



香港 | HONG KONG  
國際機場 | INTERNATIONAL  
AIRPORT

# 25

## 讓香港 再騰飛

2022/23 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 25年堅毅旅程
- 04 核心價值
- 05 香港國際機場簡介/營運表現概覽
- 06 主席報告
- 10 行政總裁報告
- 14 董事會
- 18 行政管理人員
- 20 財務及營運概覽
- 21 企業管治
- 46 風險管理
- 50 大事紀要
- 52 客運服務
- 62 貨運及航空服務
- 66 飛行區及系統
- 70 內地發展項目
- 74 可持續發展與人才
- 80 展望未來
- 84 財務回顧
- 94 董事會報告書
- 98 獨立核數師報告書
- 103 綜合財務報表
- 163 五年財務及營運概要
- 164 航空公司及航班目的地



25<sup>th</sup>  
A NEW  
TAKE-OFF  
讓香港再騰飛

The logo features a stylized airport terminal building and a control tower to the left of the large number '25'. A small airplane icon is positioned at the top right of the '5'. Below the number, the text 'A NEW TAKE-OFF' is written in a blue, sans-serif font, followed by the Chinese slogan '讓香港再騰飛' in a similar font.



# 25年

## 堅毅旅程



1998

位於赤鱗角的香港國際機場啟用，並以單跑道運作。



1999

香港國際機場第二條跑道投入服務。



2017

國家主席習近平到訪香港國際機場，視察三跑道系統及其他機場發展項目。  
香港國際航空學院開幕。



2016

三跑道系統項目動工。  
香港國際機場年客運量達到7 000萬人次。

2018

機管局向由新世界發展有限公司全資擁有的附屬公司樂斯有限公司，批出SKYCITY航天城內總樓面積達35萬平方米綜合商業發展項目的發展及管理權，以及向阿里巴巴集團旗下物流公司菜鳥網絡牽頭的合資公司，批出高端物流中心的發展及管理權。



2019

機管局公布為期十年的機場城市願景發展藍圖，銳意提升香港國際機場運力與功能。



2021

香港國際航空學院新設於機場員工綜合大樓的永久校舍開幕。

機管局承諾於2050年年底在香港國際機場達至淨零碳排放的目標，同時亦訂下中期目標，以2018年為基準，到2035年減少實際排放量55%。



2003

海天客運碼頭開始提供快船服務往來香港國際機場與內地。



2006

香港機場管理局與珠海市人民政府成立合資公司，共同管理珠海機場。機管局亦購入杭州蕭山國際機場35%股權。



2015

T1中場客運廊(前稱中場客運廊)揭幕，令香港國際機場每年客運能力增加1 000萬人次。



2010

香港國際機場成為全球最繁忙貨運機場。

2009

機管局與上海機場(集團)有限公司簽訂合作協議，管理上海虹橋國際機場部分業務。

T1衛星客運廊(前稱北衛星客運廊)投入運作。



2022

第三跑道正式啟用。  
天際走廊落成啟用，連接一號客運大樓與T1衛星客運廊，為全球最長的機場禁區行人天橋。



2023

機管局與東莞市人民政府簽訂協議，以加強兩地合作，為粵港澳大灣區發展創新的海空貨物聯運模式。



## 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

# 盡展關懷

以人為本、愛護環境

# 群策群力

團結一致、同心協力

# 精益求精

追求卓越、持續求進

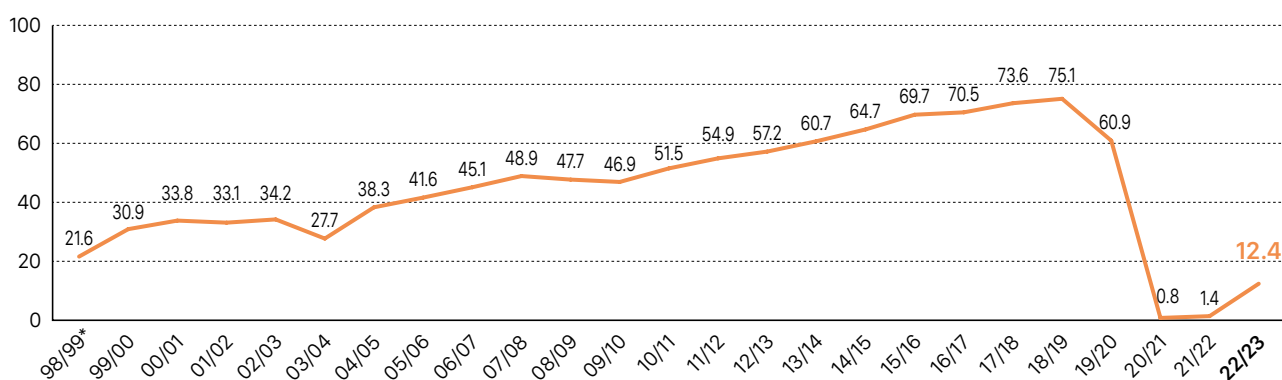
# 香港國際機場簡介

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150個
跑道	三條

## 營運表現概覽

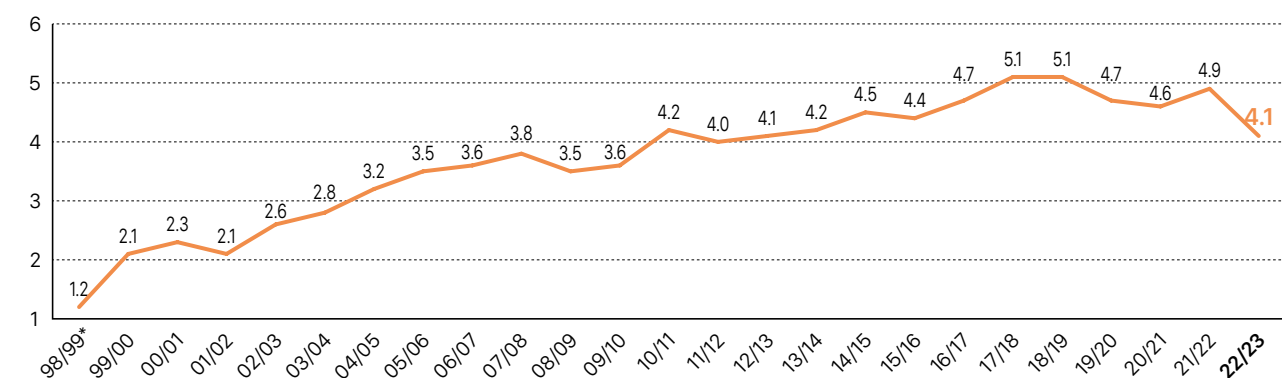
### 客運量

(百萬人次)



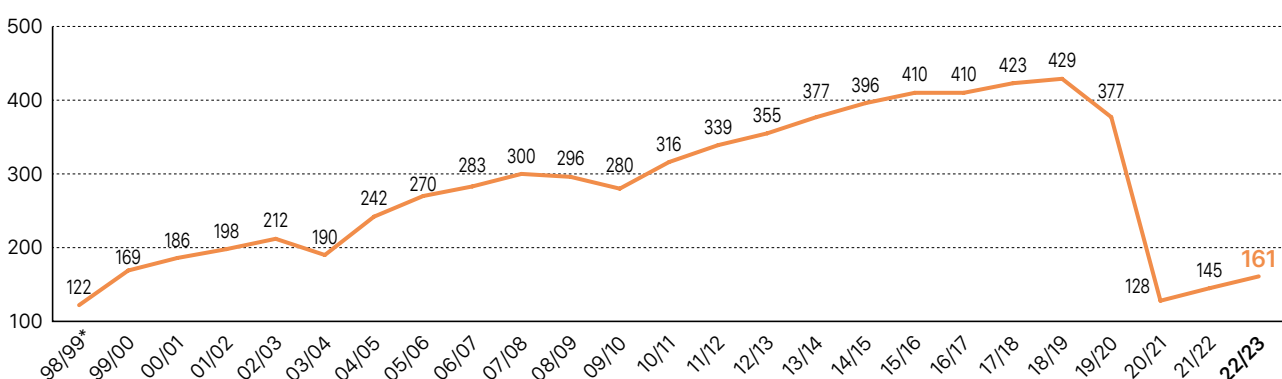
### 貨運及航空郵件量

(百萬公噸)



### 飛機起降量

(千架次)



\* 1998年7月6日至1999年3月31日期間。



我們對推進香港經濟發展的承諾從未動搖。  
機場城市藍圖下所有重大項目正全速進行，  
將會為香港的成長和發展持續帶來驅動力。



# 主席報告

## 各位持份者：

截至2023年3月31日止的2022/23財政年度是令人鼓舞的一年，隨着有關疫情的旅遊限制解除，香港國際機場的飛機起降量及客運量均顯著反彈。

最壞的時間已過去，我們推出多項重要措施，刺激客運需求並重振機場業務，包括向全球旅客送出約50萬張機票，預期這項計劃將締造數以倍計的龐大效應，加快航空交通復蘇步伐。

我們在疫情肆虐期間向本地航空公司夥伴購入這些機票，可見對未來充滿信心。現時，在我們與機場同業緊密合作下，香港國際機場已準備好再展翅騰飛。

## 機場城市逐漸成形

香港國際機場一直是金融服務、旅遊、貿易及物流、專業及工商業支援服務等本港經濟支柱產業背後的引擎。儘管面對眾多挑戰，我們對推進香港經濟發展的承諾從未動搖。機場城市藍圖下所有重大項目正全速進行，將會為香港的成長和發展持續帶來驅動力。

全長3 800米的新第三跑道按預算完成，並如期於2022年11月正式啟用。新機場中央控制中心亦已投入服務，這個高科技管理樞紐將協調機場在三跑道系統下的運作。三跑道系統項目包括擴建二號客運大樓、毗鄰第三跑道的客運廊，以及旅客捷運系統和行李處理系統延線，將令機場處理能力增加額外50%。

## 主席報告

多年來，香港國際機場一直是全球首屈一指的貨運機場，為鞏固地位，我們現正為促進貨運業務發展興建新基礎設施。年內，DHL 中亞區樞紐中心擴建計劃完成，將設施處理能力提高 50%。阿里巴巴集團旗下物流公司發展的高端物流中心已大致竣工，預計如期於下年度啟用。

除了核心航空業務外，我們正建設 SKYCITY 航天城。這個發展項目包括設有全港最大型綜合零售、餐飲、娛樂及辦公室設施的 11 SKIES，其三幢甲級辦公大樓於 2022/23 年度開幕，多個新景點亦會在未來數年分階段啟用。另外，將設有海濱休閒設施和船隻停泊設施的機場城市灣畔發展項目，以及亞洲國際博覽館第二期，兩者的準備工作正穩步推進。

機場城市將帶領香港國際機場超越其領先航空樞紐角色，發展成為吸引本地、區域以至國際旅客的商業及旅遊地標。



## 發揮更大作用

機場城市亦會是粵港澳大灣區經濟發展的主要動力。

香港國際機場新建的海天中轉大樓計劃於2023年開幕，日後將為來自大灣區的旅客帶來暢順便捷的過境體驗。同時，我們於2022年11月與珠海市人民政府簽訂協議，加深兩地合作關係。通過這份協議，我們將善用香港國際機場及珠海機場的航空網絡，並借助港珠澳大橋開通後兩地更緊密的聯繫，發揮協同效應，發展客貨運中轉服務。這項合作將可充分互補兩地優勢。此外，我們將會在珠海建設高端航空產業工業園，涵蓋飛機維修保養工程、零部件代工生產和配送，以及工程培訓等業務。這些發展項目將加強我們作為領先國際航空樞紐的地位，推動大灣區航空業發展，配合國家發展策略。

在珠江口另一邊的東莞，我們正在建設香港國際機場物流園，方便航空貨物從大灣區經水路直接運送到香港國際機場，這將令轉口成本減半，貨物處理時間亦可節省約三分之一。

將眼光再放遠一點，我們利用本身的專業，支持中央政府的「一帶一路」倡議。於2023年3月，我們與泰國烏達堡國際機場簽訂合作備忘錄，就機場規劃、營運、新科技及商業發展等方面向其提供顧問服務。

## 開展新時代

我們將在2023年7月慶祝香港國際機場25周年，機場發展亦將邁進新階段。我謹此感謝香港政府、董事會成員及機場同業多年來給予的寶貴意見與大力支持。

新時代的來臨煥發全新朝氣與活力，憑藉機場社區上下的決心與韌力，我深信香港國際機場將續創高峰。



蘇澤光

主席

香港，2023年5月29日

# 行政總裁 報告



## 各位持份者：

隨着截至2023年3月31日止的2022/23財政年度結束，香港放寬入境旅遊限制及檢疫規定，本港與內地之間的旅遊亦回復正常。經過漫長的三年，我們終見曙光。

於2022/23年度，香港國際機場客運量及飛機起降量分別躍升769.8%及11.5%至1 240萬人次及161 160架次。儘管全球經濟放緩及供應鏈受阻導致貨運量下降16.0%至410萬公噸，香港國際機場繼續成為全球最繁忙貨運機場。

## 客運量復蘇

我們現正與香港政府及業務夥伴緊密合作，吸引旅客訪港。

於2023年3月，我們推出香港國際機場「飛遇世界鉅賞」機票送贈計劃，向我們主要客運市場派發約50萬張機票，預期將會帶來約150萬人次旅客。這計劃廣受世界各地旅客熱烈歡迎。

在復蘇步伐加快下，我們正加緊努力，確保機場已準備好迎接與日俱增的需求。客運大樓內的商店及餐廳已重開，跨境陸路及海路中轉服務已恢復。為了重整我們的航空網絡，我們通過獎勵計劃吸引航空公司重啟前往香港的客運服務。我們亦與業務夥伴合作，透過舉辦招聘會及宣傳着力招聘員工，尤其是青年人。



(左起)

鍾惠儀女士，人力資源及行政執行總監

姚兆聰先生，機場運行執行總監

梁景然先生，三跑道項目執行總監

**林天福先生，行政總裁**

張李佳蕙女士，首席營運總監

陳正思女士，商務執行總監

梁永基先生，工程及科技執行總監

李沛鏗先生，財務執行總監

## 行政總裁報告

我們現正與香港政府及業務夥伴緊密合作，吸引旅客訪港。在復蘇步伐加快下，我們正加緊努力，確保機場已準備好迎接與日俱增的需求。

### 提升旅程體驗

我們在2022/23年度持續提升機場設施及服務。

現時旅客從離境大堂前往登機閘口的整趟旅程當中，每個步驟都能享受到升級體驗。當旅客走進一號客運大樓，會見到展示有趣內容的新多媒體裝置。位於禁區內的東大堂尊貴購物區提供40多個高級零售品牌與餐飲選擇，而於本年度在購物區新開的數家兩層高旗艦店則提供更多精選商品。設於東大堂的露天空中花園為旅客提供一個綠意盎然、放鬆身心的地方，而樓高兩層的兒童遊樂區則吸引不同年齡層的小朋友到此玩耍。一號客運大樓的登機閘口已翻新為不同主題區域供旅客娛樂及休息，而本地藝術家的作品則進一步為客運大樓增添藝術氣氛。

於2022年11月，天際走廊啟用，這條全球最長的機場禁區行人天橋連接一號客運大樓與T1衛星客運廊，方便旅客步行往返兩端，更可讓旅客俯瞰停機坪與飛機在橋下經過時的獨特迷人景致。

至於希望擁有私人豪華體驗的旅客，新設的香港國際機場貴賓室可讓他們完成登記、安檢、出入境及清關程序，並在私隱度高的舒適環境下稍事放鬆。

其他新增服務令旅客享受更無憂自在的旅程。例如離港旅客可預約香港國際機場代客泊車服務，亦可選擇於市區不同地點安排上門行李託運服務及送遞服務，有關服務日後將拓展至覆蓋全港住宅地址。需要自行為續程航班安排登記手續的轉機旅客，可利用新推出的「轉機易」服務，從而免卻再次辦理出入境和清關手續，以及旅客登記手續。此外，HKairportShop.com推出尊尚購物服務，讓旅客出行前可預先瀏覽、預留及購買心儀產品。從該電子商貿平台選購的貨物可在機場店鋪或登機閘口提取，亦可以送到府上，令旅客更稱心滿意。

我們亦利用先進技術為香港國際機場旅客提供卓越體驗。於本年度，我們全面推行「登機易」系統，這項屢獲殊榮的自動化服務，利用生物特徵識別技術，讓旅客由辦理登記手續至登機的整個旅程，均可利用其容貌進行身分識別。另外，我們繼在機場成功以無人駕駛車輛進行保安巡查、處理行李及貨物後，正探討利用無人駕駛車輛接送旅客。我們還採用人工智能及數據融合的嶄新系統，以助我們更好地分配資源、預測可能出現的事故並作出應變，藉此進一步提高營運效率。

## 創建可持續發展的未來

我們追求卓越服務，同時亦重視環境及員工。

於2022年12月，機場員工綜合大樓開幕，供在機場營運公司及機構的所有僱員使用。這座新大樓設有一間可容納500個座位的餐廳、面積達720平方米的體育及多用途活動廳、配備逾100組器械設備的健身室，以及卡拉OK室和燒烤場等多項其他康樂設施。新機場T1幼兒園亦坐落於大樓內，是第二所機場幼兒園，為機場員工子女提供嬰幼兒教育與照顧服務。

於2022/23年度，我們繼續努力實現於2050年年底前達到淨零碳排放的目標。我們與機場業務夥伴成立高層工作小組，探討環保方面的主要挑戰及最佳實務，推廣新減碳措施。此外，香港國際機場綠色創新基金亦協助業務夥伴試行減碳技術。

在環境、社會及管治表現方面，香港國際機場於標普全球評級的評估中，在100分當中取得74分，成為首個獲得標普全球評級公布環境、社會及管治評分的機場。

## 共建更繁盛未來

我謹此向全體業務夥伴及每位機場社區成員致以誠摯感謝。我們經歷了嚴峻時刻，但團隊逆境自強的精神令我十分自豪，亦令我對香港國際機場未來發展感到積極樂觀。

2023年是香港國際機場啟用25周年，在準備各項慶祝活動之際，我有信心機場將繼往開來，更穩健茁壯，繼續推動香港經濟發展。



林天福

行政總裁

香港，2023年5月29日

## 董事會



### 蘇澤光先生 GBM GBS 太平紳士 主席

現年78歲。2015年6月獲委任為董事會主席，於2018年及2021年6月獲再度委任。曾任香港貿易發展局主席。特首經濟高質量與持續發展顧問團成員；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。蘇先生於1995至2003年出任地鐵有限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 GBS 太平紳士 行政總裁\*

現年64歲。2014年10月獲委任為行政總裁。機場保安有限公司董事局成員。國際機場協會亞太區理事會成員；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。曾任香港貿易發展局總裁。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/南華早報香港商業獎頒發傑出管理獎。



### 趙式明女士 BBS 太平紳士

現年48歲。2021年6月獲委任為董事會成員。趙女士現為華光航業控股有限公司董事長及查特豪斯公學(亞洲)有限公司董事長；波羅的海國際航運公會主席；海瀚資本有限公司創始人及主席。趙女士畢業於英國倫敦帝國學院，持有數學及管理理學學士學位。趙女士致力推動國際航運業，曾擔任亞洲船東會及香港船東會主席及香港特區政府運輸及房屋局轄下香港海運港口局成員。香港理工大學物流及航運學系顧問委員會主席；職業訓練局理事會成員；以及香港嶺南大學校董會成員及諮議會當然成員。

### 陳南祿先生 GBS 太平紳士

現年67歲。2022年6月獲委任為董事會成員。陳南祿先生曾任恒隆集團有限公司及恒隆地產有限公司行政總裁、太古(中國)有限公司主席、國泰航空有限公司行政總裁、港龍航空有限公司行政總裁、太古股份有限公司、香港太古集團有限公司常務董事、香港賽馬會主席及恒隆地產有限公司非執行董事。他現為恒隆地產有限公司獨立非執行董事、港日經濟合作委員會委員、團結香港基金顧問、中華海外聯誼會理事及上海海外聯誼會理事。他為香港大學經濟及工商管理學院的實務教授(管理及商業策略)與國際顧問委員會委員，以及香港大學信興學院顧問委員。







### 陳仲尼議員 全國人大代表 SBS 太平紳士

現年56歲。2020年6月獲委任為董事會成員。立法會議員(選委會界別)。現任金鷹控股有限公司主席。在金融投資範疇擁有超過30年的工作經驗，並曾獲香港證券及期貨事務監察委員會發牌作為持牌負責人超過15年。香港學術及職業資歷評審局主席；香港科技大學校董會成員；東亞銀行(中國)有限公司獨立非執行董事；珠江船務企業(股份)有限公司獨立非執行董事；中華人民共和國第十四屆全國人民代表大會代表；中國人民政治協商會議第12屆及13屆全國委員會委員。陳先生於2012年至2018年出任香港考試及評核局主席；於2010年至2016年出任香港青年獎勵計劃理事會主席。陳先生持有美國賓夕凡尼亞大學沃頓學院經濟學學士及美國西北大學凱洛格商學院工商管理碩士學位。

### 周雯玲女士

現年53歲。2020年6月獲委任為董事會成員。周女士擁有特許財務分析師資格，並曾任香港理工大學校董六年，主力參與投資委員會事務。廉政公署貪污問題諮詢委員會委員；公務員薪俸及服務條件常務委員會成員；香港中華總商會會董。周女士是大路投資有限公司、周問心堂基金及法律教育基金董事。



### 歐智華先生

現年64歲。2019年6月獲委任為董事會成員，於2022年6月獲再度委任。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、沙特英國銀行及Saudi Aramco非執行董事。歐先生持有牛津大學法學學位。

### 許正宇先生 GBS 太平紳士 財經事務及庫務局局長\*

現年46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。香港鐵路有限公司及香港按揭證券有限公司的非執行董事。強制性公積金計劃管理局、西九文化區管理局及金融發展局的董事局成員。香港國際主題樂園有限公司及香港投資管理有限公司的董事。



## 董事會



### 林世雄先生 *GBS 太平紳士 運輸及物流局局長\**

現年61歲。林世雄先生於2022年7月出任運輸及物流局局長後成為董事會成員。林先生於1983年加入香港政府，任職見習土木工程師，1986年出任助理工程師。在政府工作期間，他曾任職多個不同的工務部門和政策局，參與多項工務工程，包括橋樑、道路、鐵路和土地平整等。在2016年8月，他出任土木工程拓展署署長，負責規劃和推展各新發展區和大型基建項目。他由2018年10月至2021年10月出任發展局常任秘書長(工務)，負責督導工務政策和基建發展。林先生於1983年獲頒香港大學工程理學士學位。他是香港工程師學會和土木工程師學會的資深會員。

### 梁穎宇女士 *MH 太平紳士*

現年52歲。2020年10月獲委任為董事會成員。啟明創投主管合夥人。再鼎醫藥、康希諾生物、康締亞、千麥醫療、信念醫藥、臻格生物、德晉醫療、Alamar Biosciences等公司的董事。哈佛大學法律學院客座講師；史丹福商學院顧問委員會委員；香港交易及結算所有限公司獨立非執行董事及香港故宮文化博物館有限公司董事局成員。梁女士入選2019年、2020年、2021年和2022年福布斯全球最佳創投人榜等多個國際獎項。梁女士擁有史丹福大學商學院工商管理碩士學位及康奈爾大學理學士學位。



### 李律仁 資深大律師 太平紳士

現年51歲。2022年6月獲委任為董事會成員。李律仁資深大律師是香港金融發展局(金發局)主席。金發局是一個諮詢機構，旨在就有關發展香港作為國際金融中心的事宜，以至如何推動香港金融服務業的更大發展及金融產業策略性發展路向，徵詢業界並向香港政府提出建議。李先生是執業大律師，專注金融案件，涵蓋銀行法、商業法、公司法、證券法等方面。在獲得本地大律師資格前，李先生於香港證券及期貨事務監察委員會(證監會)擔任過不同職位。加入證監會前，李先生曾於紐約一間律師事務所工作。李先生是卡塔爾國際法院及爭議解決中心法官，他亦是香港理工大學院士、香港大學亞洲國際金融法研究院榮譽院士，以及香港中文大學金融規管與經濟發展研究中心高級院士。



### 廖志勇機長 太平紳士 民航處處長\*

現年57歲。2020年4月出任民航處處長後成為董事會成員及機場保安有限公司董事局成員。持專業民航駕駛執照；香港工程師學會資深會員。現任國際民用航空組織亞太地區區域航空安全小組主席；曾任國際適航聯會副總裁(亞洲)。





### 盧偉國議員、博士、工程師 *GBS MH 太平紳士*

現年70歲。2019年6月獲委任為董事會成員，於2022年6月獲再度委任。機場保安有限公司董事局主席。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。中國人民政治協商會議第13屆全國委員會委員。

### 唐嘉鴻先生 *SBS*

現年64歲。2021年6月獲委任為董事會成員。建造業議會成員。唐先生為專業土木工程師，具備超過37年規劃、設計、管理及交付主要基建工程項目、包括道路、隧道、填海、土地發展、海港設施、污水處理和防洪等的相關經驗。他也熟悉制定及執行香港政府有關增加土地供應、文物保育、工程項目管理等政策範疇。他曾任職於路政署、運輸署、渠務署、土木工程拓展署、發展局等，及後在2015年獲委任為渠務署署長，並於2019年退休。唐先生現為英國土木工程師學會會員、香港工程師學會資深會員、國際管綫專業學會榮譽院士及英國特許水務及環境管理學會榮譽資深會員。



### 黃冠文先生 *BBS MH 太平紳士*

現年58歲。2018年6月獲委任為董事會成員，於2021年6月獲再度委任。機場保安有限公司、以立投資管理有限公司及新建業有限公司之董事；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。旅遊業監管局、非應邀電子訊息(執行通知)上訴委員會及公務員薪俸及服務條件常務委員會成員。香港鐵路有限公司的獨立非執行董事。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。



### 王鳴峰 資深大律師 太平紳士

現年51歲。2020年10月獲委任為董事會成員。德輔大律師事務所成員。王大律師在商事訴訟領域具有廣泛的執業經驗，在公司法、破產法及證券法領域的經驗尤為豐富。現任香港高等法院特委法官、香港大律師公會海外律師考核委員會主席、稅務局稅務上訴委員會副主席及香港中殿學院協會的顧問。王大律師於1994年自香港中文大學商學院畢業，並被選為當年的羅德學人。其後，他負笈英國牛津大學瓦德漢學院進修法學，並於1996年畢業。他於2004年獲得北京大學法學碩士學位，並於2012年獲得北京大學經濟法方向的博士學位。



\* 按職位的當然成員

董事會秘書

陳潘婉雯女士

核數師

畢馬威會計師事務所

## 行政管理人員



### 張李佳蕙女士 首席營運總監

現年61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，2022年12月獲委任為首席營運總監。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超過30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，現為城市規劃委員會成員及香港貿易發展局基建發展服務諮詢委員會委員。

### 陳正思女士 商務執行總監

現年57歲，持有香港中文大學工商管理碩士學位。2012年9月獲委任。加入機管局前，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。陳女士現為香港房屋委員會委員，以及其轄下策劃小組委員會委員及其審計附屬小組委員會主席。



### 鍾惠儀女士 人力資源及行政執行總監

現年59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。加入機管局前，鍾惠儀女士是香港興業國際集團有限公司集團人力資源部總經理。鍾女士擁有逾30年人力資源管理經驗，曾於香港多間具規模的商業及公營機構包括和記港口集團有限公司及中電集團等擔任要職，擁有組織發展、領導人才開發及改革管理等範疇的專業知識和經驗。鍾女士現為香港學術及職業資歷評審局成員，公務員培訓諮詢委員會委員，以及資歷架構人力資源管理跨行業培訓諮詢委員會委員。

### 李沛鏗先生 財務執行總監

現年47歲。2020年7月獲委任。加入機管局前，李沛鏗先生於美林(亞太)有限公司、渣打銀行(香港)有限公司及光大新鴻基有限公司的企業融資和投資銀行部門擔任高級管理層。李先生現為杭州蕭山國際機場有限公司擔任董事，亦為香港聯合交易所有限公司上市委員會成員。李先生持有美國麻省理工學院化學工程學士學位。





#### 梁永基先生 工程及科技執行總監

現年62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。梁永基先生於機管局任職超過30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、設計及管理工作。他是特許土木及結構工程師，擁有40多年經驗，其中30多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。他亦是職業訓練局理事會成員、建造業議會成員，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。

#### 梁景然先生 三跑道項目執行總監

現年59歲，持有英國伯明翰大學土木工程理學士學位。2022年2月獲委任為三跑道項目執行總監。梁景然先生於1994年加入機管局，先後擔任多個高級職位，涵蓋客運大樓運作、工程及維修，以及多項重要發展項目。他曾於2006年至2009年期間出任珠海市珠港機場管理局有限公司首席營運總監，並於2016年至2022年期間擔任三跑道項目管理副總監。梁先生為香港工程師學會的會員。



#### 姚兆聰先生 機場運行執行總監

現年58歲，持有英國新特蘭大學電腦資訊系統碩士學位及 Robert Gordon University 工料測量學士學位。2022年12月獲委任為機場運行執行總監。姚兆聰先生於航空業擁有逾30年經驗。他於1995年加入機管局，曾擔任多個機場運作管理層職位，包括工程及維修，以及飛行區和客運大樓管理。他於2009年至2012年擔任上海虹橋國際機場航站樓總經理。姚先生為註冊專業測量師。加入機管局前，他積極參與多項機場發展工作，包括翻新啟德機場、《新機場總綱計劃》，以及澳門國際機場建造工程。

# 財務及營運概覽

	2022/23	2021/22	+/- % <sup>1</sup>
<b>財務業績</b>			
<i>(百萬港元)</i>			
收益	8,217	5,798	+41.7%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利/(虧損)	813	(378)	-315.1%
折舊和攤銷	(3,308)	(3,039)	+8.9%
利息及財務收入淨額	508	77	+559.7%
普通股持有人應佔虧損	(2,142)	(3,014)	-28.9%
宣派股息	—	—	—
<b>財務狀況及比率</b>			
<i>(百萬港元)</i>			
資產總值	217,613	185,219	+17.5%
借款總額	102,828	73,017	+40.8%
權益總額	89,660	92,709	-3.3%
股權收益 <sup>2</sup>	-2.7%	-3.7%	
總負債/資本比率 <sup>3</sup>	53%	44%	
負債淨額/資本淨值比率 <sup>4</sup>	40%	27%	
<b>信貸評級</b>			
標準普爾：			
長期本地貨幣	AA+	AA+	
長期外幣	AA+	AA+	
<b>營運概覽<sup>5</sup></b>			
客運量 <sup>6</sup> (百萬人次)	12.4	1.4	+769.8%
貨運及航空郵件量 <sup>7</sup> (百萬公噸)	4.1	4.9	-16.0%
飛機起降量 (千架次)	161	145	+11.5%

<sup>1</sup> 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

<sup>2</sup> 收益是指普通股持有人應佔虧損。股權是指平均股本加上平均儲備。

<sup>3</sup> 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

<sup>4</sup> 負債淨額是指總負債減去現金及銀行結餘。資本淨值是指總資本減去現金及銀行結餘。

<sup>5</sup> 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。

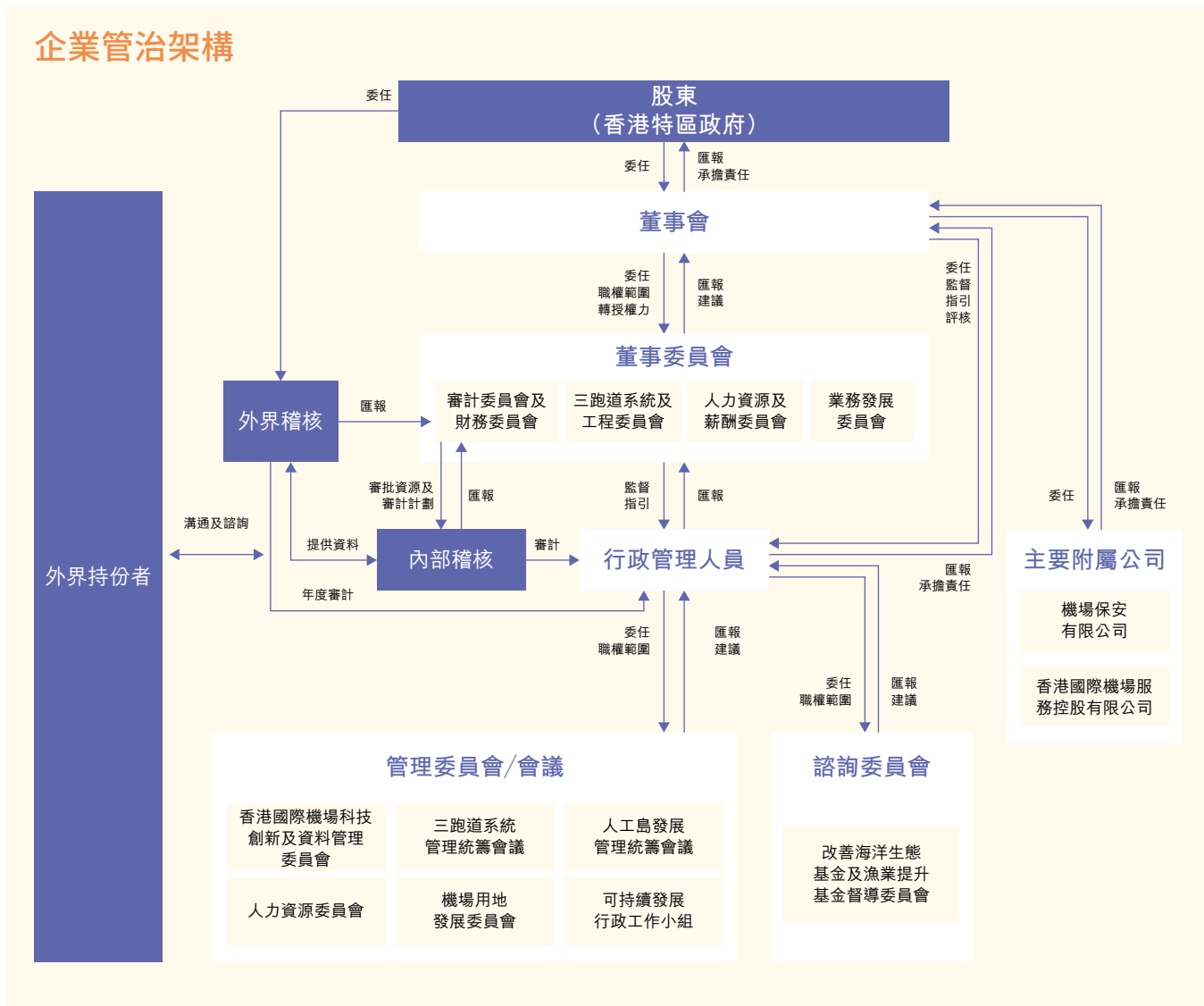
<sup>6</sup> 客運量包括在機場出發、結束行程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。

<sup>7</sup> 貨運量包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件量包括香港郵政的航空郵件及航空公司的轉口郵件。

# 企業管治

香港機場管理局恪守維持高水平企業管治的承諾。我們相信良好及有效的企業管治架構，對應付持份者需要及確保長遠持續發展至為重要。我們致力透過培養機構內各級人員注重問責、透明度及多元的文化，以達至這項目標。

機管局企業管治架構的主要特點如下：



## 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。各董事會成員亦應投放足夠時間關注機管局事務，以確保有效履行其作為董事會成員的職責。

## 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。

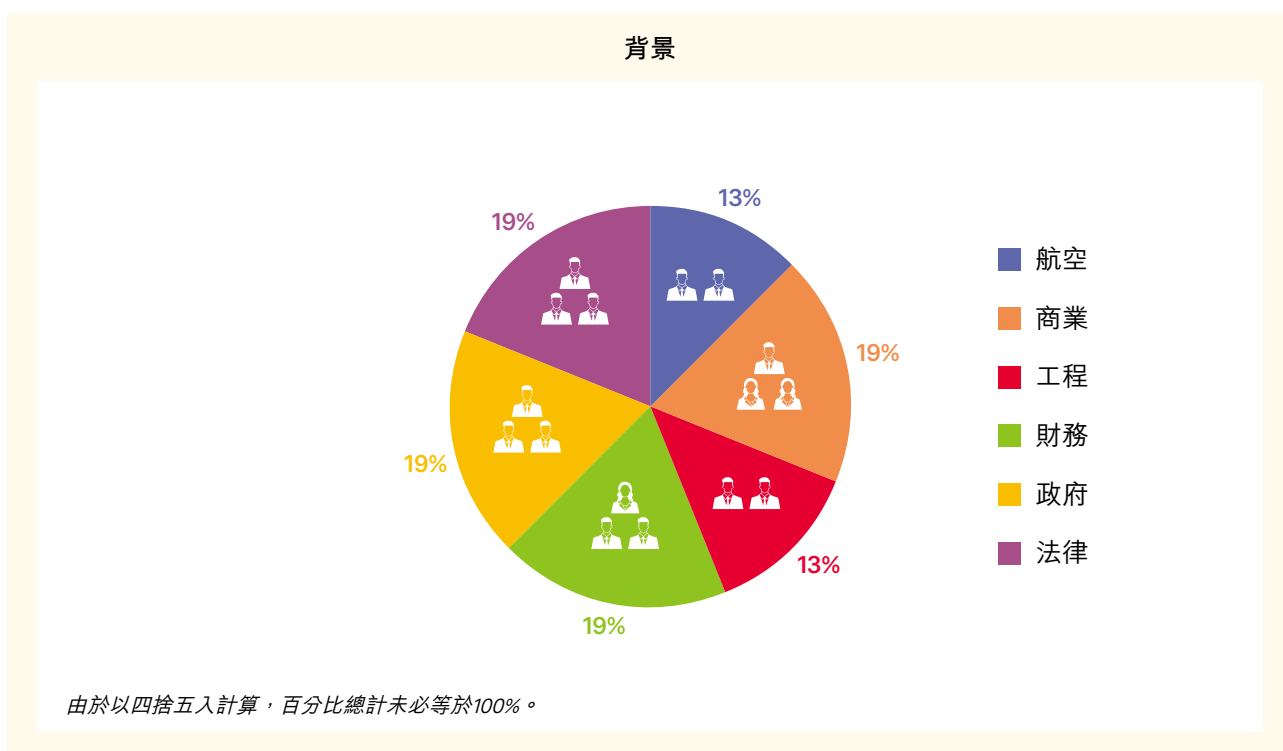
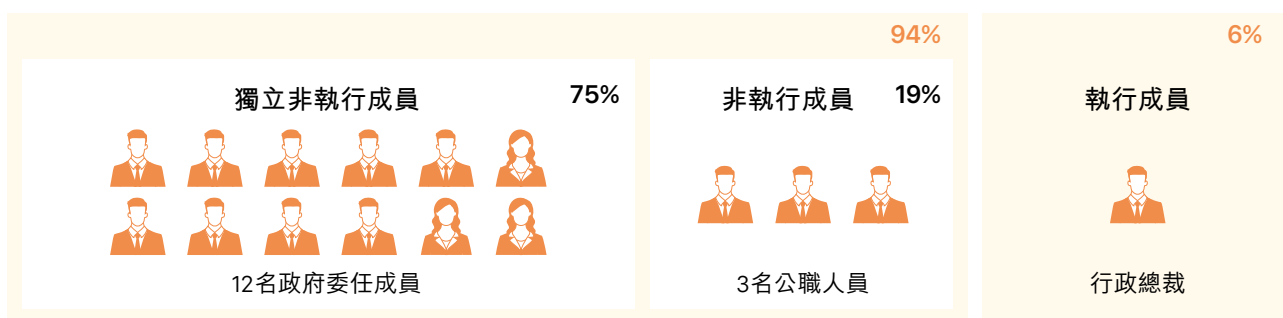
## 企業管治

### 董事會成員

於 2023 年 5 月 29 日，董事會共有 16 名成員，各成員的簡歷載列於第 14 至 17 頁及機管局網站 ([www.hongkongairport.com/tc/airport-authority/board-management/the-board.page](http://www.hongkongairport.com/tc/airport-authority/board-management/the-board.page))。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<sup>1</sup>，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、運輸及物流局局長，以及民航處處長。

### 董事會成員多元化

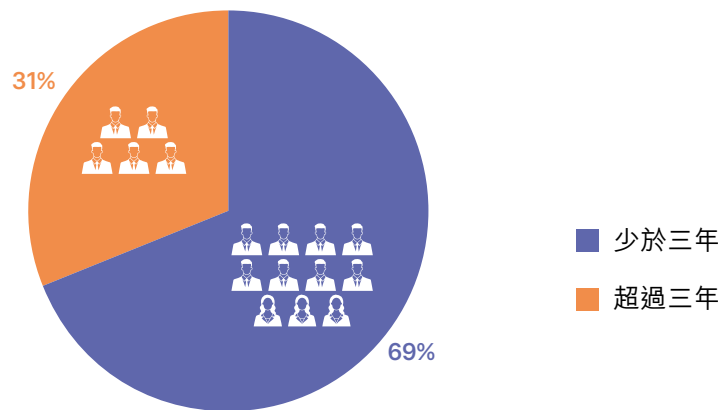
非執行成員佔董事會成員人數的 94%，他們來自不同背景，其中包括航空、工程、公共管理、財務，法律及商業等界別。非執行成員以外界觀點及獨立見解，理性正面地質詢和審議策略方案，並監察行政管理人員的表現。



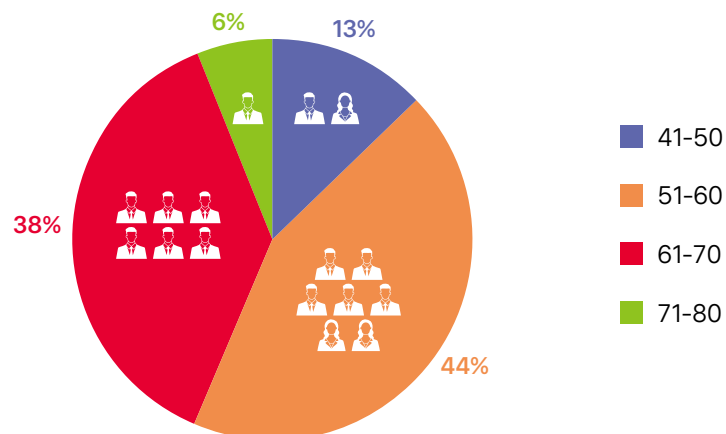
<sup>1</sup> 任何成員如非公職人員或機管局的執行成員，而且與董事會任何成員或行政管理人員沒有關連，便會視為獨立人士。



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每個任期通常為三年。

## 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113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、首席營運總監、執行總監及管理層會面、參加有關機場營運、航空保安及主要基建項目的簡報會，以及參觀香港國際機場或鄰近地點的機場發展項目，讓新成員熟悉機場業務和機管局的目標、策略、營運及內部監控工作。

## 企業管治

機管局明白持續推行培訓及發展工作的重要性，於年內定期向董事會成員匯報機管局及其主要附屬公司和聯營公司的業務及營運狀況，並透過簡報及航拍影片，定期向董事會成員提供三跑道系統項目的最新進展。除了就獨立非執行成員角色等議題舉行網上研討會外，機管局亦安排董事會成員參觀香港國際航空學院、機場員工綜合大樓、新機場中央控制中心、香港國際機場貴賓室、天際走廊及11 SKIES的展覽廳，讓他們掌握最新發展。

### 個人法律責任

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

### 董事會處事程序

董事會處事程序以機管局適用範圍為限，力求遵從香港聯合交易所有限公司發出的《企業管治守則》《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，以配合相關規管轉變及最佳企業管治實務。董事會於2017年6月12日檢討及採納現行的運作模式。

### 現行運作模式要點

- 董事會須每年最少召開四次定期會議
- 會議議程由主席審批，成員可建議加入討論議題
- 董事委員會主席在每次董事會會議提交報告
- 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
- 成員必須保護機密資料，並遵守利益申報及披露潛在利益衝突的程序

### 於2022/23年度已完成的工作概要

- 舉行了四次會議，平均出席率為91.7%
- 審議35份文件(全部均在會議舉行前三整天發出，當中有接近70%的文件超出這個目標)
- 經審議的主要事項：

#### 企業

- 年度及五年業務計劃
- 企業目標及表現衡量方法
- 董事委員會的成員名單
- 內部監控檢討和風險及業務持續管理

#### 財務

- 年度財務預算及五年財務計劃
- 三跑道系統融資方案
- 償還債務安排
- 管理層擬備的季度賬目及報告
- 年度股息
- 經審核財務報表及未經審核中期財務報告

#### 項目

- 三跑道系統項目的相關主要合約及策略
- 與港珠澳大橋香港口岸及附近地點發展相關的主要合約

#### 商務及業務策略

- 在東莞發展香港國際機場物流園
- 亞洲國際博覽館第二期發展
- 一間內地附屬公司的股權結構

#### 人力資源

- 員工薪酬檢討
- 企業表現評估
- 組織架構變動
- 重新委任行政管理人員

#### 運作

- 提升航空保安設備

## 會議

各成員在已舉行的四次董事會會議的出席紀錄詳見第30頁。

## 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、行政管理人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，或察覺到可能出現利益衝突時，亦須立即呈報。

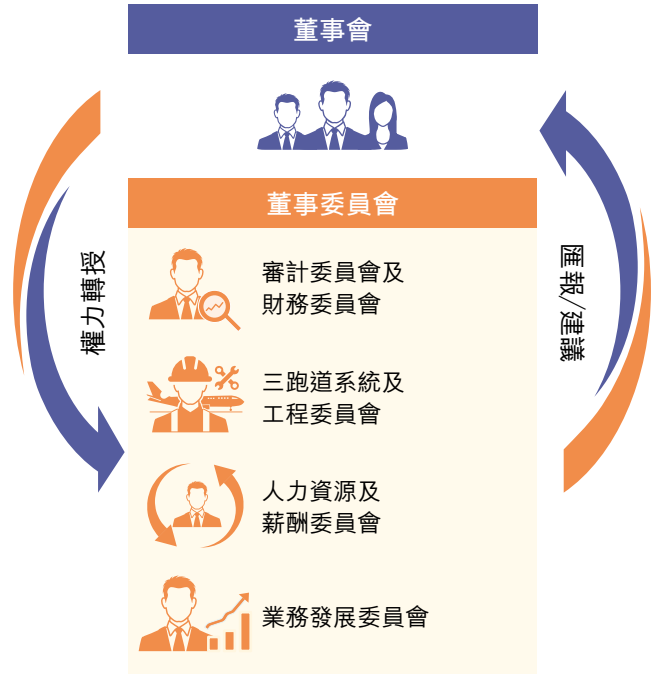
董事會成員在董事會或董事委員會審議業務建議或交易時，若涉及任何直接或間接利益，亦須作出申報。董事會成員若涉及重大利益衝突，將不會收到審議中的建議或交易相關文件，亦不能參與審議及決策程序。董事會成員的利益申報紀錄由董事會秘書處保管，可供公眾查閱。

機管局亦已制定程序，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。

## 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。該等委員會可就其職權範圍內及主席關注的有關事項作出決定，並須在隨後的董事會會議上向董事會報告。委員會亦可就有機會對機管局業務前景、機場營運、財務狀況、聲譽、環境或航空保安造成不良影響的事宜，提請董事會注意。董事會現設有四個委員會，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
- 在隨後每次董事會會議中提交委員會主席報告
- 董事會成員可查閱完整的委員會會議紀錄

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2020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機管局網站。

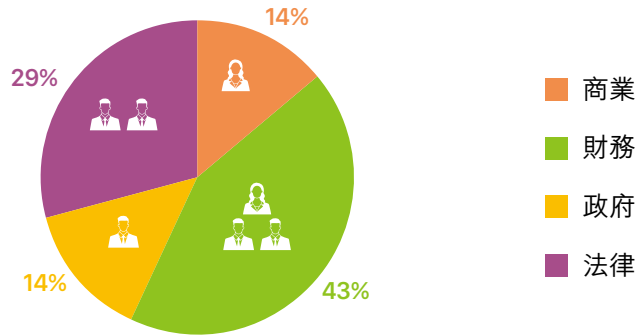
董事會於2022年5月審閱及通過董事委員會的架構及成員名單。大部分董事會成員在兩個董事委員會及/或機場保安有限公司董事局中擔任成員。

各董事委員會的詳細資料、成員名單、主要職責，以及於截至2023年3月31日止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：71.3%

### 成員

委員會有七名非執行成員，其中六名為獨立人士：

#### 獨立非執行成員

- 黃冠文先生(主席)
- 趙式明女士
- 陳仲尼議員
- 周雯玲女士
- 歐智華先生
- 李律仁資深大律師

#### 非執行成員

- 財經事務及庫務局局長

### 主要職責

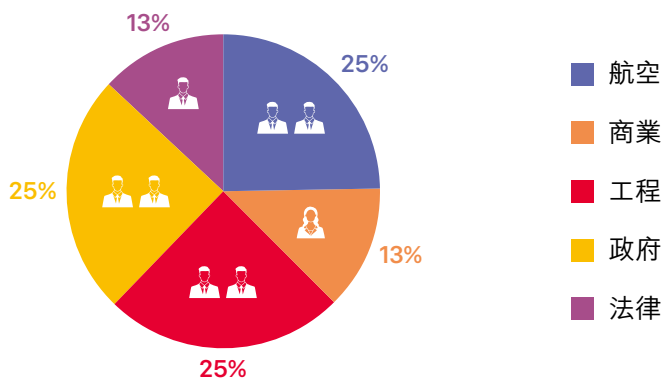
1. 審閱財務報表
2. 就聘用外聘核數師提出建議，並審批外聘核數師的薪酬及聘用條款，以及監督機管局與外聘核數師的關係
3. 檢討會計政策、年度財務預算及五年財務計劃
4. 監督內部及財務監控、風險管理制度及內部稽核職能，以及檢討內部舉報政策
5. 報告有關企業管治實務的事項
6. 就機管局的投資目標、指引及策略和海外投資提出建議

### 於2022/23年度已完成的工作概要

- 舉行四次會議，平均出席率為71.3%
- 審議17份文件(全部均在會議舉行前超過三整天發出)
- 經審議的主要事項：
  - 年度財務預算及五年財務計劃
  - 三跑道系統融資方案
  - 償還債務安排
  - 季度營運業績
  - 股息政策
  - 經審核年度財務報表及未經審核中期財務報告
  - 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
  - 風險管理系統

## 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：77.0%  
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)
- 陳南祿先生
- 梁穎宇女士
- 李律仁資深大律師
- 唐嘉鴻先生

#### 執行成員

- 林天福先生

#### 非執行成員

- 運輸及物流局局长
- 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其他工程合約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及顧問協議的批授及合約變動，或就此向董事會提出建議
4. 審議三跑道系統與鄰近發展項目的配合事宜
5. 監察三跑道系統及大型基本工程項目的進度，以確保項目順利推行
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

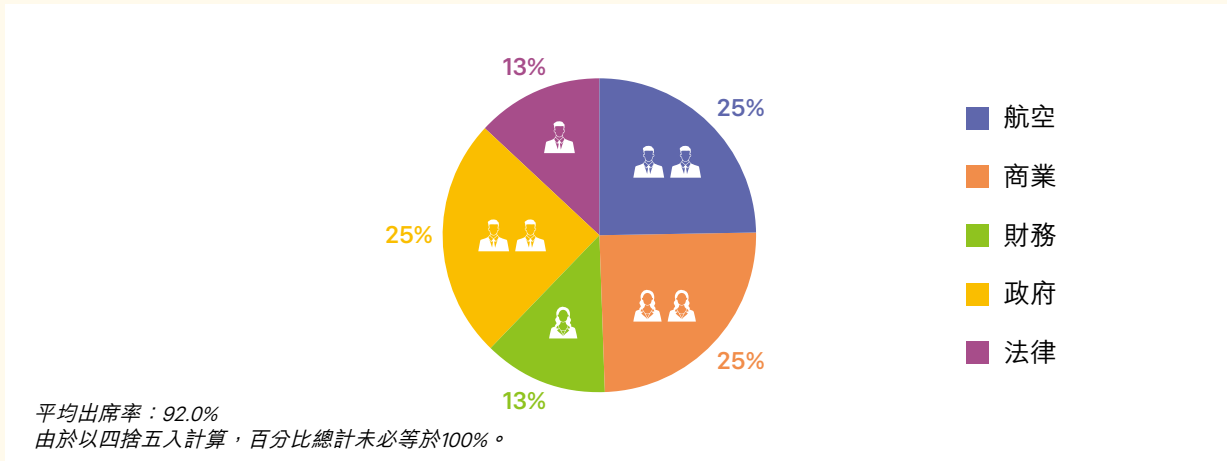
### 於2022/23年度已完成的工作概要

- 舉行五次會議，平均出席率為77.0%
- 審議29份文件(全部均在會議舉行前三整天發出，當中有超過80%的文件超出這個目標)
- 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
  - 填海工程、三跑道系統及大型基本工程及項目進度
  - 採購策略及批授有關在港珠澳大橋香港口岸人工島發展的合約
  - 採購策略及批授大型工程合約
  - 鄰近基建發展項目的設計顧問服務
  - 機場改善及維修工程

# 企業管治

## 業務發展委員會

業務發展委員會成員的背景



### 成員

委員會有八名成員，其中五名為獨立人士：

#### 獨立非執行成員

- 王鳴峰博士(主席)
- 趙式明女士
- 陳南祿先生
- 周雯玲女士
- 梁穎宇女士

#### 執行成員

- 林天福先生

#### 非執行成員

- 運輸及物流局局長
- 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：

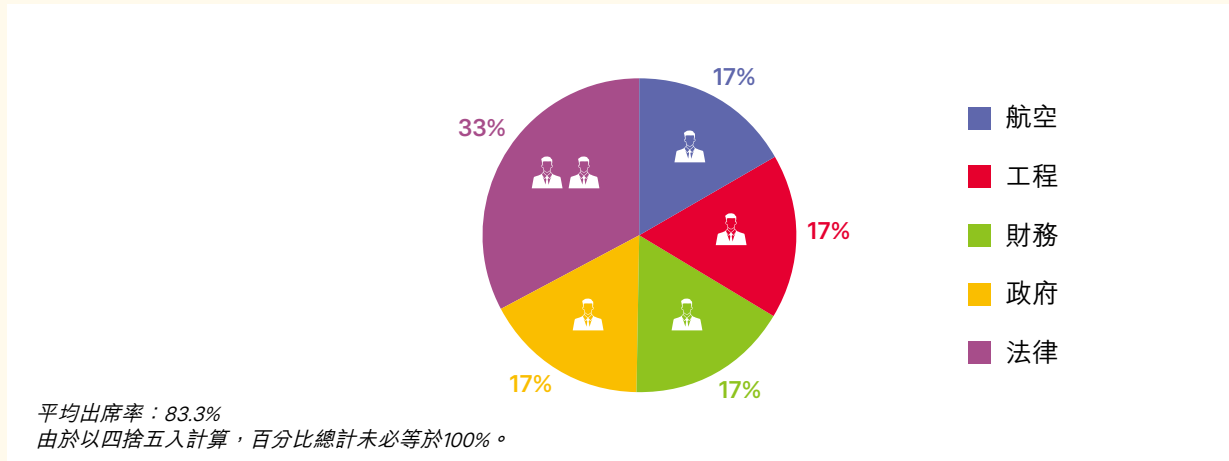
1. 有關香港國際機場發展的業務策略
2. 機場商務及業務發展計劃及方案，但不包括三跑道系統
3. 重大商務項目或營運計劃，包括機場收費、其他定價及收費政策
4. 可持續發展、公共關係及傳訊策略

### 於2022/23年度已完成的工作概要

- 舉行五次會議，平均出席率為92.0%
- 審議9份文件(全部均在會議舉行前三整天發出，當中有接近70%的文件超出這個目標)
- 經審議的主要事項：
  - 在東莞發展香港國際機場物流園
  - 可持續發展措施及長遠減碳目標
  - 重新分配地塊以作航空輔助發展
  - 與網絡營辦商簽訂商業協議
  - 業務策略及收費機制
  - 營運及服務合約批授

## 人力資源及薪酬委員會

人力資源及薪酬委員會成員的背景



### 成員

委員會有六名成員，其中四名為獨立人士：

#### 獨立非執行成員

- 陳仲尼議員(主席)
- 盧偉國議員
- 黃冠文先生
- 王鳴峰博士

#### 執行成員

- 林天福先生

#### 非執行成員

- 運輸及物流局局長

### 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. 就首席營運總監及執行總監的任命提出建議
4. 就行政總裁、首席營運總監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2022/23年度已完成的工作概要

- 舉行兩次會議，平均出席率為83.3%
- 審議七份文件(全部均在會議舉行前超過三整天發出)
- 經審議的主要事項：
  - 組織架構變動
  - 年度企業表現評估及向員工發放浮動薪酬
  - 年度企業目標及表現衡量方法
  - 年度員工薪酬檢討
  - 重新委任行政管理人員

## 企業管治

### 會議出席率(2022年4月1日至2023年3月31日)

董事會成員	機管局					機場保安有限公司董事局 <sup>7</sup>
	董事會 <sup>6</sup>	審計委員會及財務委員會 <sup>6</sup>	三跑道系統及工程委員會	業務發展委員會	人力資源及薪酬委員會	
<b>非執行成員</b>						
運輸及房屋局局長/ 運輸及物流局局長	4/4		5/5	5/5	2/2	
財經事務及庫務局局長	4/4	4/4				
民航處處長	4/4		5/5	5/5		4/4
<b>獨立非執行成員</b>						
蘇澤光先生(董事會主席)	4/4					
趙式明女士	4/4	2/4		4/5		
陳南祿先生 <sup>2</sup>	3/3		4/4	4/4		
陳仲尼議員	3/4	4/4			2/2 <sup>1</sup>	
周雯玲女士	4/4	3/4		5/5		
歐智華先生	3/4	2/4				
梁穎宇女士	3/4		1/5	4/5		
李律仁資深大律師 <sup>2</sup>	2/3	2/3	2/4			
盧偉國議員 <sup>8</sup>	3/4		5/5 <sup>1</sup>		2/2	4/4
唐嘉鴻先生	4/4	1/1 <sup>5</sup>	5/5			3/3 <sup>2</sup>
黃冠文先生 <sup>9</sup>	4/4	4/4 <sup>1</sup>			2/2	3/4
王鳴峰博士 <sup>3</sup>	3/4	0/1 <sup>5</sup>	1/1 <sup>5</sup>	4/4 <sup>1</sup>	0/1	
胡文新先生 <sup>4</sup>	1/1			1/1		
易志明議員 <sup>4</sup>	1/1			1/1		
盛智文博士 <sup>4</sup>	1/1			1/1		
<b>執行成員</b>						
林天福先生(行政總裁)	4/4		5/5	5/5	2/2	4/4
年內舉行會議總數	4	4	5	5	2	4

附註：

<sup>1</sup> 擔任委員會主席

<sup>2</sup> 於2022年6月1日獲委任為董事會及委員會成員

<sup>3</sup> 於2022年6月1日獲委任為委員會主席

<sup>4</sup> 於2022年5月31日離任董事會及委員會成員

<sup>5</sup> 於2022年5月31日離任委員會成員

<sup>6</sup> 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

<sup>7</sup> 機場保安有限公司由香港機場管理局(51%)及香港特別行政區政府(49%)共同擁有，負責在香港國際機場提供航空保安服務

<sup>8</sup> 機場保安有限公司董事局及機場保安有限公司人力資源委員會主席

<sup>9</sup> 機場保安有限公司審計委員會主席



## 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
- 行政管理人員的任命、薪酬及繼任規劃
- 企業表現的檢討
- 土地資產的發展

## 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
- 為日常營運及業務表現承擔行政責任
- 帶領行政管理人員團隊進行董事會採納的政策及策略

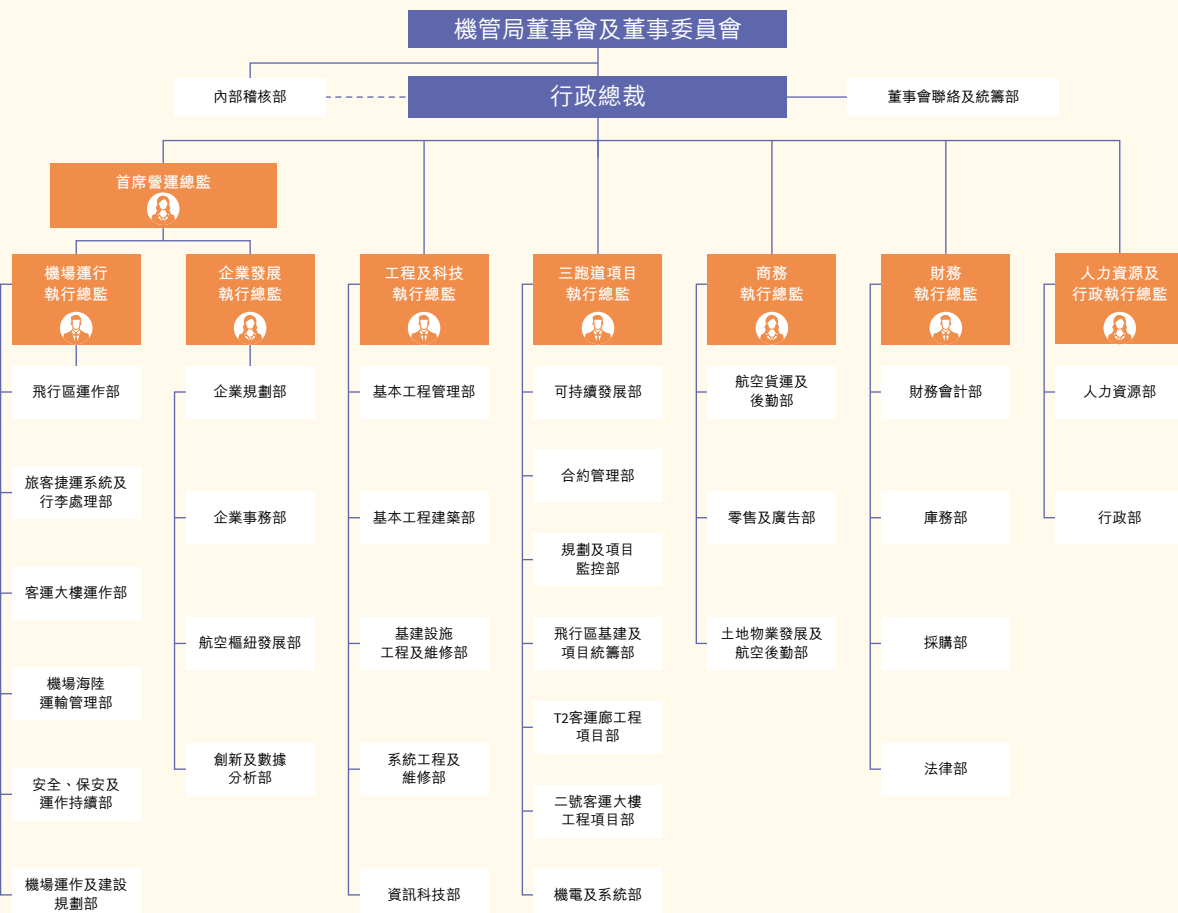
## 企業管治

### 行政管理人員

行政管理人員團隊由行政總裁領導，具備不同範疇的經驗，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。這個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2023年4月1日，機管局的組織架構如下：

### 機管局組織架構



行政總裁、首席營運總監及執行總監的表現及薪酬由人力資源及薪酬委員會檢討和建議，並由董事會在行政管理人員避席下審批。行政總裁、首席營運總監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、卓越營運、業務發展及可持續發展。

行政管理人員並無參與決定本身的薪酬。有關行政總裁、首席營運總監及執行總監的薪酬詳細資料載於第113至116頁的財務報表附註。

秘書負責透過主席就企業管治事宜向董事會提供意見，並協助行政總裁將董事會的決定向行政管理人員傳達。

## 主要管理及諮詢委員會

除了四個董事委員會外，機管局亦設有管理委員會和統籌會議，以及諮詢委員會，以處理特定事宜，並會不時檢討有關委員會及會議的架構及成員名單，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載列如下：

### 管理委員會/會議

委員會	成員	職責及功能
機場用地發展委員會	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁(主席)</li> <li>首席營運總監及相關執行總監</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>督導及審閱機管局有關機場土地用途及發展的企業策略及政策</li> </ul>
香港國際機場科技創新及資料管理委員會	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁(主席)</li> <li>首席營運總監及相關執行總監</li> <li>其他高級職員</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>就香港國際機場的科技及創新技術發展提供策略性指引</li> <li>釐定機場的重點發展工作及優先處理項目，並就資源分配提供意見</li> <li>就有效執行科技創新計劃的體制安排進行檢討</li> <li>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，以應付機場的營運及業務發展需要</li> </ul>
人力資源委員會	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁(主席)</li> <li>首席營運總監及執行總監</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>檢討及制訂員工培育策略，以應付未來業務需要</li> <li>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，以及行政職位的繼任規劃</li> <li>推動機管局的企業文化</li> </ul>
可持續發展行政工作小組	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁(主席)</li> <li>首席營運總監及執行總監</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>指導及監督重要的可持續發展措施及計劃的進展，包括推行《氣候適應及應變計劃》和《氣候應變指導說明》</li> </ul>
人工島發展管理統籌會議	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁(主席)</li> <li>首席營運總監及相關執行總監</li> <li>其他高級職員</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁可藉此定期了解發展香港口岸人工島的最新進展，管理層亦可就項目相關事宜獲取意見</li> </ul>
三跑道系統管理統籌會議	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁(主席)</li> <li>首席營運總監及執行總監</li> <li>其他高級職員</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁可藉此定期了解三跑道系統項目的最新進展，管理層亦可就項目相關事宜獲取意見</li> </ul>

## 企業管治

### 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"> <li>行政總裁(主席)</li> <li>來自學術、會計、水資源、工程及環境界別的外界成員</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>就改善海洋生態基金及漁業提升基金的營運提供指引</li> <li>審議資源分配，以達到基金目標</li> </ul>

### 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，故採取開放及平衡政策披露資料，定期發放有關機管局表現及運作的資料，並載於其網站，而涉及航空保安及屬商業敏感的資料則屬例外。機管局的年度及中期財務報告亦刊載於其網站。

為提高透明度及公開程度，機管局遵照香港聯合交易所有限公司發出的《管治守則》，主動披露董事會及轄下委員會各成員出席會議的紀錄、董事會成員的酬金及行政管理人員各職級組別的酬金。於2022/23年度，機管局透過其公開資料守則接受及處理共36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、LinkedIn、Twitter、微信、網誌等社交媒體、流動應用程式「My HKG」，以及月刊《翱翔天地》和每月的報紙專欄發放資訊。此外，機管局亦舉辦展覽，向公眾提供有關機場發展的資訊。機管局安排記者會、工作坊及簡報會、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、電話熱線等多個途徑，獲取旅客、顧客及其他持份者的意見。

機管局制定計劃，藉着舉行會議、簡報會及機場參觀等活動，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](http://www.threerunwaysystem.com))以提供三跑道系統的最新資訊。

在機管局內，管理層定期與員工舉行會議、簡報會及跨部門會議，確保機管局的策略及目標能夠反映董事會有意培養的文化，高級管理人員亦可藉此機會向員工分享前瞻性的看法，並就日後企業發展方向及重點分享見解。機管局透過月刊分享主要企業目標、策略、業績及重要活動資訊，同時亦舉行員工簡報會，與員工直接溝通。行政總裁每星期主持管理層會議，作為高級管理人員亦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並會上載至機管局內聯網供全體員工參閱。

### 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。

董事會業務發展委員會負責監督機管局的可持續發展策略。業務發展委員會由可持續發展行政工作小組提供支援，該小組由行政總裁擔任主席及首席營運總監與全體執行總監出任成員。小組並由各處總經理組成的內部可持續發展委員會提供支援，該委員會負責監察重要可持續發展措施的推行及進度。

可持續發展部負責制訂及推行機管局的可持續發展策略、管理及匯報機制。可持續發展部亦會與其他部門就推行可持續發展項目及措施溝通聯絡，並為內部可持續發展委員會提供秘書工作支援。可持續發展部每半年向可持續發展行政工作小組匯報，並就潛在的新制訂及/或經修訂的可持續發展政策、目標及策略尋求其指導。

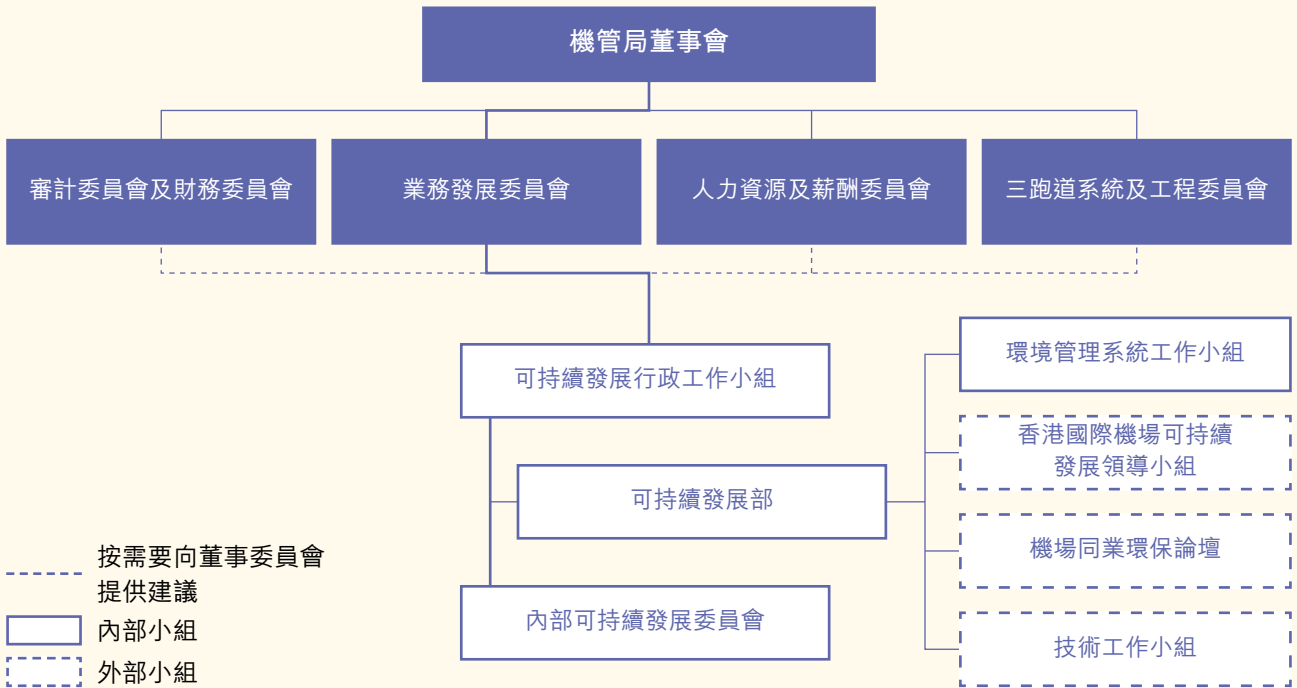
機管局於報告年度發表《2021/22可持續發展報告》。這份報告按照國際認可的全球報告倡議組織標準：核心選項及G4《機場營運行業披露》的要求編製，並自願按照香港交易及結算所有限公司的《環境、社會及管治報告指引》的要求作披露。機管局於《2021/22可持續發展報告》載錄其首份《可持續融資交易年報》，當中載有機管局2022年1月發行首批綠色債券的募集資金用途及預計環境影響的詳情。機管局透過進行全面的配對，首次將《2021/22可持續發展報告》明確配合聯合國的「可持續發展目標」。該報告已獲香港品質保證局獨立驗證。

於本財政年度開始日至本報告日期期間，機管局致力提升機場的可持續發展表現及實踐成為全球最環保機場的承諾，因而獲頒多個獎項，其中包括：

頒獎機構	嘉許/獎項
標普全球評級	香港國際機場成為全球首個機場獲得標普全球評級公布其環境、社會及管治評分，於100分中獲得74分
Sustainalytics	香港國際機場獲評為「低風險」，並成為被納入環境、社會及管治區域最高評級的50間公司之一
國際機場協會	獲頒授「機場碳排放認可計劃」的第四級別「轉變」認證
國際機場協會	於亞太區分會舉辦的「2023年環保機場嘉許計劃」中，獲頒發「年旅客量超過3 500萬人次的機場」類別金獎，該計劃的焦點為減少使用即棄塑膠
中華電力有限公司	「創新節能企業大獎2022」中獲頒「可持續願景大獎」
香港品質保證局	機管局獲頒發「傑出綠色和可持續債券發行機構(基礎建設)—最大規模單一綠色債券」獎項，以及獲選為「氣候披露規劃先鋒機構」
渣打銀行	於「渣打企業成就大獎2022」中，獲頒「可持續企業(環境)領袖獎」
電視廣播有限公司	機管局於TVB《環境、社會及管治大獎》2022中，贏得「ESG年度卓越大獎」、「ESG最佳表現大獎」、「ESG最佳報告大獎」、「ESG項目創新大獎」，以及「創新氣候科技大獎」
香港優質顧客服務協會	於「優質顧客服務大獎2022」獲頒銅獎

# 企業管治

## 可持續發展管治架構



備註：業務發展委員會負責監督機管局的可持續發展策略。  
可持續發展相關議題或會由其他相關的董事委員審議。

## 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、保安及運作持續部評估營運風險，以確保機場就因旅客、行李、航機、貨物及資訊流動可能受阻而造成的影響作好準備，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，並透過三跑道系統及工程委員會向董事會匯報。

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，這對維持香港的國際航空樞紐地位至為重要。

隨着全球機構採取的企業風險管理及可持續發展管治方法不斷推陳出新，機管局成立由行政總裁擔任主席及由首席營運總監和執行總監出任成員的可持續發展行政工作小組。有關詳情載於本企業管治報告「可持續發展」部分。

### 內部監控

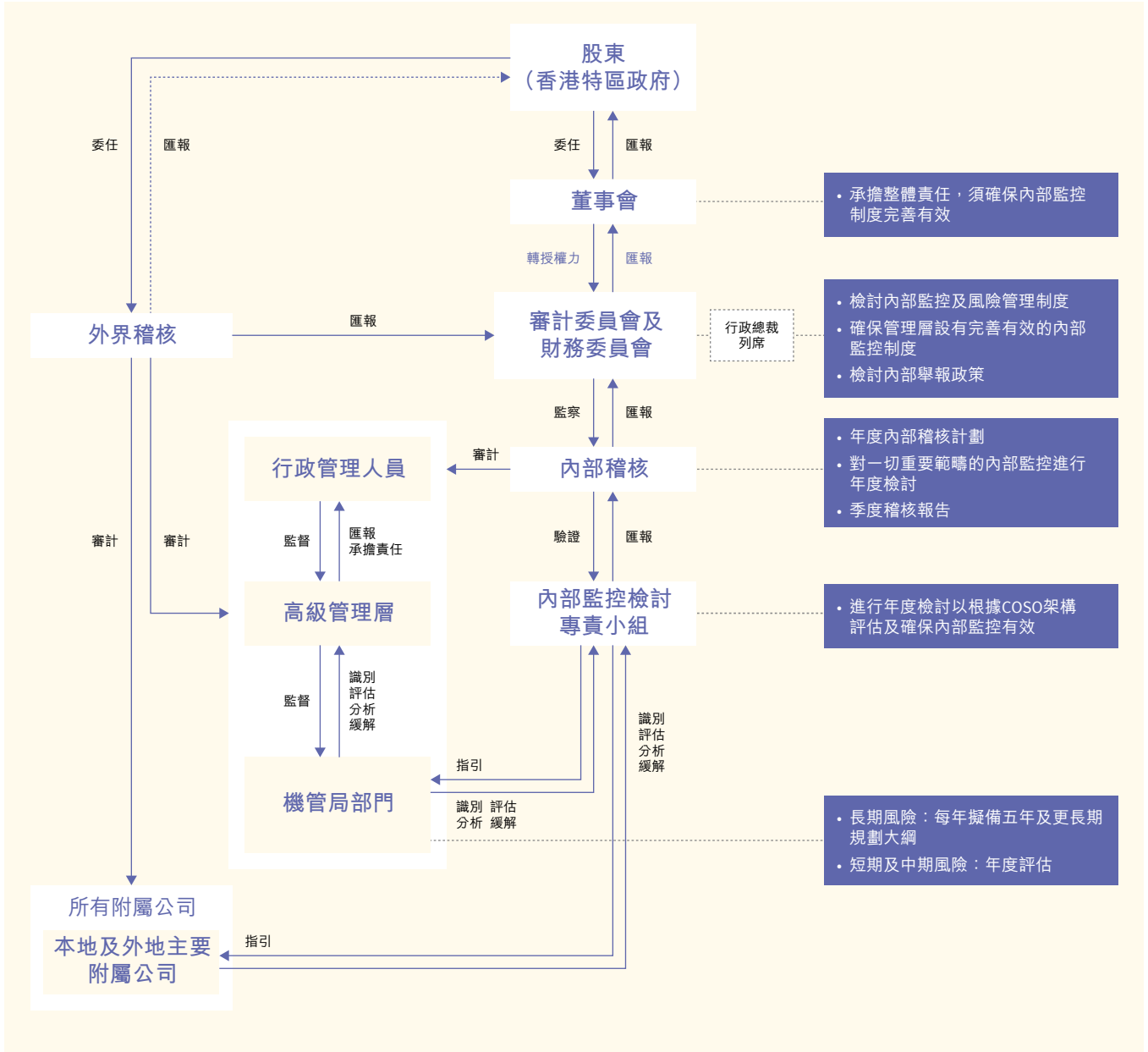
內部監控是機管局管理制度的關鍵部分，並在功能部門的運作程序中實行。機管局內部監控制度的基本原則並非要消除風險，而是管理及緩解風險。

機管局實施內部監控制度，是要合理保證：

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

# 企業管治

機管局內部監控架構的主要特點如下：



風險管理及內部監控是機管局各個級別包括董事會、審計委員會及財務委員會、行政管理人員，以及營運及和支援職能的重點工作。機管局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。



### 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檢討風險資料指標中呈列的所有風險範疇，並識別須進一步注意及(如適當)董事會關注的重要事宜。

### 行政管理人員

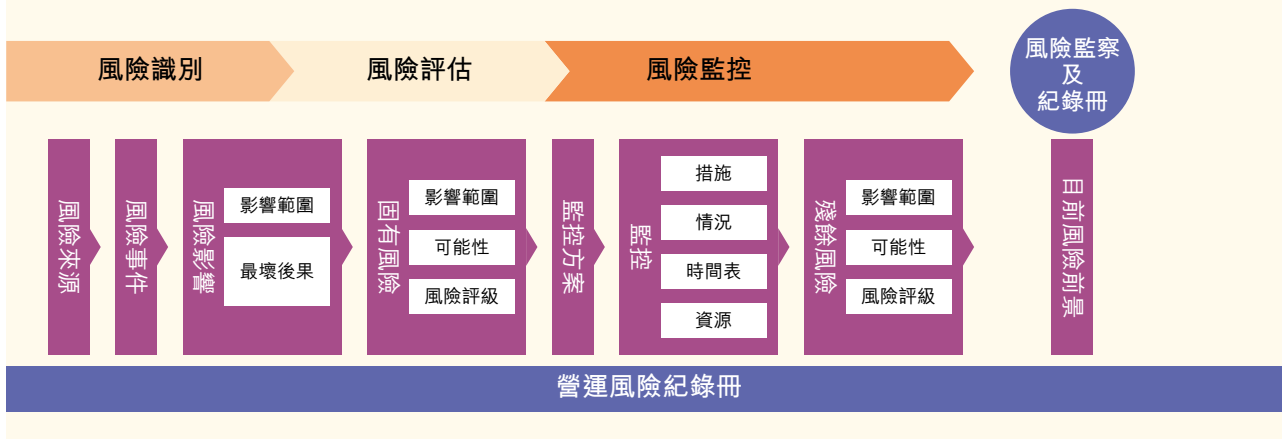
為確認因經濟、市場或環境轉變所產生的風險，管理層持續進行風險評估。這些評估有助董事會識別新的風險範疇和執行適當的緩解措施。

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，商討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，以就維持機場持續地暢順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。



## 企業管治

### 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，限制一些非核數服務須由外聘核數師提供。負責機管局的主要核數師合夥人每七年調任一次，最近一次調任為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)	2022/23	2021/22
核數費用	6	5
非核數服務費	3	2

在2022/23年度，畢馬威會計師事務所提供的非核數工作，主要有關發債及其他顧問服務。

### 內部稽核

內部稽核部主要負責檢討內部監控制度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。年度內部稽核計劃對以下機管局主要營運範疇予以相應關注：

- 發展項目、工程及技術維修
- 機場管理及商業運作
- 財務、採購、人力資源及資訊科技管理

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規模，內部稽核部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，從而有助內部稽核部為項目管理提供更佳保證。

鑑於廉政公署於2022年8月公布有關三跑道系統項目的案件，內部稽核部已對新工程合約分包合約安排進行廣泛檢討，並藉此機會識別和作出一些進一步提升管治架構的建議。

### 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，所有部門亦須每半年匯報因應其風險狀況轉變而致使監控措施出現的變動。

COSO架構包括五個主要元素，分別是監控環境、風險評估、監控活動、資訊及溝通，以及監察。每年進行的內部監控檢討按照COSO架構的五個主要元素，評估機管局所有主要運作及程序。機管局所有部門及主要附屬公司均須就各項主要工作程序及現行監控制度的成效，進行相關風險評估，以緩解風險，同時亦會獨立核證高風險範疇的監控成效。根據這些檢討的結果，機管局各部門及主要附屬公司會向行政管理人員陳述，內部監控制度是否正在達到預期成效或需要作出改善。

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46至49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。最近一次檢討在2017年進行。

根據現行的權力轉授規定，三跑道系統及工程委員會和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，包括公共事業及政府開支。這些承擔的審批過程於2022年1月進行檢討及程序簡化。

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。

## 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溝通。

在機管局的財務監控制度內，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。監控制度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修課程，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。

### 財務報告

機管局的綜合財務報表符合《機場管理局條例》第32條列明的財務報告規定。機管局的外聘核數師確認，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2022年3月31日的綜合財務狀況，以及集團截至該日止年度的綜合財務表現和綜合現金流量。機管局的綜合財務報表按照香港聯合交易所有限公司《上市規則》中適用的相關披露規定編製。從2006/07年度起，機管局一直主動公布中期財務業績。

## 企業管治守則

機管局無須遵行《管治守則》，惟已在一般情況下實行守則條文的原則，以及主動遵照守則的條文規定和建議最佳常規。下表載列的條文則屬例外：

管治守則條文		不相符原因
B.2.2至 B.2.4	這些守則條文有關董事輪流退任及獨立非執行董事的委任事宜。	根據《機場管理局條例》第3條，全體非執行董事會成員由香港特區行政長官委任。每次任期通常為三年。董事會成員無須參加重選，但可由香港特區行政長官重新委任。
B.3.1至 B.3.4	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。
C.1.3	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。	這些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，不作買賣。
D.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。	
E.1.2(a)	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。
F.2.2	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。
建議最佳常規		不相符原因
D.1.5	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。事實上，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。

## 企業管治

### 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。由行政總裁為首的行政管理人員負責機管局的日常營運及業務，並就有關表現向董事會負責。

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

### 道德操守

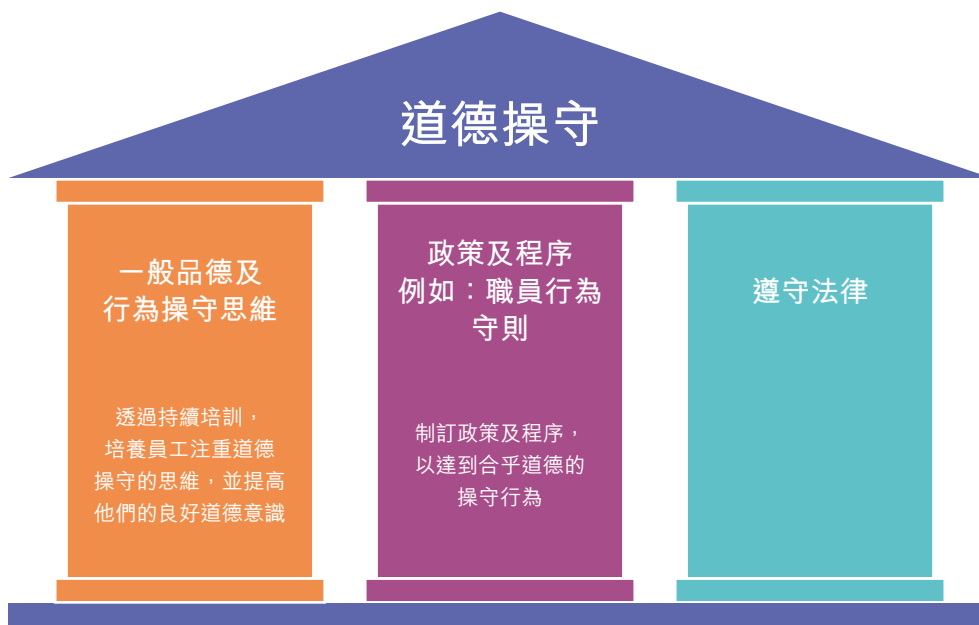
機管局規定所有員工在處理公務時，必須保持最高水平的道德及誠信。為此，機管局的《職員行為守則》給予員工指引，以協助他們在執行職務時作出合乎道德的決定。《職員行為守則》亦載列員工須對機管局及其持份者承擔的法律及道德責任，以及提醒員工避免作出不當行為。

《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

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」後，機管局於2016年8月就《職員行為守則》進行檢討，並於2021年1月進行更新，就反歧視事宜作重大變動，以為員工提供更大保障，避免在工作場所受到歧視及騷擾。《職員行為守則》於2022年10月再度更新，以加強有關接受款待的管治。

全體員工有責任了解及遵守《職員行為守則》。為此，每名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。為提高對貪污及不當行為常見形式的認識，以及對公共機構及其僱員的影響，機管局於2022/23年度推出按具體功能而設計，並名為「誠信為本公營有道」的培訓。所有員工必須每三年參加此培訓一次。

為培養員工注重道德操守的思維，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。



為向新員工灌輸道德操守文化，機管局進行多項培訓：

類別	培訓/課題	時間表
一般思維及行為 (必須參加)	<ul style="list-style-type: none"> <li>迎新課程               <ul style="list-style-type: none"> <li>– 企業管治的重要性及框架</li> <li>– 職員行為守則的要點</li> </ul> </li> </ul>	三個月內
	<ul style="list-style-type: none"> <li>職員行為守則</li> </ul>	一個月內 每年複修
	<ul style="list-style-type: none"> <li>職員資訊保安手冊</li> </ul>	一個月內 每年複修
	<ul style="list-style-type: none"> <li>僱員安全手冊</li> </ul>	一個月內
	<ul style="list-style-type: none"> <li>機管局環境管理系統簡介</li> </ul>	一個月內
法例遵守 (必須參加)	<ul style="list-style-type: none"> <li>平等機會簡介會</li> <li>資料私隱講座</li> <li>廉政公署簡介會：基本認識</li> <li>廉政公署簡介會：公職人員行為失當</li> </ul>	一個月內
程序及實務 (提名參加)	<ul style="list-style-type: none"> <li>內部稽查工作坊</li> <li>財務政策工作坊</li> <li>資訊科技政策工作坊</li> <li>採購政策工作坊</li> <li>海外公幹工作坊</li> </ul>	六個月內

## 員工質素

機管局相信要實施有效的企業管治，必須推行多項監控制度，而制訂、監督及實行工作則須依靠員工才能進行。因此，機管局高度重視多項程序，包括嚴謹的員工招聘及甄選、目標明確的員工發展及繼任規劃，以及能激勵及留聘優秀人才的薪酬和獎勵制度。為提升員工的表現及行為，機管局實施浮動薪酬制度。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就有關不正當行為提出嚴正關注，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。為務實可行地作出改進，機管局會定期檢討舉報政策框架。

# 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，以及為應對營運環境及業務需要的轉變而持續作出改善，藉以處理該等風險。第21至45頁的企業管治報告載列風險管理及內部監控制度的詳情。

## 風險概況及監控措施

下文載列2022/23 年度的年度檢討所識別的主要風險及推行的監控措施。

有關 2023 年 1 月 13 日發行美元債券主要風險因素之詳盡資料載於《發行備忘錄》第 13 至 33 頁 ([https://www.hongkongairport.com/iwov-resources/file/airport-authority/tender-notice/USDBonds2023\\_OM.pdf](https://www.hongkongairport.com/iwov-resources/file/airport-authority/tender-notice/USDBonds2023_OM.pdf))。

### 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程序、系統或政策則可能會產生營運風險。

#### 主要挑戰

- 維持香港的國際及區域航空中心地位是機管局的法定任命
- 盡早重建航空交通需求，尤其是客運量
- 確保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
- 維持高水平服務
- 為流量管理受到難以預見的干擾作準備
- 為香港國際機場的運作和發展吸引並維持足夠員工

#### 監控措施

- 三跑道系統是策略性發展項目，有助提升香港的長遠競爭力及促進經濟發展
- 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和營運程序
- 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
- 採用預測性智能技術以提高營運效率
- 於設施升級及更換項目作持續投資，以確保機場運作高效安全
- 設有多項預防措施，以保障旅客及機場員工的健康及安全
- 為支持機場同業推出紓緩措施

### 環境風險

可持續發展與環境考慮因素對制訂香港國際機場的發展及擴建策略至關重要。機管局致力處理及盡量減少機場運作及發展對環境造成的影響。

機管局透過內部監控工作識別及評估環境風險。有關可持續發展風險狀況的重大風險，會向高級管理層呈報，以助他們考慮採取預防或應對控制措施，如有需要，將會向業務發委員會及 / 或董事會取得意見及支持，以採取適當的緩解措施。在董事會層面，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，而業務發展委員會則負責監察有關香港國際機場營運及發展的持續發展事宜。



已識別規管、聲譽及營運三類環境風險。

## 環境風險

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 符合更嚴謹的環境規例及標準</li> <li>• 採取措施以實踐機管局的環保目標</li> </ul>
<b>監控措施</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 積極鼓勵並邀請整個機場的業務夥伴參與一系列環保計劃</li> <li>• 維持符合國際標準化組織ISO 14001標準的環境管理系統</li> <li>• 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</li> <li>• 試行更多新技術及拓展一些可顯著減少香港國際機場對環境構成影響的措施</li> <li>• 確保所推行的環保措施均以降低成本及/或風險為原則，以達到良好的業務效益</li> </ul>

有關機管局環保措施的詳情載於《2021/22 可持續發展報告》，可於 [https://www.hongkongairport.com/iwov-resources/file/sustainability/sustainability-report/AA\\_Sustainability\\_Report\\_202122\\_CHI.pdf](https://www.hongkongairport.com/iwov-resources/file/sustainability/sustainability-report/AA_Sustainability_Report_202122_CHI.pdf) 查閱。

## 安全、保安及健康風險

香港國際機場保安管理方針以應用智能保安技術為基礎。智能保安提高運作效率、加強保安水平，並提升旅客體驗。對流動巡邏、進出監控及檢查運作進行有效規劃，推行科技為主導的保安措施，是香港國際機場未來十年的重點。旅客對保安、便利度、速度、易達程度及自動化水平的期望不斷改變，機管局在制定技術主導策略時作出應對，同時在2019冠狀病毒病肆虐下繼續對可能危及安全與健康運作環境的風險保持警覺。

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 在客運量復蘇下維持安全於高水平，並為新項目及設施啟用作好準備</li> <li>• 機場保安程序一般涉及大量時間及人手。隨着航空交通逐漸恢復，機管局在維持安全運作方面的挑戰愈來愈多，包括資源減少及新員工可能未完全熟習機場運作</li> <li>• 作為國際門戶，香港國際機場正面對全球公共健康衛生問題及疾病 (例如2019冠狀病毒病及猴痘等)的監管規定的風險</li> </ul>
<b>監控措施</b>	<p><b>安全</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 營運有效的安全管理系統，並定期檢討其推行情況，以確保系統得到持續改善</li> <li>• 引入新設施安全電動巴士，目標為提升安全推廣活動的覆蓋範圍至涵蓋業務夥伴前線員工，以增加成效</li> <li>• 為機場社區維持網上危險報告系統，識別安全關注事宜及採取跟進行動</li> </ul> <p><b>保安</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 採用創新解決方案，在不影響安全標準的情況下改善營運效能，包括在一號客運大樓行李處理大堂實施自動化「B」字批註檢查，以及在香港國際機場周邊調派無人駕駛巡邏車</li> <li>• 不斷探索新技術，例如人工智能、容貌辨識技術及遠程檢查，透過建立穩健多層的安全機制以加強保安</li> <li>• 通過在香港國際機場舉辦簡報會、路演、短片、遊戲等宣傳活動鞏固員工的安全意識，並灌輸「航空安全人人有責」的安全文化</li> </ul>

## 風險管理

### 安全、保安及健康風險

#### 監控措施

#### 健康

- 監察公共健康風險，並與香港特別行政區政府合作制訂預防政策及標準，以保障機場員工及旅遊人士的安全與健康
- 就推行或撤銷接種疫苗、檢測、採用自動體溫檢查技術、保持社交距離、分隔措施及加強清潔與消毒等衛生措施，與機場社區協調及適時溝通
- 負責就公共衛生事故作回應的人員需熟悉緊急應變程序，並透過聯合演習、工作坊、公告、海報及單張提升機場社區的個人衛生及公共健康風險意識

### 金融風險

機管局承受各種金融風險。

#### 主要挑戰

- 信貸風險
- 流動資金風險
- 利率風險
- 外幣風險

#### 監控措施

- 設有信貸政策及持續監察所承受的信貸風險
- 定期監察現有及預期的流動資金要求，確保機管局維持充裕現金儲備，並可從主要財務機構取得信貸融資，應付短期及長期的流動資金需求
- 利用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及浮動利率組合
- 利用貨幣掉期及遠期外匯合約管理外幣風險
- 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138至145頁的財務報表附註23

### 資訊科技風險

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

#### 主要挑戰

- 新科技的應用，加上網絡攻擊愈趨頻繁及複雜，可能令機場的資訊科技基建及系統出現更多易受攻擊的情況或保安漏洞

#### 監控措施

- 制定資訊科技管治及網絡安全風險管理框構，以確保穩定劃一的風險評估及管理
- 進行年度檢討，以確保資訊科技項目符合企業策略
- 持續監察在資訊科技方面新冒起的保安風險，並積極制訂措施以提高風險意識及緩減風險
- 採取預防、偵測及控制措施以減低保安威脅，並使用監察工具，提醒管理層留意風險及漏洞
- 每年進行資訊科技檢討及制訂緩減計劃程序，並定期檢討進度
- 行政管理人員持續監察及指導科技的應用、創新及管理網絡安全的策略性方向

## 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。

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 全球監管制度日益複雜加上境外影響不斷增加，可能會影響機管局與其業務夥伴或供應商之間的現有和未來業務關係或安排</li> <li>• 全新及經擴大的全球數據私隱規例，以及與日俱增的境外影響可能增加機管局為遵守規例而支付的費用，並影響其業務運作</li> </ul>
<b>監控措施</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 秉持積極及具前瞻性的方針，監察政府政策及法例的變動</li> <li>• 檢討判決、裁定、監管行動及投訴，以識別機管局的潛在風險範疇</li> <li>• 就管理風險及應對變動適時制訂政策、程序及緩解措施，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</li> <li>• 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</li> <li>• 2022年8月，在廉政公署公布三跑道系統的案件後，機管局已就有關事宜進行全面檢討。該檢討沒有發現質量異常情況，而由廉政公署名單上分包商進行的工程項目均符合法定及機管局的質量要求。</li> </ul>

## 人力資源風險

擴建香港國際機場以應付未來航空交通需求，是機管局中至長期的重點工作。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。

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 吸納足夠人才以支持機場擴建</li> <li>• 推出員工發展計劃支持機管局的長遠發展</li> <li>• 維持有效的薪酬制度以驅動員工表現及挽留表現良好的員工</li> </ul>
<b>監控措施</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 制定直至2027/28年度的人力資源計劃及招聘策略，以確保適時招攬人才</li> <li>• 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</li> <li>• 定期檢討薪酬框架，包括職級、酬金及福利架構與薪酬組合，定立所有職級個別薪酬福利的釐定原則</li> </ul>

## 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。

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 管理及防範可能出現的聲譽風險</li> </ul>
<b>監控措施</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 密切監察社會民情及經濟動態</li> <li>• 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</li> <li>• 建立數據庫，以追蹤及監察公共事務議題</li> <li>• 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</li> </ul>

# 大事紀要

## 2022

**4月** 根據國際機場協會的統計數據，香港國際機場成為全球最繁忙貨運機場。

第三跑道完成試飛。



**5月** 香港國際機場為第三跑道啟用作準備，完成大規模保安清掃巡查、飛機事故及救援演習，並獲發已更新的香港國際機場營運牌照，以涵蓋新跑道及相關滑行道。



**6月** 香港國際機場成為全球首個機場獲得標普全球評級公布其環境、社會及管治表現評分，於100分中獲得74分。

新機場中央控制中心開始運作。



香港國際機場於「世界航空貨運大獎」中獲得「2022年度最佳機場」殊榮。



**7月** 一號客運大樓內的多媒體裝置揭幕。

機場開始編排航班在第三跑道熟習運作。



香港機場管理局的機場行政大樓二座啟用。新大樓為機管局及機場保安有限公司員工提供優質工作環境。

本地新航空公司大灣區航空開始於香港國際機場提供服務。



位於SKYCITY航天城的三幢甲級辦公大樓K11 ATELIER 11 SKIES開幕。

**8月** 無人駕駛拖車在機場全面應用於協助運送貨物。



機管局發表《2021/22可持續發展報告》，是其第十份年度《可持續發展報告》。

**9月** 香港國際機場於「2022年亞洲貨運、物流及供應鏈獎」中，連續第七年獲選為「全球最佳機場」。

香港國際機場在第29屆「世界旅遊獎」中獲選為「中國最佳機場」。



10月 一號客運大樓內已翻新的登機閘口範圍揭幕。



香港國際機場「登機易」服務已推行至整個離港程序，旅客可透過此生物特徵識別系統進行身分認證，享受更便捷的機場體驗。



香港國際機場成為國際航空運輸協會活生動物運輸認證的認可合作夥伴機場，為全球首個機場社區獲得此項認證。

香港國際機場於「Payload Asia Awards」中，獲頒「年度最佳貨運機場—亞太地區」殊榮。



11月 連接一號客運大樓及T1衛星客運廊的天際走廊啟用。



CHANEL、Hermès及Louis Vuitton分別於一號客運大樓東大堂尊貴購物區開設兩層高旗艦店。



機管局與珠海市人民政府簽署諒解備忘錄，加強與珠海的合作關係。

第三跑道正式啟用，標誌着三跑道系統項目達到重要里程碑。



12月 隨着香港與內地逐步恢復正常旅遊往來，香港國際機場加強跨境交通服務。

機場員工綜合大樓啟用，為機場員工提供一系列餐飲及休閒設施。



# 2023

1月 機管局獲Sustainalytics納入2023年環境、社會及管治最高評級公司名單。



2月



機管局與東莞市人民政府簽訂協議，以深化兩地合作，為粵港澳大灣區發展嶄新的海空貨物聯運模式。

香港國際機場於國際機場協會亞太區分會舉辦的「2023年環保機場嘉許計劃」中，獲頒發「年旅客量超過3 500萬人次的機場」類別金獎。

3月



香港國際機場開展「飛遇世界鉅賞」機票送贈計劃，向全球旅客送贈50萬張機票。

香港國際機場顧問有限公司簽署合作備忘錄，就機場管理和發展為泰國烏達堡國際機場及東部機場城市發展項目提供顧問服務。





# 客運 服務

香港國際機場熱切歡迎旅客蒞臨。除了新增零售商店及餐飲服務外，機場亦翻新及提升許多設施，務求為旅客帶來更愉快的機場體驗。

## 煥然一新的體驗

於2022/23年度，我們提升多項設施的外觀及功能。

我們在一號客運大樓多處以數碼裝置展示精心設計的有趣內容，營造奇妙動人體驗。「晶瑩升降機」是一道92平方米的巨型數碼屏幕牆，坐落於接機大堂中央，播放以大自然及香港各種面貌為主題的影像。數碼屏幕牆還可進行影像現場直播。在兩邊的接機大堂，一幕瀑布沿視像幕牆



傾瀉而下，模擬的溪流池塘讓旅客置身恬靜平和的空間。這些裝置設有感應器，當旅客踏入虛擬水池或置身瀑布下方，便可體驗這些感應器產生的視覺效果。同時，中央客運廊各登機閘口均設有「玩味登機」專區，登機閘口號碼柱除了提供實時航班資料外，更展示充滿動感的數碼藝術作品。

旅客行經客運大樓時，沿途會發現更多樂趣。作為東大堂擴建工程的一部分，我們開設了一個400平方米的空中花園。這個戶外天台以精美藝術品及繁茂綠色植物點綴，是旅客在登機前稍事休息的好去處。年幼的旅客則可以到樓高兩層的兒童遊樂區盡情玩耍。

於本年度，我們完成一號客運大樓第六層登機閘口的大規模翻新工程。升級項目包括增設特殊主題區域，其中「奇幻旅程」區域設有虛擬實境裝置，並提供娛樂影片及沉浸式遊戲，為旅客帶來多重感官體驗；「互動遊樂」區域提供互動遊戲及遊樂設施，讓年幼旅客從中尋找樂趣；「小休片刻」區域綠意盎然，旅客可以在躺椅稍作憩息，放鬆身心。翻新工程還包括安裝新座位及地板，並擺放舒適傢具，方便旅客單獨或集體工作。我們亦增設充電插座，讓旅客更感便利，同時展出本地藝術家創作的雕塑，令候機環境更添美感。

◀ 新多媒體裝置以饒富創意與充滿動感的內容吸引旅客。

## 客運服務



旅客可在翻新後的登機閘口範圍享受沉浸式遊戲及觀賞娛樂影片。



我們於2022年11月啟用天際走廊。這條長200米、高28米的走廊連接一號客運大樓與T1衛星客運廊，取代接載旅客往返兩座大樓的接駁巴士。它是全球最長的機場禁區行人天橋，容許最大型客機在橋下通過。天際走廊設有玻璃地板、玻璃幕牆及展望台，是欣賞飛機進出與停機坪壯麗景色的理想地點。

除了提升機場環境外，我們亦於年內增添多項新設施，以滿足旅客各種需要。

一號客運大樓新設兩個關愛閣。位於第六層36號登機閘口及第五層接機大堂A附近的關愛閣寬敞舒適，專為有特殊需要的旅客而設。關愛閣特設放置輪椅的位置，旁邊備有座椅，讓輪椅使用者與同行照顧者能並排而坐。關愛閣所有座位均配備USB充電設施，顧客服務員亦會於繁忙時段在附近當值。





於2022年10月，我們為追求豪華體驗的旅客推出香港國際機場貴賓室。這個全新商務貴賓室設計雅緻，讓旅客在私密及舒適的環境中辦妥登記、安檢、出入境及清關手續，並可享用淋浴設備、美食、私人購物服務、專車接送往返登機閘口、轎車往來香港國際機場等一系列配套服務，盡享全面舒適體驗。貴賓室還設有適合舉行商務會議的私人套房。

旅客愈來愈重視衛生水平，為此，我們引入遠紫外線C消毒機，對手推行李車進行消毒。該消毒機可在3.5秒內消滅99%病毒及細菌，每分鐘可為15架手推行李車進行消毒。消毒機還配備感應器，以避免與人及物件發生碰撞。行李認領大堂的抵港行李輸送帶正在安裝使用相同技術的行李消毒系統。

我們亦於2022/23年度推出多項新服務。例如，我們現在提供代客泊車服務，旅客可在[www.hongkongairport.com](http://www.hongkongairport.com)進行預約，於抵達香港國際機場後只需在一號客運大樓離港層落客區將車輛交予職員，返港後便可到四號停車場取車。



坐落於滑行道上的天際走廊是拍攝飛機及停機坪的絕佳位置。

## 客運服務



- ▲ 使用代客泊車服務的旅客只需在一號客運大樓將車輛交予職員，其後職員便會打點一切，過程輕鬆簡便。

於2023年1月，我們恢復機場以外地區預辦登機服務及行李送遞服務。離港旅客可在市區指定地點交付行李，而抵港旅客可安排將行李送到香港的酒店或住所。

年內，我們推出「轉機易」服務，本身需要自行為續程航班安排登記手續的轉機旅客無需提取行李、辦理清關和出入境手續，以及旅客登記手續。旅客可於抵港前在我們的網站預訂這項付費服務。

## 購物及餐飲樂趣

一號客運大樓內的所有商店及食肆現已營業。

年內，在東大堂尊貴購物區的CHANEL、Hermès及Louis Vuitton兩層高旗艦店開幕，而Tea WG及Fortnum & Mason新店的加盟，令機場的零售組合更加豐富多元。此外，香港上海滙豐銀行有限公司新設分行，為禁區內首家銀行分行，為旅客提供財富管理服務。

- ▼ 在東大堂尊貴購物區，新設的CHANEL、Hermès及Louis Vuitton兩層高旗艦店為顧客提供更多選擇。

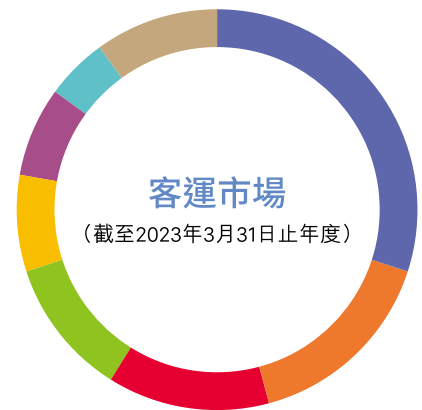
尊尚購物服務設有的專責團隊會以即時通訊應用程式及視像通話，聯繫顧客與品牌代表。



此外，我們引入新食肆，包括梨花園快餐、滿姐餃子、唐記包點、Maison Kayser及阿元來了，為旅客提供優質便捷的外賣餐飲。中央客運廊將新設24小時營業的美食廣場，而天際走廊將迎來一家新食肆，這兩家坐擁機場美景的新餐飲設施正進行裝修，計劃於2023年年中開業。

我們於2022年11月向公眾推出「HKairport Rewards」會員計劃，現時擁有約15萬名會員。除了全年可享各種禮遇外，「HKairport Rewards」會員在香港國際機場的商店、食肆，以及網上購物平台HKairportShop.com購物消費，更可獲獎賞積分。積分可用以換領電子現金券在機場購物使用。

為了增添購物樂趣，HKairportShop.com於2023年3月推出尊尚購物服務，讓旅客於出發前預先搜羅心頭好。旅客可以透過流動應用程式WhatsApp、微信及視像通話方式，獲專人提供切合個人需要的意見、查詢供貨情況，以及購買或預留產品。此外，我們可以應使用香港國際機場貴賓室的旅客要求，在貴賓室展示產品，並提供私人購物服務。



東南亞  
**30%**

日本  
**16%**

內地  
**13%**

歐洲  
**11%**

美國及加拿大  
**8%**

台灣  
**7%**

澳大拉西亞  
**5%**

其他  
**10%**

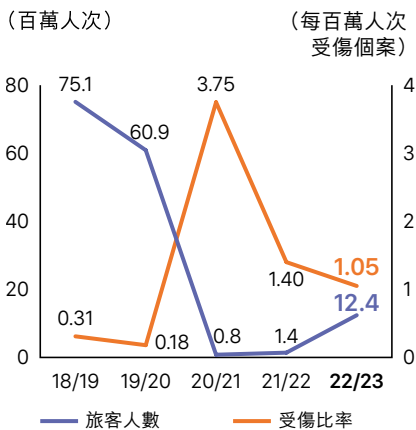


## 客運服務



隨着「登機易e-道」推出，合資格的旅客現在可使用「登機易」系統更便捷地完成辦理出境檢查手續。

### 旅客量與受傷比率



### 智能暢順的旅程

我們借助科技，讓香港國際機場旅客享有輕鬆無憂的旅程。

於本年度，隨着香港入境事務處推出「登機易 e-道」，旅客可於機場多一個檢查站使用「登機易」，透過這個生物特徵識別系統，旅客只需展示容貌便可核實身分。

「登機易」增加旅客的便利度，讓他們在機場檢查站無需重複出示登機證及旅行證件。持有香港特別行政區護照、港澳居民來往內地通行證或香港特別行政區簽證身份書的11歲或以上香港居民，只要乘搭參與提供「登機易」服務的航空公司，便可使用該服務完成行李託運、安檢、出境檢查以至登機的整個離港手續。持有其他護照的旅客亦可享受「登機易」旅程，惟出境檢查除外。

一號客運大樓的所有登機開口現時均設有可使用「登機易」的自助登機開口，旅客可在智能登記櫃檯及航空公司旅客登記櫃檯登記使用該系統。我們正與航空公司夥伴合作，讓旅客透過航空公司的流動應用程式進行登記。「登機易」於「2022 香港資訊及通訊科技獎」中奪得「全年大獎」及「智慧出行大獎」。

於2022/23年度，我們為「My HKG」流動應用程式添加多項功能，包括代客泊車服務。我們目前正開發一系列新的個人化服務，以助旅客規劃機場旅程。「My HKG」於香港「2022年IDC未來企業大獎」中獲頒發「未來數碼技術創新獎」。

我們亦利用科技更精準地了解旅客行為，以便更有效分配資源，規劃服務和設施。例如，我們現時監察旅客在旅客登記櫃檯、零售區域及登機閘口的停留時間，並使用這些數據以盡量縮短旅客排隊時間。

年內，我們引入中央控制系統，以管理機場不斷增加的機械人。該系統具有位置追蹤、事件/任務控制及遙距操作功能，目前用作管理我們的巡邏機械人。該系統最終將為客運大樓的機械人提供一個通用接口。

### 機場安全、保安及運作持續

我們在2022/23年度舉辦了37次演習及活動，以及72場培訓工作坊，涵蓋各種運作及緊急應變情境。我們安排額外的演習，以配合新機場緊急應變中心的啟用。



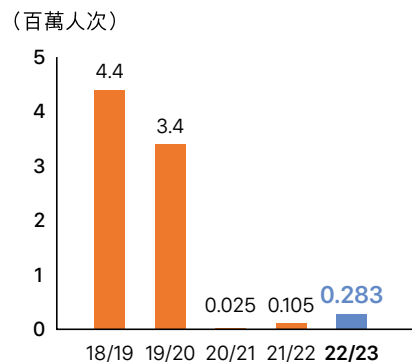
▲ 為確保香港國際機場時刻準備就緒以應對緊急情況，機場於各個範圍舉行不同演習及活動，當中包括天際走廊等新設施。



極好 91.5% 很好 8.3% 良好 0.2%\*

\* 於2022/23年度有兩宗整體滿意程度為3(良好)的評分。

### 香港國際機場跨境海陸交通設施旅客量



## 客運服務

### 2022/23年度服務水平

行李運送(首件)<sup>1</sup>

**99.7%**

行李運送(最後一件)<sup>2</sup>

**99.3%**

經機橋登機及下機的旅客

**99.7%**

一般情況的離境保安檢查<sup>3</sup>

**99.7%**

一般情況的轉機保安檢查<sup>3</sup>

**99.0%**

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 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。

<sup>3</sup> 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。

我們於2023年3月舉行颱風應變演習。「Summer Blow 2023」演習約有450名人員參與，包括來自政府部門、本地航空公司、地勤及停機坪服務商等機構代表。演習旨在測試在惡劣天氣下的緊急應變計劃及新機場緊急應變中心。

我們於本年度開始在機場禁區員工入口使用能利用真人臉部特徵的容貌辨識技術，取代使用指紋的進出監控系統。新系統增強安全性及核實身分的表現。此外，新進出管理系統投入運作，當車輛進入禁區時，該系統會自動核實機場禁區車輛的牌照。

我們與業務夥伴緊密合作，提升機場社區的安全意識。於2022年6月，我們推出安全電動巴士，作為穿梭於機場的流動宣傳平台，向機場員工推廣安全信息。香港機場管理局在第21屆香港職業安全健康大獎中獲得嘉許，其安全電動巴士榮獲「職安健宣傳推廣大獎—金獎」。



▲ 隨着香港與內地通關，機場跨境陸路交通亦恢復。



海天客運碼頭增加快船班次以滿足不斷增長的需求。

## 新增與粵港澳大灣區聯繫

隨着旅遊限制及檢疫要求解除，香港與澳門及內地的海陸交通服務已恢復運作。

於2022/23年度，海天客運碼頭重啟前往東莞虎門、澳門氹仔及中山的海空及空海快船轉駁服務。深圳蛇口至海天客運碼頭的海空服務自2020年10月起已恢復，並於年內加強班次，以應付日漸增加的需求。海天客運碼頭至深圳蛇口的空海服務亦已於本年度恢復。

海天客運碼頭的快船服務網絡正延伸至新增的琶洲口岸。該口岸毗鄰位於廣州市海珠區的中國進出口商品交易會（廣交會）展館，而海珠區是許多電子商務企業的總部所在地。

自2023年年初起，跨境陸運營運商復辦前往大灣區多個城市的運輸服務，覆蓋廣州、江門、珠海、佛山及東莞；而前往各陸路管制站，包括蓮塘/香園圍管制站的陸運服務現正通行。大灣區的城市候機樓亦陸續恢復服務。

於本年度，大灣區航空及越捷航空開始提供預辦登機服務。

我們與有關當局及跨境運輸營運商保持緊密溝通，在條件允許時重啟接駁其他上游口岸和陸運點的服務。在致力恢復服務的同時，我們繼續與政府及運輸營運商溝通，加強往來機場與大灣區的多式聯運服務。

同時，我們正致力建立新的大灣區聯繫。於2022/23年度，海天中轉大樓及相關封閉行車橋的建造工程已大致完成。在獲得法定批准後，海天中轉大樓及專用接駁巴士將於2023年開始營運，服務經港珠澳大橋往來香港國際機場及珠海和澳門口岸設施的旅客。

機管局與珠海市人民政府於2022年11月簽署諒解備忘錄。根據協議，香港國際機場和珠海機場將利用各自的航空網絡及港珠澳大橋的優勢，透過「經珠港飛」服務，為旅客帶來順暢的中轉體驗。

憑藉先進基建及領先貨運服務，香港國際機場已就長遠發展準備就緒。

## DHL中亞區樞紐中心擴建工程

年內，DHL Express 完成擴建位於香港國際機場的DHL中亞區樞紐中心，該設施的貨物處理能力提升50%至每年逾100萬公噸。擴建後的樞紐中心配備更優良技術，確保達致最高效率。升級的貨件處理系統將每小時貨物處理量由75 000件提高至125 000件，而全自動化X光掃描器則加快貨物檢查程序三倍。另外，DHL Express 透過品質控制中心實時監察航班起降，致使能夠主動通知客戶有關航班延誤情況。樞紐中心更設有先進的保安系統及進出監控系統。

擴建項目為香港國際機場提供額外處理能力，以滿足市場對電子商貿及速遞貨運迅速增長的需求。

## 特殊貨運服務

為鞏固香港的重要物流樞紐地位，我們持續投資於高增長、高價值的貨運服務。

2022年10月，香港國際機場成為獲得國際航空運輸協會活生動物運輸 (CEIV Live Animals) 認證的認可合作夥伴機場，為全球首個機場社區獲得此項認證。這項認證肯定了香港國際機場貨運同業的技術與專業精神，以及同業致力確保動物在空運過程中的健康與安全。

DHL中亞區樞紐中心擴建項目提升該設施處理能力50%。







# 貨運及 航空服務

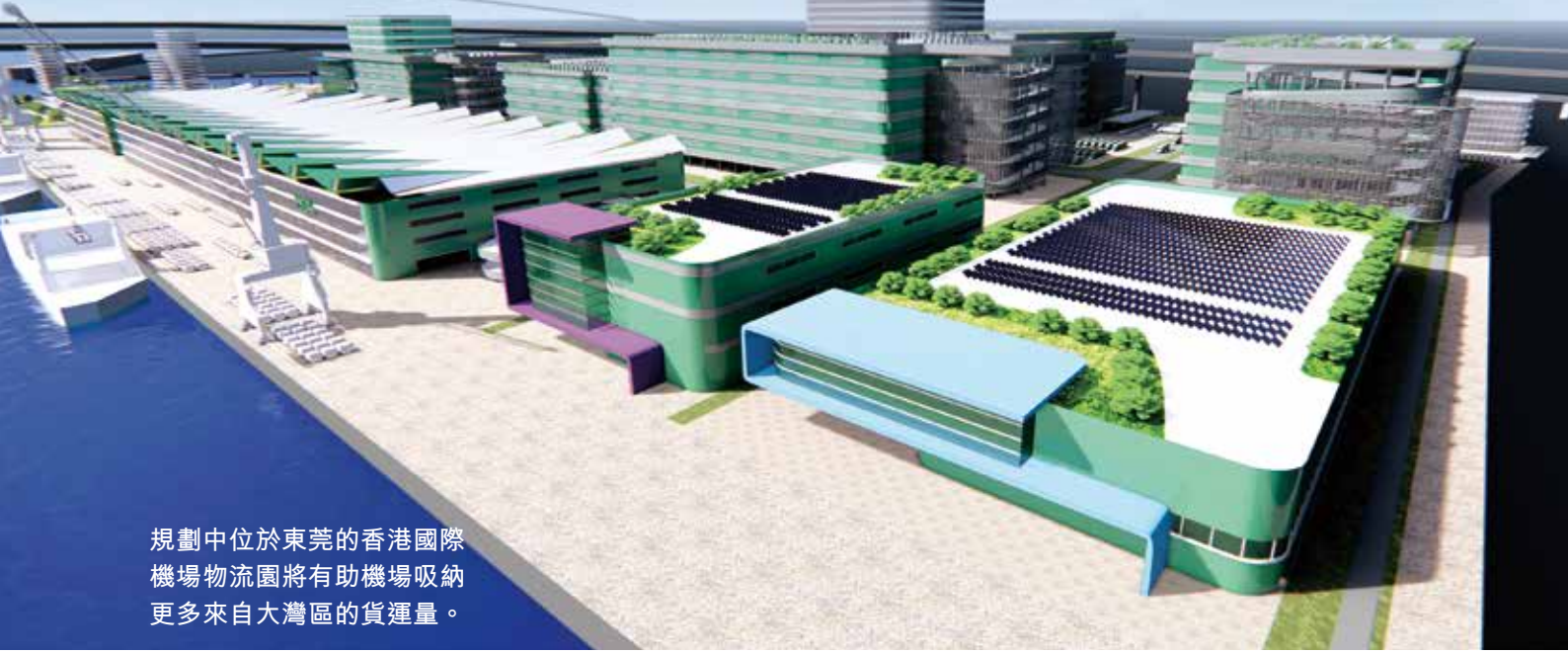
於本年度，亞洲空運中心、國泰貨運站，以及香港空運貨站取得國際航空運輸協會鋰電池運輸(CEIV Li-batt)認證，證明我們的機場同業在處理鋰電池時，堅持恪守最高標準。

香港國際機場的貨運同業均達到國際航空運輸協會涵蓋處理醫藥品、鮮活貨物、活生動物及鋰電池的所有CEIV認證標準，是全球少數達到此水平的機場之一。

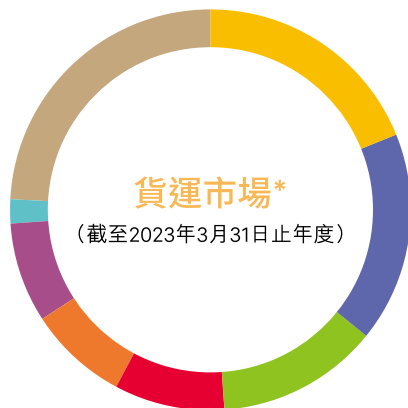
亞洲空運中心及國泰貨運站於年內擴建溫控設施，現時位於香港國際機場的冷藏庫面積超過7 000平方米。



## 貨運及航空服務



規劃中位於東莞的香港國際機場物流園將有助機場吸納更多來自大灣區的貨運量。



美國及加拿大

19%

東南亞

17%

歐洲

13%

內地

9%

日本

8%

台灣

8%

澳大拉西亞

2%

其他

24%

\* 不包括航空郵件。

### 香港國際機場物流園

香港國際機場處理粵港澳大灣區約四分之三的国际空運貨物。香港機場管理局正在東莞發展香港國際機場物流園，並在香港國際機場建設新空側海空聯運貨運碼頭，從而建立全新聯運模式。這項目將進一步擴大香港國際機場在大灣區的貨運腹地市場，日後全面推行時，轉運營運成本將降低約50%，貨物處理時間亦可節省三分之一。

在新業務模式下，大灣區出口貨物將在上游東莞按照香港的航空貨運規例，完成安檢、打板及航空公司收貨等程序，然後經海路運往香港國際機場禁區，再作為轉口貨物直接運往海外目的地。貨物亦可經香港國際機場及物流園進口到中國內地。

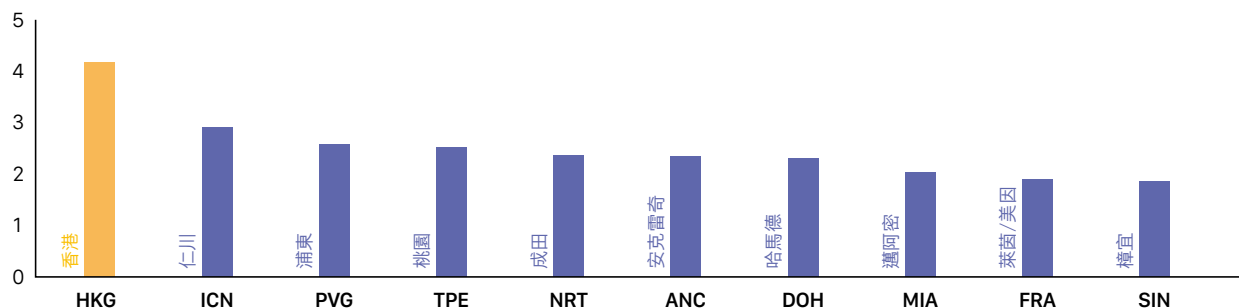
於2021/22年度，機管局開始在東莞及香港國際機場之間實施海空貨運聯運先導計劃。這計劃於2022/23年度逐步推進，現已順利實施上游安檢、打板及收貨程序。計劃的規模將繼續擴大，加入更多航空公司及貨運代理。

另一方面，香港國際機場空側轉運處理設施及聯運貨運碼頭的設計工作已於2022/23年度展開，機管局計劃於2025年完成興建這些永久設施。

為確認於東莞發展長期的香港國際機場物流園，機管局與東莞市人民政府繼於2020/21年度簽署備忘錄後，再於2023年2月簽訂合作框架協議。該協議訂明雙方將如何深化合作關係，以加強大灣區空運服務及執行內地當局制定的清關措施。

## 2022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2023年4月提供的初步數字

## 珠海航空產業工業園

為發揮香港與珠海的相對優勢，機管局正探討於珠海發展航空產業工業園，並將專注於飛機維修工程、改裝及配置；飛機零部件代工生產及配送；以及飛機工程培訓與專業研究。機管局於2022年11月與珠海市人民政府簽署相關諒解備忘錄，協議中涉及的另一項目，將是參照「經珠港飛」客運服務模式，在香港國際機場與珠海機場之間發展國際貨物轉運服務。

為建設完整生態系統，機管局正計劃在香港的機場島內建設航空商業園，藉此為香港國際機場同業及其珠海航空產業工業園合作夥伴提供辦公室空間，以及開設進行航空相關研發工作的設施。



## 壯大機場網絡

在旅遊限制及防疫要求放寬後，航空公司正逐漸恢復抵港的客運航班。為鼓勵航空公司重新提供航班服務，機管局於年內推出着陸費優惠計劃。

於2022/23年度，香港國際機場歡迎新本地航空公司大灣區航空加盟。其他非本地航空公司，包括越竹航空、北京首都航空、柬埔寨航空、CMA CGM AIR CARGO、DHL Air、European Air Transport Leipzig、FITS Aviation、海南航空、河北航空、Iberojet、江西航空、長龍航空、祥鵬航空、SalamAir、天津航空、烏魯木齊航空及西部航空亦開始為香港國際機場提供航班服務。



# 飛行區及系統

香港國際機場利用先進技術及基建，提供高效、可靠的服務。

## 新機場中央控制中心

隨着香港國際機場擴建為三跑道系統，我們於2022年6月啟用新機場中央控制中心，以配合機場持續擴展的運作規模。作為香港國際機場運作的管理樞紐，新機場中央控制中心佔地逾5 760平方米，較舊中心面積大接近四倍，原有設施現正改建作後備用途。工作控制台的數量幾乎增加一倍，可容納更多機場員工在同一地點工作，加強溝通和合作。

新機場中央控制中心亦引進最新技術以提高營運效率。我們正落實全面機場管理系統，第一階段現已啟用，透過160平方米的視像幕牆實時顯示機場運作情況，並應用數據分析技術，借助30多個績效指標監察逾80個數據點，以及預測服務運作瓶頸。在下一階段，該系統將提供假設情況分析，以便在回應事件時作出更佳決策。



## 科技運用

科技有助我們改善機場多個方面的運作。例如，強化飛行區管理系統綜合處理分散的數據，並利用人工智能分析技術，加強資源調配，使飛機續航準備工作保持暢順。於本年度，該系統已擴展至涵蓋一號客運大樓的所有廊前停機位。隨著飛行區各處陸續安裝 5G 無線攝影機，該系統的覆蓋範圍將於 2024/25 年度延伸至所有遠方停機位。

為提高生產力，無人駕駛拖車已就運送貨物開始全面投入運作，每天 24 小時往來貨運站與西貨運停機坪之間進行運送工作。每輛無人駕駛拖車的拖拉力為 25 公噸，可配合各種拖卡及運行速度，滿足不同類型貨物的需要。為確保運作安全，每輛無人駕駛拖車均配備光學雷達、差分全球定位系統及高清影像攝影機。在成功應用無人駕駛技術的基礎上，我們於本年度亦開始測試無人駕駛員工接駁巴士。

於 2022/23 年度，我們從香港鐵路有限公司手上接管旅客捷運系統的運作，該系統連接一號客運大樓、T1 中場客運廊與海天客運碼頭。我們亦引入視像分析系統，統計旅客捷運系統月台上的旅客人次，所得數據有助完善資源規劃及列車運行，並保持客流通暢。

同時，機場中央控制中心的數碼停機坪及指揮塔管理系統利用數據融合技術，整合來自多個航空交通管制系統及機場營運系統的數據。該系統亦結合擴增實境技術，解決過往在指揮塔上進行監察時視野範圍受局限的問題，更易察看停機坪上的活動，令停機坪監控及航班升降管理更加周全。該系統更會發出預警提示，以助偵測異常情況及回應緊急事故。

此外，新機場中央控制中心還設有規模更大的機場緊急應變中心，當遇上突發情況，例如是飛機及天氣相關事故時，機場緊急應變中心便會啟動，以便政府部門及機場持份者採取應對行動。



## 飛行區及系統



無人駕駛拖車全日24小時運送貨物，有助紓緩香港國際機場人手壓力。

### 資產提升

於2022年5月，我們開始將原有雙跑道及相關滑行道的飛行區地面燈號所用的鹵素燈更換為更持久耐用、省電及較少維修保養需求的發光二極管燈。該更換項目涉及16 200枚燈號，將於2027年完成，屆時每年將可節省28%能源。我們亦利用機械人流程自動化技術，為飛行區地面燈號系統的預測性維修工作收集運作數據，並通過採用大數據分析方法協助進行跑道地面燈號系統維護保養，能夠將跑道飛機停線燈的更換次數減少20%，同時保持所需的系統可用性。

香港國際機場行李處理系統擁有四個主分揀器，在2022/23年度內，我們更換了其中兩個，並翻新了兩個次分揀器。其餘兩個主分揀器將在2023年年底前升級。為了使行李處理系統能配合未來需求，我們在一號客運大樓增設一個暫存行李系統，並在T1中場客運廊啟用自動運送系統處理抵港行李。

在香港國際機場，有許多自動化及人工智能系統的運作都依靠5G服務。年內，我們完成了為期數年的企業5G網絡安裝計劃。除了所有客運大樓外，現時機場的5G網絡覆蓋雙跑道系統的飛行區及其他戶外區域。我們的5G網絡榮獲香港運輸物流學會頒發「CILT企業獎」。

## 分享專業知識

香港國際機場積極參與交流，致力提升航空業在安全、保安、生產力及環境方面的表現。香港機場管理局於2017/18年度啟動國際機場基準計劃，現時成員包括香港國際機場及另外八個樞紐機場。該計劃於2022年12月舉行第三屆行政總裁峰會，會上議題包括航空業的可持續性、數碼化及生產力，以及疫情後業界面對的挑戰。

於2022年11月，粵港澳大灣區五大機場主席會議召開。會議以網上形式進行，主題環繞綠色機場，會上機管局就可持續發展目標、行動計劃和進展，與區內機場同業交換意見。

於2023年3月，香港國際機場顧問有限公司與U-Tapao International Aviation Company Limited (UTA)簽署合作備忘錄，為泰國烏達堡國際機場及東部機場城市發展項目提供顧問服務。根據備忘錄，香港國際機場顧問將在規劃、營運、智能科技及商業發展等方面為UTA提供意見。

香港國際機場顧問由機管局成立，為北京首都國際機場與上海浦東國際機場等區內機場提供規劃、營運及發展方面的專業服務。



▲ 更新行李處理系統確保設施發揮最佳表現。

為促進國內航空業的發展，香港機場管理局與內地機場建立了長遠合作關係。

於2022年，內地的2019冠狀病毒病疫情反覆，令杭州蕭山國際機場、上海虹橋國際機場及珠海機場航空交通量減少。

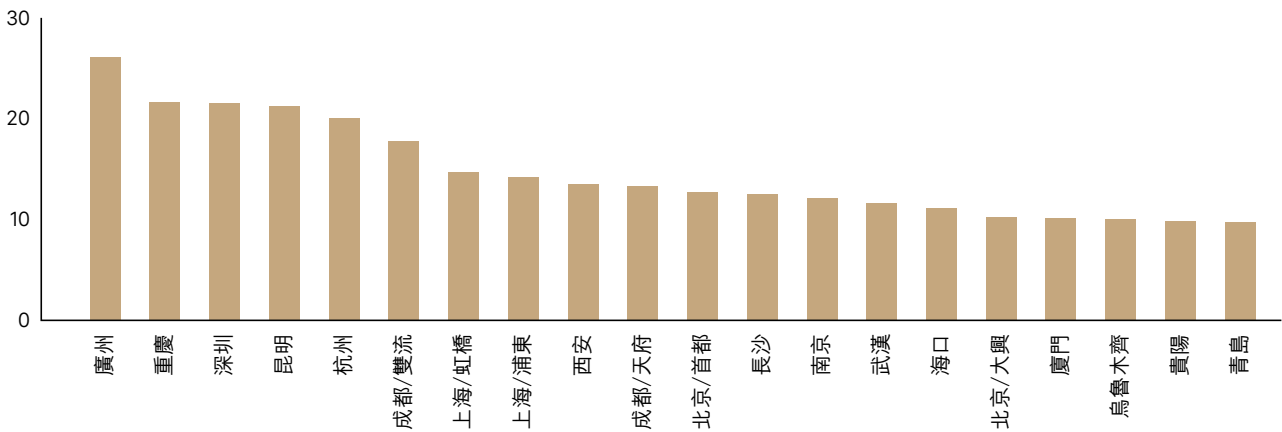
# 內地發展項目





## 2022年內地20大最繁忙機場 — 客運吞吐量

(百萬人次)



資料來源：中國民用航空局

## 杭州蕭山國際機場

香港機管局自2006年起擁有蕭山機場的35%股權。

於2022年，蕭山機場的客運量減少28.9%至2 000萬人次，貨運及航空郵件量下跌9.2%至829 800公噸，而飛機起降量則下降20.1%至190 400架次。儘管如此，蕭山機場在2022年的客、貨運量仍躋身內地機場第五名，是有史以來在客運量方面的最高排名。

在保持機場環境安全的同時，蕭山機場亦積極為業務復蘇及未來發展作好準備。2022年內，蕭山機場新增往阿拉爾塔里木、長治、雞西、慶陽及圖木舒克的國內客運航線，並開辦前往越南河內的國際客運及全貨運航班服務。於2022年，60間航空公司於蕭山機場營運，連繫135個國內航點，以及29個區域及國際航點。

為推動貨運業務，蕭山機場在嘉興建立異地貨站。有八家新貨運代理亦已開始在蕭山機場營運。

於2022年9月，蕭山機場第三期擴建項目開始投入運作，將年客運容量增至9 000萬人次，年貨運容量亦增至360萬公噸。新四號航站樓面積為720 000平方米，其設計客運量為5 000萬人次。航站樓的創新設施，

## 內地發展項目



蕭山機場新四號航站樓的面積是其現有三座航站樓總面積的兩倍。

包括與地面相同高度的自助行李託運系統及安檢站的自動回筐系統等，為旅客帶來更佳體驗。面積達480 000平方米的綜合交通中心，集地鐵、高鐵、巴士、的士及其他運輸服務於一身，營造暢順的換乘體驗。擴建項目亦新設一個數據中心，使用雲計算及大數據分析提高運作效率，另附設一座能源中心，能即時優化蕭山機場的能源消耗表現，並將機場全年碳排放量減少約31 500公噸。

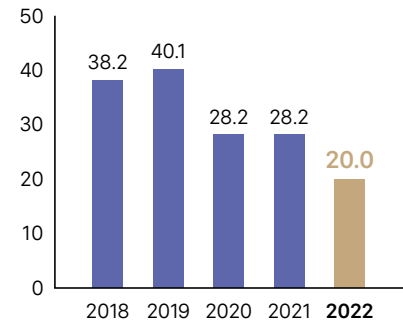
## 上海虹橋國際機場

於2009年，香港機管局與上海機場(集團)有限公司成立合資公司，管理虹橋機場航站樓運作及零售業務。

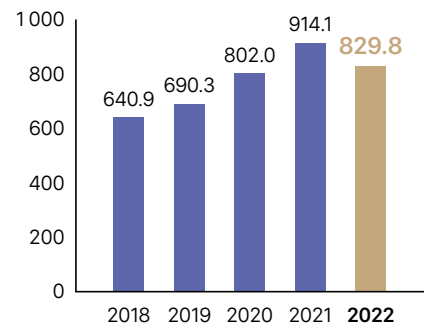
於2022年，虹橋機場客運量下跌55.7%至1 470萬人次，而飛機起降量則減少47.0%至122 668架次。從虹橋機場起飛的國際航班，以及飛往香港、澳門及台灣的航班，因疫情關係於該年繼續停飛。

### 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



◀ 新商店及餐廳提升虹橋機場的旅客體驗。



◀ 珠海機場創新的自助行李託運系統為旅客提供更暢順旅程。

於2022年，虹橋機場引入28家新店，持續提升零售體驗。四個零售品牌及三家食肆(包括獲得米芝蓮一星的人和館及添好運)於虹橋機場開設其首家內地機場店。

為更好地滿足旅客需要，虹橋機場開設兩間面積各30平方米的母嬰室。每間母嬰室設有一個私人哺乳區，以及換尿布、沖奶及休憩設施，提供換尿布墊、冷熱水站、溫奶器、奶瓶消毒器及電動嬰兒椅等。母嬰室恪守嚴格的衛生和安全標準，定時進行清潔及消毒，室內傢具及設備均具備額外保護墊及電絕緣特性。

## 珠海機場

香港機管局自2006年起擁有管理珠海機場合資公司的55%股權。

於2022年，珠海機場客運量下降50.0%至400萬人次，貨運量減少28.9%至28 462公噸，飛機起降量則下跌44.3%至37 323架次。

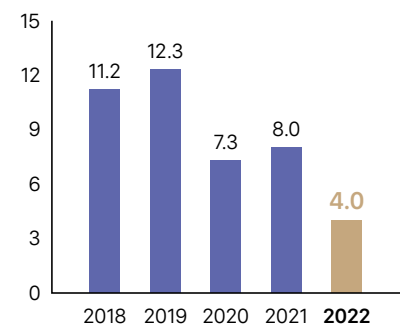
珠海機場提升綜合運行管理中心後，其航班準時起飛率由2021年的93.4%攀升至97.3%。憑藉這項表現，在客運量水平相約的內地機場中珠海機場排名第三。

於2022年11月，珠海機場舉辦中國航展，期間錄得民用及軍用飛機起降量約620架次。

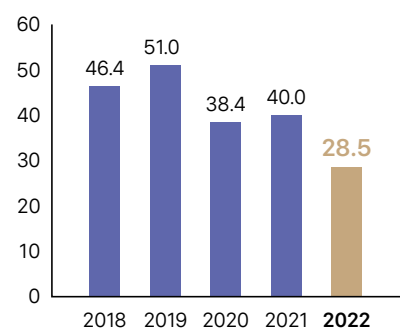
於2022年，珠海機場開設新自助行李託運區，設有16個自助行李託運站，借助人工智能、無線射頻識別、生物特徵識別及其他先進技術，旅客從選擇座位、列印登機證和行李標籤，以至行李託運及列印行李認領標籤的整個旅客登記及行李託運流程縮短至約一分鐘。新系統亦會在運作過程中通知旅客有關行李過大或超重等問題，而日後更將提供實時行李追蹤功能。

## 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

香港機場管理局致力促進人才、機場及香港的可持續發展。

## 履行環保承諾

我們專注邁向於2050年年底前在香港國際機場實現淨零碳排放的目標。我們的承諾包括一項中期目標，以2018年為基準，到2035年減少實際排放量55%。

為實現這一目標，我們正在機場社區推動創新和合作。我們透過「業務夥伴減碳支援計劃」提供培訓及工具，幫助機場公司各自制定其碳管理計劃，以及實現淨零碳排放目標的軌道。香港國際機場可持續發展領導小組於2022年5月成立，讓業務夥伴討論與提升環保表現有關的挑戰、資訊及措施。

我們亦設立「香港國際機場綠色創新基金」，在最初三年內提供2,000萬港元資助，幫助業務夥伴在機場試行新減碳技術。我們透過技術工作小組，協助探討在機場應用低碳技術，我們將擴大技術工作小組規模，邀請業務夥伴參與。我們亦開展一項涵蓋整個機場島的研究，以發掘務實可行的機會，加強在島上使用太陽能發電。

年內，我們為環保機場設計及建築策略增添新內容。《新建築物設計能源效益指引》涵蓋整個發展過程；並照顧新建築物在照明、通風及空調等不同方面的能源表現，以提升能源效益及盡量減少排放。《氣候應變指導說明》則幫助項目經理評估新舊設施的氣候相關風險，並提高有關設施的應變能力。





# 可持續發展

# 與人才

於2021/22年度，我們承諾，以2018年作為基準，於2025年年底前提高香港國際機場的可回收物料再造比率25%。廚餘佔機管局處理的所有廢物20%以上，我們於本年度開始測試即場處理餐前及餐後廚餘的「廚餘再生俠」。該系統將機場員工餐廳的廚餘分解成漿液，以便運往政府營運的O-PARK1，轉化為發電用的生物氣。「廚餘再生俠」是由香港生產力促進局開發，是一項每天可處理多達一公噸廚餘的小型設施。該系統自動從廚餘分揀出棄置餐具等廢物，以便作適當處置。

香港政府預計於2023年年底前推出都市固體廢物收費計劃。機管局開始檢討目前的廢物處理程序，並正在探索借助該廢物收費計劃，改善分揀可回收物料和減廢表現。同時，我們擴建非禁區垃圾站，增加了儲存及預先分揀空間，以提升廢物管理能力。





▲「創益先鋒計劃」激發機管局員工構思創新提案應對營運挑戰，鞏固精益求精文化。

另一項年青人才培育計劃，我們的暑期實習生計劃於2022/23年度招收了來自本地及海外大學和教育機構的79名學生。

為鼓勵持續進修，我們的網上學習平台「myLearning」提供的課程增至逾6 000個。我們亦按不同職能，安排由廉政公署提供的道德培訓活動。機管局全體員工已完成培訓，全面遵守有關規定。

「創益先鋒計劃」為前線員工提供構思創新方案的平台，應對機場的營運挑戰，該計劃於本年度接獲30項提案。為展示各個成功提案項目，並鼓勵機場同業採取最佳實務方法，我們於2023年3月以現場與網上混合形式舉行「創益先鋒發布大會」，吸引約600人參與。

我們與各級員工保持密切聯繫，確保清晰傳達機場的發展狀況及機管局的目標。於2022年10月，來自機管局及其附屬公司的高級管理人員參加了一年一度的「與主席對話」活動。於2022年6月，我們舉行由行政總裁主持的網上員工簡報會，約有1 900名員工參加，而高級管理人員繼續主持業務系列的網上講座。

為應對客運量回升，我們竭力招攬人才。於2022年12月，我們舉辦了香港國際機場網上招聘會，提供超過2 000個職位空缺，吸引逾5萬人次參加。我們亦在荃灣、屯門及東涌舉行地區招聘會。

我們透過「EXTRA MILE里•想高飛」社區投資計劃，協助青年及非華語人士獲取就業機會，並為居住在東涌的機場員工子女提供課後支援服務。年內，「工作x假期@大嶼山」計劃及「先鋒」計劃為青年及非華語人士配對業務夥伴工作崗位。在地區招聘會上，我們為非華語人士提供就業意見及輔導服務。



▲香港國際機場舉辦招聘會吸納生力軍，支持航空交通復蘇。

## 可持續發展與人才



▲ 機場員工綜合大樓提供多種餐飲及休閒設施，有助建設香港國際機場成為理想工作地點。

### 人力資源系統數碼化

為提升員工體驗及運作效率，機管局繼續將主要人力資源流程及程序數碼化，推出電子績效管理系統，以便員工訂立目標及評核表現；於可在流動裝置上操作的員工自助服務網上平台加入申請津貼及資助的新功能。平台更作進一步升級，新增電子申報功能，以加強對工作操守及誠信的管治力度。為保障機管局員工，我們在2019冠狀病毒病第五波疫情期間，利用科技加強應對與支援。機管局在推動數碼化方面努力不懈，因而在香港人力資源管理學會舉辦的「卓越人力資源獎」活動中獲頒「優秀科技應用獎」及「疫情應對特別獎項」。

### 優質工作環境

我們致力營造愉快的工作環境，積極與員工建立連繫。隨着疫情退減，我們復辦實體員工活動，例如於2023年2月舉行周年聚餐，吸引了超過2100名機管局員工及機場社區成員參加。在席上頒發了企業嘉許獎項及長期服務獎，表揚員工成就及貢獻。年內，「家庭同樂日」再度舉行，活動選址在香港海洋公園進行。

為鼓勵員工投入健康生活，我們在2022年11月及12月舉行「健康生活周」活動，當中的「步行挑戰2.0」計劃吸引600名員工進行不同運動，合共錄得5200萬步步數。於2022年4月，經翻新的機場行政大樓員工健身室開放，這項設施面積達195平方米，設有淋浴室、更衣室，以及一系列帶氧運動和重量訓練器械。

我們亦為機場社區成員提升工作環境及關顧設施，照顧他們身心健康。機場行政大樓二座於2022年7月啟用。這座樓高七層、樓面面積達21530平方米的辦公大樓，為機管局及機場保安有限公司員工提供明亮開揚的新辦公環境。大樓的工作間配備按人體工學設計的傢具，並附設健身室及咖啡廳。



於2022年12月，機場員工綜合大樓啓用，為機場社區所有成員提供聚首一堂、放鬆休息的好地方。新大樓樓高11層，毗鄰一號客運大樓，由機管局斥資興建，其設施包括員工會所及設有500個座位的餐廳、720平方米的體育及多用途活動廳、500平方米的健身室、卡拉OK室和休息室，以及坐落天台花園的燒烤場。綜合大樓亦是機場第二所幼兒園及香港國際航空學院校舍的所在位置。

## 香港國際航空學院

香港國際航空學院是機管局為建設人才濟濟且可持續發展的機場社區作出的長遠投資。航空學院是香港第一所民航學院，為資深專業人士、新入行者及有志投身航空業的青年提供全面課程。年內，航空學院開辦逾1400項課程，超過42 000名學員修讀。

為鼓勵青年追尋飛行理想，航空學院於2022年8月在大灣區航空的飛機上舉辦第二個「飛行教室」課程。參與的150名中學生及大專生認識地勤和機艙運作、體驗生物特徵識別系統「登機易」，並觀察停機坪的實時運作。

航空學院還舉辦深受歡迎的夏日營，向青年介紹航空業的各種職業，包括飛機工程、航空交通管制、機艙及地勤服務等。航空學院於本年度舉辦新的「航行出狀元航空夏日營」，安排100名來自深水埗的中學生參觀香港國際機場。於2023年3月，50名來自香港資優教育學苑的學生參加了為期十天的「航空課程(程度三)：飛躍理想」課程。

航空學院不斷擴大課程規模。於2022/23年度，學院將開辦航空營運文憑課程的次數倍增至每年兩次，以滿足需求增長。

航空學院與香港消防處合作，推出「飛機緊急事故專責應急人員」課程。航空學院亦與香港理工大學合作，為飛機工程師及準備參加香港民航處相關執照考

試的人員開辦一系列飛機維修課程。其他新課程包括「機組、塔台及機場消防隊對飛機緊急事故的相互協作」和「飛行員與航空交通管制合作改進」。

年內，航空學院分別與中國民航大學、香港消防處、香港都會大學及香港理工大學簽署合作協議。這些合作將進一步提升航空學院的課程，並推動學院的長遠發展。

2022年6月，航空學院憑藉在制定及舉辦營運和監管培訓課程方面的努力，獲得國際民用航空組織航空培訓升級版方案(TRAINAIR PLUS)的金級正式成員資格。航空學院計劃在下一年度爭取該方案最高等級的鉑金級卓越培訓中心成員資格。

航空學院對香港發展成為區域航空培訓中心發揮關鍵作用，亦為其他城市的學生提供培訓。年內，航空學院為阿曼馬斯喀特國際機場的員工開辦兩項課程。

於2023年1月，航空學院與法國國立民用航空學院合辦第六屆「航空運輸管理高等碩士」課程。今屆約有三分之一的學生來自中央政府「一帶一路」倡議的參與國家。

於本年度，航空學院與粵港澳大灣區的教育機構合作，首度推出為期12個月的「大灣區青年航空業實習計劃」，首年預計將有約300名學員參與，該計劃將為內地學員提供在香港國際機場汲取實際經驗的機會。



香港國際機場的機場城市發展願景正逐漸成形，這項發展將釋放機場新潛力，加強其作為香港增長動力的地位。

### 三跑道系統

除新跑道外，三跑道系統項目還包括興建一座新客運廊、擴建二號客運大樓以提供出入境旅客服務，以及建造和裝設相關基礎設施和系統。整個三跑道系統全面投入運作後，將令香港國際機場的客、貨運處理能力提高50%，有助應對未來需求，並為香港航空業進一步蓬勃發展開拓機遇。

# 展望 未來





T2 客運廊構想圖。



年內，第三跑道的必要系統，包括空中航行服務系統、儀表着陸系統及飛行區地面燈號系統等已經完成裝設。2022年4月，第三跑道順利完成一系列試飛，確保跑道及其相關設備和程序符合國際民用航空組織的標準。同年5月，隨着保安圍欄安裝完成，我們按將新跑道及毗鄰土地改列作機場禁區的相關要求，進行了大規模的保安清掃巡查，並舉行飛機事故及救援演習，以測試緊急救援人員處理第三跑道上或附近發生事故時的應變能力。

民航處於2022年5月更新香港國際機場的營運牌照，以涵蓋新跑道及相關滑行道和基礎建設。機管局於2022年7月展開熟習新跑道運作的工作，幫助有關方面逐步有序熟悉新跑道上航班升降的操作程序和安排。全長3 800米、寬60米的第三跑道於2022年11月正式啟用，作為三跑道系統下的新北跑道。

新跑道投入運作後，中跑道已關閉作重新配置。三跑道系統項目位於中跑道西端的剩餘填海工程已於2022/23年度大致完成；而中跑道及其滑行道系統的鋪設及重整坡度工程則於2022年11月展開。中跑道的其他改裝工程正在進行，包括裝設飛行區地面燈號，以及鋪設排水和地下公用設施工程。

東行車隧道和西行車隧道的建造工程正繼續進行。兩條隧道於中跑道下方範圍內的挖掘工程已於2023年1月展開。



▲ 第三跑道正式啟用當天，首架在跑道上降落的航班獲射水禮歡迎。

## 展望未來



新第三跑道在預算內如期投入服務。

旅客捷運系統及行李處理系統的延伸工程正在進行，以確保擴建後的二號客運大樓與T2客運廊緊密連接。年內，旅客捷運系統與行李處理系統於新填海土地上的隧道結構工程繼續進行，於原有機場島上的有關工程已接近完成。旅客捷運系統的一號客運大樓線正進行改建，而新T2客運廊線列車的組裝和測試工作正在進行。二號客運大樓與海天客運碼頭之間的隧道段亦於2022/23年度開始裝設行李處理系統設備。

擴建二號客運大樓的地庫結構工程於2022/23年度大致完成，大樓主要混凝土結構及樓頂模件工程繼續。T2客運廊的樁柱工程已於本年度完成，其底部結構工程則正在進行，而上層結構工程已於2023年1月展開。

其他三跑道系統附屬建築物的工程亦於年內全力推進。新機場中央控制中心於2022年6月啟用，以配合三跑道系統更大規模的運作。新航空交通管制指揮塔的建造工程進展順利，計劃於2024年大致完成。位於東

面航空輔助設施用地一個新機場禁區消防局於2023年2月開始興建，在相同範圍的新機場非禁區消防局及警察行動基地的建造工程將於2023/24年初展開。

漁農自然護理署正在處理有關劃定擬議北大嶼海岸公園的法定程序，務求令劃定過程的完成時間配合三跑道系統項目的落成。香港政府於2023年3月將擬議海岸公園的未定案地圖刊憲，以供公眾查閱。

於2022/23年度，我們透過環境監察及審核計劃，繼續追蹤三跑道系統是否符合相關規定，而改善海洋生態基金及漁業提升基金向13個項目合共撥款超過1,400萬港元。

## SKYCITY 航天城

日後將有更多本地、區域以至國際旅客使用擴建後的香港國際機場及港珠澳大橋，SKYCITY 航天城發展項目將有助機場把握當中的巨大機遇。



SKYCITY 航天城將透過四通八達的道路與橋樑網絡，與香港國際機場及港珠澳大橋香港口岸緊密連接。SKYCITY 航天城通往亞洲國際博覽館的行人天橋已於2022年7月啓用，而連接二號客運大樓的行人天橋正在興建中。

抵達香港口岸的大灣區旅客可以經「航天走廊」前往SKYCITY 航天城，輕鬆快捷。「航天走廊」設有自動駕駛運輸系統及行人步道，於2022/23年度繼續施工，而自動駕駛運輸系統延伸至東涌市中心的方案設計已於本年度完成。

此外，香港口岸將設有兩個自動化停車場，為經港珠澳大橋從大灣區抵港的駕駛者增添便利。「轉機停車場」將為從香港國際機場起飛的旅客提供服務，其地盤工程於年內繼續。「訪港停車場」的地盤工程則於2022年12月展開，日後供入境香港的旅客使用。

在SKYCITY 航天城內，11 SKIES 綜合發展項目提供380萬平方呎的零售、餐飲、娛樂及辦公室設施。11 SKIES 第一期的三幢甲級辦公大樓K11 ATELIER 11 SKIES 已於年內開幕。三幢大樓的總樓面面積達570 000平方呎，每一幢大樓均照顧不同市場的目標租戶，其中一幢專攻財富管理；另一幢目標租戶是健康醫養；而第三幢則鎖定有意進駐粵港澳大灣區核心地段的企業。

K11 ATELIER 11 SKIES 的設計符合嚴格的環保標準，因此榮獲「綠建環評新建建築1.2版暫定鉑金級」、「領先能源與環境設計 (LEED) 鉑金級預認證」及「WELL 建築標準鉑金級預認證」評級。

11 SKIES 的零售、餐飲及娛樂設施建造工程如期進行。該綜合發展項目為各年齡層的顧客提供學習、探索及歷奇活動，設有多項在香港和大灣區獨一無二的奇趣設施，例如4D動感飛行影院和樓高三層的兒童職業體驗樂園。



▲ SKYCITY 航天城的三幢甲級辦公大樓K11 ATELIER 11 SKIES為不同公司提供理想平台，以抓緊來自本地居民與大灣區旅客帶來的商機。

# 財務回顧

## 財務概要

(百萬港元)	2022/23	2021/22	+/-% <sup>1</sup>
收益	8,217	5,798	+41.7%
計算折舊和攤銷前營運費用	(7,404)	(6,176)	+19.9%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利/(虧損)	813	(378)	315.1%
折舊和攤銷	(3,308)	(3,039)	+8.9%
利息及財務收入淨額	508	77	+559.7%
應佔一家聯營公司業績	—	78	-100.0%
應佔合資公司業績	(456)	(46)	-891.3%
除稅前虧損	(2,443)	(3,308)	-26.1%
所得稅抵免	513	553	-7.2%
年度虧損	(1,930)	(2,755)	-29.9%
普通股持有人應佔虧損	(2,142)	(3,014)	-28.9%
宣派股息	—	—	—
<b>主要財務比率</b>			
股權收益 <sup>2</sup>	-2.7%	-3.7%	
總負債/資本比率 <sup>3</sup>	53%	44%	
負債淨額/資本淨值比率 <sup>4</sup>	40%	27%	
<b>主要交通量摘要<sup>5</sup></b>			
客運量 <sup>6</sup> (百萬人次)	12.4	1.4	+769.8%
貨運及航空郵件量 <sup>7</sup> (百萬公噸)	4.1	4.9	-16.0%
飛機起降量(千架次)	161	145	+11.5%

<sup>1</sup> 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

<sup>2</sup> 收益是指普通股持有人應佔虧損。股權是指平均股本加上平均儲備。

<sup>3</sup> 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

<sup>4</sup> 負債淨額是指總負債減去現金及銀行結餘。資本淨值是指總資本減去現金及銀行結餘。

<sup>5</sup> 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。

<sup>6</sup> 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。

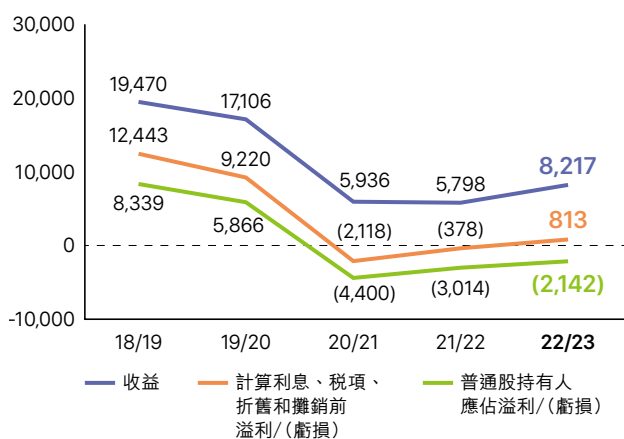
<sup>7</sup> 貨運量包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件量包括香港郵政的航空郵件及航空公司的轉口郵件。

## 概覽

在截至2023年3月31日止的2022/23財政年度，隨着疫情相關的旅遊限制陸續解除，香港機場管理局在經歷漫長的三年後終於迎來曙光。

## 財務業績

(百萬港元)

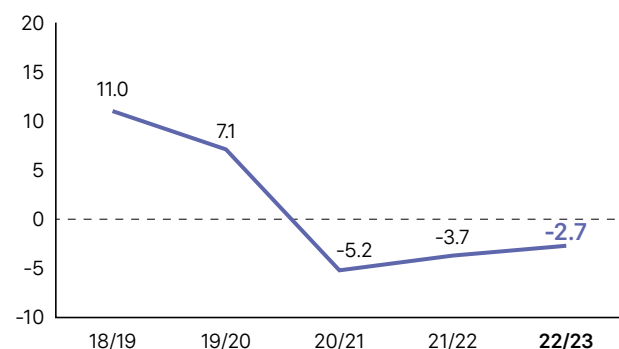


年內，香港國際機場錄得客運量1 240萬人次及飛機起降量161 160架次，分別按年躍升769.8%及11.5%。由於全球經濟放緩及供應鏈受阻，貨運及航空郵件量下跌16.0%至410萬公噸。

隨着客運量和飛機起降量有所改善，以及機管局秉持審慎理財原則以控制其營運費用，機管局及其附屬公司(集團)於2022/23年度錄得的虧損減少29.9%至19.30億港元，主要由於來自零售特許經營權及保安費的收益增加、於2022年3月31日收購國際展覽中心控股有限公司餘下股本權益後新增來自亞洲國際博覽館的會議及展覽收益，加上機管局繼續致力於有效的成本管理工作。集團的計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利為8.13億港元，普通股持有人應佔虧損為21.42億港元，分別較2021/22年度攀升315.1%及下降28.9%。因此集團的股權收益回升至-2.7%。董事會不宣派本年度股息。

## 股權收益

(百分比)



\* 收益是指普通股持有人應佔溢利/ (虧損)。股權是指平均股本加上平均儲備。

## 財務回顧

### 收益

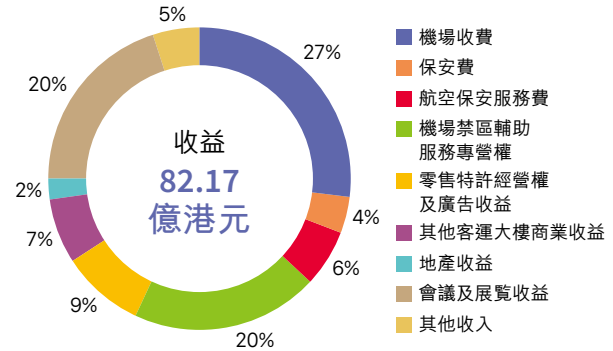
疫情相關旅遊限制於2022年下半年解除後，2022/23年度的離港客運量及飛機起降量上升。收益總額增長41.7%至82.17億港元，主要是由於客運量及飛機起降量增加、零售和廣告特許經營權的收益上升，以及新增會議及展覽收益。主要收益類別包括機場收費及保安費；來自航空保安服務、機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告的收益；其他客運大樓商業收益；會議及展覽收益；以及其他收入，合共佔收益總額97.8%。

#### 航空業務收益

機場收費及保安費主要包括有關飛機著陸及停泊費的收入；在香港國際機場使用客運大樓及相關設施與服務的費用的收入；以及向離港旅客提供航空保安服務的收入。儘管貨機起降量下降，這項收益仍然上升17.2%至25.16億港元，佔收益總額30.6%，主要由於針對入境旅客的旅遊限制及檢疫措施放寬，以及香港與內地通關，令離港客運量及飛機起降量增加。此外，客運量顯著反彈，使按旅客人數收取的客運大樓費及旅客保安費相應增加。

### 收益來源

(截至2023年3月31日止年度)



航空保安服務費收益主要是來自向航空公司、專營服務商及特許經營商提供保安服務的收入。這項收益下跌11.6%至5.01億港元，佔收益總額6.1%，主要由於停止為衛生署提供與2019冠狀病毒病檢疫相關的保安服務所致。

#### 非航空業務收益

來自機場禁區輔助服務專營權的收益主要指專營服務商就提供機場禁區輔助服務應付機管局的特許經營費及其他費用，這些服務包括航空貨物處理、飛機維修、航空燃油系統、飛機加油、航機膳食、停機坪飛機服務、公務飛機處理、機場禁區車輛停泊許可證及地勤支援設備維修等。這項收益下跌4.9%至16.73億港元，佔收益總額20.4%，主要由於機場貨運量下跌導致處理航空貨物的專營權費減少；向航空公司提供紓緩措施導致航空燃油系統的專營權費減少；以及隨着珠海機場飛機起降量及貨運量減少，其地勤服務及貨運收益下降所致。



零售特許經營權及廣告收益指在機場提供零售服務（主要是免稅及一般商品）、餐飲店及廣告的特許經營商應付機管局的租金及費用。這項收益攀升1,112.9%至7.52億港元，佔收益總額9.2%。收益增加的主要原因包括：由於客運量漸增，一號客運大樓的商舖及食肆重新開門營業；兩層高旗艦店進駐東大堂尊貴購物區；以及機管局減少向商舖和食肆提供租金寬減。

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、機場貴賓室及旅客登記櫃檯的收入。這項收益下跌9.5%至6.13億港元，佔收益總額7.4%，主要由於攤銷客運大樓辦公室及貴賓室的租金寬減；來自衛生署在T1中場客運廊為抵港旅客設立臨時樣本採集中心的租金收入減少；以及商務機場貴賓室續約後的特許經營費減少所致。

會議及展覽收益主要包括來自亞博館的活動服務及特許經營費收入。於2022年3月31日，機管局向香港特區政府收購國際展覽中心控股有限公司（該公司持有香港國際展覽中心有限公司的股份，而香港國際展覽中心有限公司則持有亞博館）餘下的股本權益。收購完成後，香港國際展覽中心有限公司不再是一間聯營公司，而已成為機管局的全資附屬公司。因此，這項收益（佔收益總額19.5%，主要包括從社會福利署及醫院管理局收取與2019冠狀病毒病檢疫中心、社區治療設施及北大嶼山醫院香港感染控制中心相關的租金）於收購完成後被確認為集團的收益。

其他收入減少9.1%至3.79億港元，佔收益總額4.6%，主要由於2021/22年度收購國際展覽中心控股有限公司產生一次性收益5,900萬港元所致。

## 營運費用

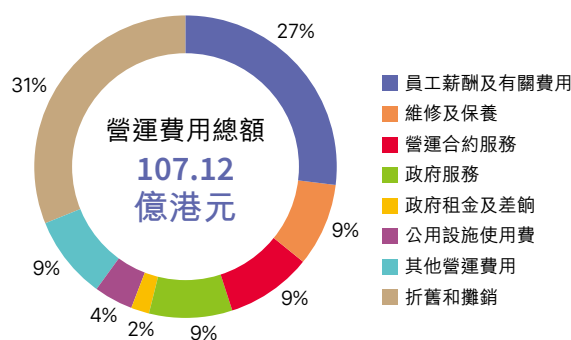
集團繼續秉持審慎理財原則，在維持最高水平的安全、保安、服務及可持續發展表現之餘，亦控制營運費用。計算折舊和攤銷前營運費用總額增加19.9%至74.04億港元，主要由於通脹壓力、航空交通量上升，以及新近收購香港國際展覽中心有限公司所致。

主要費用類別包括員工薪酬及有關費用、維修及保養、營運合約服務、政府服務、其他營運費用，以及折舊和攤銷，合共佔營運費用總額約93.6%。集團約42.6%的營運費用總額與折舊和攤銷、政府服務和政府租金及差餉有關，但這些費用都是集團難以控制的。

員工薪酬及有關費用主要包括基本薪金、房屋及其他津貼、優秀表現酬金及退休福利。儘管員工人數保持穩定，這項費用仍增加3.5%至28.98億港元，佔營運費用總額27.0%，主要由於為確保員工薪酬具有市場競爭力而作出薪酬調整所致。

## 營運費用分類

（截至2023年3月31日止年度）



## 財務回顧

維修及保養費用主要包括機械及設備維修費用、翻新費用和消耗品及供應品費用。這項費用上升23.7%至9.46億港元，佔營運費用總額8.8%，主要由於航空交通量上升，而對飛行區及客運大樓進行額外工程以確保運作安全可靠，以及收購香港國際展覽中心有限公司後的額外維修及保養費用所致。

營運合約服務費用指將業務營運外判予第三方承辦商的費用。這項費用增加48.1%至9.95億港元，佔營運費用總額9.3%，主要由於收購香港國際展覽中心有限公司後的額外費用所致。

政府服務費用分別包括應付民航處的航空交通管制服務費用，以及應付香港天文台的航空氣象服務費用。政府服務費用增加26.8%至9.61億港元，佔營運費用總額9.0%，主要由於飛機起降量增加，帶動航空交通管制服務費用上升。

其他營運費用增加37.0%至9.18億港元，佔營運費用總額8.6%。這項費用增加主要由於機管局因應針對入境旅客的旅遊限制及檢疫措施放寬而增加零售推廣活動、保費上升，以及於2022年3月收購香港國際展覽中心有限公司後的額外費用所致。

折舊和攤銷增加8.9%至33.08億港元，佔營運費用總額30.9%，主要由於機場第三跑道投入運作，以及收購香港國際展覽中心有限公司後的折舊費用所致。

## 內地機場

疫情對機管局持有股權的內地機場帶來負面影響。

於2022年，杭州蕭山國際機場(蕭山機場)的客運量下降28.9%至2 000萬人次，飛機起降量則下跌20.1%至190 400架次。貨運量減少9.2%至829 800公噸。於2022/23年度，機管局應佔蕭山機場虧損為4.57億港元，很大程度是由於受疫情影響所致。

於2022年，珠海機場的客運量下降50.0%至400萬人次，飛機起降量縮減44.3%至37 323架次，貨運量下跌28.9%至28 462公噸。主要受疫情的不利影響，於2022/23年度，機管局應佔珠海機場虧損為6,900萬港元。

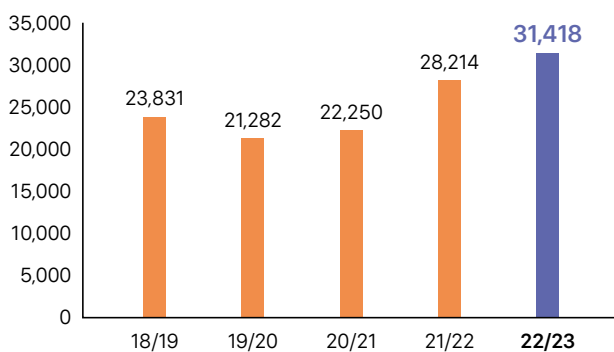
## 財務狀況

儘管於2022/23年度錄得虧損，集團的財務狀況仍然穩健，且資本充裕。於2023年3月31日，集團的權益總額達896.6億港元，較上個年度下跌3.3%，主要是由於本年度錄得虧損所致。

投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備為1,655.66億港元，佔資產總值76.1%。於2022/23年度，集團資本開支為314.18億港元，主要與三跑道系統項目、興建海天中轉大樓、自動化停車場及「航天走廊」，以及提升其他設施和系統有關。集團預計將會錄得重大資本開支，直至三跑道系統工程竣工為止。

## 資本開支

(百萬港元)



\* 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。

無形資產為5,500萬港元，是經營及管理珠海機場專營權由2006年起計20年期內的未攤銷成本。

合資公司權益為40.43億港元，當中包括集團於蕭山機場及滬港機場管理(上海)有限公司資產淨值的實際權益，以及有關的商譽。

應收賬款及其他應收款增加42.7%至38.52億港元，主要是由於收益增加及應收社會福利署就租用亞博館展館未償付的餘額所致。

應付賬款及其他應付款總額上升41.9%至184.46億港元，主要由於應付建造費用增加所致。

未使用的機場建設費為7.79億港元，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。已收及應收機場建設費由2021/22年度的1.21億港元，上升至本年度的6.71億港元，主要由於客運量增加所致。

遞延收入為18.61億港元，主要包括就分租機場租賃土地預先收取的款項。

## 財務回顧

### 股息

根據三跑道系統的財務安排方案，董事會不宣派2022/23年度股息。

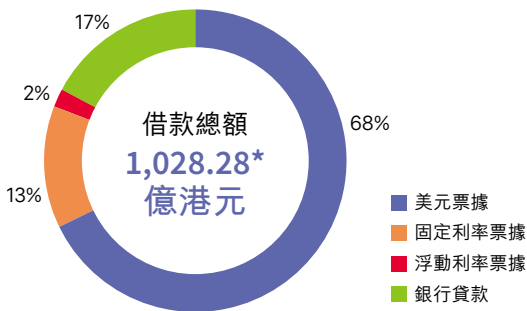
### 現金流量

經營活動產生的現金淨額由2021/22年度的4.72億港元流出，增加至本年度的38.86億港元流入，主要是由於本年度營運業績改善所致。

### 資金籌集

#### 貸款及發行債券

(於2023年3月31日)



\* 已計算5.48億港元未攤銷財務費用。

於2023年3月31日，機管局的借款總額為1,028.28億港元(2021/22年度：730.17億港元)。

於2023年1月，機管局順利發行30億美元多期高級票據，當中包括：

- 於2026年到期的4.875% 5億美元高級票據；
- 於2028年到期的4.75% 10億美元高級綠色票據；
- 於2030年到期的4.875% 7億美元高級票據；及
- 於2033年到期的4.875% 8億美元高級票據。

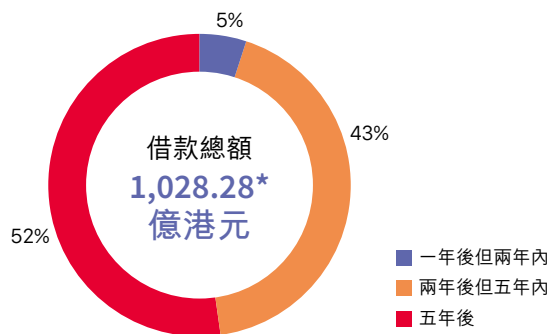
這是機管局第二次發行綠色債券，展示機管局有決心致力發展香港國際機場成為全球其中一個最環保機場，以及機管局全力支持香港特區政府的政策，推動可持續金融發展及將香港發展成為國際可持續金融中心。

機管局將利用10億美元綠色票據的所得款項，為合資格綠色項目進行融資或再融資，並會利用其他票據的所得款項作資本開支，當中包括用於三跑道系統項目及一般企業用途。

機管局於本年度維持其信貸評級。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。

#### 貸款到期概況

(於2023年3月31日)



\* 已計算5.48億港元未攤銷財務費用。

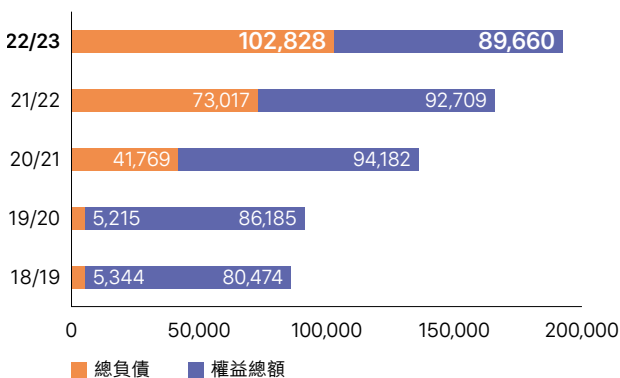
## 財務風險管理

機管局運用不同的工具和投資技巧管理財務風險，其中包括將借款攤分在不同日子續期或償還。機管局亦使用各種金融工具(例如利率掉期、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、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)



## 展望

隨着疫情相關的旅遊限制放寬，以及香港與內地通關，2022/23年度的航班及旅客數目大幅反彈，因此我們有信心香港國際機場的客運量將繼續復蘇。

為刺激旅客需求及吸引機場業務回流，我們正與香港特區政府及機場社區緊密合作，推行數項重要措施，包括向來自世界各地的旅客派發約50萬張機票。為確保機場作好準備應付旅客需求的增加，一號客運大樓所有商舖及食肆已經重開，而跨境海陸中轉服務亦已恢復。我們還推出獎勵計劃吸引航空公司復辦來港客運航班，並與我們的業務夥伴合作招聘員工。

儘管面對疫情，我們繼續提升設施及服務，為航空交通量復蘇做好準備，並以煥然一新的布置給旅客帶來驚喜。一號客運大樓各處的登機閘口現已翻新，成為供旅客使用的主題休閒娛樂區，並以本地藝術家的藝術品作點綴，為客運大樓增添更多姿彩。東大堂擴建工程提供更寬闊的空間容納休閒娛樂設施，包括樓高兩層，為不同年齡層兒童而設的遊樂區，以及綠意盎然的露天空中花園。旅客亦將在有多家兩層高旗艦店新加入的東大堂尊貴購物區享有更優質的購物體驗。此外，旅客亦可在出發前透過網上購物平台HKairportShop.com的尊尚購物服務預留或選購貨品。在該平台購買的貨品可在機場店舖或登機閘口提取，或安排送到府上。其他新服務進一步締造更輕鬆方便的旅遊體驗，例如代客泊車服務、上門行李託運服務及送遞服務、為需要自行為續程航班安排登記手續的轉機旅客而設的「轉機易」服務等。至於希望擁有私人豪華體驗的旅客，新設的香港國際機場貴賓室可讓他們完成登記、安檢、出入境及清關程序，在舒適環境下稍事放鬆。此外，我們繼續採用先進技術提升旅客體驗，並進一步提高營運效率。

## 財務回顧

除了不斷投資於設施、服務升級及新技術外，我們正積極擴展機場運力及功能，從而將機場發展成為機場城市，進而推動香港及區內經濟發展，創造長遠增長。機場城市的所有重大項目正全速推進。

三跑道系統是機管局將機場建設為機場城市願景的核心部分，並且是機場長足發展的基石。全長3 800米的新第三跑道已按預算如期於2022/23年度正式投入運作。整個三跑道系統項目正在施工中，包括擴建二號客運大樓及興建毗鄰第三跑道的新客運廊，系統全面啟用後機場的處理能力將增加50%。

SKYCITY 航天城是機場城市願景另一個不可或缺的部分，將使香港國際機場超越其領先航空樞紐角色，提升至成為吸引本地、區域以至國際旅客的商業及旅遊地標。該發展項目包括全港最大型綜合零售、餐飲、娛樂及辦公室設施的11 SKIES。三幢甲級辦公大樓已於2022/23年度開幕，而11 SKIES的新景點將於未來數年分階段啟用。此外，亞博館第二期及機場城市灣畔發展的準備工作正穩步推進，日後機場城市灣畔將設有海濱休閒設施和船隻停泊設施。

我們將繼續與政府當局及業務夥伴緊密合作，提升香港國際機場作為世界上最繁忙貨運機場及粵港澳大灣區國際貨運門戶的地位。位於香港國際機場的DHL中亞區樞紐中心擴建項目已完成，使該設施的處理能力增加50%，而由阿里巴巴集團旗下物流公司全新發展的高端物流中心計劃於2023/24年度投入運作。此外，我們亦正在東莞發展香港國際機場物流園，將透過提高運作效率及成本效益，為市場提供更佳服務。我們亦會加強與珠海的合作，藉此推動大灣區航空業的發展。兩地的重點合作項目包括推出「經珠港飛」客運服務、發展國際貨運業務、在珠海設立高端航空產業工業園，以及積極商議入股珠海機場。

由於航空交通需要一段時間才能完全回復到疫情前水平，而香港國際機場已開展新的發展階段，因此在中期內溢利的增長步伐將告放緩。在這段期間，我們會繼續謹慎管理機場運作，不斷致力提高運力，並秉持審慎理財原則，同時在服務、安全、保安及可持續發展方面維持最高水平，為旅客提供新穎有趣的旅遊體驗。我們有信心，香港國際機場將繼續滿足旅客期望，為持份者創優增值，推動香港及大灣區的經濟發展。

# 目錄

- 94 董事會報告書
- 98 獨立核數師報告書
- 103 綜合損益表
- 104 綜合損益及其他全面收益表
- 105 綜合財務狀況表
- 106 綜合權益變動表
- 107 綜合現金流量表
- 109 綜合財務報表附註
- 163 五年財務及營運概要

# 董事會報告書

截至2023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2023年3月31日止年度的年報及經審核綜合財務報表。

## 主要業務

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

機管局附屬公司的主要業務及其他詳情，載於財務報表附註11。

## 財務報表

機管局及其附屬公司(「集團」)截至2023年3月31日止年度的財務表現與於2023年3月31日的財務狀況，詳列於第103頁至第162頁所載的財務報表。

## 股息

《機場管理局條例》規定機管局可派發股息，亦規定財政司司長在考慮集團的財務狀況後，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日止年度起不宣派股息，以保留資金為三跑道系統項目融資。

## 儲備

年內的儲備變動載於第106頁的綜合權益變動表。

## 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

年內的投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備變動見財務報表附註9。

## 資本化利息

年內集團將20.58億港元(2021/22年度：10.39億港元)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2023年3月31日的銀行貸款及其他借款的詳情，載於財務報表附註16。

## 財務概要

集團過去五個財政年度的財務業績、資產及負債概要，載於本年報第163頁。

## 股本

根據《機場管理局條例》的條款，機管局僅可向中華人民共和國香港特別行政區(以下簡稱「香港特區」)政府發行股份，而全部股份均由財政司司長法團代香港特區政府持有。機管局在截至2023年3月31日止年度內，並無發行或註銷股份。

## 捐款

年內的捐款合共130.6萬港元(2021/22年度：99.5萬港元)，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	19%	
五大顧客	35%	
最大供應商		30%
五大供應商		43%

所購物品不包括資本性質的供應品。

## 持續經營

於第103頁至第162頁所載的財務報表以機場持續經營為基礎編製。董事會已核准機管局2023/24年度的財務預算，以及2023/24年度至2027/28年度的業務計劃及財務計劃，並相信機管局有充足資源，在日後繼續營運機場。

## 董事會報告書

### 退休福利計劃

機管局的退休福利計劃詳情見財務報表附註19。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21頁至第45頁的企業管治報告。

### 職員

於2023年3月31日，機管局共有2,646名員工（於2022年3月31日：2,651名），人數不包括附屬公司員工。機管局制訂了人力資源政策，以確保職員的薪酬具競爭力，而且按照機管局的績效管理及獎勵制度，將薪酬與表現掛鉤。自2002年起，機管局實施浮動薪酬制度，加強以績效為本的薪酬管理文化。機管局會定期檢視有關制度，以確保員工薪酬保持市場競爭力。

### 董事會成員、首席營運總監及執行總監

於本報告日期，在任董事會成員、首席營運總監及執行總監簡歷載於本年報第14頁至第19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：

- 易志明議員、盛智文博士及胡文新先生分別在擔任董事會成員八年、七年及三年後，於2022年5月31日離任。
- 陳南祿先生及李律仁資深大律師獲委任為董事會成員，任期為三年，由2022年6月1日至2025年5月31日止。
- 於2022年12月1日，前任機場運行執行總監張李佳蕙女士獲委任為首席營運總監，負責監管機場運行處及企業發展處。姚兆聰先生於同日獲委任為機場運行執行總監。

## 董事會成員、首席營運總監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、首席營運總監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、首席營運總監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25。

## 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2023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

陳潘婉雯  
董事會秘書

香港，2023年5月29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103至162頁的機場管理局(以下簡稱「貴局」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表，此綜合財務報表包括於2023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2023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<sup>(續)</sup>

### 來自機場收費、機場禁區輔助服務專營權及會議和展覽的收益的確認

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、機場禁區輔助服務專營權及會議和展覽的收益約佔貴局截至2023年3月31日止年度收益總額的66%。</p> <p>機場收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的收益一般以以下金額的較高者收取(1)根據吞吐量、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>來自機場禁區輔助服務專營權的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、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>來自會議和展覽的收益主要包括活動服務收入和來自經營租賃的特許經營權收入，分別在提供服務時和在特許經營期限內以等額分期方式確認。</p> <p>我們將來自機場收費、機場禁區輔助服務專營權及會議和展覽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、機場禁區輔助服務專營權及會議和展覽的收益的確認的審計程式包括以下程式：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 評估收益記錄的主要內部監控的設計、執行及運行效力，具體工作包括對機場收費而言，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；</li> <li>• 通過參考政府統計的飛機起降量及客運量數據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機場收費；</li> <li>• 對機場禁區輔助服務專營權及特許經營權收入而言，抽樣對比已收及應收最低數額/特許經營權收入與相關專營權/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特許經營權收入/月度支付及專營權/特許經營權期間；</li> <li>• 對機場禁區輔助服務而言，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；</li> <li>• 對機場禁區輔助服務而言，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；及</li> <li>• 對活動服務收入而言，抽樣對比已收和應收的收入與基本的訂貨單及發票。</li> </ul>

## 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"> <li>• 評價項目索償評估的主要內部監控的設計及執行；</li> <li>• 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；</li> <li>• 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，與財務處的项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；</li> <li>• 通過對比本年實際清償數額(包括項目索賠)與於2022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</li> <li>• 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。</li> </ul>

## 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，採取消除威脅或防範措施。

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

2023年5月29日



## 綜合損益表

截至2023年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2023年	2022年
機場收費		2,173	2,101
保安費		343	46
航空保安服務費		501	567
機場禁區輔助服務專營權		1,673	1,759
零售特許經營權及廣告收益		752	62
其他客運大樓商業收益		613	677
地產收益		178	169
會議及展覽收益	22	1,605	—
其他收入		379	417
<b>收益</b>	8	<b>8,217</b>	5,798
員工薪酬及有關費用	4	(2,898)	(2,800)
維修及保養		(946)	(765)
營運合約服務		(995)	(672)
政府服務		(961)	(758)
政府租金及差餉		(285)	(250)
公用設施使用費		(401)	(261)
其他營運費用		(918)	(670)
<b>計算折舊和攤銷前營運費用</b>		<b>(7,404)</b>	(6,176)
<b>計算折舊和攤銷前營運溢利/(虧損)</b>		<b>813</b>	(378)
折舊和攤銷		(3,308)	(3,039)
<b>計算利息及財務費用前營運虧損</b>	3	<b>(2,495)</b>	(3,417)
利息及財務費用：			
財務費用	5	(192)	(14)
利息收入		700	91
		508	77
應佔一家聯營公司業績	22	—	78
應佔合資公司業績	12	(456)	(46)
<b>除稅前虧損</b>		<b>(2,443)</b>	(3,308)
所得稅抵免	6(a)	513	553
<b>年度虧損</b>		<b>(1,930)</b>	(2,755)
<b>以下各方應佔部分：</b>			
本局權益持有人			
— 普通股持有人		(2,142)	(3,014)
— 永續資本證券持有人		264	263
		(1,878)	(2,751)
非控股權益		(52)	(4)
<b>年度虧損</b>		<b>(1,930)</b>	(2,755)

## 綜合損益及其他全面收益表

截至2023年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	2023年	2022年
<b>年度虧損</b>	<b>(1,930)</b>	(2,755)
<b>年度其他全面收益</b>		
不會重新分類為損益的項目：		
重新計量以下各方的界定利益退休責任淨額：		
– 本局	(9)	50
加上/(扣除)：遞延稅項	1	(8)
	(8)	42
– 在中華人民共和國(「中國」)的一家附屬公司	(2)	(3)
– 在中國的一家合資公司	2	(5)
	(8)	34
其後可能重新分類為損益的項目：		
換算在中國的附屬公司和合資公司的財務報表的匯兌差額	(405)	221
現金流量套期：套期儲備的淨變動，已扣除稅項	204	682
現金流量套期：套期儲備成本的淨變動，已扣除稅項	(646)	(117)
	(847)	786
<b>年度其他全面收益</b>	<b>(855)</b>	820
<b>年度全面收益總額</b>	<b>(2,785)</b>	(1,935)
<b>以下各方應佔部分：</b>		
本局權益持有人		
– 普通股持有人	(2,972)	(2,206)
– 永續資本證券持有人	264	263
	(2,708)	(1,943)
非控股權益	(77)	8
<b>年度全面收益總額</b>	<b>(2,785)</b>	(1,935)

# 綜合財務狀況表

2023年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2023年	2022年
<b>非流動資產</b>			
投資物業	9	48	44
租賃土地權益	9	5,905	6,041
其他物業、機械及設備	9	159,613	131,799
		<b>165,566</b>	137,884
無形資產	10	55	77
合資公司權益	12	4,043	4,851
界定利益退休資產淨額	19	—	12
應收賬款及其他應收款	13	17	20
衍生金融資產	23(e)	802	1,035
		<b>170,483</b>	143,879
<b>流動資產</b>			
存料及零件		139	132
應收賬款及其他應收款	13	3,835	2,679
可收回稅項	6(c)	311	313
衍生金融資產	23(e)	555	124
現金及銀行結餘	14	42,290	38,092
		<b>47,130</b>	41,340
<b>流動負債</b>			
應付賬款及其他應付款	15	(16,692)	(11,570)
帶息借款	16	—	(554)
本期稅項	6(c)	(50)	—
未使用的機場建設費	17	(779)	(456)
遞延收入	18	(109)	(215)
衍生金融負債	23(e)	(2)	(2)
		<b>(17,632)</b>	(12,797)
<b>流動資產淨額</b>			
		<b>29,498</b>	28,543
<b>資產總值減流動負債</b>			
		<b>199,981</b>	172,422
<b>非流動負債</b>			
應付賬款及其他應付款	15	(1,754)	(1,431)
帶息借款	16	(102,828)	(72,463)
遞延收入	18	(1,752)	(1,862)
衍生金融負債	23(e)	(726)	(49)
界定利益退休責任淨額	19	(80)	(70)
遞延稅項負債	6(d)	(3,181)	(3,838)
		<b>(110,321)</b>	(79,713)
<b>資產淨值</b>			
		<b>89,660</b>	92,709
<b>資本及儲備</b>			
股本	20	30,648	30,648
儲備		47,078	50,050
永續資本證券	21	11,585	11,585
本局權益持有人應佔權益總額		89,311	92,283
非控股權益		349	426
<b>權益總額</b>		<b>89,660</b>	92,709

於2023年5月29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

李沛鏗先生  
財務執行總監

第109至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

# 綜合權益變動表

截至2023年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	本局權益持有人應佔部分										
		股本	匯兌儲備	資本儲備	議價收購中源自政府的權益貢獻	套期儲備	套期儲備成本	保留溢利	永續資本證券	總額	非控股權益	權益總額
於2021年4月1日		30,648	478	1,099	–	155	73	49,664	11,585	93,702	480	94,182
<b>本年度權益變動：</b>												
年度虧損		–	–	–	–	–	–	(3,014)	263	(2,751)	(4)	(2,755)
其他全面收益		–	208	–	–	682	(117)	35	–	808	12	820
全面收益總額		–	208	–	–	682	(117)	(2,979)	263	(1,943)	8	(1,935)
由保留溢利轉入資本儲備	20(c)(ii)	–	–	39	–	–	–	(39)	–	–	–	–
議價收購中源自政府的權益貢獻	20(c)(iii)	–	–	–	787	–	–	–	–	787	–	787
向永續資本證券持有人作出分派	21	–	–	–	–	–	–	–	(263)	(263)	–	(263)
向非控股權益派付股息		–	–	–	–	–	–	–	–	–	(62)	(62)
於2022年3月31日和 2022年4月1日		30,648	686	1,138	787	837	(44)	46,646	11,585	92,283	426	92,709
<b>本年度權益變動：</b>												
年度虧損		–	–	–	–	–	–	(2,142)	264	(1,878)	(52)	(1,930)
其他全面收益		–	(381)	–	–	204	(646)	(7)	–	(830)	(25)	(855)
全面收益總額		–	(381)	–	–	204	(646)	(2,149)	264	(2,708)	(77)	(2,785)
由保留溢利轉入資本儲備	20(c)(ii)	–	–	19	–	–	–	(19)	–	–	–	–
向永續資本證券持有人作出分派	21	–	–	–	–	–	–	–	(264)	(264)	–	(264)
於2023年3月31日		30,648	305	1,157	787	1,041	(690)	44,478	11,585	89,311	349	89,660

# 綜合現金流量表

截至2023年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2023年	2022年
<b>經營活動</b>			
除稅前虧損		(2,443)	(3,308)
調整項目：			
折舊		3,156	2,847
租賃土地權益攤銷		136	156
無形資產攤銷		16	36
票據及銀行貸款利息		2,402	897
租賃負債利息		3	—
其他借貸成本及利息費用		116	92
資本化為在建資產的借貸成本		(2,058)	(1,039)
利息收入		(700)	(91)
就衍生金融工具公允價值套期的公允價值虧損		—	1
就衍生金融工具現金流量套期的(收益)/虧損淨額		(269)	64
公允價值套期的相關套期帶息借款的收益淨額		(4)	(11)
應佔一家聯營公司業績		—	(78)
應佔合資公司業績		456	46
應收賬款及其他應收款的預期信貸虧損的虧損準備轉回		(6)	(28)
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額		17	11
逐步收購收益		—	(59)
匯兌虧損淨額		2	10
遞延收入攤銷		(216)	(215)
就界定利益退休計劃確認的費用		37	43
<b>營運資金變動前營運溢利/(虧損)</b>		<b>645</b>	<b>(626)</b>
存料及零件增加		(7)	(10)
應收賬款及其他應收款增加		(434)	(88)
應付賬款及其他應付款增加		3,703	312
界定利益退休責任淨額減少		(18)	(19)
<b>營運業務產生/(所用)的現金</b>		<b>3,889</b>	<b>(431)</b>
已付香港利得稅		(8)	(34)
退還/(已付)中國企業所得稅		5	(7)
<b>經營活動產生/(所用)的現金淨額</b>		<b>3,886</b>	<b>(472)</b>
<b>投資活動</b>			
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款(存放)/到期淨額		(24,034)	5,362
已收利息		362	106
從一家聯營公司收取的股息	22	—	268
從一家合資公司收取的股息		1	1
向非控股權益派付股息		—	(62)
預付承建商款項		(9)	(14)
購入其他物業、機械及設備付款		(27,720)	(26,785)
就一家在中國的附屬公司支付的年度專營權費		(14)	(26)
逐步收購產生的現金流入淨額	22	—	66
<b>投資活動所用的現金淨額</b>		<b>(51,414)</b>	<b>(21,084)</b>

## 綜合現金流量表

百萬元	附註	2023年	2022年
<b>融資活動</b>			
已付票據及銀行貸款利息	14(b)	(2,014)	(713)
已付租賃租金的利息部分	14(b)	(3)	–
已付其他借貸成本及利息費用	14(b)	(179)	(227)
已付租賃租金的資本部分	14(b)	(25)	(16)
已收機場建設費	14(b)	354	128
發行票據收款	14(b)	30,140	31,049
償還票據	14(b)	(550)	–
就利率掉期已收的利息收入/(已付的利息費用)淨額	14(b)	253	(72)
就永續資本證券作出分派	21	(264)	(263)
<b>融資活動產生的現金淨額</b>		<b>27,712</b>	29,886
<b>現金及現金等價物(減少)/增加淨額</b>			
		<b>(19,816)</b>	8,330
<b>於年初的現金及現金等價物</b>		<b>26,866</b>	18,521
外幣匯率變動影響		(20)	15
<b>於年末的現金及現金等價物</b>	14(a)	<b>7,030</b>	26,866

# 綜合財務報表附註

(以港元列示)

## 1. 本局的主要業務

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

本局的法定宗旨是以維持香港的國際及地區性航空中心地位為目標，悉力提供、營運、發展及維持位於赤鱘角的香港機場。按照上述宗旨，本局亦可在赤鱘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(「香港聯合交易所」)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，以及集團所持有合資公司的權益。

除若干資產及負債和金融工具按公允價值調整或入賬(分別見下文附註22和附註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虧損

集團在計算利息及財務費用前營運虧損已扣除/(計入)：

百萬元	2023年	2022年
核數師酬金：		
– 核數服務	6	5
– 稅務服務	1	2
– 其他服務	2	–
已消耗的存件及零件	48	51
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額	17	11
逐步收購收益(附註22)	–	(59)
應收賬款及其他應收款的預期信貸虧損的虧損準備轉回(附註13(b))	(6)	(28)
折舊：		
– 根據營業租賃租出的自有資產(附註9(d))	111	116
– 使用權資產	26	15
– 其他資產	3,019	2,716
攤銷：		
– 租賃土地權益		
– 以營業租賃租出(附註9(d))	9	12
– 其他	127	144
– 無形資產(附註10)	16	36
有關短期租賃及低價值資產的費用	2	2
投資物業租金減直接支出2,700萬元(2022年：2,400萬元)	5	(2)



#### 4. 員工薪酬及有關費用

百萬元	2023年	2022年
界定供款退休計劃的供款	156	154
就界定利益退休計劃確認的費用(附註19)	37	43
退休計劃總成本	193	197
薪金、工資及其他福利	3,709	3,557
員工薪酬及有關費用總額	3,902	3,754
減：資本化為在建資產的員工薪酬及有關費用	(1,004)	(954)
	2,898	2,800

#### 5. 財務費用

百萬元	2023年	2022年
銀行貸款利息	557	161
票據利息	1,845	736
租賃負債利息	3	—
其他借貸成本	99	74
其他利息費用	17	18
利息費用總額	2,521	989
匯兌虧損淨額	2	10
就衍生金融工具公允價值套期的公允價值虧損 <sup>1</sup>	—	1
就衍生金融工具現金流量套期的(收益)/虧損淨額	(269)	64
公允價值套期的相關套期帶息借款的收益淨額	(4)	(11)
減：資本化為在建資產的借貸成本	(2,058)	(1,039)
	192	14

<sup>1</sup> 包括就公允價值套期安排的利率掉期交易相關的利息收入淨額100萬元(2022年：700萬元)。

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2.58%(2022年：2.13%)。

## 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	2023年	2022年
本期稅項 — 香港利得稅		
– 年度準備	55	16
本期稅項 — 中國企業所得稅		
– 年度準備	–	1
– 上年度準備不足	–	2
遞延稅項(附註6(d))		
– 暫時差異的產生和轉回	(568)	(572)
所得稅抵免	(513)	(553)

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% (2022 年：25%) 計算。

#### (b) 稅項抵免和會計虧損按適用稅率計算的對賬：

百萬元	2023年	2022年
除稅前虧損	(2,443)	(3,308)
按在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前虧損的 名義稅項	(346)	(563)
不可扣減支出的稅務影響	38	34
無須計稅收入的稅務影響	(162)	(29)
上年度準備不足	–	2
未確認稅務虧損及其他暫時差異的稅務影響	17	5
以往未確認的暫時差異的稅務影響	–	(2)
使用以往未確認的稅務虧損	(60)	–
實際稅項抵免	(513)	(553)

#### (c) 綜合財務狀況表所示的稅項為：

百萬元	2023年	2022年
年度準備(附註6(a))		
– 香港利得稅	55	16
– 中國企業所得稅	–	1
已付暫繳香港利得稅	(8)	(33)
退還/(已付)中國企業所得稅	5	(7)
以往年度可收回稅項結餘	(313)	(290)
	(261)	(313)
在綜合財務狀況表劃歸為：		
可收回稅項	(311)	(313)
本期稅項	50	–
	(261)	(313)

## 6. 稅項(續)

### (d) 綜合財務狀況表內已確認的遞延稅項資產與負債為：

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

百萬元	超過相關 折舊和其他 支出的折舊 免稅額	稅項虧損	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2021年4月1日	5,810	(1,390)	(177)	48	4,291
在損益列支/(計入)	891	(1,457)	(4)	(2)	(572)
在其他全面收益列支	—	—	119	—	119
於2022年3月31日	6,701	(2,847)	(62)	46	3,838
於2022年4月1日	<b>6,701</b>	<b>(2,847)</b>	<b>(62)</b>	<b>46</b>	<b>3,838</b>
在損益列支/(計入)	<b>1,475</b>	<b>(2,019)</b>	<b>1</b>	<b>(25)</b>	<b>(568)</b>
在其他全面收益列支	—	—	(89)	—	(89)
於2023年3月31日	<b>8,176</b>	<b>(4,866)</b>	<b>(150)</b>	<b>21</b>	<b>3,181</b>

### (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1.99億元(2022年：1.25億元)及300萬元(2022年：零元)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、首席營運總監與執行總監酬金

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

### 基本酬金

基本酬金包括基本薪金、房屋及其他津貼和實物利益。

### 優秀表現酬金

這項酬金根據個人表現和集團業績酌情發放。

### 退休福利

退休福利指集團的應計退休基金供款或代替退休計劃供款的約滿酬金。

## 綜合財務報表附註

### 7. 董事會成員、首席營運總監與執行總監酬金(續)

#### (a) 董事會成員酬金

本局董事會成員的酬金如下：

2023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
<b>董事會成員</b>					
<b>非執行成員</b>					
蘇澤光 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—
趙式明	110	—	—	—	110
陳南祿(於2022年6月獲委任)	92	—	—	—	92
陳仲尼	110	—	—	—	110
周雯玲	110	—	—	—	110
歐智華	110	—	—	—	110
梁穎宇	110	—	—	—	110
李律仁(於2022年6月獲委任)	92	—	—	—	92
盧偉國	110	—	—	—	110
唐嘉鴻	110	—	—	—	110
黃冠文	110	—	—	—	110
王鳴峰	110	—	—	—	110
財經事務及庫務局局長 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
運輸及物流局局長 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
民航處處長 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
胡文新(於2022年5月離任)	18	—	—	—	18
易志明(於2022年5月離任)	18	—	—	—	18
盛智文(於2022年5月離任)	18	—	—	—	18
<b>執行成員</b>					
林天福(行政總裁)	—	6,864	3,362	912	11,138
	<b>1,558</b>	<b>6,864</b>	<b>3,362</b>	<b>912</b>	<b>12,696</b>

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 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、首席營運總監與執行總監酬金(續)

### (a) 董事會成員酬金(續)

2022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
<b>董事會成員</b>					
<b>非執行成員</b>					
蘇澤光 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—
趙式明(於2021年6月獲委任)	92	—	—	—	92
陳仲尼	110	—	—	—	110
周雯玲	110	—	—	—	110
歐智華	110	—	—	—	110
梁穎宇	110	—	—	—	110
盧偉國	110	—	—	—	110
唐嘉鴻(於2021年6月獲委任)	92	—	—	—	92
黃冠文	110	—	—	—	110
王鳴峰	110	—	—	—	110
胡文新	110	—	—	—	110
易志明	110	—	—	—	110
盛智文	110	—	—	—	110
財經事務及庫務局局長 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
運輸及房屋局局長 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
民航處處長 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
何俊賢(於2021年5月離任)	18	—	—	—	18
黃永灝(於2021年5月離任)	18	—	—	—	18
<b>執行成員</b>					
林天福(行政總裁)	—	6,810	3,300	905	11,015
	1,650	6,810	3,300	905	12,665

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 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、首席營運總監與執行總監酬金(續)

#### (b) 首席營運總監及執行總監酬金

本局首席營運總監及執行總監的酬金總額如下：

千元	2023年	2022年
基本酬金	21,604	21,482
優秀表現酬金	9,825	9,379
退休福利	2,589	2,505
	<b>34,018</b>	33,366

本局首席營運總監及執行總監的酬金介乎下列範圍：

元	人數	
	2023年	2022年
500,001至1,000,000	—	1
1,000,001至1,500,000	1	1
4,000,001至4,500,000	—	1
4,500,001至5,000,000	2	1
5,000,001至5,500,000	2	3
5,500,001至6,000,000	1	—
6,500,001至7,000,000	—	1
7,000,001至7,500,000	1	—
	<b>7</b>	8

年內，五位最高酬金的人士分別為一位行政總裁、一位首席營運總監和三位執行總監(2022年：五位分別為一位行政總裁和四位執行總監)。各人的酬金詳情分別披露於附註7(a)及上表。

### 8. 分部資料

#### 報告分部取得收益的服務

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

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

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

## 8. 分部資料(續)

### 主要服務的收益

集團主要服務的收益載列於綜合損益表。

### 收益分拆

按主要服務劃分的客戶合約收益分拆如下：

百萬元	2023年	2022年
<b>《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收益</b>		
機場收費	2,173	2,101
保安費	343	46
航空保安服務費	501	567
會議及展覽收益	1,210	—
其他	165	297
	<b>4,392</b>	<b>3,011</b>
<b>其他來源收益</b>		
機場禁區輔助服務專營權	1,602	1,660
零售特許經營權及廣告收益	752	62
其他客運大樓商業收益	613	677
會議及展覽收益	395	—
其他	463	388
	<b>3,825</b>	<b>2,787</b>
	<b>8,217</b>	<b>5,798</b>

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12)外，集團絕大部分收益及營運虧損均源自香港的業務，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(2022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15.60億元(2022年：一名客戶帶來11.64億元收益)。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。

## 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

#### (a) 賬面金額對賬

百萬元	其他物業、機械及設備										
	客運大樓 及地面 飛行區	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	總額	
<b>成本</b>											
於2021年4月1日	14,989	31,516	16,107	15,703	3,286	60	62,812	144,473	136	11,309	155,918
匯兌調整	–	7	–	9	11	–	3	30	–	–	30
增置	3	55	33	316	205	28	27,451	28,091	–	–	28,091
通過逐步收購進行 收購(附註22)	–	–	651	284	–	–	9	944	–	127	1,071
重新分類	234	1,157	956	220	171	–	(2,712)	26	(26)	–	–
出售	(9)	(4)	(12)	(72)	(43)	(11)	–	(151)	–	–	(151)
於2022年3月31日	15,217	32,731	17,735	16,460	3,630	77	87,563	173,413	110	11,436	184,959
於2022年4月1日	15,217	32,731	17,735	16,460	3,630	77	87,563	173,413	110	11,436	184,959
匯兌調整	–	(14)	–	(18)	(24)	–	(25)	(81)	–	–	(81)
增置	62	239	154	1,094	292	43	29,186	31,070	–	–	31,070
重新分類	7,791	5,068	1,544	1,209	47	–	(15,682)	(23)	23	–	–
出售	(65)	(23)	(4)	(36)	(49)	(9)	–	(186)	–	–	(186)
於2023年3月31日	23,005	38,001	19,429	18,709	3,896	111	101,042	204,193	133	11,436	215,762
<b>累計折舊、攤銷及 減值</b>											
於2021年4月1日	5,662	14,827	8,653	7,624	2,078	38	–	38,882	77	5,239	44,198
匯兌調整	–	3	–	4	6	1	–	14	–	–	14
年度折舊和攤銷	447	901	538	737	205	15	–	2,843	4	156	3,003
重新分類	–	–	13	1	1	–	–	15	(15)	–	–
出售時撥回	(9)	(3)	(11)	(67)	(39)	(11)	–	(140)	–	–	(140)
於2022年3月31日	6,100	15,728	9,193	8,299	2,251	43	–	41,614	66	5,395	47,075
於2022年4月1日	6,100	15,728	9,193	8,299	2,251	43	–	41,614	66	5,395	47,075
匯兌調整	–	(4)	–	1	1	–	–	(2)	–	–	(2)
年度折舊和攤銷	465	884	600	912	266	26	–	3,153	3	136	3,292
重新分類	–	–	(13)	(2)	(1)	–	–	(16)	16	–	–
出售時撥回	(65)	(10)	(4)	(32)	(49)	(9)	–	(169)	–	–	(169)
於2023年3月31日	6,500	16,598	9,776	9,178	2,468	60	–	44,580	85	5,531	50,196
<b>賬面淨值</b>											
於2023年3月31日	16,505	21,403	9,653	9,531	1,428	51	101,042	159,613	48	5,905	165,566
於2022年3月31日	9,117	17,003	8,542	8,161	1,379	34	87,563	131,799	44	6,041	137,884



## 9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

- (b) 根據政府發出的私人協約批地文件(「批地」)，政府授予本局位於赤鱸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。於2021年8月，原有機場地契餘段租期，將通過政府向本局批出復歸土地契約續期至2071年(「已續期批地」)。這導致集團於上年度的年度折舊減少了3.68億元。土地開拓成本淨額114.36億元(2022年：114.36億元)及土地溢價4,000元(2022年：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)。

於2021年8月，政府就於赤鱸角新填海地三跑道系統的使用權向本局批出私人協約批地，直至2071年。填海成本淨額和土地溢價1,000元(2022年：1,000元)已劃歸為在建工程。

### (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2023年3月31日的公允價值為5.40億元(2022年：3.34億元)，並屬於公允價值層級當中的第三層級(附註23(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。

## 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) 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、其他建築物及相關資產的部分地方以營業租賃方式出租，一般年期由一年至五年不等。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	2023年	2022年
1年內	2,822	2,989
1年後但5年內	6,232	6,242
5年後	10,093	11,036
	19,147	20,267

除上述者外，於上一年度，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31.35億元(2022年：25.34億元)。以上收入已包括或有租金12.63億元(2022年：5.14億元)。

於2023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4.58億元，本年度攤銷額則為900萬元。

於2023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25.29億元，本年度折舊額則為1.11億元。

## 9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

- (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。在年內進行的審閱中投資物業和其他物業、機械及設備的預計可用年限並無重大變動。除上述附註9(b)所披露外，上年度進行的類似審閱並沒有改變集團的年度折舊。

## 10. 無形資產

百萬元	2023年	2022年
<b>成本</b>		
於4月1日	340	565
匯兌調整	(25)	13
逐步收購時抵銷(附註22)	—	(238)
於3月31日	315	340
<b>累計攤銷</b>		
於4月1日	263	284
匯兌調整	(19)	9
年度攤銷	16	36
逐步收購時抵銷(附註22)	—	(66)
於3月31日	260	263
<b>賬面淨值</b>		
於3月31日	55	77

於2023年及2022年3月31日，無形資產是指集團經營及管理珠海機場的專營權，有關專營權分20年以直線法攤銷。

## 綜合財務報表附註

### 11. 於附屬公司的投資

下表只載列主要附屬公司的詳情。除另有註明者外，所持股份類別為普通股。

公司名稱	註冊成立及營運地點	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本詳情	所有權比例			主要業務
			集團的 實際權益	由本局 持有	由附屬 公司持有	
機場保安有限公司 (「機場保安公司」)	香港	1,000萬元	51%	51%	—	提供航空保安服務
香港國際機場貴金屬 儲存庫有限公司	香港	2元	100%	100%	—	提供儲存空間及 相關服務
珠海市珠港機場管理 有限公司 (「珠港機場公司」)* (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
香港國際展覽中心 有限公司 (「香港國際展覽公司」) (附註22)	香港	普通股： 2,267,084,251元 優先股： 403,758,261元	100%	—	100%	發展及持有亞洲國際 博覽館展覽中心

\* 中外合資經營企業

#### (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	2023年	2022年
非控股權益的百分比	45%	45%
非流動資產	546	652
流動資產	374	474
非流動負債	(148)	(120)
流動負債	(244)	(299)
資產淨值	528	707
非控股權益的賬面金額	238	318
收益	390	540
年度虧損	(124)	(52)
年度全面收益總額	(127)	(55)
非控股權益應佔年度的虧損	(55)	(24)
非控股權益應佔年度的全面收益總額	(56)	(25)

## 11. 於附屬公司的投資(續)

### (b) 亞博館管理公司

亞博館管理公司根據管理和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。自2022年3月31日以來，本局間接全資附屬公司香港國際展覽公司持有亞洲國際博覽館展覽中心(見附註22)。

## 12. 合資公司權益

百萬元	2023年	2022年
應佔資產淨值	3,824	4,614
商譽	219	237
	4,043	4,851

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	2023年	2022年
<b>杭州機場公司總額</b>		
非流動資產	31,566	32,758
流動資產	4,891	3,748
非流動負債	(16,713)	(13,409)
流動負債	(8,988)	(10,097)
資產淨值/權益	10,756	13,000

## 綜合財務報表附註

### 12. 合資公司權益(續)

#### (a) 杭州機場公司(續)

百萬元	2023年	2022年
收入	2,148	3,031
費用	(3,437)	(3,151)
除稅前虧損	(1,289)	(120)
所得稅	(17)	(13)
除稅後虧損	(1,306)	(133)
其他全面收益	6	(14)
全面收益總額	(1,300)	(147)

百萬元	2023年	2022年
<b>與集團於杭州機場公司的權益對賬</b>		
杭州機場公司資產淨值總額	10,756	13,000
集團的實際權益	35%	35%
集團應佔杭州機場公司的資產淨值	3,765	4,550
商譽	219	237
於綜合財務報表的賬面金額	3,984	4,787

年內保留溢利變動如下：

百萬元	2023年	2022年
應佔除稅後虧損	(457)	(47)
應佔其他全面收益	2	(5)
減：轉入資本儲備	(16)	(17)
保留應佔虧損及其他全面收益	(471)	(69)
結轉自以往年度的應佔保留溢利	1,163	1,232
應佔保留溢利轉入下年度	692	1,163

年內資本儲備變動如下：

百萬元	2023年	2022年
於4月1日	1,030	1,013
轉自保留溢利	16	17
於3月31日	1,046	1,030

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	2023年	2022年
已訂約	2,880	1,822
已授權但未訂約	12,743	11,528
	15,623	13,350

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。

## 12. 合資公司權益(續)

### (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	2023年	2022年
<b>滬港機場公司總額</b>		
流動資產	130	139
流動負債	(10)	(9)
資產淨值/權益	120	130
<b>百萬元</b>	<b>2023年</b>	<b>2022年</b>
收入	12	12
費用	(9)	(9)
除稅前溢利	3	3
所得稅	(1)	(1)
淨溢利及其他全面收益	2	2
<b>百萬元</b>	<b>2023年</b>	<b>2022年</b>
<b>與集團於滬港機場公司的權益對賬</b>		
滬港機場公司資產淨值總額	120	130
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	59	64

## 13. 應收賬款及其他應收款

百萬元	2023年	2022年
應收賬項	4,194	3,483
減：虧損準備(附註13(b))	(1,082)	(1,088)
其他應收賬款	3,112	2,395
	443	35
	3,555	2,430
預付承建商款項	17	20
預付款項	236	218
按金及債券	44	31
	3,852	2,699
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動資產	3,835	2,679
非流動資產	17	20
	3,852	2,699

於2023年3月31日，流動資產項下的所有應收賬款及其他應收款預期於一年內收回或確認為支出，惟一筆為數2,700萬元(2022年：2,000萬元)的應收款項除外，該筆款項預期於逾一年後收回。

## 綜合財務報表附註

### 13. 應收賬款及其他應收款(續)

(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	2023年	2022年
未到期	1,693	1,432
逾期1個月以下	116	38
逾期1至3個月	256	106
逾期3個月以上	1,047	819
	<b>3,112</b>	2,395

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23(a)。集團持有34.17億元(2022年：33.35億元)的現金存款和銀行擔保作為應收賬項的抵押品。

#### (b) 應收賬項的預期信貸虧損

集團採用準備賬來記錄應收賬項的預期信貸虧損，但在集團認為收回的可能性極低時，則會將預期信貸虧損的數額直接沖銷應收賬項(附註29(I))。

年內虧損準備的變動如下：

百萬元	2023年	2022年
於4月1日	1,088	1,116
在其他營運費用中已轉回的虧損	(6)	(28)
於3月31日	<b>1,082</b>	1,088

#### (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。預期虧損率以相關客戶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1天至30天至逾期211天至240天的應收賬項的預期虧損率介乎於35%至89%(2022年：逾期1天至30天至逾期211天至240天的應收賬項的預期虧損率介乎於31%至88%)。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240天(2022年：240天)的應收賬項計提全數準備。



## 14. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料

### (a) 現金及銀行結餘包括：

百萬元	2023年	2022年
於存款時起計3個月內到期的銀行存款	4,267	22,044
銀行及手頭現金	2,763	4,822
綜合現金流量表內的現金及現金等價物	7,030	26,866
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款	35,260	11,226
綜合財務狀況表內的現金及銀行結餘	42,290	38,092

於2023年3月31日，由附屬公司持有為數2.44億元(2022年：3.89億元)的現金及銀行結餘，受中國的貨幣兌換限制。

### (b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：

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

百萬元	帶息借款 (附註16)	利息及 其他借貸 成本應付款 及遞延 財務費用	租賃負債 (附註15)	應收機場 建設費	衍生金融 資產淨額 (附註23(e))	總計
於2022年4月1日	73,017	314	45	(446)	(1,108)	71,822
<b>融資現金流量產生的變動：</b>						
已付票據及銀行貸款利息	—	(2,014)	—	—	—	(2,014)
已付租賃租金的利息部分	—	—	(3)	—	—	(3)
已付其他借貸成本及利息費用	(69)	(110)	—	—	—	(179)
已付租賃租金的資本部分	—	—	(25)	—	—	(25)
已收機場建設費	—	—	—	354	—	354
發行票據收款	30,140	—	—	—	—	30,140
償還票據	(550)	—	—	—	—	(550)
就利率掉期已收的利息收入淨額	—	253	—	—	—	253
融資現金流量產生的變動總額	29,521	(1,871)	(28)	354	—	27,976
<b>非現金流變動：</b>						
票據及銀行貸款利息(附註5)	—	2,402	—	—	—	2,402
租賃負債利息(附註5)	—	—	3	—	—	3
其他借款成本(附註5)	—	99	—	—	—	99
機場建設費	—	—	—	(671)	—	(671)
其他非現金流變動	290	(424)	43	—	479	388
其他變動總額	290	2,077	46	(671)	479	2,221
於2023年3月31日	102,828	520	63	(763)	(629)	102,019

## 綜合財務報表附註

### 14. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料(續)

#### (b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：(續)

百萬元	帶息借款 (附註16)	利息及 其他借貸 成本應付款 及遞延 財務費用	租賃負債 (附註15)	應收機場 建設費	衍生金融 資產淨額 (附註23(e))	總計
於2021年4月1日	41,769	52	33	(453)	(273)	41,128
<b>融資現金流量產生的變動：</b>						
已付票據及銀行貸款利息	—	(713)	—	—	—	(713)
已付其他借貸成本及利息費用	(223)	(4)	—	—	—	(227)
已付租賃租金的資本部分	—	—	(16)	—	—	(16)
已收機場建設費	—	—	—	128	—	128
發行票據收款	31,049	—	—	—	—	31,049
就利率掉期已付的利息費用淨額	—	(72)	—	—	—	(72)
融資現金流量產生的變動總額	30,826	(789)	(16)	128	—	30,149
<b>非現金流變動：</b>						
票據及銀行貸款利息(附註5)	—	897	—	—	—	897
其他借款成本(附註5)	—	74	—	—	—	74
機場建設費	—	—	—	(121)	—	(121)
其他非現金流變動	422	80	28	—	(835)	(305)
其他變動總額	422	1,051	28	(121)	(835)	545
於2022年3月31日	73,017	314	45	(446)	(1,108)	71,822

### 15. 應付賬款及其他應付款

百萬元	2023年	2022年
應付賬款及應計費用	14,928	10,025
已收按金	1,075	1,050
合約保留金	2,380	1,881
租賃負債	63	45
	18,446	13,001
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	16,692	11,570
非流動負債	1,754	1,431
	18,446	13,001

## 15. 應付賬款及其他應付款(續)

於2023年3月31日，除了為數17.54億元(2022年：14.31億元)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	2023年	2022年
30天內或接獲通知時到期	3,647	3,442
30天後但60天內到期	1,742	1,604
60天後但90天內到期	805	911
90天後到期	8,734	4,068
	<b>14,928</b>	10,025

## 16. 帶息借款

百萬元	2023年	2022年
應付票據(a)		
於2024年至2043年到期的港元固定利率票據	13,728	7,433
於2027年到期的港元浮動利率票據	1,500	1,500
於2026年至2062年到期的美元票據	70,648	46,993
銀行貸款(b)	17,500	17,500
減：未攤銷財務費用	(548)	(409)
	<b>102,828</b>	73,017

(a) 本局維持一項價值80億美元的中期票據計劃。

年內，本局根據一項價值80億美元的中期票據計劃發行總數68.49億元的票據，並已悉數償還5.50億元。這些已發行的票據均為固定利率票據，期限為2至5年，票面年息率介乎2.60%至3.30%之間。

於2022年1月，本局發行了總額為40億美元的多期票據。這些票據在香港聯合交易所上市，期限為5至40年，票面年息率介乎1.75%至3.50%之間。

於2023年1月，本局發行了總額為30億美元的多期票據。這些票據在香港聯合交易所上市。這些多期票據包括：

- 於2026年到期的5億美元票據，票面利率為4.875%，發行率為99.917%；
- 於2028年到期的10億美元綠色票據，票面利率為4.75%，發行率為99.705%；
- 於2030年到期的7億美元票據，票面利率為4.875%，發行率為99.380%；和
- 於2033年到期的8億美元票據，票面利率為4.875%，發行率為99.258%。

於2023年3月31日，本局未償付的固定利率票據的票面年息率由1.55%至4.875%不等(2022年：1.55%至4.20%)。固定利率票據為無抵押，並須於到期時悉數償還。

## 綜合財務報表附註

### 16. 帶息借款(續)

- (b) 於2020年6月，本局簽訂了一項價值350億元的五年期港元無抵押定期及循環信貸。該信貸包括金額各為175億元的定期貸款和循環貸款。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。同年，從定期貸款部分提取了175億元，並通過使用利率掉期從浮動利率轉為固定利率。截至2023年3月31日，循環貸款部分並無未償付餘額(2022年：無)。
- (c) 於2023年3月31日，本局擁有價值26.92億元(2022年：26.92億元)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2023年3月31日，該等信貸並無未償付的餘額(2022年：無)。
- (d) 於2023年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

百萬元	2023年	2022年
1年內或接獲通知時	—	554
1年後但2年內	4,990	—
2年後但5年內	43,997	25,919
5年後	53,841	46,544
	<b>102,828</b>	72,463
	<b>102,828</b>	73,017

- (e) 帶息借款無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。於以往年度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23(b)。

### 17. 未使用的機場建設費

百萬元	2023年	2022年
於4月1日	456	458
加：本年已收及應收機場建設費	671	121
減：三跑道項目資本支出	(348)	(123)
於3月31日	<b>779</b>	456

機場建設費在乘客登機時產生。航空公司根據各自的乘客量向本局劃撥機場建設費。

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

### 18. 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。上述款項分別按附註29(t)(v)和29(t)(ix)所載的會計政策入賬。

預計在報告期期末後逾一年才確認為收入的款項已計入非流動負債。

## 19. 僱員退休福利

### (a) 界定利益退休計劃

本局對根據香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的一項界定利益退休計劃(「香港計劃」)作出供款，參與者佔本局僱員人數的8%(2022年：9%)。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(2022年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2023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，98%(2022年：全部)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25%(2022年：25%)，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2023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	2023年	2022年
<b>香港計劃</b>		
注入資金責任的現值	641	730
計劃資產的公允價值	(630)	(742)
	11	(12)
<b>珠港機場公司計劃</b>		
未注資責任的現值	69	70
	80	58
在綜合財務狀況表劃歸為：		
界定利益退休資產淨額	—	(12)
界定利益退休責任淨額	80	70
	80	58

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計將於截至2024年3月31日止年度向香港界定利益退休計劃供款1,500萬元。

## 綜合財務報表附註

### 19. 僱員退休福利(續)

#### (a) 界定利益退休計劃(續)

(ii) 計劃資產包括以下項目：

百萬元	2023年	2022年
權益證券	256	373
公司債券	307	330
現金	70	39
其他應付款淨額	(3)	—
	630	742

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約42.5%資產為權益證券，並有57.5%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	2023年	2022年
<b>香港計劃</b>		
於4月1日	730	845
重新計量：	(48)	(68)
– 因人口假設變動而產生的精算收益	(2)	—
– 因財務假設變動而產生的精算收益	(33)	(37)
– 經驗調整	(13)	(31)
計劃的已付利益	(86)	(90)
本期服務成本	30	35
利息費用	15	8
於3月31日	641	730
<b>珠港機場公司計劃</b>	69	70
於3月31日	710	800

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4.1年(2022年：4.9年)和8.2年(2022年：8.4年)。

(iv) 計劃資產的變動如下：

百萬元	2023年	2022年
於4月1日	742	825
集團已向計劃支付的供款	18	19
計劃的已付利益	(86)	(90)
計劃資產的實際回報	(44)	(12)
– 利息收入	15	8
– 計劃資產回報，不包括利息收入	(57)	(18)
– 由計劃資產撥出的行政費用	(2)	(2)
於3月31日	630	742

## 19. 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	2023年	2022年
<b>在損益確認的數額：</b>		
<b>香港計劃</b>		
本期服務成本	30	35
由計劃資產撥出的行政費用	2	2
	32	37
<b>珠港機場公司計劃</b>	5	6
在損益確認的總額	37	43
<b>在其他全面收益確認的數額：</b>		
<b>香港計劃</b>		
重新計量：		
– 因人口假設變動而產生的精算收益	(2)	–
– 因財務假設變動而產生的精算收益	(33)	(37)
– 經驗調整	(13)	(31)
計劃資產的回報，不包括利息收入	57	18
	9	(50)
<b>珠港機場公司計劃</b>	2	3
在其他全面收益確認的總額	11	(47)
界定利益費用/(收入)總額	48	(4)

本期服務成本及已支付的行政費用分別於綜合損益表的以下項目中確認。

百萬元	2023年	2022年
員工薪酬及有關費用	37	43

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：

	2023年	2022年
<b>香港計劃</b>		
貼現率	3.1%	1.9%
未來長期薪金增幅	3.5%	3.5%
<b>珠港機場公司計劃</b>		
貼現率	2.8%	2.8%

## 綜合財務報表附註

### 19. 僱員退休福利(續)

#### (a) 界定利益退休計劃(續)

(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2023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%
<b>香港計劃</b>		
貼現率	(12)	13
未來長期薪金增幅	16	(15)
<b>珠港機場公司計劃</b>		
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七年期間歸屬。

(ii) 中國的相關法規規定，設於中國的附屬公司須參加由其各自所屬市政府管理的基本界定供款退休金計劃。除按僱員的薪金、獎金和部分津貼的某一比率作出年度供款外，集團並無任何其他支付基本退休福利的重大責任。

### 20. 資本和儲備

#### (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106頁的綜合權益變動表。

#### (b) 股本

百萬元	本局	
	2023年	2022年
法定、已發行、已分配及繳足股本：		
306,480股每股10萬元的普通股 (2022年：306,480股每股10萬元的普通股)	30,648	30,648



## 20. 資本和儲備(續)

### (c) 儲備的性質和用途

#### (i) 匯兌儲備

匯兌儲備包含換算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) 議價收購中源自政府的權益貢獻

在議價收購中源自政府的權益貢獻，包括集團收購國際展覽中心控股有限公司及其附屬公司可辨別資產及負債公允價值淨額的權益，高於已付收購代價而得出之差額，當中包括在收購日期，集團在國際展覽中心控股有限公司及其附屬公司(「國際展覽中心控股及其附屬公司」)以公允價值重新計量的原有權益(見附註22)。

#### (iv) 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。

#### (v) 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。

#### (vi) 儲備的可分派程度

於2023年3月31日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為426.64億元(2022年：449.18億元)。董事會不建議就截至2023年3月31日止年度派付任何末期股息(2022年：無)。

#### (vii) 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。

## 綜合財務報表附註

### 20. 資本和儲備(續)

#### (c) 儲備的性質和用途(續)

##### (vii) 資本管理(續)

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

百萬元	附註	2023年	2022年
總負債 <sup>1</sup>	16	102,828	73,017
總權益		89,660	92,709
總資本 <sup>2</sup>		192,488	165,726
總負債/資本比率		53%	44%

<sup>1</sup> 總負債是指帶息借款。

<sup>2</sup> 總資本是指總負債加上總權益。

本局及各附屬公司均不受任何外界施加的資本規定所限制。

### 21. 永續資本證券

於2020年12月，本局發行了本金額各為7.5億美元的兩期高級永續資本證券(分別為「A系列證券」和「B系列證券」)。這些證券在香港聯合交易所上市。

A系列證券在首7.5年內不可贖回，每年派息率為2.40%，其後按固定的初始息差及遞增的計息基準浮動。B系列證券在首5.5年內不可贖回，每年派息率為2.10%，其後按固定的初始息差及遞增的計息基準浮動。本局可酌情決定延遲支付分派，而相關證券不包含任何支付分派的合約責任。相關證券在本局的綜合財務報表中劃歸為權益。

### 22. 逐步收購

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%，而香港國際展覽公司成為了集團的聯營公司。香港國際展覽公司為亞洲國際博覽館展覽中心的控股公司，其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。

於2022年3月31日，本局通過以名義代價1元向政府收購國際展覽中心控股有限公司88.2%的剩餘股權，收購了香港國際展覽公司84.9%的剩餘股權(「逐步收購」)。

逐步收購已於2022年3月31日(「完成日期」)完成。於完成日期，國際展覽中心控股有限公司已成為本局的全資附屬公司，而香港國際展覽公司則不再為聯營公司，並成為集團的附屬公司，而集團則持有亞洲國際博覽館展覽中心的全部權益，並自2022年4月1日起合併計算會議及展覽收益。根據《香港財務報告準則》，於2021年4月1日至完成日期期間，集團繼續按權益會計法攤分香港國際展覽公司的業績，而應佔香港國際展覽公司溢利和以現金收取的優先股股息分別7,800萬元和2.68億元。

## 22. 逐步收購(續)

於完成日期，集團重新計量其在國際展覽中心控股及其附屬公司中原有權益的公允價值，並確認了約5,900萬元的收益。國際展覽中心控股及其附屬公司的原有權益，包括本局在國際展覽中心控股有限公司的11.8%原有股權、集團在香港國際展覽公司的15.1%權益(之前被確認為於一家聯營公司的權益)和一項無形資產，即為進行逐步收購前經營和管理亞洲國際博覽館的權利。該等公允價值構成逐步收購總代價的一部分，並納入因逐步收購產生的議價收購中計算。此議價收購已於權益中，確認為一項源自政府的權益貢獻(見附註20(c)(iii))。

於完成日期，集團於國際展覽中心控股及其附屬公司原有權益的賬面價值及公允價值詳情概述如下：

百萬元	2022年
於國際展覽中心控股及其附屬公司原有權益的公允價值	668
逐步收購前於國際展覽中心控股及其附屬公司權益的賬面價值	(609)
逐步收購收益(附註3)	59

於完成日期，國際展覽中心控股及其附屬公司的可辨別資產及負債的公允價值如下：

百萬元	2022年
租賃土地權益	127
其他物業、機械及設備	944
應收賬款及其他應收款	393
現金及銀行結餘	66
應付賬款及其他應付款	(75)
所收購的資產淨值的公允價值	1,455
按以下方式償付：	
現金結算代價	—
於國際展覽中心控股及其附屬公司原有權益的公允價值	668
議價收購中源自政府的權益貢獻	787
	1,455

逐步收購國際展覽中心控股及其附屬公司的現金流量分析如下：

百萬元	2022年
現金結算代價	—
減：所收購的現金及現金等價物	(66)
逐步收購產生的現金流入淨額	(66)

自完成日期來，國際展覽中心控股及其附屬公司並無於截至2022年3月31日止年度為集團帶來任何收益或溢利。如收購於2021年4月1日發生，於截至2022年3月31日止年度，集團的綜合收益應為66.45億元，而本局權益持有人應佔集團的綜合虧損應為27.59億元。此備考資料僅供說明之用，並不一定表明如收購於2021年4月1日完成，集團實際上將可實現的收益及營運業績，亦不擬用作預測未來表現。

## 綜合財務報表附註

### 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值

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

#### (a) 信貸風險

信貸風險指因交易對手違反合約責任而導致集團財務虧損的風險。集團的信貸風險主要來自應收賬款及其他應收款、為套期目的訂立的場外衍生金融工具，以及現金和銀行結餘。管理層備有信貸政策，並且不斷監察所承受信貸風險的程度。

就應收賬款及其他應收款而言，集團備有若干措施以密切監察其付款情況。集團會對申請超逾某水平信貸金額或有長期逾期記錄的客戶進行個別信貸評估。這些評估的重點放在客戶過往償還到期貸款的記錄以及償付能力，並且考慮特定客戶的信貸特徵及其所處經營環境。應收賬款一般於開單日期後14天至30天內到期。就營業租賃的租金收入及專營權/分租安排的專營權收入而言，集團已取得充足的按金及銀行擔保，以彌補可能出現的信貸風險。

在2019冠狀病毒病疫情下，全球各地實施旅遊限制，亦對本局的應收賬款造成影響。由於整個行業受到疫情影響，管理層已更頻密審閱未償還餘額。

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。於報告期末，集團所擁有應收賬款及其他應收款總額的6%(2022年：3%)及51%(2022年：64%)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(已扣除任何虧損準備)。集團沒有提供任何可引致集團承受信貸風險的擔保。

有關集團所承受因應收賬款及其他應收款而產生的信貸風險的進一步定量披露詳情，載列於附註13。

## 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

### (b) 流動資金風險

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

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

百萬元	於3月31日 的賬面金額	訂約未貼現現金流量				
		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
<b>2023年</b>						
帶息借款	102,828	137,904	3,537	8,433	52,150	73,784
應付賬款及其他應付款	17,695	17,776	15,791	1,776	137	72
利率掉期(淨額結算)	(1,256)	(1,385)	(574)	(574)	(237)	—
交叉貨幣掉期(淨額結算)	619	994	27	27	1,072	(132)
遠期外匯合約(淨額結算)	8	8	1	—	2	5
	<b>119,894</b>	<b>155,297</b>	<b>18,782</b>	<b>9,662</b>	<b>53,124</b>	<b>73,729</b>
<b>2022年</b>						
帶息借款	73,017	99,680	2,154	1,598	30,544	65,384
應付賬款及其他應付款	12,001	12,097	10,296	556	1,043	202
利率掉期(淨額結算)	(996)	88	23	25	39	1
交叉貨幣掉期(淨額結算)	(131)	(371)	(19)	(19)	(158)	(175)
遠期外匯合約(淨額結算)	(1)	(10)	(1)	—	(2)	(7)
	<b>83,890</b>	<b>111,484</b>	<b>12,453</b>	<b>2,160</b>	<b>31,466</b>	<b>65,405</b>

上表顯示，集團為數35.37億元(2022年：21.54億元)的帶息借款(包括利息)將於2023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。

## 綜合財務報表附註

### 23. 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。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或現金流量套期，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23(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。

下表提供對利率風險的套期儲備對賬，並顯示套期關係的有效性：

百萬元	2023年	2022年
於4月1日	831	147
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	261	819
減: 遞延稅項	(43)	(135)
於3月31日	1,049	831
年內利率掉期的公允價值變動	261	816
在綜合損益表中確認的套期無效部分	—	3
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	261	819

## 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

### (c) 利率風險(續)

#### (ii) 利率概況

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

百萬元	2023年	2022年
<b>固定利率借款</b>		
銀行貸款 <sup>1</sup>	17,463	17,445
固定利率票據	83,867	53,520
浮動利率票據 <sup>1</sup>	1,498	1,498
	<b>102,828</b>	72,463
<b>浮動利率借款</b>		
固定利率票據 <sup>2</sup>	—	554
借款總額	<b>102,828</b>	73,017
固定利率借款佔借款總額百分比	<b>100%</b>	99%

<sup>1</sup> 轉為固定利率

<sup>2</sup> 轉為浮動利率

#### (iii) 敏感度分析

於2023年3月31日，假設其他變數保持不變，利率每增加50個基點，估計可導致集團的除稅後虧損減少及保留溢利增加約300萬元(2022年：100萬元)；假設其他變數保持不變，利率每減少50個基點，估計可導致集團的除稅後虧損增加及保留溢利減少約300萬元(2022年：100萬元)。當利率增加或減少時，綜合權益的其他組成部分將分別增加約1.91億元(2022年：2.44億元)及減少約1.94億元(2022年：2.48億元)。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，假設利率於報告期期末出現變動以及有關變動已應用於重新計量集團所持有的金融工具(導致集團於報告期期末承擔公允價值利率風險)，集團的除稅後虧損、保留溢利及綜合權益的其他組成部分會出現的即時變動。至於因集團所持有的浮動利率非衍生工具於報告期期末產生的現金流量利率風險，對集團的除稅後虧損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。

## 綜合財務報表附註

### 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

#### (d) 外匯風險

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

集團所承擔的外匯風險主要源於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2023年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自為數90億美元(2022年：60億美元)的已發行美元票據，以及為數15.57億美元(2022年：24.18億美元)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大部分美元票據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23(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。

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票據；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套期儲備對賬，並顯示套期關係的有效性：

百萬元	2023年	2022年
於4月1日	6	8
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	91	171
從權益轉移至綜合損益表的金額	(108)	(174)
減：遞延稅項	3	1
於3月31日	(8)	6
年內交叉貨幣掉期的公允價值變動	108	174
年內遠期外匯合約的公允價值變動	(17)	(3)
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	91	171



## 23. 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2023年3月31日，集團以美元計值的借款大部分通過訂立交叉貨幣掉期轉換為港元。集團的目標是將所有外幣借款轉為港元。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，管理層認為無須進行敏感度分析。

於2023年3月31日，集團承擔由為數人民幣1.35億元(2022年：人民幣1.65億元)的現金及銀行結餘所產生的人民幣貨幣風險。如果港元兌人民幣升值/貶值5%，而所有其他變數保持不變，則集團稅後虧損將增加/減少700萬元(2022年：800萬元)，而集團保留溢利將減少/增加700萬元(2022年：800萬元)。有關分析與2021/22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2022年及2023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(2022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。

## 綜合財務報表附註

### 23. 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	2023年			2022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
<b>利用其他重大可觀察的輸入值 經常性計量公允價值(第二層級)</b>						
現金流量套期						
利率掉期	19,000元	1,256	–	19,000元	995	–
交叉貨幣掉期	8,350美元	94	(713)	3,600美元	158	(27)
遠期外匯合約	27澳元	–	(8)	29澳元	2	(1)
公允價值套期						
利率掉期	無	–	–	550元	1	–
永續資本證券的衍生金融工具		7	(7)		3	(23)
總計		1,357	(728)		1,159	(51)
減：1年內收回/(結清)的部分						
現金流量套期						
利率掉期	19,000元	555	–	19,000元	122	–
遠期外匯合約	27澳元	–	–	29澳元	1	–
公允價值套期						
利率掉期	無	–	–	550元	1	–
永續資本證券的衍生金融工具		–	(2)		–	(2)
		555	(2)		124	(2)
1年後收回/(結清)的部分		802	(726)		1,035	(49)

於2023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0.3年至9.8年內(2022年:0.3年至9.8年內)到期。

於2022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1年內到期。這些公允價值套期其後在截至2023年3月31日止年度內到期。

## 23. 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)

##### 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2023年及2022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	於3月31日 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
<b>2023年</b>						
固定利率票據	9,000美元及 13,728元	83,867	77,160	63,408	13,752	—
<b>2022年</b>						
固定利率票據	6,000美元及 7,429元	54,074	50,422	42,988	7,434	—

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。

## 24. 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	2023年			2022年		
	三跑道系統	其他	總額	三跑道系統	其他	總額
已訂約	20,848	8,238	29,086	39,663	6,747	46,410
已授權但未訂約	13,518	25,006	38,524	15,648	25,484	41,132
	34,366	33,244	67,610	55,311	32,231	87,542

集團的合資公司杭州機場公司的未償付承擔另外披露於附註12(a)中。

## 綜合財務報表附註

### 25. 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、首席營運總監、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、首席營運總監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(2022年：6,100萬元)。於2023年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為4,700萬元(2022年：3,000萬元)。
- (b) 本局還與政府達成服務協議，由政府提供機場內的航空氣象服務、航空交通管制服務，以及飛機救援及消防服務。本年度產生的費用為9.52億元(2022年：7.56億元)。於2023年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為40萬元(2022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25(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T1中場客運廊(前稱中場客運大樓)的旅客捷運系統提供維修服務。本年度產生的服務費用為1.83億元(2022年：1.94億元)。於2023年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為1.89億元(2022年：1.54億元)。
- (e) 本局租賃機場內若干範圍予香港國際主題樂園有限公司(「主題樂園公司」)，而政府是主題樂園公司的大股東。本年度已收及應收款項總額為500萬元(2022年：並無重大已收及應收款項淨額)。於2023年3月31日，本局應收主題樂園公司的金額為230萬元(2022年：應付主題樂園公司金額20萬元)。

## 25. 重大關聯方交易(續)

- (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，於本年度已收及應收款項總額為7,700萬元(2022年：6,900萬元)。於2023年3月31日，應收這些政府部門、機關或實體款項總額為800萬元(2022年：900萬元)。
- (g) 本局附屬公司亞博館管理公司負責營運亞洲國際博覽館展覽中心(附註11)。於本年度來自不同政府部門及本局以外的政府控制實體的會議及展覽收益的已收及應收款項總額為13.85億元(2022年：自完成日期以來零元，見附註22)。於2023年3月31日，應收相關政府部門或實體款項總額為5.53億元(2022年：2.48億元)。
- (h) 本局與機場保安公司向多個政府部門及政府控制實體提供檢疫相關服務，於本年度已收及應收款項總額為5.45億元(2022年：5.60億元)。於2023年3月31日，應收相關政府部門或實體款項總額為10萬元(2022年：2,000萬元)。

## 26. 直接和最終控權方

於2023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，獲授予位於赤鱸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綜合財務報表內的租賃土地權益，不終止確認。

## 綜合財務報表附註

### 27. 會計判斷和估計(續)

#### (a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷(續)

##### (iii) 合資公司權益

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

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

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

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

#### (b) 主要的估計數額不確定因素

附註19和23(e)分別載有關於界定利益退休資產/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。

管理層會每年審閱物業、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: 2022/026/1)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。於2022年4月1日至2023年3月31日止期間, 已收取的捐款為17萬元(2022年: 8萬元)。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3萬元(2022年: 1萬元)後, 捐款淨額14萬元(2022年: 7萬元)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、離島婦聯有限公司、鄰舍輔導會東涌綜合服務中心及世界自然(香港)基金會。

## 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數項經修訂《香港財務報告準則》。

這些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。

### (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。

## 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(續)

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))。

#### (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。



## 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。如果預計不會再進行套期交易，累計未變現收益或虧損便會即時由權益重新分類為損益。

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

#### (iii) 不符合套期會計法資格的衍生工具

不符合套期會計法資格的任何衍生金融工具的公允價值變動會即時於損益內確認。

## 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

- (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。
- (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建商合約索償可能需要的準備金。在使資產投入擬定用途所需的絕大部分準備工作完成時，這些成本便會停止資本化，有關資產亦會轉入投資物業、租賃土地權益、以及其他物業、機械及設備項內，並按附註29(h)所載的會計政策開始計提折舊。

## 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

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

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。

#### (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；及
- 合資公司權益。

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

(ii) 中期財務報告和減值

集團在中期期末採用了在財政年度終結時會採用的相同減值測試、確認和轉回準則。

### (k) 存料及零件

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

### (l) 應收賬款及其他應收款

應收賬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。

## 綜合財務報表附註

### 29. 主要會計政策概要(續)

#### (l) 應收賬款及其他應收款(續)

##### 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收益或虧損。集團確認所有金融工具的收益或虧損，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虧損轉回。

#### (m) 機場建設費

本局向乘客收取的機場建設費專門用於償付三跑道項目的建設費用。機場建設費在實際收取或成為應收取時於綜合財務狀況表內確認。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。

## 29. 主要會計政策概要(續)

### (n) 帶息借款及借貸成本(續)

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。

### (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。

## 綜合財務報表附註

### 29. 主要會計政策概要(續)

#### (q) 僱員福利(續)

##### (ii) 界定利益退休計劃責任(續)

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)。

#### (r) 所得稅

- (i) 本年度所得稅包括本期稅項和遞延稅項資產與負債的變動。本期稅項和遞延稅項資產與負債的變動在損益中確認，但如果是在其他全面收益或直接在權益中確認的相關項目，則相關稅款分別在其他全面收益或直接在權益中確認。
- (ii) 本期稅項是按本年度應稅收入，根據在報告期期末已執行或實質上已執行的稅率計算的預計應付稅項，加上以往年度應付稅項的任何調整。
- (iii) 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年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。



## 29. 主要會計政策概要(續)

### (r) 所得稅(續)

#### (iii) (續)

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

遞延稅項資產與負債均不貼現計算。

已確認遞延稅項是按資產與負債賬面金額的預期變現或結算方式，根據在報告期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。

## 綜合財務報表附註

### 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，包括着陸費、停泊費及客運大樓費，於使用有關機場設施時確認。
- (ii) 向旅客提供航空保安服務而收取的保安費於使用有關機場設施時確認。
- (iii) 向航空公司、專營商及特許經營商提供保安服務而收取的航空保安服務費，均在提供服務時確認。
- (iv) 批出機場禁區輔助服務的專營權收益、批出零售特許經營權的零售收益、批出廣告特許經營權的廣告收益、出租旅客登記櫃檯、機場候機室及航空公司辦事處的其他客運大樓商業收益，以及其他服務收益及收回款項，均按有關協議以應計制確認。
- (v) 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。
- (vi) 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。
- (vii) 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。
- (viii) 利息收入是在產生時按實際利息法確認。
- (ix) 政府資助於本局將相關紓緩措施確認為支出期內，有系統地在損益中確認。
- (x) 會議及展覽收益主要包括活動服務收入和來自經營租賃的特許經營權收入，分別在提供服務時和在特許經營權期限內以等額分期方式確認。

#### (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。

## 29. 主要會計政策概要(續)

### (u) 外幣換算(續)

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。

### (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。

## 綜合財務報表附註

### 29. 主要會計政策概要(續)

#### (w) 分部報告

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

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

### 30. 已頒布但尚未在截至2023年3月31日止年度生效的修訂、新準則及詮釋可能帶來的影響

截至本綜合財務報表刊發日，香港會計師公會已頒布多項在截至2023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新準則或經修訂準則。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
《香港會計準則》第1號及《香港財務報告準則》實務聲明第2號修訂 — 「會計政策的披露」	2023年1月1日
《香港會計準則》第8號修訂 — 「會計估計的定義」	2023年1月1日
《香港會計準則》第12號修訂 — 「與單一交易產生的資產及負債有關的遞延稅項」	2023年1月1日
《香港財務報告準則》第17號及《香港財務報告準則》第17號修訂 — 「保險合約」	2023年1月1日
《香港會計準則》第1號修訂 — 「流動與非流動負債的劃歸」	2024年1月1日
《香港會計準則》第16號修訂 — 「售後租回的租賃負債」	2024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)	18/19	19/20	20/21	21/22	22/23
<b>綜合損益表</b>					
收益	19,470	17,106	5,936	5,798	<b>8,217</b>
計算折舊和攤銷前營運費用	(7,027)	(7,886)	(8,054)	(6,176)	<b>(7,404)</b>
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利/(虧損)	12,443	9,220	(2,118)	(378)	<b>813</b>
折舊和攤銷	(3,123)	(2,924)	(3,169)	(3,039)	<b>(3,308)</b>
利息及財務收入淨額	379	461	71	77	<b>508</b>
應佔一家聯營公司業績	—	(16)	53	78	<b>—</b>
應佔合資公司業績	261	269	(34)	(46)	<b>(456)</b>
除稅前溢利/(虧損)	9,960	7,010	(5,197)	(3,308)	<b>(2,443)</b>
所得稅(開支)/抵免	(1,558)	(1,112)	829	553	<b>513</b>
年度溢利/(虧損)	8,402	5,898	(4,368)	(2,755)	<b>(1,930)</b>
以下各方應佔部分：					
普通股持有人	8,339	5,866	(4,400)	(3,014)	<b>(2,142)</b>
永續資本證券持有人	—	—	—	263	<b>264</b>
非控股權益	63	32	32	(4)	<b>(52)</b>
<b>綜合財務狀況表</b>					
非流動資產	84,292	98,566	117,769	143,879	<b>170,483</b>
流動資產	24,938	16,336	38,050	41,340	<b>47,130</b>
流動負債	(15,581)	(14,977)	(11,963)	(12,797)	<b>(17,632)</b>
流動資產淨額	9,357	1,359	26,087	28,543	<b>29,498</b>
資產總值減流動負債	93,649	99,925	143,856	172,422	<b>199,981</b>
非流動負債	(13,175)	(13,740)	(49,674)	(79,713)	<b>(110,321)</b>
資產淨值	80,474	86,185	94,182	92,709	<b>89,660</b>
股本	30,648	30,648	30,648	30,648	<b>30,648</b>
儲備	49,417	55,120	51,469	50,050	<b>47,078</b>
永續資本證券	—	—	11,585	11,585	<b>11,585</b>
非控股權益	409	417	480	426	<b>349</b>
權益總額	80,474	86,185	94,182	92,709	<b>89,660</b>
<b>主要財務及營運統計數字</b>					
宣派股息(百萬港元)	—	—	—	—	<b>—</b>
股權收益 <sup>1</sup>	11.0%	7.1%	-5.2%	-3.7%	<b>-2.7%</b>
總負債/資本比率 <sup>2</sup>	6%	6%	31%	44%	<b>53%</b>
客運量 <sup>3,4</sup> (百萬人次)	75.1	60.9	0.8	1.4	<b>12.4</b>
貨運及航空郵件量 <sup>3,5</sup> (百萬公噸)	5.1	4.7	4.6	4.9	<b>4.1</b>
飛機起降量 <sup>3</sup> (千架次)	429	377	128	145	<b>161</b>

<sup>1</sup> 收益是指普通股持有人應佔溢利/(虧損)。股權是指平均股本加上平均儲備。

<sup>2</sup> 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

<sup>3</sup> 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。

<sup>4</sup> 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。

<sup>5</sup> 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 — 2023年3月

ACT Airlines *	盧森堡國際貨運航空*	IndiGo *	沙特阿拉伯航空*
AeroLogic *	Cargolux Italia S.p.A. *	日本航空	酷航
墨西哥國際航空 *	國泰航空	江西航空	順豐航空*
AEROTRASCARGO *	宿霧太平洋航空	吉祥航空	山東航空
Air Atlanta Icelandic *	中華航空	Kalitta Air *	上海航空
加拿大航空	中國貨運航空*	Kargo Xpress *	深圳航空
中國國際航空	中國東方航空	荷蘭皇家航空	四川航空
法國航空	中國南方航空	K-Mile Air *	Silk Way West Airlines *
香港華民航空*	CMA CGM AIR CARGO *	大韓航空	新加坡航空
印度航空	DHL Air *	長龍航空	SpiceJet *
新西蘭航空	DHL Aviation *	祥鵬航空	春秋航空
新畿內亞航空	埃及航空*	德國漢莎航空	斯里蘭卡航空
亞洲航空	Elitavia Malta *	德國漢莎貨運航空*	金鵬航空*
AirAsia X *	阿聯酋航空	馬來西亞航空	瑞士國際航空
探索航空*	埃塞俄比亞航空	蒙古航空	TAAG Angola Airlines
Airline Geo Sky *	阿提哈德航空*	MNG Airlines *	Terra Avia *
AirX Charter *	European Air Transport Leipzig *	National Air Cargo *	泰國亞洲航空
全日空	長榮航空	尼泊爾航空	泰國國際航空
Asia Pacific Airlines *	FedEx Express *	日本貨物航空*	天津航空
韓亞航空	斐濟航空	Orbest S.A. *	土耳其航空
ASL Airlines Belgium *	芬蘭航空	樂桃航空	美國聯合航空
Astral Aviation *	FITS Aviation *	菲律賓航空	聯合包裹運送服務*
亞特拉斯*	嘉魯達印尼航空	菲律賓亞洲航空	烏魯木齊航空
Aviation Horizons *	大灣區航空	Polar Air Cargo *	烏茲別克斯坦航空*
越竹航空	海南航空	澳洲航空	越捷航空
北京首都航空	河北航空	卡塔爾航空	越南航空
孟加拉航空	Hi Fly Malta *	Raya Airways *	西部航空
英國航空	香港快運航空	ROM Cargo Airlines *	Western Global Airlines *
CAL Cargo Airlines *	香港貨運航空*	汶萊皇家航空	廈門航空
柬埔寨航空	香港航空	SalamAir *	
CAMEX Airlines *	Iberjet *	San Marino Executive Aviation S.r.l. *	

\* 只提供貨運服務

## 香港國際機場航班目的地 — 2023年3月

### 北亞

北京/首都  
北京/大興  
長沙  
成都  
重慶  
福岡  
福州  
廣州  
貴陽  
海口  
杭州  
合肥  
濟州  
濟南  
高雄  
昆明  
名古屋  
南昌  
南京  
寧波  
沖繩  
大阪/關西  
青島  
泉州  
札幌  
首爾/仁川  
上海/浦東  
瀋陽  
深圳\*  
台中  
台北  
高松  
天津

東京/羽田  
東京/成田  
溫州  
武漢  
無錫  
廈門  
西安  
鄭州

### 東亞/東南亞

斯里巴加灣市  
曼谷/廊曼  
曼谷/蘇凡納布  
宿霧  
清邁  
克拉克\*  
峴港  
達沃  
登巴薩  
河內  
胡志明市  
雅加達  
亞庇  
吉隆坡  
吉隆坡/梳邦\*  
古晉\*  
馬尼拉  
檳城  
金邊  
布吉  
新加坡  
泗水  
烏蘭巴托

### 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\*  
海德拉巴\*  
吉隆\*  
卡拉幹達\*  
加德滿都  
加爾各答\*  
科威特\*  
孟買  
馬斯喀特\*  
利雅得\*  
沙迦\*  
塔什干\*  
特拉維夫

### 歐洲

阿姆斯特丹  
布魯塞爾\*  
布達佩斯\*  
科隆\*  
法蘭克福

法蘭克福/哈恩\*  
赫爾辛基  
伊斯坦堡  
萊比錫\*  
列日\*  
倫敦/希斯路  
盧森堡\*  
馬斯特里赫特/亞琛\*  
馬德里/巴拉克斯  
曼徹斯特  
米蘭/馬爾奔薩  
慕尼黑\*  
諾丁漢\*  
巴黎  
維也納\*  
蘇黎世

### 澳大拉西亞/ 太平洋島嶼

奧克蘭  
布里斯班  
凱恩斯  
達爾文  
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\*  
羅安達/誇德羅

### 北美

安克雷奇\*  
阿特蘭大\*  
波士頓  
芝加哥/奧黑爾  
芝加哥/羅克福德\*  
辛辛那提\*  
哥倫布\*  
達拉斯\*  
檀香山\*  
休斯敦\*  
亨茨維爾\*  
印第安納波利斯\*  
洛杉磯  
路易斯維爾\*  
孟菲斯\*  
邁阿密\*  
紐約/約翰肯尼迪  
奧克蘭\*  
安大略\*  
費城\*  
波特蘭\*  
三藩市  
多倫多  
溫哥華

### 中美及南美

瓜達拉哈拉\*  
墨西哥城\*  
聖何塞/胡安聖瑪麗亞\*  
聖保羅/瓜魯柳斯

\* 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](http://www.hongkongairport.com)

