	6,864	34,808	20,649	5,198	25,847
已授權但未訂約	64,999	25,193	90,192	87,478	17,199	104,677
	92,943	32,057	125,000	108,127	22,397	130,524

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。

除已於綜合財務報表其他部分披露外，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 7,600 萬元（2019 年：6,800 萬元）。於 2020 年 3 月 31 日，本局就以上服務應付政府的款項為 5,000 萬元（2019 年：5,100 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 8.47 億元（2019 年：8.19 億元）。於 2020 年 3 月 31 日，本局就以上服務應付政府的款項為 40 萬元（2019 年：40 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 1.29 億元（2019 年：1.09 億元）。於 2020 年 3 月 31 日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為 1.29 億元（2019 年：8,900 萬元）。

綜合財務報表附註

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6,400萬元(2019年：7,000萬元)。於2020年3月31日，本局並無應收主題樂園公司的未償付金額(2019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5,200萬元(2019年：4,100萬元)。於2020年3月31日，應收這些政府部門、機關或實體款項總額為2,600萬元(2019年：500萬元)。
- (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. 報告期後非調整事項

- (a) 2020年4月，鑑於2019冠狀病毒病影響愈見嚴重，本局宣布向航空公司和航空輔助服務營運商提供額外20億元的紓緩措施。本局將向四家本地航空公司預先購買約50萬張機票，並向在香港國際機場的航空輔助服務營運商提出可將其地勤服務設備售予本局。
- (b) 隨着2019冠狀病毒病爆發，以及自3月份以來，包括香港在內的大部分主要航點均實施檢疫及旅遊限制，大大減少了航空旅客數目、飛機起降量及本局收益。本局一直密切監察這些事態發展對其業務營運的影響，並採取了必要措施。由於2019冠狀病毒病疫情急速演變，其結果難以預料，導致本局未能估計可能出現的財務影響。
- (c) 本局在2020年4月和5月根據中期票據計劃發行總額為29.49億元的固定利率票據，期限為7年和10年，票面年息率介乎1.935%至2.33%之間。固定利率票據為無抵押，並須於到期時悉數償還。

26. 直接和最終控權方

於2020年3月31日，集團的直接母公司和最終控權方為政府。

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

(ii) 租賃土地分租

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

(iii) 合資公司權益

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

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

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。

綜合財務報表附註

27. 會計判斷和估計(續)

(b) 主要的估計數額不確定因素

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

(i) 物業、機械及設備的預計可用年限和折舊

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

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

(ii) 項目準備

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

28. 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2019/048/1)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2019年4月1日至2020年3月31日期間所得捐款淨額為43萬元(2019年：51萬元)，並已平均捐予香港公益金、成長希望基金會、香港地球之友慈善有限公司、綠色力量有限公司、香港聖公會東涌綜合服務、離島婦聯有限公司及鄰舍輔導會東涌綜合服務中心。

29. 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於集團的本會計期間首次生效的一項新訂及數項經修訂《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16號 — 「租賃」
- 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」
- 《香港財務報告準則》年度改進(2015年至2017年周期)
- 《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」

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16號 — 「租賃」

《香港財務報告準則》第16號取代了《香港會計準則》第17號 — 「租賃」及相關詮釋，包括香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第4號 — 「釐定安排是否包含租賃」、香港(常設詮釋委員會)解釋公告第15號 — 「營業租賃 — 優惠」及香港(常設詮釋委員會)解釋公告第27號 — 「評估涉及以法律形式體現租賃的交易之實質」。

2019年4月1日之前和之後與租賃有關的會計政策在附註29(g)(vii)中詳細說明。出租人的會計要求承繼《香港會計準則》第17號之規定，並大致維持不變。

集團已於2019年4月1日首次採用《香港財務報告準則》第16號，並將《香港財務報告準則》第16號下的新租賃定義應用於2019年4月1日有效的合約。對於集團有權主導其使用的已識別資產，先前根據《香港會計準則》第17號被評估為租賃的合約在《香港財務報告準則》第16號下繼續入賬為租賃。集團已選擇使用經修訂的追溯法，對於先前根據《香港會計準則》第17號被劃歸為營業租賃且須在過渡至《香港財務報告準則》第16號當日予以資本化的所有租賃，按相當於就剩餘租賃負債確認的金額計量使用權資產。因此，採納《香港財務報告準則》第16號並未對截至2019年4月1日的期初權益結餘有所調整。租賃負債方面，過渡至《香港財務報告準則》第16號當日(即2019年4月1日)，對先前劃歸為營業租賃的租賃(短期租賃及低價值資產租賃除外)，集團釐定剩餘租賃期的長度，並按2019年4月1日的新增借款利率貼現計算剩餘租賃付款額的現值。比較資料未經重列，並繼續按照《香港會計準則》第17號報告。

於2019年4月1日採用《香港財務報告準則》第16號後，集團在「其他物業、機械及設備」確認的使用權資產為3,700萬元和在「應付賬款及其他應付款」確認的租賃負債為3,700萬元。

於2019年4月1日首次確認使用權資產和租賃負債後，集團作為承租人必須確認未償還的租賃負債餘額產生的利息費用，以及使用權資產的折舊，而不是根據以往的政策，即在租賃期內以直線法確認在營業租賃下產生的租金費用。

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(b) 附屬公司和非控股權益

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

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

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

非控股權益在綜合財務狀況表內的權益項目中，與本局權益股東應佔的權益分開列示。非控股權益應佔集團業績的權益，會按本年度損益總額和全面收益總額在非控股權益與本局權益股東之間作出分配的形式，在綜合損益表和綜合損益及其他全面收益表內列示。來自非控股權益持有人的貸款和對這些持有人的其他合約責任是按負債的性質，根據附註29(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29(c))。

29. 主要會計政策概要(續)

(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29(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。

集團與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或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作公允價值。

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(d) 商譽

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

就於合資公司的投資來說，商譽的賬面金額會計入應佔合資公司權益的賬面金額中，而整項投資會在有客觀的減值跡象時進行減值測試(附註29(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。

(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測交易時，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。

29. 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(續)

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29(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29(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29(t)所述方式入賬。

(iii) 其他物業、機械及設備，包括因相關物業、機械及設備租賃產生的使用權資產，按成本減去累計折舊和減值虧損(附註29(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。

綜合財務報表附註

29. 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29(n))。資本化成本亦包括集團評估就清償承包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29(h)所載的會計政策開始計提折舊。

(vii) 租賃資產

訂立合約時，集團會評估合約是否屬於或包含租賃。如果合約賦予在一段時間內可控制對已識別資產的使用權以換取對價，則合約屬於或包含租賃。當客戶有權主導已識別資產的使用，亦有權從該使用中獲取當中大部分經濟利益時，便即獲賦予了控制權。

(1) 作為承租人

(A) 自2019年4月1日起適用的政策

在租賃開始日，集團會確認使用權資產和租賃負債，但租賃期為12個月或以下的短期租賃和低價值資產租賃除外。當集團就一項低價值資產訂立租賃時，集團決定是否以逐項租賃的方式將租賃資本化。與未資本化租賃相關的租賃付款在租賃期內有系統地確認為支出。

如果租賃被資本化，則租賃負債首先按租賃期內應付的租賃付款額的現值確認，再使用租賃中隱含的利率貼現計算，或如無法即時確定利率，則使用相關的增量借款利率進行貼現。初始確認後，租賃負債以攤銷成本計量，並使用實際利率法計算利息費用。

租賃資本化時確認的使用權資產按成本進行初始計量，當中包括租賃負債的初始金額，再加上在開始日期或之前支付的任何租賃付款，以及所產生的任何初始直接成本。使用權資產其後按成本減去累計折舊和減值虧損(以上(iii)列示)。

29. 主要會計政策概要(續)

(g) 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

(vii) 租賃資產(續)

(1) 作為承租人(續)

(B) 2019年4月1日前適用的政策

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。

(2) 作為出租人

當集團作為出租人時，它將在租賃開始時確定每項租賃是融資租賃或營業租賃。如果租賃將與相關資產所有權有關的絕大部分風險和回報轉移給承租人，則劃歸為融資租賃，否則將劃歸為營業租賃。

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29(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29(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。

綜合財務報表附註

29. 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
使用權資產	尚餘租賃期
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29(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年至20年的專營期內攤銷。集團會每年審閱攤銷的期限和方法。

29. 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。

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(I) 應收賬款及其他應收款

應收賬項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代價的權利。

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。

集團就按攤銷成本計量的金融資產(應收賬項及其他應收款)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。

撤銷政策

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撤銷。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，則須予撤銷。

先前已撤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。

29. 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。

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(q) 僱員福利

(i) 短期僱員福利和界定供款退休計劃的供款

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

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

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

(ii) 界定利益退休計劃責任

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

界定利益負債/(資產)淨額的服務成本和利息費用/(收入)淨額在損益中確認，並劃撥為「員工薪酬及有關費用」的一部分。本期服務成本是按本期僱員的服務所產生的界定利益責任的現值增加額計量。當計劃的利益出現變動或計劃有所縮減時，與僱員過往提供服務有關的利益變動部分或就縮減錄得的收益或虧損，會在計劃改變或縮減發生時或確認相關重組成本或辭退利益時(以較早者為準)，於損益內確認為支出。期內利息費用/(收入)淨額是以用以計量界定利益負債/(資產)淨額於報告期初的界定利益責任所採用的貼現率釐定。所用的貼現率是根據到期日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)。

29. 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)。

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(r) 所得稅(續)

(iii) (續)

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，根據在報告期期末已執行或實質上已執行的稅率計量。

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

因分派股息而額外產生的所得稅是在支付相關股息的負債確立時確認。

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

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

(s) 準備及或有負債

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

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

29. 主要會計政策概要(續)

(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。
- (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。

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(t) 收益確認(續)

(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。

(x) 政府資助於本局將相關寬免措施確認為支出期內，有系統地在損益中確認。

(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。

香港境外實體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(包括香港境外實體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。

在出售香港境外實體時，與該實體有關的累計匯兌差額，會在確認出售該實體所產生的損益時由權益重新分類為損益。

29. 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。

綜合財務報表附註

30. 已頒布但尚未在截至2020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在截至2020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多項修訂及一項新準則—《香港財務報告準則》第17號—「保險合約」。這些修訂及準則變化包括下列可能與集團有關的項目。

	在以下日期或之後開始的 會計期間生效
《香港財務報告準則》第17號—「保險合約」	2020年1月1日
《香港財務報告準則》第3號修訂—「業務定義」	2020年1月1日
《香港會計準則》第1號及第8號修訂—「重大性定義」	2020年1月1日

集團正在評估上述變動對首次採用期間的影響。到目前為止，集團認為，採納這些修訂及新準則不大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)	15/16	16/17	17/18	18/19	19/20
綜合損益表					
收益	18,184	18,627	21,994	19,470	17,106
計算折舊和攤銷前營運費用	(5,848)	(5,796)	(6,058)	(7,027)	(7,886)
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	12,336	12,831	15,936	12,443	9,220
折舊和攤銷	(2,813)	(3,079)	(3,097)	(3,123)	(2,924)
利息及財務收入淨額	28	131	275	379	461
應佔一家聯營公司業績	–	–	–	–	(16)
應佔合資公司業績	189	83	201	261	269
除稅前溢利	9,740	9,966	13,315	9,960	7,010
所得稅	(1,366)	(1,656)	(1,829)	(1,558)	(1,112)
年度溢利	8,374	8,310	11,486	8,402	5,898
以下各方應佔部分：					
本局權益股東	8,359	8,276	11,416	8,339	5,866
非控股權益	15	34	70	63	32
綜合財務狀況表					
非流動資產	54,192	57,572	67,060	84,292	98,566
流動資產	10,800	16,748	21,870	24,938	16,336
流動負債	(5,428)	(6,740)	(8,652)	(15,581)	(14,977)
流動資產淨額	5,372	10,008	13,218	9,357	1,359
資產總值減流動負債	59,564	67,580	80,278	93,649	99,925
非流動負債	(7,006)	(7,017)	(7,709)	(13,175)	(13,740)
資產淨值	52,558	60,563	72,569	80,474	86,185
股本	30,648	30,648	30,648	30,648	30,648
儲備	21,662	29,647	41,553	49,417	55,120
非控股權益	248	268	368	409	417
權益總額	52,558	60,563	72,569	80,474	86,185
主要財務及營運統計數字					
宣派股息 (百萬港元)	–	–	–	–	–
股權收益	17.3%	14.7%	17.3%	11.0%	7.1%
總負債/資本比率 ¹	5%	2%	2%	6%	6%
客運量 ^{2,3} (百萬人次)	69.7	70.5	73.6	75.1	60.9
貨運及航空郵件量 ^{2,4} (百萬公噸)	4.4	4.7	5.1	5.1	4.7
飛機起降量 ² (千架次)	410	410	423	429	377

¹ 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

² 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。

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。

在香港國際機場營運的航空公司 — 2020年3月

俄羅斯航空
AeroLogic*
Air Astana
釜山航空
加拿大航空
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*
全日空
美國航空
韓亞航空
亞特拉斯*
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
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
伊斯尼斯航空
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
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
瀾滯航空
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*
Royal Air Philippines
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*
南非航空

Southern Air Inc.*
SpiceJet
春秋航空
金鵬航空*
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 — 2020年3月

北亞

北京/首都
北京/大興
釜山
長春
長沙
濟州
成都
重慶
大邱
大連
敦煌
福岡
福州
廣州
桂林
貴陽
海口
杭州
合肥
廣島
呼和浩特
伊爾庫次克
石垣
濟南
晉江
鹿兒島
高雄
哈巴羅夫斯克
小松
克拉斯諾亞爾斯克*
熊本
昆明
梅縣
長崎
名古屋
南昌
南京
南寧
新瀉
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
下地島
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
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
伊洛伊洛
雅加達

蘇梅
亞庇
喀比
吉隆坡
吉隆坡/梳邦*
古晉*
納閩島
馬尼拉
棉蘭/爪拉納穆
芽莊/金蘭
檳城
金邊
富國島
布吉
普林塞薩港
暹粒
西哈努克
新加坡
泗水
塔比拉蘭
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
金奈
科倫坡
達曼*
德里
達卡
多哈
迪拜
迪拜/阿勒馬克圖姆*
古瓦哈提
海德拉巴
吉達*
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

歐洲

阿姆斯特丹
巴塞羅那
布魯塞爾
布達佩斯*
科隆*
哥本哈根/凱斯楚普
唐卡斯特
都柏林
法蘭克福
赫爾辛基
伊斯坦堡
伊斯坦堡/阿塔圖爾克
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
羅馬
維也納*
華沙
葉卡捷琳堡
蘇黎世

澳大拉西亞/太平洋島嶼

亞德萊德
奧克蘭
布里斯班
凱恩斯
基督城
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
丹佛
多佛/切斯沃德
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
紐約/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

