

新時代 啟航

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。

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。

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

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

目錄

- 01 願景、使命和核心價值
- 02 香港國際機場簡介/營運表現概覽
- 04 主席報告
- 08 行政總裁報告
- 12 董事會
- 16 行政管理人員
- 18 大事紀要
- 20 客運服務
- 30 貨運及航空服務
- 34 飛行區及系統
- 38 內地發展項目
- 42 可持續發展與人才
- 48 展望未來
- 52 財務及營運概覽
- 53 企業管治
- 78 風險管理
- 82 財務回顧
- 90 董事會報告書
- 94 獨立核數師報告書
- 99 綜合財務報表
- 163 五年財務及營運概要
- 164 航空公司及航班目的地

香港國際機場 簡介



1 905 公頃
機場用地面積



約
771 650 平方米
客運大樓樓面面積



約
140 家航空公司



超過
200 個航點

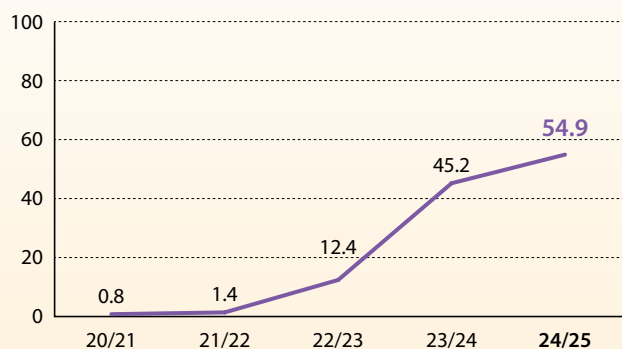


3 條跑道

營運表現概覽

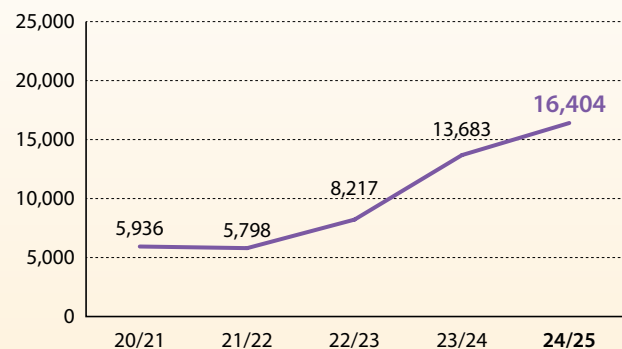
客運量

(百萬人次)



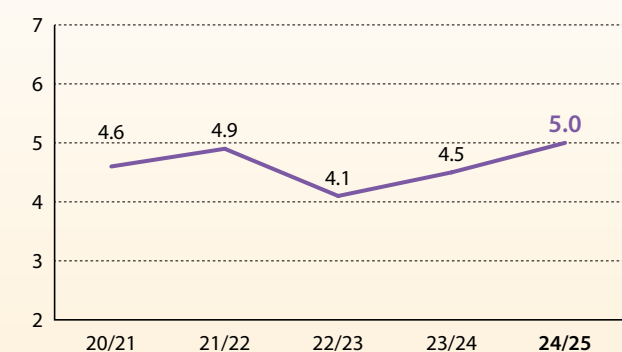
收益

(百萬港元)



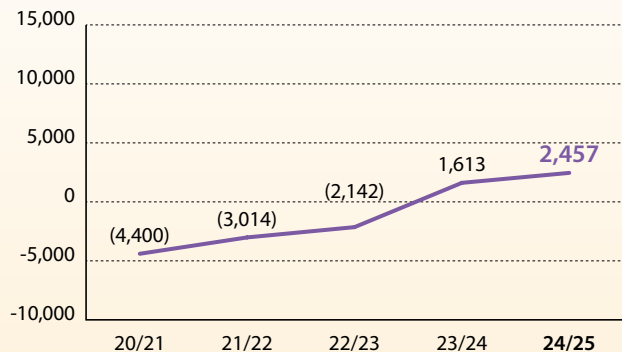
貨運及航空郵件量

(百萬公噸)



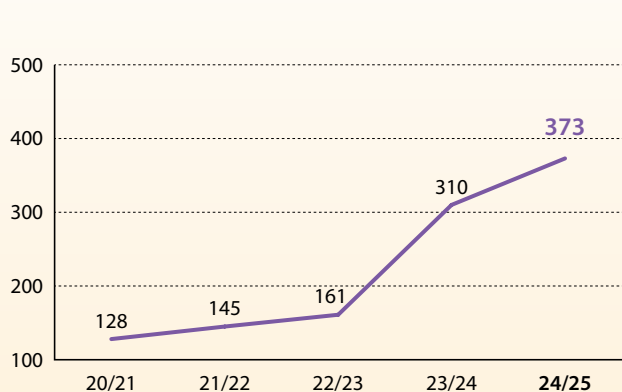
普通股持有人應佔溢利/(虧損)

(百萬港元)



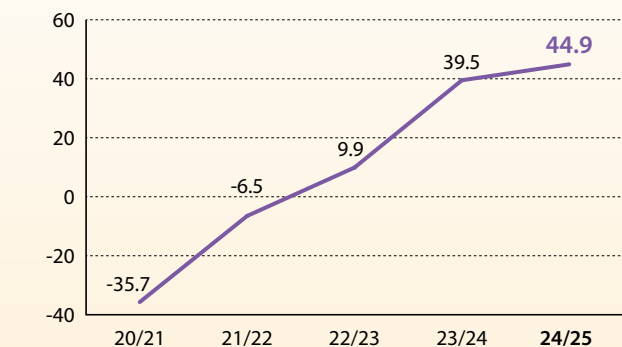
飛機起降量

(千架次)



計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利/(虧損)邊際比率

(百分比)



主席報告



我們期望香港國際機場不僅是旅客乘坐飛機或運送貨物的地方，只要具備合適的工具及基礎建設，我們深信機場可以成為推動城市發展的強大引擎。

各位持份者：

香港國際機場在過去一年立下許多重要的里程碑，在推動城市機場成為機場城市的路上奠定堅實基礎。機場在這年度成績斐然，加上社會各界對機場未來發展願景愈見支持，令我深感欣慰。

三跑道系統啟用

於2024年11月28日，三跑道系統啟用，三條跑道同步運作。儘管在2019冠狀病毒病疫情下出現人手和材料供應短缺等挑戰，憑藉香港機場管理局團隊群策群力，我們仍能夠在預算內按時完成項目，這全賴各位同事的專業實力，充分展現香港人的拼搏精神。

三跑道系統是香港國際機場自1998年遷往赤鱗角以來最龐大的發展項目，大大鞏固了我們作為全球其中一個最大及最重要航空樞紐的地位。隨着機場運力提升，我們將通過為全球商界提供更多增值服務，吸引更多公司到港投資及營運，以繼續支持本港發展為領先的商貿樞紐，迎接未來的挑戰。

覆蓋整個內地市場的策略

除了三跑道系統投入服務，本年度另一項舉足輕重的發展，是我們成功達成協議，購入珠海機場35%股權。是次收購加強我們和珠海兩地機場合作，更有利我們充分發揮港珠澳大橋的潛力，以便利旅客及促進商業活動。

我們的共同目標是加強與內地各處的連繫，當中一大突破是我們能與只經營內陸航線的內地機場連繫起來，這樣來自全球各地的商家可藉此深入中國市場發展，而旅客更可穿梭來往內地不同城市。

繼續為貨運翹楚

香港國際機場獲評為2024年全球最繁忙貨運機場，這是我們自2010年以來，第14次獲此殊榮。我們是全球貨運業供應鏈中的翹楚，為商貿發展提供重要服務，在推動香港作為貿易樞紐中發揮了策略價值。鑑於電子商貿主導全球貿易的發展方向，我們亦努力提升電子商貿的基礎。經過多年來的規劃及引進投資，我們成功匯聚多家實力雄厚的電子商貿營運商在機場提供服務。

香港國際機場現時處理約75%的粵港澳大灣區國際空運量。作為大灣區的重要國際空運門戶，我們在發展策略上要進一步增強這個地位，這一點至關重要。我們與位於東莞的空港中心之間，有嶄新的海空貨物聯運服務，有助業務夥伴提升營運效率、降低成本，提升整體競爭力。於2024/25年度，利用這服務付運的貨物總值增至約180億元人民幣，這顯示航空貨運業界已積極善用這服務。發展東莞空港中心永久設施的工作正如期進行。



建設 SKYTOPIA

我們期望香港國際機場不僅是旅客乘坐飛機或運送貨物的地方，只要具備合適的工具及基礎建設，我們深信機場可以成為推動城市發展的強大引擎，特別是適合如香港這種開放型經濟的城市。這願景早於2019年我們首次推出機場城市策略時便提出，至最近以全新品牌SKYTOPIA推廣機場擴大發展的藍圖時，始終如一。

SKYTOPIA將善用機場的土地及海洋資源，創造一個集娛樂、流行文化、遊艇活動、藝術交易和倉儲，以及消閑等元素於一身的世界級旅遊熱點。我們銳意發展SKYTOPIA成為擁有自身特色的亞洲新地標，以及推動香港發展的動力。我們將通過與全球投資者合作的模式建設SKYTOPIA，而機管局將會提供基礎建設。首階段全球投資推廣活動獲得市場的正面支持，我實在感到十分鼓舞。

百年成長歷程

2025年是啟德機場首次有正式飛行紀錄一百周年。由從前的一個臨時機場蛻變成毗鄰九龍城人煙稠密鬧市的國際航空樞紐，再發展成位於赤蠟角的機場城市，我們的機場創下非凡成績，不斷革新。

隨着香港國際機場邁向新里程，機管局的董事會成員、各位同事及整個機場社區均竭盡全力，確保機場繼續成為促進香港經濟增長與發展的主要推手。



林天福

主席

香港，2025年5月26日

行政總裁報告



(左起)

李沛鏗先生，財務執行總監

陳正思女士，商務執行總監

梁景然先生，三跑道項目執行總監

張李佳蕙女士，行政總裁

姚兆聰先生，機場運行執行總監

梁永基先生，工程及科技執行總監

**我堅信挑戰會令我們遇強越強，艱苦奮鬥後將會苦盡甘來。
大家只要同心協力，我很有信心香港國際機場和香港定必
再創高峰。**

各位持份者：

於截至 2025 年 3 月 31 日止的 2024/25 財政年度，香港國際機場的航空交通量穩步增長。三項航空交通量均大幅攀升：客運量及貨運量分別上升 21.6% 及 10.3% 至 5 490 萬人次及 500 萬公噸，飛機起降量上升 20.5% 至 373 050 架次。儘管錄得佳績，在全球經濟環境的各種不穩定因素下，我們仍要努力，提升客運量至疫情前水平。

凝聚動力

於 2024 年 11 月，三跑道系統啟用，機場的年度客貨運處理能力因而提升 50%，這為我們帶來短期及長期的增長機遇，並鞏固了我們作為亞洲領先航空樞紐的地位。三條跑道同步運作下，我們能夠在早上繁忙時段，特別在有大量需求的旅遊旺季中，處理更多航班升降。例如，在農曆新年假期期間，機場單日便為旅遊熱點之一日本，提供 75 班往返航班。

為加快航空交通增長步伐，我們在 2024 年 6 月推出「航空網絡拓展計劃」，以鼓勵航空公司開通更多航線及增加航班往返香港國際機場。截至 2025 年 3 月 31 日，已有 27 家航空公司開通或拓展航班服務至 56 個航點。我們亦支持香港特區政府訂立新民用航空運輸協定的工作。

年內，我們努力吸引更多航空公司來香港營運，包括再度在香港舉行國際航空盛事。於 2024 年 11 月，我們舉辦了「CAPA 亞洲航空領袖峰會」及首屆「超級樞紐博覽會」，吸引逾 2 000 名各界代表參與。博覽會將於 2025 年重返香港，而另一項業界盛事「世界航線發展大會」亦將於同年在香港舉行。

讓旅客享有愉快旅程

我們進一步擴大創新科技的應用範圍，以提升旅客體驗及營運效率。我們屢獲殊榮的「登機易」系統借助容貌辨識技術，讓旅客在整個離港過程憑藉容貌確定身分，現時已有75%從香港國際機場出發的旅客使用這項系統。隨着於本年度成功試行後，持有《港澳居民來往內地通行證》的香港居民即將可以在上海虹橋國際機場使用「登機易」系統。

於2024年7月，我們推出全球首項手機特快行李託運服務，旅客可以利用其智能電話辦理登記手續及核實旅行證件。旅客抵達機場後，即可直接前往自助行李託運櫃檯，無須再到以人手操作的傳統櫃檯或智能登記櫃檯。

我們亦推出了智能保安檢查系統。於進行檢查期間，旅客的電子裝置、液體、噴霧類物品及凝膠可繼續存放在手提行李中。新系統加強了保安水平，營運效率亦增加了20%。

我們正計劃採用更多嶄新科技，包括開發全港首個自動駕駛公共運輸系統，這個先進系統將連接機場島與港珠澳大橋香港口岸。

除了應用科技外，我們推行多項措施讓顧客更稱心滿意。年內，我們不斷引入新品牌及商品種類，使購物及餐飲選擇更多元化。例如，我們增加了出售清真食品的食品數量，並推出HKIA Dollar及香港國際機場禮品卡，為旅客帶來更多購物樂趣。

我們亦展開一個全年計劃，邀請不同表演者及舉行特別活動為旅客帶來娛樂。各種慶祝活動，例如讓本地藝術家展示其創意藝術作品的「香港國際機場文化藝術節」，以及以本地賣座電影為藍本的「九龍城寨之圍城電影展」，均大受本地居民及海內外旅客歡迎。

為進一步與旅客互動聯繫並推廣我們的最新服務，我們積極運用小紅書、TikTok、Instagram及其他社交媒體平台。於2025年1月，我們與內地領先的串流平台優酷合作，推出名為《這就是轉機》的六集紀實篇及12集短劇篇。這些作品吸引了超3億人次觀看，並在內地及海外市場榮獲多個著名獎項。這些作品深入探討香港國際機場作為全球航空樞紐的角色，並突顯機場背後不同人士在不同崗位群策群力的成果。

鞏固貨運領先地位

香港國際機場是國際上少有同時應付龐大客、貨運量的機場。我們的航空貨運業務在支持香港及粵港澳大灣區經濟方面發揮着關鍵作用。於本年度，香港國際機場自2010年以來第14次獲評為全球最繁忙貨運機場。

為保持領導地位，我們努力不懈地專注於提升營運效率，並透過創新商業模式協助業務夥伴加強競爭力。其中一個重要例子是在機場營運環境中廣泛應用無人駕駛車輛，包括進行貨物處理工作。地勤服務代理商現已可使用無人駕駛拖車在停機坪與貨運站之間運送貨物；同時，我們亦與航空公司分享無人駕駛拖車的專業知識和經驗，協助他們在其貨運設施中引入這項技術。

在貨運方面的另一項措施是發展香港國際機場東莞空港中心，為香港與大灣區之間的空運貨物提供創新的海空貨物聯運服務。這項服務可將整體成本減半，並縮短三分之一的運作時間，進一步鞏固我們作為大灣區國際空運樞紐的領先地位。相關的先導計劃已引起業務夥伴的莫大興趣。於2024/25年度，約20家航空公司及超過120家香港貨運代理參與該計劃。

培育社區人才

我們一直致力於建立強大的機場社區，並吸引人才投身航空業。由香港機場管理局成立的香港國際航空學院，旨在加強香港作為民航培訓樞紐的地位。於本年度，航空學院見習機師培訓課程的首批學員全體均獲得學院合作航空公司有條件取錄。於2024年4月，航空學院與香港都會大學簽訂合作協議，於2025年5月開始在航空服務管理榮譽工商管理學士課程中加入見習機師專修範疇。

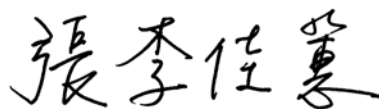
為應對日益增長的人才需求，我們舉辦了多場招聘會，並與領先的網上招聘代理合作推出全新「香港國際機場就業網站」。這個網站配備人工智能技術，能為求職者提供個人化內容，協助他們發掘機場的就業機會。

作為推動可持續發展的其中一項工作，我們積極配合香港特區政府就指定面積約2 400公頃的北大嶼海岸公園進行法定程序。北大嶼海岸公園是全港同類型海岸公園中面積最大，與另外兩個海岸公園相連，為中華白海豚提供了理想棲息地。為進一步支持生物多樣性，我們亦在機場附近敷設更多人工魚礁。這些工作讓我們榮獲國際機場協會頒發「2024年環保機場嘉許計劃」的鉑金獎。

此外，在「香港國際機場綠色創新基金」的支持下，我們於本年度與業務夥伴合作，推出亞洲首個以機場為基地的可再生柴油先導計劃。

機遇處處新時代

在充滿經濟不明朗因素帶來種種挑戰的陰霾下，2024/25財政年度標誌着充滿機遇的新時代誕生。但我堅信挑戰會令我們遇強越強，艱苦奮鬥後將會苦盡甘來。我衷心感謝我們的員工及業務夥伴的寶貴貢獻。大家只要同心協力，我很有信心香港國際機場和香港定必再創高峰。



張李佳蕙

行政總裁

香港，2025年5月26日

董事會



林天福先生 *GBS* 太平紳士 主席

現年66歲。2024年6月獲委任為董事會主席。國際機場協會世界理事會成員，以及其亞太及中東地區理事會第二副主席；香港特區政府大嶼山發展諮詢委員會成員；香港大學校務委員會委員；港美商務委員會會員。於2014年10月至2024年5月出任香港機場管理局行政總裁。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。

張李佳蕙女士 行政總裁*

現年64歲。2025年4月獲委任為行政總裁。機場保安有限公司董事局成員。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，並自2024年6月起兼任署理行政總裁。張李佳蕙女士曾在美國紐約及加州矽谷高科技公司工作多年，其後於1992年加盟機管局。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長及杭州蕭山國際機場有限公司第一副董事長。



陳阮德徽教授 *BBS*

現年75歲。2024年6月獲委任為董事會成員。陳教授於1995年至2002年擔任香港特區政府的運輸署副署長。她擁有香港大學社會科學學士學位、公共行政社會科學碩士學位和哲學博士學位。她曾在多個機構的董事會和政府委員會任職。在專業方面，她是國際物流及運輸學會的榮譽院士，並於2013至14年擔任該學會的國際主席。陳教授是香港大學專業進修學院常務副院長（行政及資源）、物流及運輸中心總監及國際學院的顧問。她現任進智公共交通控股有限公司獨立非執行董事、東華三院環保村有限公司董事、香港信佳集團管理有限公司策略顧問、西九文化區管理局董事局轄下商業項目租賃小組主席、香港中華職教社理事、港鐵學院及香港公共行政學院的理事會成員。



陳美寶女士 太平紳士 運輸及物流局局長*

現年59歲。陳美寶女士於2024年12月出任運輸及物流局局長後成為董事會成員。陳女士在1989年加入香港政府，任職政務主任。她曾在多個決策局及部門服務，近年的職位包括於2012年7月至2016年7月出任財經事務及庫務局副秘書長（庫務），於2016年8月至2017年10月出任財經事務及庫務局副秘書長（財經事務）；於2017年10月至2020年7月出任運輸署署長，以及於2020年8月至2024年12月出任運輸及物流局常任秘書長（前稱運輸及房屋局常任秘書長（運輸））。





趙式明女士 *BBS 太平紳士*

現年51歲。2021年6月獲委任為董事會成員，於2024年6月獲再度委任。趙女士現為海瀚資本有限公司及查特豪斯公學(亞洲)有限公司董事長；剛卸任波羅的海國際航運公會主席。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，曾擔任亞洲船東協會和香港船東會主席，以及香港特區政府運輸及房屋局轄下香港海運港口局成員。現為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；嶺南大學校董會成員及諮議會當然成員；以及香港特區政府碳中和及可持續發展委員會成員。

陳南祿先生 *GBS 太平紳士*

現年69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、太古股份有限公司和香港太古集團有限公司常務董事、香港賽馬會主席，以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58歲。2020年6月獲委任為董事會成員，於2023年6月獲再度委任。立法會議員(選舉委員會界別)。他為凝智資本有限公司創始股東，在金融投資範疇擁有超過30年的工作經驗，並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。陳先生是香港學術及職業資歷評審局主席；香港大學校務委員會委員；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)獨立非執行董事；中華人民共和國第14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 *太平紳士*

現年55歲。2020年6月獲委任為董事會成員，於2023年6月獲再度委任。機場保安有限公司董事局成員。周女士擁有特許財務分析師資格，曾任香港理工大學校董六年，主力參與投資委員會事務，並曾任廉政公署貪污問題諮詢委員會委員六年。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。





許正宇先生 *GBS 太平紳士* 財經事務及庫務局局長*

現年48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、強制性公積金計劃管理局及香港按揭證券有限公司的非執行董事。西九文化區管理局董事局成員及金融發展局董事局當然成員。香港國際主題樂園有限公司董事會成員及香港投資管理有限公司的官守董事。

龔楊恩慈女士 *BBS 太平紳士*

現年62歲。2024年6月獲委任為董事會成員。於2022年8月起獲委任為中國銀行(香港)有限公司顧問，在此以前為該公司副總裁。目前是香港特區政府首長級薪俸及服務條件常務委員會主席、香港兒童醫院醫院管治委員會主席、公務員敘用委員會委員、香港旅遊發展局成員、公務員培訓諮詢委員會非官方委員。香港賽馬會董事、香港公益金董事、醫院管理局慈善基金信託委員會成員及中銀香港慈善基金董事。香港中文大學校董會成員及東華學院校董會成員。香港故宮文化博物館有限公司董事局成員。香港僱主聯合會理事，同時為該會銀行及財務業組主席。領展資產管理有限公司及中電控股有限公司獨立非執行董事。龔楊恩慈女士於美國南加州大學取得工商管理學士學位(主修會計)。



李律仁資深大律師 *太平紳士*

現年54歲。2022年6月獲委任為董事會成員。機場保安有限公司董事局成員。李先生是資深大律師，專注商業訴訟，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58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。曾任國際民用航空組織亞太地區區域航空安全小組主席及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72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)；立法會發展事務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66歲。2021年6月獲委任為董事會成員，於2024年6月獲再度委任。機場保安有限公司董事局及建造業議會成員。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特區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。

王鳴峰資深大律師 太平紳士

現年53歲。2020年10月獲委任為董事會成員，於2023年6月獲再度委任。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。現任香港高等法院原訟法庭特委法官、全國人民代表大會常務委員會香港特別行政區基本法委員會委員、國際投資爭端解決中心仲裁員及港深創科園公司非執行董事。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。



姚柏良議員 MH 太平紳士

現年51歲。2024年6月獲委任為董事會成員。香港中國旅行社有限公司董事長。立法會功能界別(旅遊界)議員。姚議員積極為旅遊業界服務。他是旅遊業策略委員會委員、海濱事務委員會成員，以及的士服務質素委員會成員。他為旅遊業行業培訓諮詢委員會副主席、旅遊業監管局業界成員及香港旅遊業議會理事會觀察員。此外，他熱心於青少年發展及社區服務，現為香港理工大學校董會成員及香港青少年軍總會義務秘書長。

姚建華先生 太平紳士

現年64歲。2023年6月獲委任為董事會成員。姚建華先生現任保險業監管局主席、金融學院董事、中國移動有限公司、安踏體育用品有限公司及亞瑪芬體育的獨立非執行董事。他現為香港科技大學校董會成員兼大學司庫；香港金融管理局外匯基金諮詢委員會及公務員敘用委員會委員。姚先生曾擔任香港交易及結算所有限公司獨立非執行董事、廉政公署事宜投訴委員會委員、畢馬威中國及香港的主席和首席執行官、畢馬威國際及亞太地區的執行委員和董事會成員。姚先生亦曾擔任香港會計師公會的審計專業改革諮詢委員會及中國內地事務委員會的委員。姚先生為特許公認會計師公會和香港會計師公會的資深會員。姚先生於1983年取得香港理工學院(現稱香港理工大學)會計專業文憑，並擁有英國華威大學工商管理碩士學位。



* 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

陳正思女士 商務執行總監

現年 59 歲，持有香港中文大學工商管理碩士學位。2012 年 9 月獲委任。加入香港機場管理局前，陳正思女士是希慎興業有限公司總監（商鋪租務及市場推廣），之前她曾在利潔時公司（香港及台灣）及強生（香港）有限公司擔任高級職位，於跨國機構擁有豐富的管理及商務經驗。陳女士曾出任香港房屋委員會委員及其轄下審計附屬小組委員會主席，現為莞港智慧空港投資（東莞）有限公司主席及香港中文大學工商管理碩士課程顧問委員會委員。

李沛鏗先生 財務執行總監

現年 49 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及珠海市珠港機場管理有限公司擔任董事，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理學士學位。



梁永基先生
工程及科技執行總監

現年64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及建造業議會成員。

梁景然先生
三跑道項目執行總監

現年61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，涵蓋香港國際機場的客運大樓運作、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海機場管理局有限公司首席營運總監，現為該公司的董事。他於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60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。他現時為滬港機場管理(上海)有限公司副董事長。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。

大事紀要

2024



4月

香港國際航空學院與香港都會大學公布推出香港首個具商用機師培訓的學士學位課程。

香港國際機場第13次獲國際機場協會選為全球最繁忙貨運機場。

香港機場管理局與香港空運貨站有限公司及香港蜆殼有限公司合作於香港國際機場推出先導計劃，將可再生柴油應用於地勤設備。



5月

香港國際機場在國際機場協會亞太及中東地區分會舉辦的「2024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」類別鉑金獎殊榮。

機管局成功為其15億元人民幣高級票據定價，該票據亦為香港企業發行人在公開債券市場上發行的首筆十年期離岸人民幣債券。

7月

機管局推出智能保安檢查系統及手機特快行李託運服務，以提升旅客體驗及營運效率。



6月

國家自主研發的C919飛機首次於香港作商業飛行。



機管局批出合約，發展將在航天走廊上運行的全港首個自動駕駛公共運輸系統。

8月

為拓展香港國際機場於東南亞地區的交通連繫，機管局與越南機場公司（Airports Corporation of Vietnam）、越南航空公司、Sovico集團（越捷航空的創辦方）及柬埔寨國際機場營運商 Société Concessionnaire de l'Aéroport 簽訂合作備忘錄。

9月

香港國際機場於「TTG 旅遊大獎」中，榮登「旅遊名人堂—最佳機場」之列。



2025

10月

香港國際機場屢獲殊榮，包括獲「Air Cargo News Awards 2024」頒發的「年度航空貨運樞紐」、第11屆「Payload Asia Awards」頒發的「年度最佳貨運機場 — 亞太地區」，以及世界創新科技與服務聯盟「環球創新及科技卓越成就獎」頒發的「2024年智慧城市獎(公營機構組別)」。

11月

「香港國際機場・渣打香港馬拉松：三跑道系統十公里國際賽」於中跑道舉行，吸引約11 000名本地及海外健兒參加。



作為三跑道系統項目其中一項工作，機管局積極支持成立涵蓋約2 400公頃水域、全港面積最大海岸公園——北大嶼海岸公園。

香港國際機場擔任主辦機場，舉行亞洲首屆「超級樞紐博覽會」。

香港機管局與珠海交通控股集團簽署協議，購入珠海機場35%股權。



三跑道系統啟用，三條跑道同步運作。

12月

機管局推出HKIA Cargo商貿數智網站，連繫貨運代理、貨車司機、航空公司、航空貨運站營運商及監管機構等主要持份者，藉以提高香港航空貨運同業的競爭力。

1月

機管局公布擴大機場城市發展藍圖的新品牌SKYTOPIA。

SKYTOPIA

IS ALL HERE



2月

機管局舉行一系列活動慶祝香港機場發展100周年，包括「香港國際機場同業單車及跑步比賽2025」。




3月

香港國際航空學院與15間內地院校成立「民航人才培育聯盟」。

客運服務





香港國際機場的航空交通持續反彈，我們積極以新服務、完善的設施及創新技術提升旅客體驗。

煥然一新

於 2024/25 年度，一號客運大樓離港層落客區進行了加強功能及美化工程，以全新面貌迎接旅客。

走進大樓，旅客可欣賞連串精采藝術展，包括設有四個展覽的「香港國際機場文化藝術節 2024」，內容涵蓋香港傳統工藝以至數碼藝術。在整個年度，我們在登機範圍為離港旅客安排了各種舞蹈及音樂表演。為紀念武俠小說作家金庸百年誕辰，香港國際機場展出雕塑家任哲創作的雕塑，活現金庸筆下其中一名最受歡迎人物郭靖的英姿。

一號客運大樓換上新地毯，並翻新落客區，讓旅客享有更佳體驗。

香港國際機場作為香港的門戶，是展示這動感之都豐富多元文化內涵的理想地點。



HKIA ARTS & CULTURE FESTIVAL

香港國際機場文化藝術節

05.07 - 31.10.2024





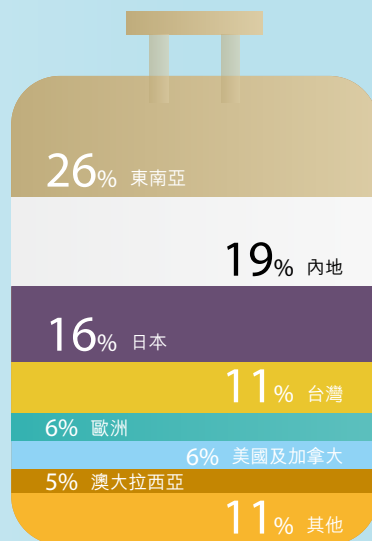
香港國際機場與香港特區政府、香港旅發局及電影出品方合作，為一齣取得空前成功、蜚聲國際的本地電影舉行展覽，將電影的場景細緻重現。

我們與文化體育及旅遊局、香港旅遊發展局和電影出品方合作，舉辦沉浸式展覽，展出以昔日九龍寨城為藍本的賣座電影——《九龍城寨之圍城》的場景。

於12月至2月，機場舉行「瞬間展航」互動展覽。這個三維影院體驗由香港浸會大學策展，利用12K超高清影片，讓訪客穿梭古今，欣賞八個亞洲國家逾40個文化遺產。

客運市場

(截至2025年3月31日止年度)





香港國際機場是全球唯一
機場讓旅客利用智能電話
及容貌辨識技術完成所有
離港程序。

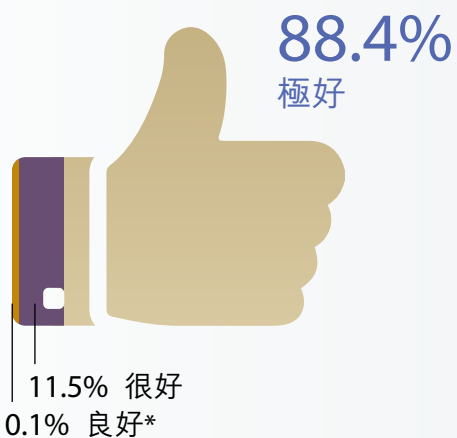
科技便利出行

「登機易」推出後不斷發展，這個生物特徵識別系統讓離港旅客利用容貌作識別，方便自如地在機場內展開旅程。截至2024/25年度末，有四分之三離港旅客使用「登機易」。

建基於「登機易」技術之上，我們於2024年7月推出手機特快行李託運服務，讓旅客透過智能電話掃描旅行證件及辦理網上登記，並可於到達香港國際機場後直接前往特快行李託運櫃檯，託運行李所需時間少於一分鐘。香港國際機場是唯一一個機場能夠讓旅客使用智能電話及容貌辨識技術，完成從辦理登記手續至登機的所有離港程序。

手機特快行李託運服務在「Future Travel Experience APAC Airport Pioneer Awards 2024」獲得「傑出成就獎」。於本年度，我們於「世界旅遊獎」中獲評為「2024亞洲最佳機場」及「2024中國最佳機場」，並於「2024年TTG旅遊大獎」中，繼續獲得旅遊名人堂中的「最佳機場」讚譽。

機場服務質素調查 整體滿意程度



* 於2024/25年度有兩宗整體滿意程度為3(良好)的評分。

於2024年7月，我們在南面及北面出境檢查大堂推出智能保安檢查系統。該系統配備先進科技，利用三維及360度電腦斷層X光掃描技術，檢查過程中旅客的電子裝置、液體、噴霧類物品及凝膠可保留在手提行李內。新系統提高偵測準確度，平均處理流量增加約20%，而且具備自動托盤消毒及回收功能，旅客遺留物品在托盤上更會發出提示。如旅客未能通過該系統的金屬探測拱門檢查，將由人體全身掃描器取代人手作進一步檢查，該系統及掃描器將於2027年年底分階段應用到整個機場範圍。

我們善用專業技術，在香港國際機場以外讓旅客享有更大的方便。於2024年10月，我們與國際航空運輸協會、國泰航空及成田國際機場合作，完成全面數碼旅遊的概念驗證。兩名旅客成功在實際運作環境中，利

用不同的電子錢包完成來回兩個機場的旅程。我們亦與內地機關及上海虹橋國際機場聯手，讓持有《港澳居民來往內地通行證》的香港居民利用容貌辨識技術辦理出入境清關手續。

下一年度，我們將於Wi-Fi 7全面應用到所有客運大樓之前，於T1中場客運廊為此進行測試。Wi-Fi 7能夠提供更快速、低時延及更安全的服務。



**智能保安檢查系統提高檢查工作
績效，讓旅客在機場辦理手續時
有更舒適體驗。**



於2024/25年度，我們為香港國際機場流動應用程式「My HKG」增設新服務與功能。現時它可提供在機場購物及用膳的個人化建議，以及購買巴士車票、預約貴賓室、行李提取及送遞、代客泊車和機場電動車接載等一站式服務。我們憑藉加強「My HKG」功能，在「2024年亞洲電子商務大獎」中，獲得「最佳電子商務創新」組別金獎及「最佳品牌 — 旅遊及接待」組別銀獎；於「DigiZ Awards 2024」中獲得「最佳電子商務策略」組別銀獎。我們亦於世界創新科技與服務聯盟主辦的「環球創新及科技卓越成就獎」中榮膺「2024年智慧城市獎(公營機構組別)」。

在香港，颱風來襲或會擾亂海陸空交通。於本年度，我們推出了一套系統，旨在盡量減少惡劣天氣下乘客

排隊等候的士的時間。為配合系統推行，我們還安排可容納500人的臨時室內候車空間，提供座椅及流動充電站，方便乘客等候的士。此外，旅客關顧組會提供協助，食肆亦會在有需要時延長營業時間。

於2024/25年度我們提升了多項設施。抵港層新設關愛閣供有特別需要旅客使用，同時亦協助已改良的自動輪椅進行測試。

我們開始更換一號客運大樓及T1衛星客運廊的地毯，而更新電動扶梯、自動人行道及空調系統的計劃正持續進行。於2025年3月，我們於東大堂抵港範圍加設電動扶梯，將可改善旅客捷運系統的客流。一號停車場及的士上客區範圍已擴大，以滿足殷切的需求。

各式各樣的餐飲及購物選擇，令旅客體驗提升至全新層次。

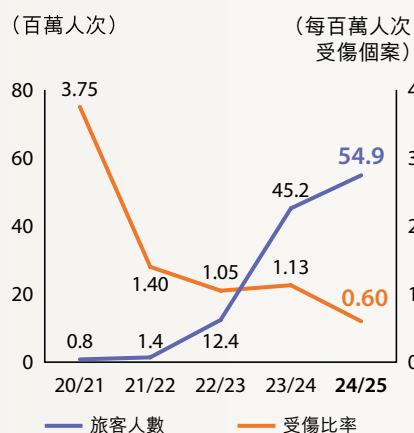


完善零售體驗

於2024/25年度，香港國際機場的零售商店繼續吸引不同背景的旅客。尊貴購物區開設了新時裝、珠寶及優質食品品牌，以及獨一無二的期間限定店；售賣煙酒、香水及化妝品的店鋪已重新裝修，增添高端產品。機場更首次新增潮流玩具、兒童書籍、遊戲及娛樂、永續食品雜貨、單一品牌美容產品與電子產品等種類的店鋪。餐飲選擇亦更多元化，增設了烘培類食品、雪糕和意式雪糕，以及特色咖啡等品牌和種類。

我們的「HKairport Rewards」會員計劃人數不斷上升，截至2024年年底已有逾60萬名會員。為提高會員參與度並鼓勵消費，我們推出尊尚會員級別，以及HKIA Dollar和香港國際機場禮品卡。HKairportShop.com新增獨家產品及直播活動，以推廣特別優惠。

旅客量與受傷比率





擴大機場的貴賓室範圍後，
旅客可在登機前享受到
更貼心的優質服務。



新服務與設施

於2024年7月，一間新設的高級商務貴賓室於一號客運大樓啟用。一號客運大樓及T1中場客運廊的多個貴賓室亦正進行翻新及擴大範圍，將於2025/26年度起為旅客服務。有關開設新香港國際機場貴賓室的計劃亦預期於該年度完成。

便利旅客的上門行李託運服務於年內擴大規模，香港航空及大灣區航空分別於2024年5月及7月參與計劃。

於2024年6月，於屯門時代廣場新設機場以外地點預辦登機服務，位於九龍塘又一城的另一預辦登機設施亦在2025年3月啟用。

培訓及準備

我們於2024年10月在中跑道舉行年度飛機事故及救援演習，並在2025年3月進行年度颱風緊急應變演習。

為更深入了解疫情後旅客的行為及需要，確保培訓計劃能正中目標，我們於2024年7月全面更新了顧客旅程地圖。

於2024/25年度，我們舉行了約38次演習及演練，以及約86次涵蓋有關緊急應變、公共衛生、保安、惡劣天氣準備工作及交通受阻的培訓。這些培訓包括為我們的員工及業務夥伴僱員定期舉辦的顧客服務研討會和工作坊。我們亦為航空公司、地勤服務代理商、停機坪服務商與零售商的新僱員提供培訓。

跨境服務

香港國際機場的城市候機樓加強了機場與粵港澳大灣區的連繫，方便內地居民經香港國際機場旅遊。城市候機樓提供實時航班資料、售賣前往機場的跨境客車車票，並提供直達香港與澳門的交通服務。

截至2025年3月31日，共有30個城市候機樓投入運作。新城市候機樓先後於下列月份啟用，包括2024年9月在佛山、10月在惠州和新會、12月在順德和中山、2025年1月在南海和台山、2月在肇慶、以及3月在番禺和東莞。

在2024/25年度，德國漢莎航空、瑞士國際航空及越南航空開始提供預辦登機服務，而新西蘭航空、全日空、阿聯酋航空、嘉魯達印尼航空、大灣區航空、新加坡航空及泰國國際航空在更多口岸提供預辦登機服務。往來大灣區西部城市與珠海口岸之間的客車服務加密班次，並增加目的地數目。

年內，我們與本地航空公司國泰航空及大灣區航空合作，為我們專用客車服務推出了代碼共享安排。現時，一張票包括香港國際機場往來港珠澳大橋澳門口岸及珠海口岸的航班與客車服務。使用新服務的旅客，可在口岸完成預辦登機手續及行李託運手續，行李將直接送到最終目的地。



城市候機樓方便大灣區居民通過香港國際機場龐大的航空交通網絡旅遊。



24/25年度

180萬人次

香港國際機場跨境海陸
交通設施旅客量

2024/25年度服務水平

行李運送(首件)¹

99.4%

行李運送(最後一件)²

98.6%

經機橋登機及下機的旅客

99.9%

一般情況的離境保安檢查³

98.4%

一般情況的轉機保安檢查³

99.4%

¹ 目標是首件行李可於20分鐘內送抵行李認領處；由於距離較遠，從T1中場客運廊遠方停機位航機運送的首件行李則為25分鐘內。

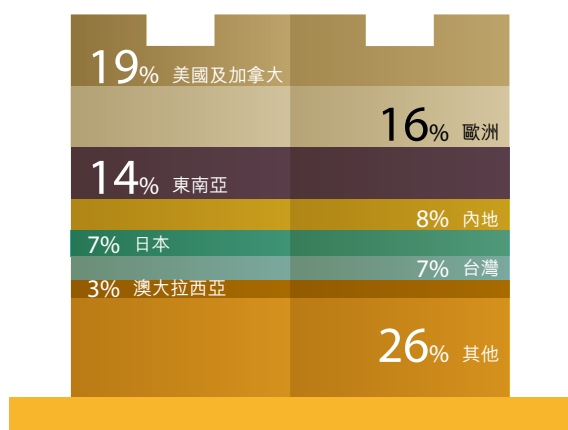
² 目標是最後一件行李可於40分鐘內送抵行李認領處；由於距離較遠，從T1中場客運廊遠方停機位航機運送的最後一件行李則為45分鐘內。

³ 在一般情況下，旅客於保安檢查通道的輪候時間為4.5分鐘或以下。

貨運及 航空服務

貨運市場

(截至2025年3月31日止年度)



* 不包括航空郵件。

三跑道系統啟用有助鞏固香港國際機場的全球領先貨運樞紐地位。

大灣區國際貨運門戶

東莞是粵港澳大灣區其中一個舉足輕重的製造業重鎮。在東莞市人民政府支持下，於2023年4月，我們推出了東莞與香港國際機場的海空貨物聯運先導計劃。



升級後的香港國際機場貨運數據平台HKIA Cargo進一步加強香港航空貨運同業的競爭力。



截至2025年3月31日，有超過120家香港貨運代理商參與計劃，並有逾20家航空公司在東莞收貨。這項貨物聯運服務縮短了於香港國際機場東莞空港中心的交貨時間到航班起飛前14小時，有助處理有時限貨物的運送。於2024/25年度，經這項服務處理的貨物總值約180億元人民幣。





香港國際機場東莞空港中心 永久設施預期在2027年全面 投入運作。

香港國際機場東莞空港中心於東莞運作的現址為臨時地點。年內，我們已購入14公頃土地及毗鄰的躉船碼頭作為永久設施。待空港中心於2027年全面投入服務，這座自動化設施每年的貨運處理能力將可達約100萬公噸。年內，香港國際機場多式聯運空運處理設施的建造工程已動工。

於2024/25年度，我們試行「經珠港飛」跨境貨運服務。從亞洲、歐洲及北美洲付運的貨物抵達香港國際機場後，以貨車經港珠澳大橋運往珠海機場，再空運到杭州的電子商貿公司。

全球電子商貿樞紐

於2024年12月，位於香港國際機場的轉口郵件中心建造工程已竣工。該中心的年處理能力達20萬公噸，將可處理從內地付運至海外目的地的郵件及電子商貿貨物。

年內，聯合包裹運送服務公司(UPS)的速遞樞紐中心已開始在機場進行工地平整工程。預期有關設施的建造工程將於2025/26年度起動工，其年處理能力將接近100萬公噸。

優質空運服務

於2024年11月，我們完成了「機場間藥品貨運通道3.0」驗證工作，這是香港國際機場、邁阿密國際機場及國泰貨運之間的合作，為付運有時限及需要溫控處理的醫藥品往來邁阿密與香港，提供安全高效的運送服務。「機場間藥品貨運通道3.0」是建基於我們於2019年，成功創建往來布魯塞爾與香港的首條機場間藥品貨運通道。

支持貨運業

於本年度，香港國際機場貨運數據平台HKIA Cargo引入新功能，包括香港進出口報關單元，以及為香港海關海空聯運便利計劃單元而設的人工智能入侵偵測系統。

於2024年12月，我們推出HKIA Cargo商貿數智網站，提供香港國際機場貨運數據平台HKIA Cargo各項單元接入點。商貿數智網站亦向持份者提供最新的貨運相關消息，例如燃油附加費、全球貿易，以及環境及技術趨勢。

年內，我們與香港金融管理局合作連接其「商業數據通」至香港國際機場貨運數據平台HKIA Cargo，是為金融業界創建跨行業生態圈的其中一項措施。

獎項

於2024/25年度，我們屢獲殊榮，在空運業界的領先水平獲得肯定。

- 於《Asia Cargo News》舉辦的「2024年亞洲貨運、物流及供應鏈獎」評選中榮膺「全球最佳機場」
- 於「Air Cargo News Awards 2024」獲得「年度航空貨運樞紐」殊榮
- 於第11屆「Payload Asia Awards」中，榮獲「年度最佳貨運機場 — 亞太地區」獎及「年度最佳航空貨運技術供應商」獎
- 於「2024超級樞紐博覽會大獎」獲得「最佳貨運樞紐」殊榮。



2024年十大最繁忙機場 — 國際貨運吞吐量*

1. 香港 (HKG)

4.9 百萬公噸

2. 浦東 (PVG) 3.0 百萬公噸

3. 仁川 (ICN) 2.9 百萬公噸

4. 哈馬德 (DOH) 2.6 百萬公噸

5. 安克雷奇 (ANC) 2.6 百萬公噸

6. 邁阿密 (MIA) 2.3 百萬公噸

7. 桃園 (TPE) 2.3 百萬公噸

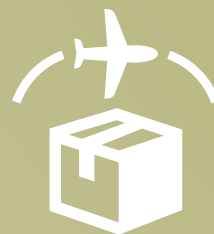
8. 迪拜 (DXB) 2.2 百萬公噸

9. 樟宜 (SIN) 2.0 百萬公噸

10. 成田 (NRT) 1.9 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2025年4月提供的初步數字。



加強連繫

於2024年6月，我們引入「航空網絡拓展計劃」，這個為期三年的計劃提供獎勵，鼓勵客運及貨運航空公司開通新航線及增加現有香港航線的班次。截至2025年3月31日，有27間航空公司已開始或新增服務至56個航點。

通過本計劃，我們針對性發展前往亞洲、一帶一路市場的客運航線，以及前往北美洲、歐洲及澳大拉西亞的主要長途航線。貨運服務亦集中於北美洲及西歐。

此外，香港國際機場的航空網絡已覆蓋香港特區政府「個人遊」計劃新增的八個城市，包括哈爾濱、呼和浩特、蘭州、拉薩、太原、烏魯木齊、西寧及銀川，進一步加強我們與內地的聯繫。

新建轉口郵件中心的貨運處理能力達到每年20萬公噸。

飛行區 及系統

於本年度，香港國際機場啟用三跑道系統。此外，我們繼續提升營運效率、引入創新科技及參與多個業界盛事。

三跑道系統啟用

於2024/25年度，香港機場管理局重新配置中跑道、完成興建新航空交通管制指揮塔、為重新配置的中跑道進行啟用前飛行校驗，以及舉行飛機事故及救援演習。民航處為三跑道運作簽發機場牌照，三跑道系統於2024年11月28日正式啟用，三條跑道同步運作。



無人駕駛車輛的行駛範圍 正擴展至非禁區範圍的新路線， 並進行測試。



無人駕駛車輛

為促進數碼技術融入機場停機坪運作中，我們擴大無人駕駛車輛的使用範疇。我們增加了無人駕駛巴士新禁區路線，接載機場員工；開始於T1中場客運廊及T1衛星客運廊應用遙控飛機牽引車，並測試廣體飛機的電動飛機牽引車。無人駕駛拖車現時為T1中場客運廊

的飛機停機位服務，我們計劃於2025/26年度在飛行區引入無人駕駛房車。

於2024年12月，我們開始於非禁區試行無人駕駛車輛。我們計劃在航天走廊上為自動駕駛運輸系統進行運作試驗，預期該系統可在2025年開始載人，以及於2028年延伸至東涌。

三跑道系統令香港國際機場 運力增至每年1.2億人次客運量 及1 000萬公噸貨運量。



數碼機場運作

於本年度，指示飛機到閘口停泊的航班引領系統遙距操控應用範圍已擴大至涵蓋一號客運大樓所有廊前停機位及遠方停機位。本地航空公司採用了「強化飛行區管理系统」，該系統利用人工智能分析技術改善停機坪管理。於數碼停機坪及指揮塔管理系統的第二階段，我們裝設了56部攝影機以全面覆蓋三跑道系統。

我們與機電工程署及廣東省科學院合作研發的「機場跑道助航燈自動維護機械人」，能提升維修效率70%。我們於2024/25年度開始對機械人進行測試，現正測試其於客運大樓內進行安全巡邏、於飛行區塗上道面標號，以及維修檢查的能力。

我們開始更換一號客運大樓行李處理大堂的X光機，引入人工智能技術偵測行李處理系統內的故障，找出空盤。現時海天中轉大樓行李集裝箱的調動已是自動化操作。

為進一步推動機場運輸數碼化，我們推出智能道路監察系統，以便監察機場運輸設施。我們引入機場運輸協作決策系統，以繼續提升機場的實時交通管理。

於本年度，機場的電力基礎設施及充電網絡開始進行升級，以助禁區車輛及地勤設備電動化，並滿足公眾與日俱增的需求。

機場多處採用機械人等先進技術。



業界肯定

於本年度香港國際機場屢獲獎項，包括「機場跑道助航燈自動維護機械人」於「第49屆日內瓦國際發明展」中獲頒銀獎；無人駕駛拖車於「HKB Technology Excellence Awards」中贏得「自動化 — 航空」類別殊榮；並於「2024建造業議會數碼化大獎」中，憑藉「數碼分身成就智慧機場城市」取得「項目(公共)」類別銀獎。

業界協作與活動

於2024年夏季，機管局隨行政長官率領的香港特區政府代表團到訪越南及柬埔寨。訪問期間，機管局與越南機場公司(Airports Corporation of Vietnam)、越南航空公司、Sovico集團(越捷航空聯合創辦方)，以及負責營運柬埔寨國際機場業務的Société Concessionnaire de l'Aéroport簽訂合作備忘錄，藉以加強香港與東南亞之間的航空交通連繫，促進運作、服務與可持續發展方面的專業交流。

於2024年10月，機管局亦與中國商飛上海飛機客戶服務有限公司簽署協議，支持國家自主研發的C919飛機在香港國際機場運作，並在國際市場推廣。

於本年度，機管局積極參與多項業界盛事，包括於阿姆斯特丹舉行的「2024年國際機場峰會」、第九屆「北京全球友好機場總裁論壇」、於香港舉行的「14th Biennial Corporate Governance Conference 2024」、在法蘭克福進行的「2024年客運大樓博覽及會議」，以及分別於波哥大及新加坡舉行的「IATA Slot Conference」。





內地發展項目

於2024/25年度，香港機場管理局繼續增強與杭州、上海及珠海等地機場的合作，為國家航空業發展作出貢獻。



香港機管局購入珠海機場35%的股權
將進一步發揮並善用香港國際機場與
珠海機場的優勢。



珠海機場

香港機管局自2006年起擁有管理珠海機場的合資公司55%股權。於2024年11月，香港機管局簽署協議購入珠海機場35%的股權，而上述合資公司對珠海機場的經營管理權延續至2046年。

於2024年，珠海機場客運量上升13.2%至超過1 300萬人次，貨運量下跌2.5%至34 252公噸，飛機起降量則增加5.7%至90 932架次。珠海機場航班準時起飛率達90.8%，在客運量水平相約的內地機場中排名第16位。

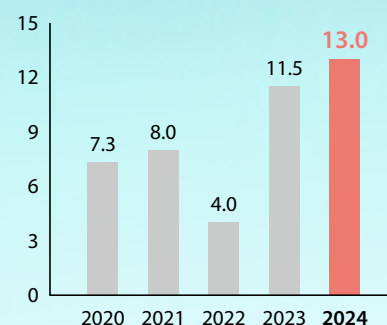
於本年度，中國民用航空局批准暫時增加珠海機場的冬季航班，每星期飛機起降量達376架次，按年跳升50.4%。

於11月，珠海機場舉辦「第15屆中國國際航空航天博覽會」，在展期內錄得飛機起降量1 387架次。有超過20萬人次旅客使用機場，而航班準時起飛率維持在95.8%。

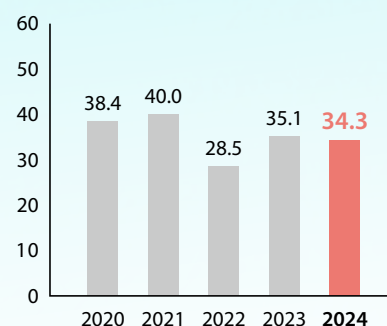
於2024年，中國民航局牽頭為年客運量超過1 000萬人次的機場進行服務質素評估，珠海機場在評估中取得優秀評級。

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



虹橋機場獲SKYTRAX評為
五星機場，並譽為中國
最潔淨機場。



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2024年，虹橋機場客運量攀升12.8%至4 790萬人次，飛機起降量則上升3.2%至275 288架次。

虹橋機場於2024年翻新了二號航站樓A及E值機島，並增設57間新店鋪，當中四間是更是首次在內地機場開設。

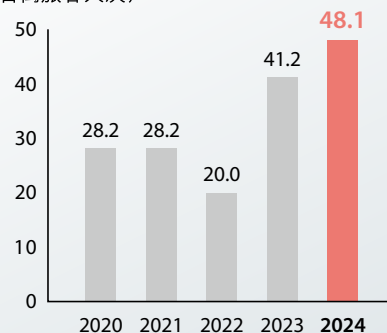
於2024年，虹橋機場獲SKYTRAX評為五星機場，並榮膺中國最潔淨機場。虹橋機場連續第十年奪得CAPSE的最佳機場獎。

於2025年1月1日，中國東方航空開始以國家自主研發的C919客機，執飛每天往來虹橋機場與香港國際機場的客運航班。中國東方航空是首家航空公司採用C919客機執飛香港航線。

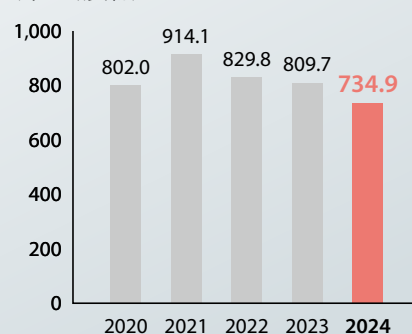
於2024年，有30名虹橋機場員工到香港國際航空學院參與培訓課程。兩名虹橋機場僱員獲派駐香港國際機場不同部門交流，為期三個月，而另外五名僱員則參加與杭州蕭山國際機場合作的新員工交流計劃。

杭州蕭山國際機場吞吐量

(百萬旅客人次)



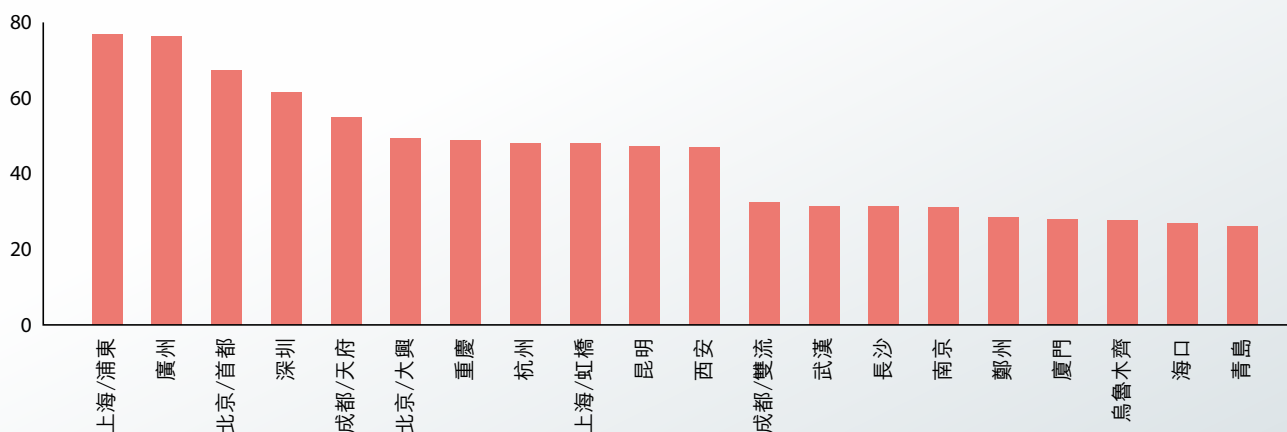
(千公噸貨物)



資料來源：中國民用航空局

2024年內地20大最繁忙機場 — 客運吞吐量

(百萬旅客人次)



資料來源：中國民用航空局

杭州蕭山國際機場

於2024年，蕭山機場的客運量增加16.7%至4 810萬人次；飛機起降量則上升6.6%至320 000架次，兩項數字均創蕭山機場新高，令其客運量及飛機起降量在內地機場中分別排名第八位及第十位。由於順豐速運遷移其運作地點，蕭山機場的貨運及航空郵件量下跌9.2%至734 900公噸，名列第七位。

年內，蕭山機場增加或恢復十條國際客運航線及五條國際貨運航線。於6月，蕭山機場開始提供前往澳洲墨爾本的客運航班，使大洋洲航點數目增至三個；於11月，前往烏茲別克斯坦塔什干的客運服務開通，中亞航點的數目因而增至兩個；於5月亦開始提供飛往加拿大溫哥華的首班全貨運航班，成為杭州與加拿大之間的首條貨運航線。現時蕭山機場的客運網絡覆蓋36個國際及國內航點，並有21個貨運航點。

於2024年5月，四號航站樓的全新客運廊啟用，設有八個閘口，主要服務國際航線。於2025年1月，蕭山機場國際中轉廳啟用，並聯合中國國際航空、中國東方航空及北京首都航空推出十條國際中轉線，包括往來羅馬—杭州—首爾，以及首爾—杭州—悉尼航線，大大縮短旅客的中轉時間。

杭州蕭山國際機場增加
及恢復客貨運航線，
擴大其全球航空網絡。



可持續發展 與人才

香港國際機場致力推動可持續發展，我們不斷減少對環境的影響，投資社區培育本地人才。



減少碳排放

於2021年，香港機場管理局承諾於2050年年底在香港國際機場達致淨零碳排放的目標，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%。

我們成立「香港國際機場綠色創新基金」，以助業務夥伴測試減碳技術，並加快機場的減碳進程。於本年度，我們資助了兩個項目，包括DHL太陽能電池儲能系統，以及香港空運貨站有限公司的可再生柴油先導計劃。

另一方面，我們與香港空運貨站及香港蜆殼有限公司合作，展開先導計劃，利用名為氫化植物油的可再生柴油驅動地勤設備。香港國際機場是亞洲首個機場以可再生柴油作為地勤設備燃料，與傳統柴油相比，可再生柴油可減少87%溫室氣體排放。

我們亦進行有關在香港使用可持續航空燃料的研究，並加入「香港可持續航空燃油聯盟」。

於2024/25年度，我們將機管局的企業價值鏈（範疇三）排放量，與《溫室氣體盤查議定書》內的15個類別進行對照及測量，並識別出日後減少排放的機會。

於2024年4月，我們開始與國泰航空合作從其抵港航班上收集更多可回收膠樽及鋁罐，這項試行計劃自推行以來已收集到約三公噸鋁罐及七公噸膠樽。

我們對整個機場進行研究後，開始了在機場另外五座樓宇增設太陽能系統的詳細設計。我們將按計劃進行安裝工程，在機場社區建設可再生能源產能。於2024/25年度，香港飛機工程有限公司安裝了香港單一用地中同類型規模最大的太陽能發電系統，每年可產生超過400萬度電。我們通過「香港國際機場減碳技能提升計劃」，於2024/25年度為參與公司安排了五場專家分享活動。

於本年度，一名機管局代表獲委任為國際機場協會的亞太及中東地區環境委員會主席，任期為兩年。這項任命足證我們決心推動整個業界作出改變。

香港國際機場是首個亞洲機場以
可再生柴油驅動地勤設備，展現
其減少碳排放的決心。



北大嶼海岸公園

機管局積極配合漁農自然護理署按照香港法例第476章《海岸公園條例》進行有關指定北大嶼海岸公園的工作。北大嶼海岸公園於2024年11月成立，是香港第八個亦是規模最大的海岸公園，涵蓋約2 400公頃水域，連接鄰近香港國際機場的兩個現有海岸公園，毗鄰中國內地珠江口中華白海豚國家級自然保護區，形成龐大的海洋保護區。這些區域成為中華白海豚、其他海洋生物及漁業資源的重要棲息地。

此外，機管局按照其改善海洋生態及漁業提升策略自發推出多項措施，例如敷設人工魚礁、蠔礁，以及於鄰近水域投放魚苗。



機管局致力在機場
發展與環境保護之間
取得平衡。

可持續發展獎項

年內，我們的可持續發展工作獲得多項殊榮，包括：

- 憑藉「推行改善海洋生態及漁業提升措施」在國際機場協會亞太及中東地區分會的「2024年環保機場嘉許計劃」中，獲頒「年旅客量超過3 500萬人次的機場」類別的鉑金獎
- 在《International Airport Review》主辦的「機場榮譽獎2024」中獲得「可持續發展機場獎」
- 於香港品質保證局舉辦的「香港綠色和可持續金融大獎2024」中獲頒「傑出氣候披露貢獻大獎」、「傑出氣候披露貢獻領袖」及「傑出氣候披露貢獻策略專才」殊榮
- 在國際設施管理協會香港分會舉辦的「國際設施管理協會亞太區卓越大獎2024」中憑藉「捕風捉影(SHADOW)節省機場空調設備能源」項目獲得卓越證書
- 機管局的环境、社會及管治表現獲Sustainalytics評為「低風險」。機管局在機場組別中位列首3%內，並被納入其2025年環境、社會及管治評級最高的公司名單。香港國際機場於84個獲評估機場中排名第三位。





機管局舉行不同活動及課程，
為機場社區吸納和培育人才。



吸納人才

於2024/25年度，我們舉行針對不同類型求職者的招聘活動。在5月舉行一年一度的「香港國際機場職業博覽會」，有超過45家機構提供逾7 500個職位空缺，並接獲超過3 000份申請。博覽會參加者可參與免費就業講座及諮詢。

於12月，超過30間本地及國際性機構在「機場青年就業資訊日」活動中提供2 000多個職位。當天亦包括為本地及非華語申請者而設的工作坊及其他支援。

我們通過「EXTRA MILE 里·想高飛」項目與業務夥伴合作，為青年及非華語人士提供工作配對及技術發展計劃；這項目亦為居於東涌區內的機場員工子女提供協助。

於本年度，我們設立專題網站提供機場職位空缺資訊，並與工會舉辦地區招聘會，亦於本地大學，以至粵港澳大灣區、北京、上海及英國的院校舉行就業講座。

培訓及發展

於2024年11月，來自14個部門的24位經理級員工完成了領袖培訓計劃。課程結束時，參加者向高級管理層就行動學習項目進行簡報。我們再度為整個機構進行年度人才評估及繼任規劃，以建立強大的領導人員接任梯隊。

為壯大機管局人才庫，我們藉着見習行政人員培訓計劃，招聘來自本地、內地及海外的優秀精英。於2025年1月，我們開始為見習資訊科技人員計劃進行招募工作。這個為期兩年的計劃訂於7月開始，旨在配合香港國際機場推行數碼轉型。此外，除了見習工程師計劃外，我們與職業訓練局合作，推出「工作實習計劃」，讓修讀高級文憑課程的學生到故障應變小組進行實習。這些實習提供實務訓練，讓學生在支援日常運作的同時獲得實戰經驗，亦有助我們識別和培育未來的前線主管。



機管局致力提高機場的社區精神與員工身心健康。

我們亦接待了超過 100 位來自本地及海外大學與院校的學生，參與為期八周的暑期實習生計劃。

為鼓勵員工持續學習，了解公司的重要發展，我們舉行「業務系列」及「午餐學習講座」活動，邀請高級管理人員及嘉賓演講。在 7 月至 10 月期間，我們一共舉辦了四場以「創新科技」為題的講座，以推廣數碼創新。於 2025 年 3 月，我們舉辦了研討會，以提高員工對人工智能的認知及了解。

於 2024 年 5 月，我們舉行「普通話日」鼓勵員工提升普通話水平；於 8 月亦進行有關國家事務的講座，加深僱員對內地的認識；於 12 月，我們舉行了《香港國安法》講座，讓員工增進對有關法例的認識。

於 2024 年 6 月，署理行政總裁主持員工簡報會，約 2 100 名同事出席。於 2024 年 10 月，約 200 名來自機管局及其附屬公司的高級管理人員和主要持份者出席一年一度的「與主席對話」活動。

與員工建立聯繫

我們通過一系列活動積極聯繫員工，這包括「公司請你食餐飯」，活動於 2025 年 3 月開始，一眾前線及中層員工在非正式的環境下交流意見，了解到各自的工作與職責，我們亦邀請高級管理人員與員工進行類似的分享活動。

我們的「創益先鋒計劃」鼓勵員工發揮創意，提出創新提案。於 2024/25 年度，來自九個部門共 27 支隊伍提出有助完善運作的構思。於 2025 年 3 月，我們舉行了「創益先鋒發布大會」，機管局及採納了「創益先鋒計劃」的機場同業和其他機構近 600 名代表均有出席，欣賞六支隊伍分享其項目。

為了改善員工體驗，我們繼續精簡人力資源程序並進行數碼管理。於本年度，我們擴展了員工評核的電子績效管理系統，並擴大了數據分析範圍，為高級管理人員提供更全面的資訊。我們引入了社區服務假，完善醫療及分娩福利，並延長了待產假。我們亦增加了交通、輪班、暴雨期間工作及膳食方面的津貼和補助。

「2024 年健康生活周」以「家庭福祉」為主題，活動啟動禮由機管局高級管理人員揭幕。活動涵蓋運動工作坊、健康博覽會及於 11 SKIES 舉行的 KidZania 體驗日，讓員工子女體驗 30 多種專業工作；「帶家人上班日」則讓家屬了解到家人在機場工作的情況，為「健康生活周」畫上句號，整項活動共吸引逾 3 000 名參加者，反應熱烈。

我們每年都舉辦聯誼及健康主題活動，例如於2024年5月舉行「香港國際機場同業單車及划艇比賽」，以及於2025年2月的「香港國際機場同業單車及跑步比賽」，而我們更於萬聖節及情人節進行別開生面的活動。

於本年度，我們翻新一號客運大樓及T1中場客運廊的員工活動室，並於一號客運大樓行李處理大堂和遠方行李中轉設施及T1中場客運廊的中場行李處理區安裝牛角風扇，改善前線員工的工作環境。同時我們亦開始裝修一號客運大樓及T1衛星客運廊的員工洗手間。

機管局於「員工體驗大獎2024」的「最佳員工友善職場」組別獲得銀獎，其不懈努力獲表揚。

香港國際航空學院

香港首家民用航空學院香港國際航空學院於2024/25年度不斷發展，提供多元化的專業及學術課程。

航空學院於2024年7月完成為民航處十名實習生提供「見習空管人員基礎空管培訓」，並於2025年2月歡迎另一批報讀課程的學員。為加強航空交通管制員與機師之間的合作，航空學院亦提供兩節度身訂造的課堂，有64名民航處人員參與。

預期見習機師培訓課程首批學員將於2025年第二季完成飛行訓練，而全體學員已獲得與航空學院合作的航空公司有條件取錄。見習機師培訓課程第六批學員於2025年2月起開始接受培訓。

於本年度，航空學院與香港都會大學合辦的「航空服務管理榮譽工商管理學士」課程將增設見習機師專修範疇，此安排有助畢業生可同時獲頒授學位及商用（飛機）飛行員執照。

於2024年6月，航空學院為「大灣區青年航空業實習計劃」第二及第三批的97名學員舉行畢業禮。截至2025年3月，共有542名學員已加入香港國際機場成為實習生，另有215名學員已畢業。

年內，機管局收購了一間位於青衣的酒店，作為實習生及航空學院學員的住宿設施。

展望未來，航空學院計劃擴大對現時在香港營運的中國商飛C919相關的課程；同時與一家法國公司探討展開飛機工程相關培訓的機會。



「2024年健康生活周」以「家庭福祉」為主題，舉行各種有關運動與身心靈健康的活動，令工作間充滿活力。

展望未來

於2024/25年度，香港國際機場繼續從城市機場發展為機場城市。

二號客運大樓

二號客運大樓的裝修工程持續進行，並計劃於2025/26年度開始分階段投入服務。連接一號客運大樓與二號客運大樓的旅客捷運系統及行李處理系統延伸工程正在進行，啟用後初期將服務從二號客運大樓離港的旅客。

SKYTOPIA將成為匯聚購物、餐飲、酒店、商業、藝術、運動、娛樂及水上活動的獨一無二地標。

SKYTOPIA

香港國際機場於2025年1月就擴大規模的機場城市推出全新品牌SKYTOPIA — 它將成為吸引居民及訪客的地標，驅動香港及粵港澳大灣區的經濟發展。

SKYTOPIA將善用毗鄰香港國際機場的土地及海洋資源，並匯聚：

- 香港首個融合創作、鑑賞及交易於一身的一站式藝術廊總匯，這個藝術生態圈亦包括香港首個專門的獨立藝術倉儲設施
- 機場海灣碼頭，設有約600個短期及長期遊艇泊位，將成為香港最大型的遊艇停泊設施
- 全港最大規模的水上康樂消閑區
- 供應來自全球美食佳餚的空運鮮活市集
- 亞洲國際博覽館第二期發展，擴建項目包括全港最大型、提供二萬個座位的室內場地
- 糅合室內、外運動及娛樂設施的運動主題遊樂區
- 海岸度假村及豪華酒店
- 露天廣場及1.5公里長海灣長廊
- 灣畔餐飲，一系列裝潢雅致的沿海食肆
- 智能運輸系統，設有自動化停車場及採用無人駕駛車輛
- 11 SKIES，一個總樓面面積達35萬平方米的商場，設有800間零售店鋪及三幢辦公大樓



多式聯運交通連繫

我們致力加強香港國際機場與大灣區的多式聯運交通連繫與跨境服務，利用港珠澳大橋香港口岸的新停車場，配合香港特區政府推出的「粵車南下」計劃。

香港首個自動化停車場「轉機停車場」現正進行運作測試；待於2025/26年度投入運作後，「轉機停車場」將會為經香港國際機場出行的大灣區旅客帶來方便。第二個自動化停車場「訪港停車場」則便利自駕遊訪客到訪SKYTOPIA多個具吸力的景點。

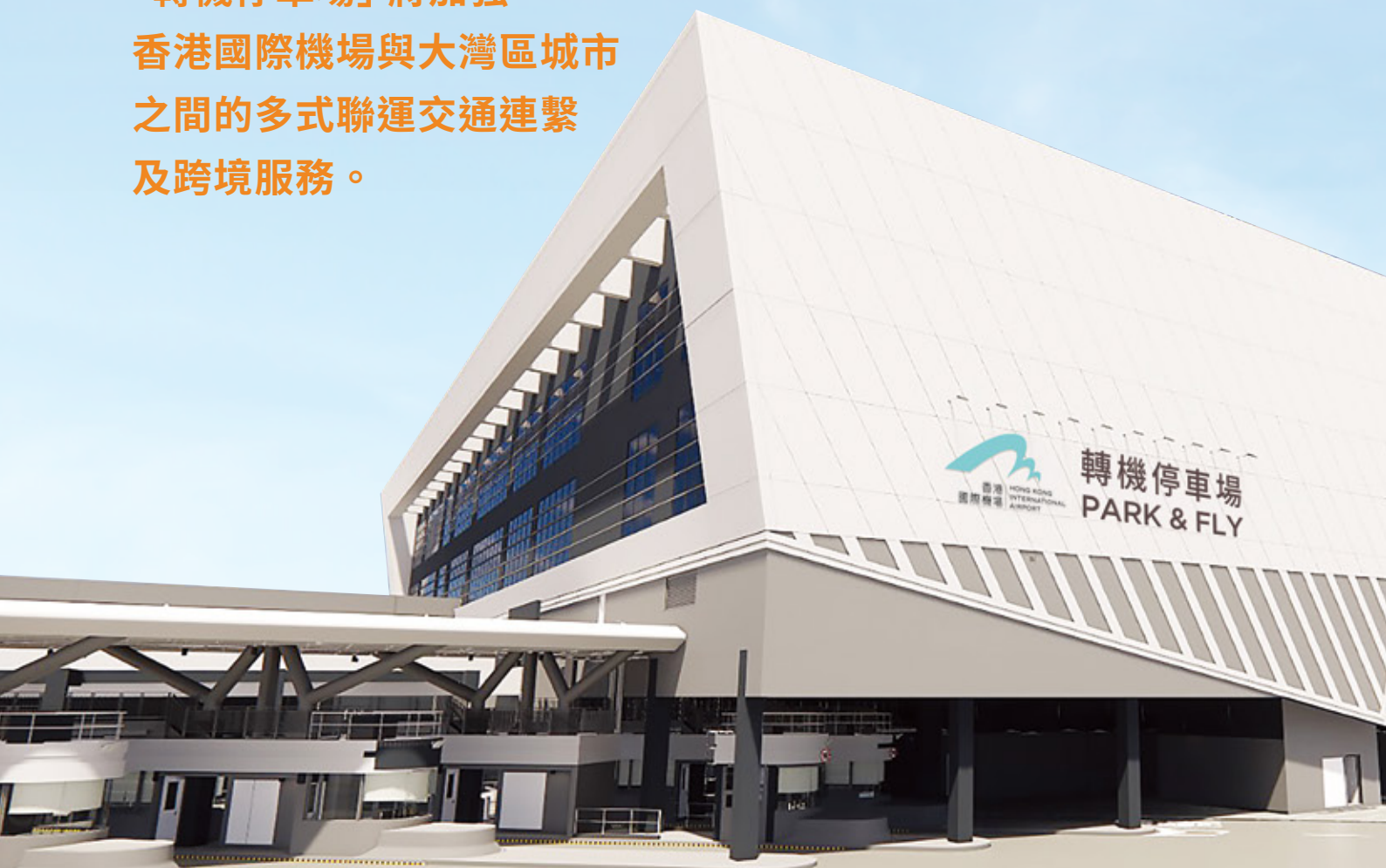
航天走廊及機場東涌專道

於本年度，我們繼續發展航天走廊——一條連接SKYTOPIA與港珠澳大橋香港口岸，並結合行人步道的非封閉行車天橋。航天走廊是香港首個自動駕駛公共運輸系統，我們計劃於2025/26年度展開運作測試。從航天走廊延伸出來的機場東涌專道，是一條貫通SKYTOPIA與東涌市中心，供無人駕駛車輛行走的專屬通道，全長3.8公里。建造工程將於2025年下半年展開，並計劃在2028/29年度完成。

全港首個自動化停車場

「轉機停車場」將加強

香港國際機場與大灣區城市之間的多式聯運交通連繫及跨境服務。



擴建香港商用航空中心將
增強香港作為商務航空樞紐
的競爭力，締造優越的
出行體驗。



機場城市灣畔

於2024年11月，機場城市灣畔的工程根據香港法例第127章《前濱及海床(填海工程)條例》刊憲。

香港商用航空中心

於2025/26年度，香港商用航空中心將完成擴建計劃，而香港機場管理局將開始於T2客運廊附近規劃供商務機及私人飛機使用的新停機位。多項新設施將有助支持香港國際機場的商務航空發展。

香港國際機場貴金屬儲存庫

於本年度，香港國際機場貴金屬儲存庫的第一階段擴建工程已竣工，儲存量將由150公噸增加至200公噸。我們將落實計劃提升儲存量至1 000公噸。



財務及營運概覽

| | 2024/25 | 2023/24 | +/- % |
|------------------------------|---------|---------|--------|
| 財務業績 | | | |
| (百萬港元) | | | |
| 收益 | 16,404 | 13,683 | +19.9% |
| 計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利 | 7,365 | 5,404 | +36.3% |
| 折舊和攤銷 | (4,020) | (3,817) | +5.3% |
| 利息及財務收入淨額 | 189 | 1,098 | -82.8% |
| 普通股持有人應佔溢利 | 2,457 | 1,613 | +52.3% |
| 宣派股息 | 1,300 | – | n/m |
| 財務狀況及比率 | | | |
| (百萬港元) | | | |
| 資產總值 | 280,839 | 231,640 | +21.2% |
| 借款總額 | 162,163 | 111,669 | +45.2% |
| 權益總額 | 92,090 | 87,852 | +4.8% |
| 計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利邊際比率 | 44.9% | 39.5% | |
| 總負債/資本比率 ¹ | 64% | 56% | |
| 負債淨額/資本淨值比率 ² | 54% | 48% | |
| 信貸評級 | | | |
| 標普全球評級： | | | |
| 長期本地貨幣 | AA+ | AA+ | |
| 長期外幣 | AA+ | AA+ | |
| 營運概覽³ | | | |
| 客運量 ⁴ (百萬人次) | 54.9 | 45.2 | +21.6% |
| 貨運及航空郵件量 ⁵ (百萬公噸) | 5.0 | 4.5 | +10.3% |
| 飛機起降量 (千架次) | 373 | 310 | +20.5% |

¹ 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

² 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。

³ 營運概覽只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

⁴ 客運量包括在機場出發、結束行程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。

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

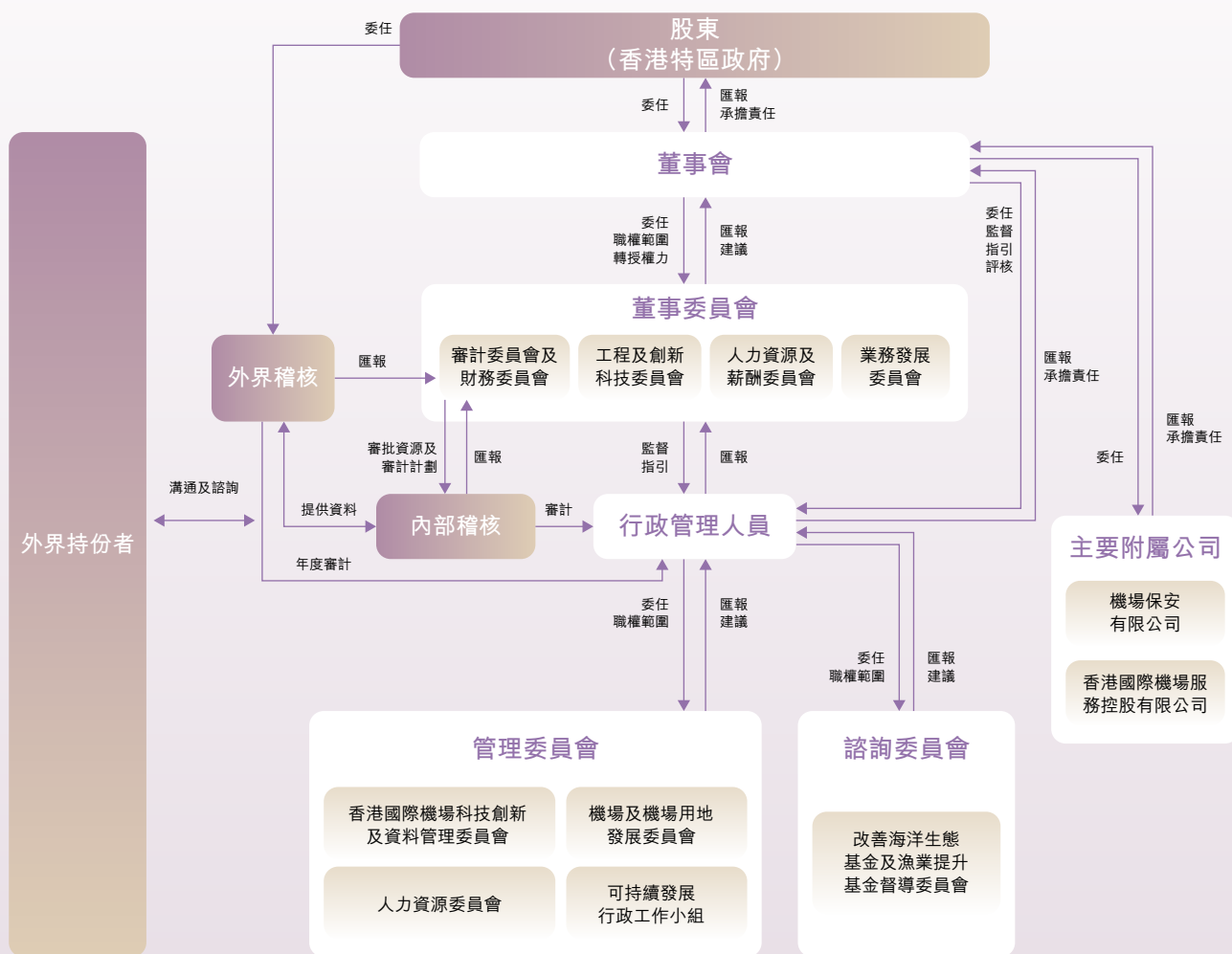
n/m：並無意義

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。良好及有效的企業管治架構被視為滿足持份者需要及支持長遠持續發展的關鍵。機管局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。在適用情況下，機管局及其附屬公司於集團層面上採取的良好管治原則，以及政策與常規均會應用於附屬公司層面。

機管局企業管治架構的主要特點如下：

企業管治架構



董事會

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

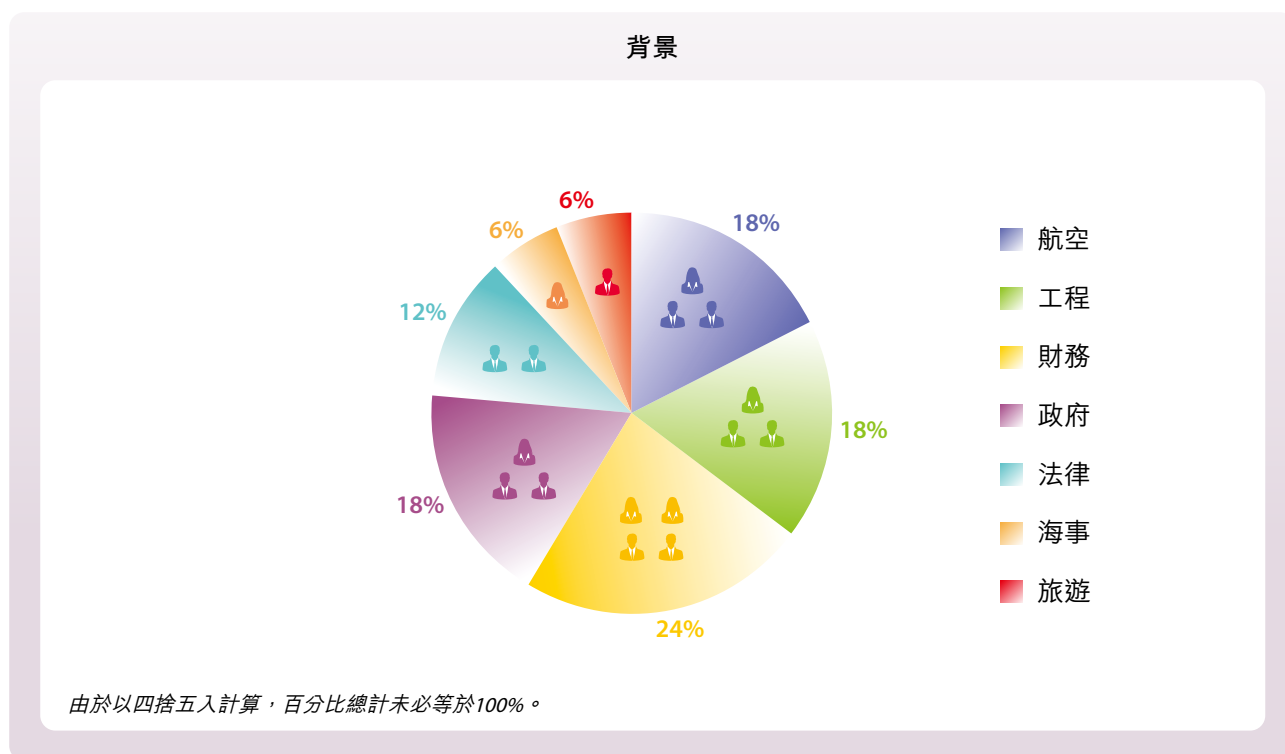
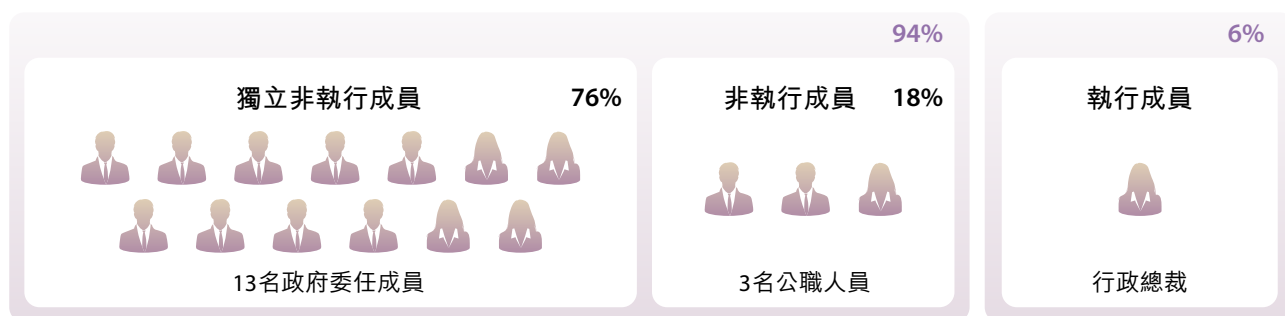
香港法例第483章《機場管理局條例》規定，董事會須由主席、行政總裁（當然成員）與8至15名其他成員組成，公職人員的人數不得多於非公職人員人數。這架構有效保證董事會大部分成員均為獨立人士，有助維持獨立及客觀的決策程序。

董事會成員

於2025年5月26日，董事會共有17名成員，各成員的簡歷載列於第12至15頁及機管局網站(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13名視為獨立人士，佔成員總數76%¹。現時董事會的三名公職人員分別為財經事務及庫務局局長、運輸及物流局局長，以及民航處處長。

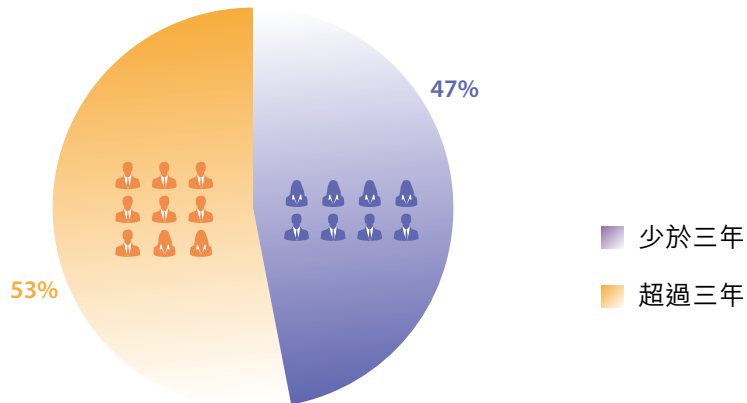
董事會成員多元化

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、海事及旅遊業等界別。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。

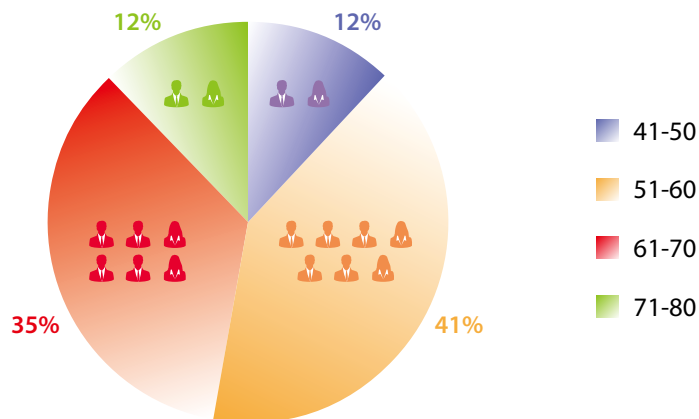


¹ 任何成員如非公職人員或機管局的執行成員，而且與董事會任何成員或行政管理人員沒有關連，便會視為獨立人士。

出任機管局董事會成員的年資



年齡



任命

主席及董事會成員的任命由香港特別行政區(香港特區)行政長官決定。除行政總裁以當然成員的身分出任董事會成員外，主席及所有其他董事會成員的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110頁披露。

培訓

新獲委任的董事會成員(包括公職人員)參與為其而設的啟導計劃。有關計劃包括與行政總裁、執行總監及管理層會面、參加有關策略性發展、機場營運、航空保安、機場業務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，讓新成員熟悉機場整體業務和機管局的目標、策略、營運及內部監控工作。

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。此外，機管局安排董事會成員參觀海天中轉大樓、港珠澳大橋香港口岸、天際走廊及民航處總部。

年內，由董事會成員組成的小組參加了下列訪問活動，以親身了解香港國際機場的營運環境及全球航空業趨勢：

| 日期 | 活動 |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2025年1月9日至13日 | <ul style="list-style-type: none">參觀新加坡樟宜機場、星耀樟宜、曼谷蘇凡納布機場及One Bangkok發展項目與新加坡樟宜機場集團、新加坡交通部、新加坡民航局及新加坡航空的領袖會面與U-Tapao International Aviation Co. Ltd.高級管理層會面，並與Airports of Thailand Public Company Limited進行討論 |
| 2025年2月10日 | <ul style="list-style-type: none">到訪DHL中亞區樞紐中心及萊鳥智慧港與DHL及萊鳥公司代表進行交流 |



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認為適用的範圍為限，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。

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2024/25年度已完成的工作概要

- 舉行了五次董事會會議，平均出席率為91.6%
- 審議42份文件(85.7%在會議舉行前三整天發出)
- 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
- 董事委員會及其成員名單變動，以及提名機管局及香港特區政府的主要附屬公司機場保安有限公司的董事局成員
- 內部監控檢討和風險及業務持續管理
- 委任行政管理人員

財務

- 年度財務預算及五年財務計劃
- 融資方案
- 管理層擬備的季度賬目及報告
- 經審核財務報表及未經審核中期財務報告

策略

- 「航空網絡拓展計劃」
- 投資內地機場

項目

- 三跑道系統項目的進度
- 與SKYTOPIA發展項目相關的主要合約

商務及業務策略

- 發展SKYTOPIA
- 延長高端物流中心租約期
- 零售策略

人力資源

- 員工薪酬檢討
- 企業表現評估

運作

- 「航空交通管制員專才計劃」
- 提供長期停機位
- 航空學院及機場員工住宿設施

會議

各成員在已舉行的五次董事會會議的出席紀錄詳見第63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，或察覺到可能出現潛在利益衝突時，亦須立即呈報。

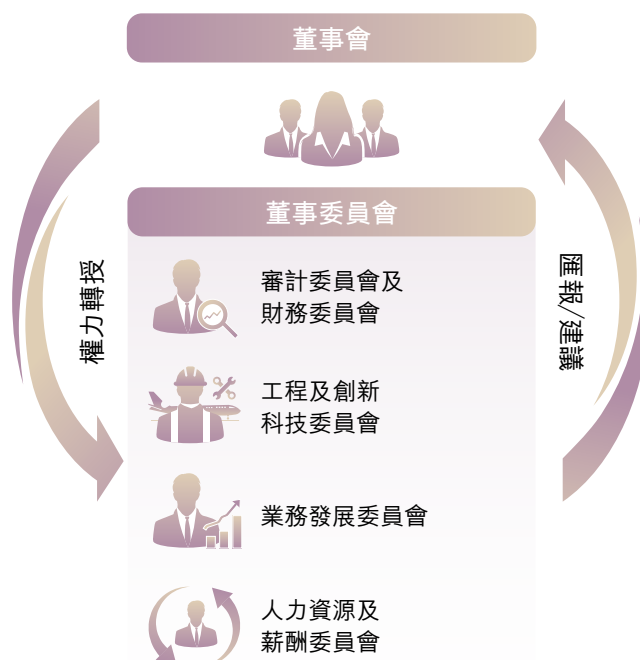
董事會成員在董事會或董事委員會審議業務建議或交易時，若涉及任何直接或間接利益，亦須作出申報。董事會成員若涉及重大利益衝突，將不會收到審議中的建議或交易相關文件，亦不能參與審議及決策程序。董事會成員的利益申報紀錄由董事會秘書處保管，可供公眾查閱。

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

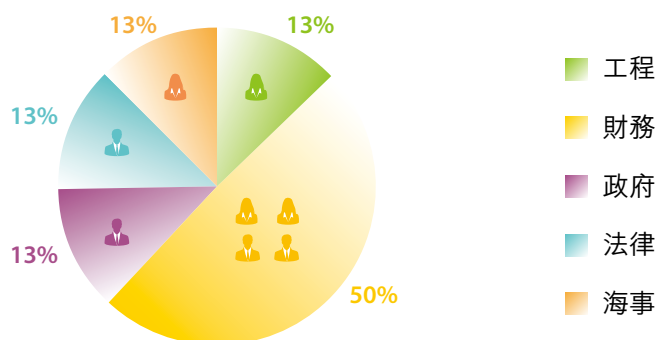
董事委員會的職權範圍不時作出檢討。最近一次檢討於2024年進行，以配合重訂後的機構重點發展事項及機管局不斷轉變的業務及營運需要，各委員會之間的分工更理想及清晰。各董事委員會的職權範圍載於機管局網站。

董事會於2024年9月通過董事委員會的新架構及成員名單。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2025年3月31日止年度已完成工作概要於下文載列。

審計委員會及財務委員會

審計委員會及財務委員會成員的背景



平均出席率：90.3%
由於以四捨五入計算，百分比總計未必等於100%。

成員

委員會有八名非執行成員，其中七名為獨立人士：

獨立非執行成員

- 姚建華先生(主席)
- 陳阮德徽教授
- 趙式明女士
- 陳仲尼議員
- 周雯玲女士
- 龔楊恩慈女士
- 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

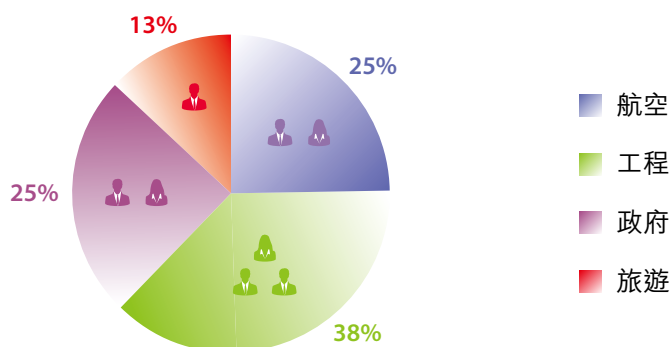
1. 審閱財務報表
2. 就聘用外聘核數師提出建議，並審批外聘核數師的薪酬及聘用條款，以及監督機管局與外聘核數師的關係
3. 檢討會計政策、年度財務預算及五年財務計劃
4. 監督內部及財務監控、風險管理制度及內部稽核職能，以及檢討內部舉報政策
5. 報告有關企業管治實務的事項
6. 就機管局的金融投資指引及海外投資提出建議
7. 監督可持續發展事宜及機管局監察可持續發展風險及機遇的工作

於2024/25年度已完成的工作概要

- 舉行四次會議，平均出席率為90.3%
- 審議 18 份文件(全部均在會議舉行前超過三整天發出，當中有超過60%的文件超出這個目標)
- 經審議的主要事項：
 - 年度財務預算及五年財務計劃
 - 融資方案
 - 季度營運業績
 - 支付股息
 - 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
 - 風險管理制度
 - 為航空學院及機場員工購入住宿設施
 - 審視有關香港國際機場營運及發展的持續發展事宜

工程及創新科技委員會

工程及創新科技委員會成員的背景



平均出席率：91.7%

由於以四捨五入計算，百分比總計未必等於100%。

三跑道系統及工程委員會已於2025年1月1日起重組為工程及創新科技委員會。

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)
- 陳阮德徽教授
- 陳南祿先生
- 唐嘉鴻先生
- 姚柏良議員

執行成員

- 張李佳蕙女士

非執行成員

- 運輸及物流局局長
- 民航處處長

主要職責

監督大型工程項目、關鍵系統及資產改動/新增資產項目、科技和創新項目，以及運作和維修服務(「相關項目/服務」)，由其建議階段以至推行，務求順利按預算及如期完成：

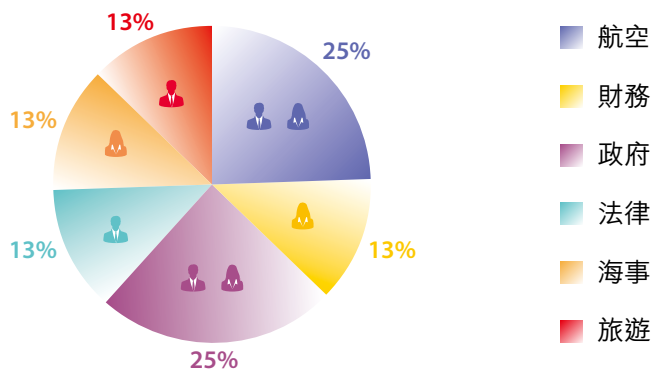
1. 就相關項目及服務的主要事宜，向董事會提出意見及建議
2. 審視及審批相關項目/服務及相關顧問研究的採購策略和評審準則
3. 審視及審批相關項目/服務合約及顧問研究協議的批授及合約變動，或就此向董事會提出建議
4. 監察大型工程項目、關鍵系統及資產的變動及新增項目的進度，以確保項目順利推行
5. 就相關項目資本開支，以及關鍵系統和資產改動及新增資產項目開支的年度財務預算及五年計劃，向董事會提出建議

2024/25年度已完成的工作概要

- 舉行六次會議，平均出席率為91.7%
- 審議21份文件(85.7%在會議舉行前三整天發出)
- 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
 - 大型基本工程及項目進度
 - 批授有關旅客捷運系統車箱的合約
 - 有關SKYTOPIA發展項目的主要合約
 - 採購策略及批授大型工程合約
 - 基建發展項目的設計顧問服務
 - 機場改善及維修工程

業務發展委員會

業務發展委員會成員的背景



平均出席率：94.1%
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

- 王鳴峰博士(主席)
- 趙式明女士
- 陳南祿先生
- 龔楊恩慈女士
- 姚柏良議員

執行成員

- 張李佳蕙女士

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：

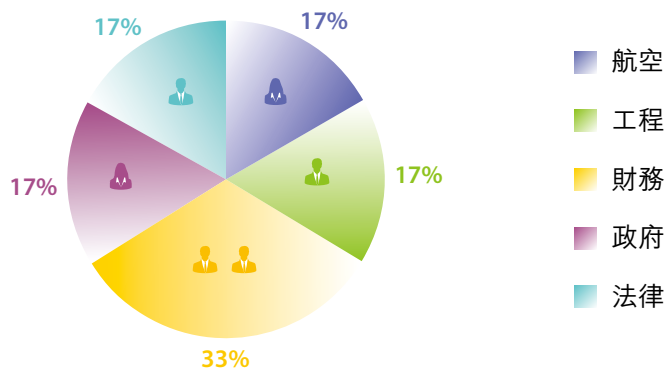
1. 有關發展香港國際機場作為國際航空樞紐的業務投資目標及策略
2. 機場業務、商務及土地發展計劃和建議，以及相關顧問研究
3. 重大商務項目及機場營運計劃的落實推行，包括檢討機場收費及其他定價和收費政策
4. 用作促進或維持香港國際機場國際航空樞紐地位的計劃
5. 年度計劃及五年計劃的主題及重要部分

於2024/25年度已完成的工作概要

- 舉行四次會議，平均出席率為94.1%
- 審議17份文件(全部均在會議舉行前超過三整天發出，當中有超過80%的文件超出這個目標)
- 經審議的主要事項：
 - 發展香港國際機場東莞空港中心
 - 機場市場推廣活動
 - 高級零售特許經營權的發牌策略
 - 業務策略及收費機制
 - 延長專營權
 - 批授營運及服務合約

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
- 王鳴峰博士
- 姚建華先生

執行成員

- 張李佳蕙女士

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. 就執行總監的任命提出建議
4. 就行政總裁及執行總監的薪酬提出建議
5. 監督高級管理人員的繼任規劃

於2024/25年度已完成的工作概要

- 舉行兩次會議，平均出席率為91.7%
- 審議五份文件(20%在會議舉行前三整天發出)
- 經審議的主要事項：
 - 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
 - 招聘行政總裁
 - 執行總監續約事宜

會議出席率(2024年4月1日至2025年3月31日)

| 董事會成員 | 機管局 | | | | | 機場保安 有限公司 董事局 ⁷ |
|----------------------------|------------------|----------------------------------|------------------------------|------------------|------------------|----------------------------------|
| | 董事會 ⁶ | 審計委員會 及財務 委員會 ⁶ | 工程及創新 科技委員會 ¹⁰ | 業務發展 委員會 | 人力資源及 薪酬委員會 | |
| | | | | | | |
| 非執行成員 | | | | | | |
| 運輸及物流局局長 | 5/5 | | 6/6 | 4/4 | 2/2 | |
| 財經事務及庫務局局長 | 5/5 | 4/4 | | | | |
| 民航處處長 | 5/5 | | 6/6 | 4/4 | | 2/2 |
| 獨立非執行成員 | | | | | | |
| 林天福先生(董事會主席) ² | 4/4 | | | | | |
| 陳阮德徽教授 ³ | 4/4 | 3/3 | 5/5 | | | |
| 趙式明女士 | 4/5 | 4/4 | | 4/4 | | |
| 陳南祿先生 | 5/5 | | 3/6 | 2/4 | | |
| 陳仲尼議員 | 5/5 | 2/4 | | | 2/2 ¹ | |
| 周雯玲女士 | 4/5 | 4/4 | | | | 2/2 |
| 龔楊恩慈女士 ³ | 3/4 | 3/3 | | 3/3 | | |
| 李律仁資深大律師 | 4/5 | 3/4 | 1/1 | | | 2/2 |
| 盧偉國議員 ⁸ | 5/5 | | 6/6 ¹ | | 2/2 | 2/2 |
| 唐嘉鴻先生 ⁹ | 5/5 | | 6/6 | | | 2/2 |
| 王鳴峰博士 | 2/5 | | | 4/4 ¹ | 1/2 | |
| 姚柏良議員 ³ | 4/4 | | 4/5 | 3/3 | | |
| 姚建華先生 | 5/5 | 4/4 ¹ | 1/1 | | 1/1 | |
| 蘇澤光先生(前董事會主席) ⁴ | 1/1 | | | | | |
| 黃冠文先生 ⁴ | 1/1 | 1/1 | | | 1/1 | |
| 執行成員 | | | | | | |
| 張李佳蕙女士(行政總裁) ⁵ | 4/4 | | 5/5 | 3/3 | 1/1 | 2/2 |
| 林天福先生(前行政總裁) ² | 1/1 | | 1/1 | 1/1 | 1/1 | |
| 年內舉行會議總數 | 5 | 4 | 6 | 4 | 2 | 2 |

附註：

¹ 擔任委員會主席

² 於2024年5月31日卸任行政總裁，並於2024年6月1日獲委任為董事會主席

³ 於2024年6月1日獲委任為董事會及委員會成員

⁴ 於2024年5月31日離任董事會及委員會成員

⁵ 於2024年6月1日獲委任為署理行政總裁，並於2025年4月7日獲委任為行政總裁

⁶ 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

⁷ 機場保安有限公司由機管局(51%)及香港特區政府(49%)共同擁有，負責在香港國際機場提供航空保安服務

⁸ 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

⁹ 機場保安有限公司審計委員會主席

¹⁰ 前稱三跑道系統及工程委員會

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
- 發展土地資產

主席及行政總裁

機管局的獨立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
- 監察董事會的績效
- 促使董事會成員建立具建設性的合作關係

行政總裁

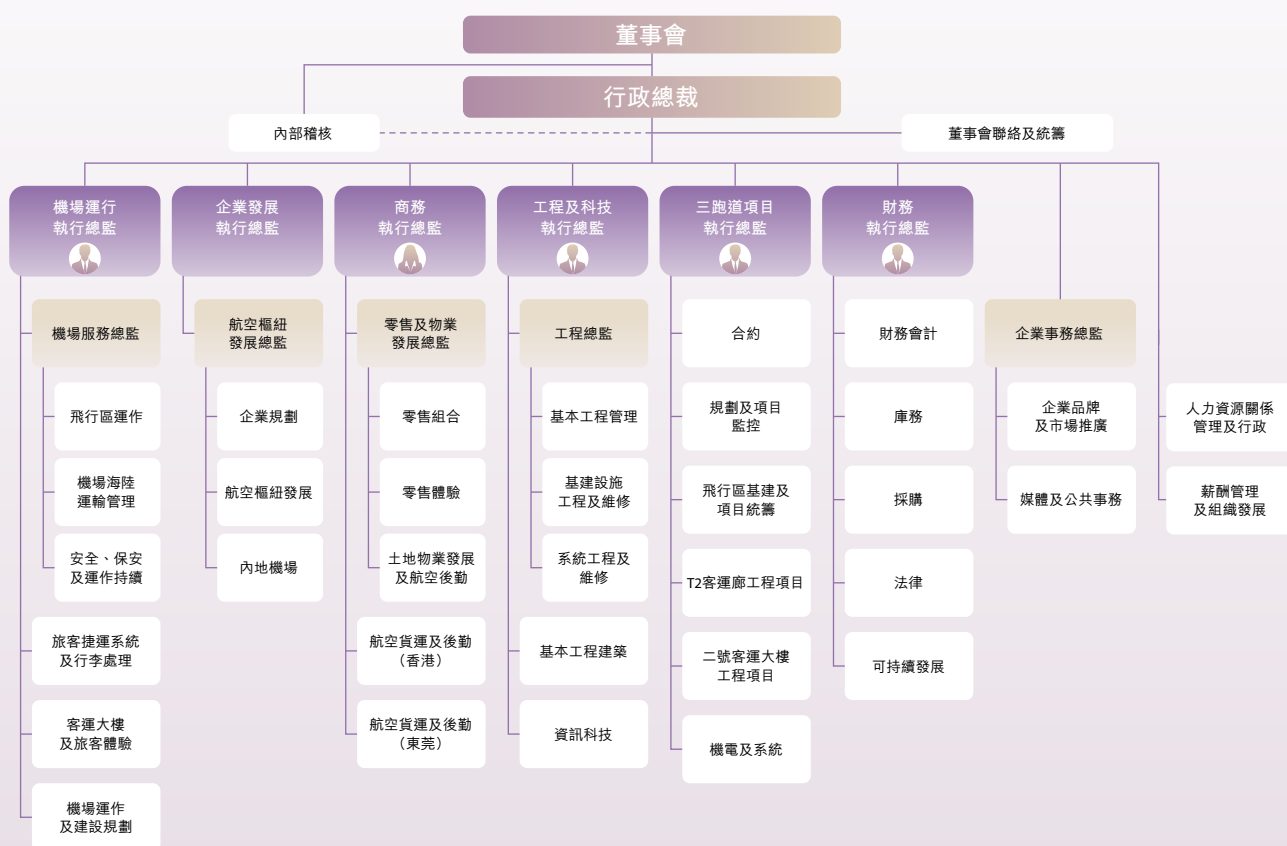
- 制訂策略性營運計劃以配合董事會設定的目標
- 為日常營運及業務表現承擔行政責任
- 帶領行政管理人員團隊進行董事會採納的政策及策略

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2025年4月1日，機管局的組織架構如下：

機管局組織架構



行政總裁及執行總監的表現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。有關行政總裁及執行總監的薪酬詳細資料載於第110至113頁的財務報表附註。

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及諮詢委員會，以處理特定事宜，並會不時檢討有關委員會的架構及成員名單，以配合機管局不斷轉變的業務及運作需要。現時的主要委員會載列如下：

管理委員會

| 委員會 | 成員 | 職責及功能 |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 機場及機場用地發展委員會 | <ul style="list-style-type: none">• 行政總裁(主席)• 執行總監• 其他高級職員 | <ul style="list-style-type: none">• 確保機場用地的整體土地用途及發展，以及推行樞紐發展策略• 以發展香港國際機場成為機場城市及鞏固機場的樞紐地位為目標，就土地用途規劃及樞紐發展提供策略性建議及指導• 督導及審視機管局有關機場土地用途及發展的企業策略及政策 |
| 香港國際機場科技創新及資料管理委員會 | <ul style="list-style-type: none">• 行政總裁(主席)• 相關執行總監• 其他高級職員 | <ul style="list-style-type: none">• 就香港國際機場的科技及創新技術發展提供策略性指引• 釐定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• 就有效執行科技創新計劃的體制安排進行檢討• 監督及推動機管局的資料策略及發展，包括資料規管、資料分析及資料管理，以應付機場的營運及業務發展需要 |
| 人力資源委員會 | <ul style="list-style-type: none">• 行政總裁(主席)• 執行總監 | <ul style="list-style-type: none">• 檢討及制訂員工培育策略，以應付未來業務需要• 規劃機管局整體人力資源能力的發展，包括員工培育、人才管理，以及行政職位的繼任規劃• 推動機管局的企業文化 |
| 可持續發展行政工作小組 | <ul style="list-style-type: none">• 行政總裁(主席)• 執行總監 | <ul style="list-style-type: none">• 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》 |

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

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(<https://www.hongkongairport.com/tc/>)，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。

機管局為提高透明度及公開程度，遵照香港聯合交易所有限公司發出的《管治守則》中機管局認為合適的部分，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2024/25年度，機管局透過其公開資料守則接受及處理共30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、X(前稱Twitter)、微信、小紅書及TikTok等主要社交媒體，在香港、內地及國際市場發放資訊和宣傳香港國際機場品牌。機管局舉辦記者會、工作坊及簡報會、安排訪問、回應查詢、投稿文章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、社交媒體、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。

為加深社會各界對香港國際機場業務及發展的了解，尤其是有關機場城市策略的事宜，機管局透過會議、簡報及參觀活動，積極與持份者保持緊密聯繫。為配合三跑道系統項目而設立的专业人員聯絡小組及社區聯絡小組將繼續舉行會議，以匯報機場的最新發展，並收集專家及社區領袖的意見。

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《翱翔天地》分享主要企業目標、策略、業績及重要活動資訊，同時亦舉行員工簡報會，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提升香港國際機場的運力，在環境及營運方面力求更臻卓越，同時為經濟和社會繁榮及團隊的成長作出貢獻。

董事會審計委員會及財務委員會負責監督機管局的可持續發展策略。審計委員會及財務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。

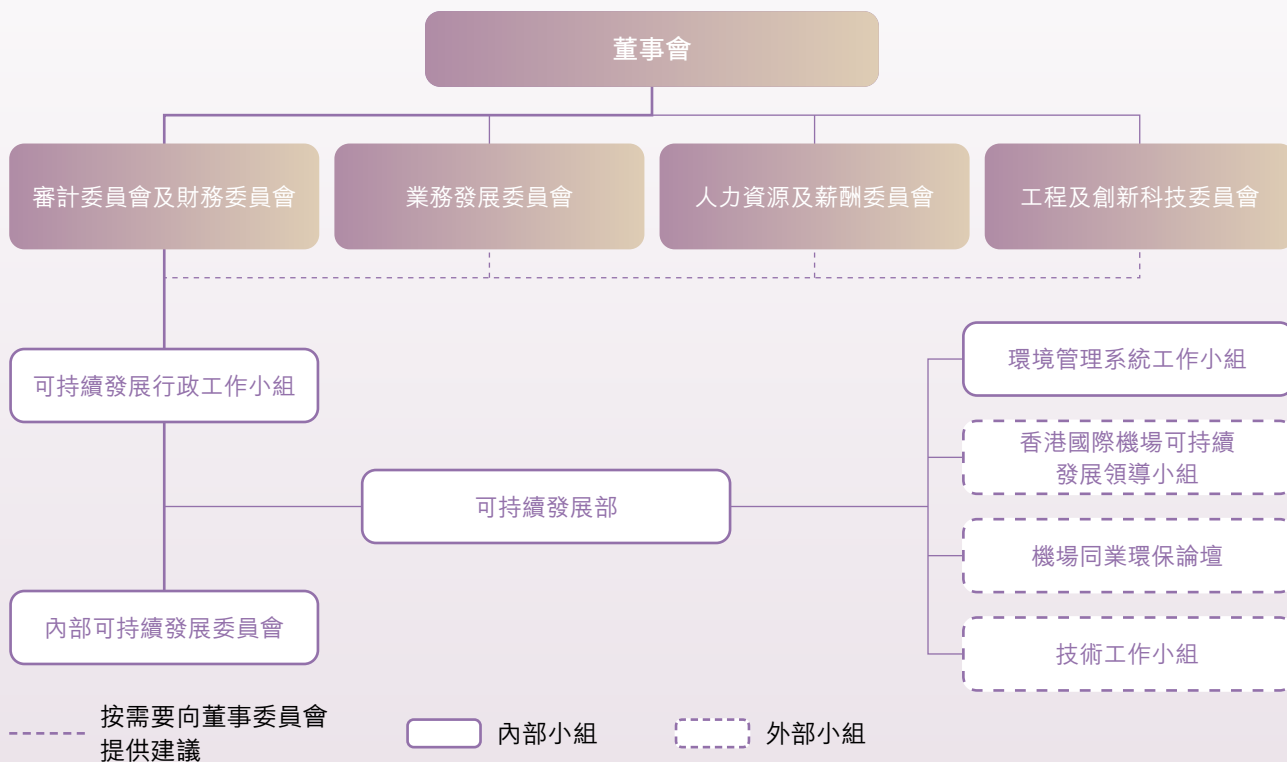
可持續發展部負責制訂及推行機管局的可持續發展策略、管理及匯報機制。可持續發展部亦會與其他部門就推行可持續發展項目及措施溝通聯絡，並為內部可持續發展委員會提供秘書工作支援。可持續發展部每半年向可持續發展行政工作小組匯報，並就潛在的新制訂及/或經修訂的可持續發展政策、目標及策略尋求其指導。

機管局於報告年度發表《2023/24 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《2023/24 可持續發展報告》載錄其第三份《可持續融資交易年報》，當中載有機管局於2022年1月及2023年1月分別發行首批和第二批綠色債券的募集資金用途及預計環境影響的詳情。機管局亦因應氣候相關財務披露工作小組的建議，在《2023/24 可持續發展報告》附錄載錄的第四份相關聲明中，作出與氣候相關的披露。《2023/24 可持續發展報告》明確配合聯合國的「可持續發展目標」，並已獲香港品質保證局獨立驗證。

年內，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，因而獲多個獎項表揚，其中包括：

| 頒獎機構 | 嘉許/獎項 |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sustainalytics | 機管局獲給予「低風險」環境、社會及管治評級，獲得13.2分，在機場組別中位列首3%內，並被納入2025年環境、社會及管治評級最高的公司名單，香港國際機場在84個獲評估機場中名列第三 |
| 《International Airport Review》 | 於「機場榮譽獎2024」中獲頒「可持續發展機場獎」 |
| 國際機場協會亞太及中東地區分會 | 於着重生物多樣化及自然方案的「2024年環保機場嘉許計劃」中，榮獲「年旅客量超過3 500萬人次的機場」類別的鉑金獎 |
| 星島新聞集團及香港理工大學 | 於「ESG認證計劃暨嘉許禮2024」中獲得「ESG年度榮譽成就大獎」、「ESG卓越環境表現專業獎」、「ESG卓越社會表現專業獎」、「ESG卓越企業管治專業獎」及「ESG嘉許認證」 |
| 中華電力有限公司 | 於中電「創新節能企業大獎2024」中獲頒「創新方案大獎」的傑出評級 |
| 香港品質保證局 | 於「香港綠色和可持續金融大獎2024」中獲頒「傑出氣候披露貢獻大獎」、「傑出氣候披露貢獻領袖」及「傑出氣候披露貢獻策略專才」殊榮 |
| 渣打銀行及《信報財經新聞》 | 於「渣打企業成就大獎2024」中獲頒「可持續企業(環境)」及「馬拉松拼勁大獎」類別的「領袖獎」 |
| 《明報》 | 於「環境、社會及企業管治大獎2024」中獲頒「卓越ESG企業大獎 — 非上市公司(航空)」殊榮 |

可持續發展管治架構



備註：董事會的審計委員會及財務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會審議。

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及統籌相關的年度檢討工作，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。
- 推行與大型工程項目的要求相關的風險評估及管理系統，並透過工程及創新科技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。

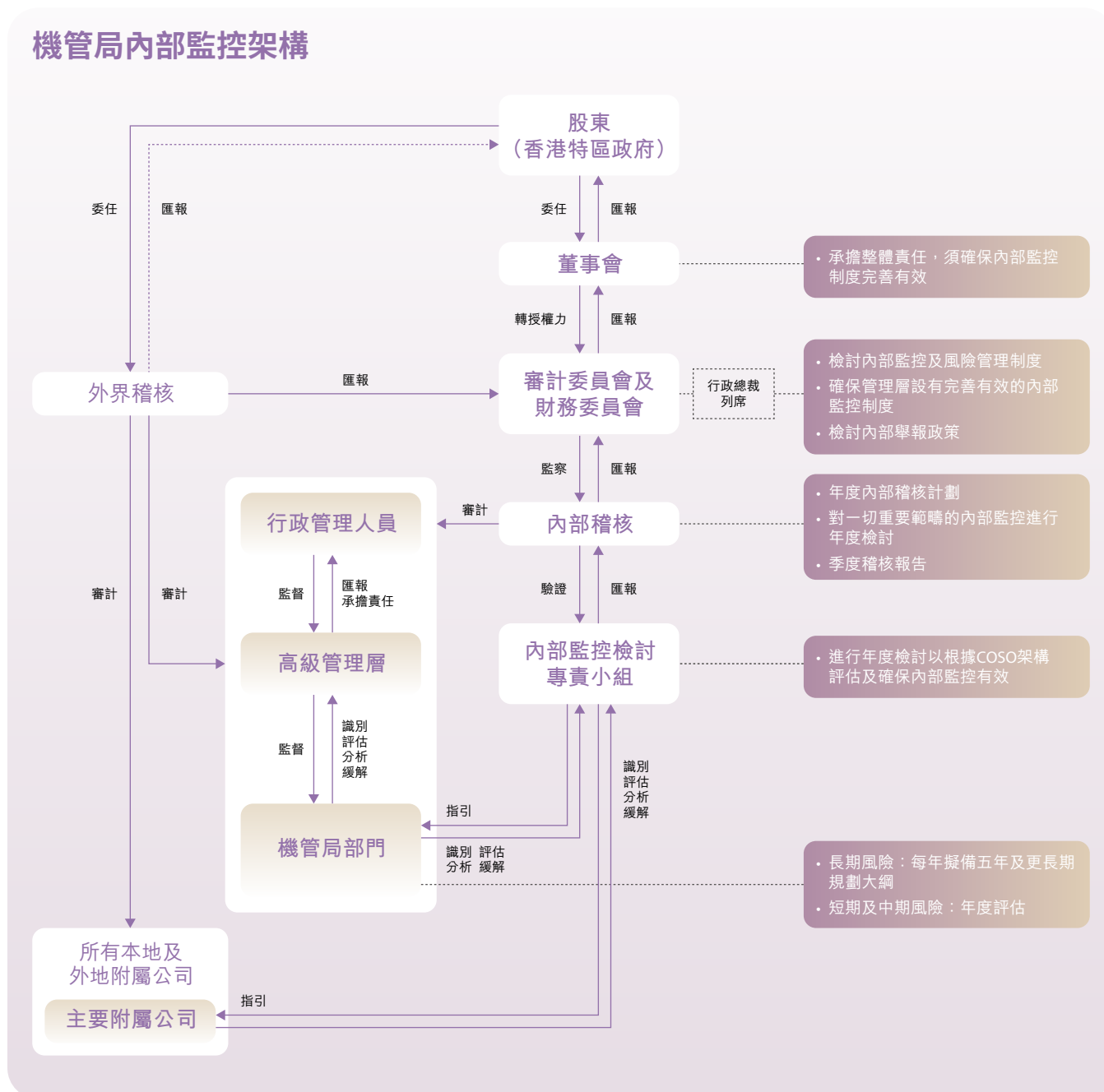
內部監控

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

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機管局風險狀況及監控制度綜合檢討報告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

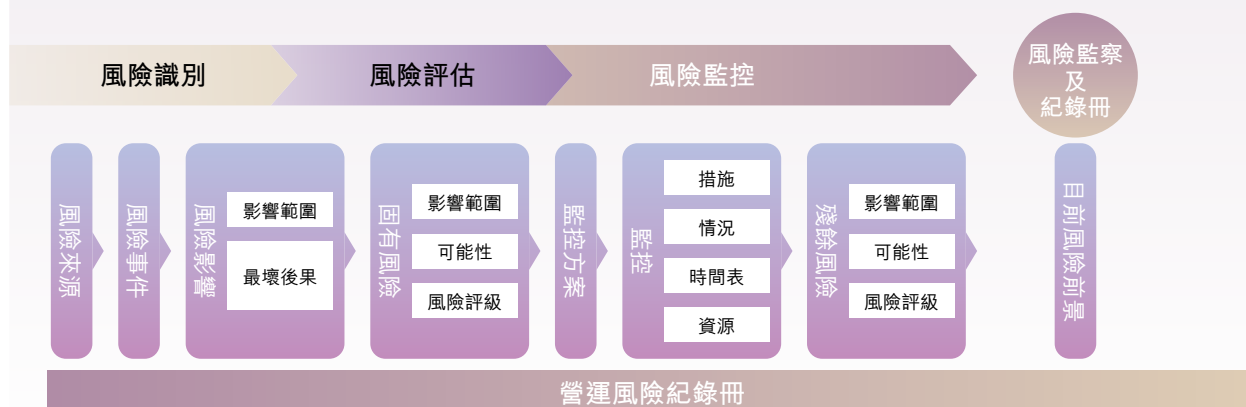
為確認因經濟、市場或環境轉變所產生的風險，管理層持續進行風險評估。這些評估有助董事會識別新的風險範疇和執行適當的緩解措施。

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。



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。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。機管局可能委聘外聘核數師畢馬威會計師事務所，在以合理水平提供服務的基礎上提供某些非核數服務，以避免產生任何可能影響外部核數師獨立性的利益衝突的觀感。

以下分類列出機管局及其附屬公司在過去兩個年度向外聘核數師繳付的核數及非核數服務費用：

| (百萬港元) | 2024/25 | 2023/24 |
|--------|---------|---------|
| 核數費用 | 6 | 6 |
| 非核數服務費 | 3 | 2 |

在2024/25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、稅務合規及其他顧問服務。

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。年度內部稽核計劃着重於下列機管局主要營運範疇：

- 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。

內部稽核部持續檢討大型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其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。

除了上述的運作外，內部稽核部的監督工作亦延伸至機管局的主要附屬公司，包括機場保安有限公司及香港國際機場服務控股有限公司。

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、資訊和溝通，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(包括機場保安有限公司及香港國際機場服務控股有限公司)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78至81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。

根據現行的權力轉授規定，工程及創新科技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。

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。行政總裁亦會就逾5,000萬港元但不超過2億港元的財務承擔及屬行政性質的財務承擔行使權力，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。

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。

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工程及創新科技委員會匯報一次，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2025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》，惟已在一般情況下採用守則條文的原則，以及主動遵照守則條文中機管局認為適用的若干部分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.1.3、 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.1.2 | 這項守則條文是有關每月向董事會提供公司財務表現、財務狀況及前景的最新資料。 | 考慮到機管局的結構性收益來源，機管局認為季度報告系統更能反映公司的財務表現。因此，這項規定並不適用。 |
| 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。 | 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。 |
| 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規定不適用於機管局，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 | 這項守則條文與周年大會的程序有關。 | 這項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。 |

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。

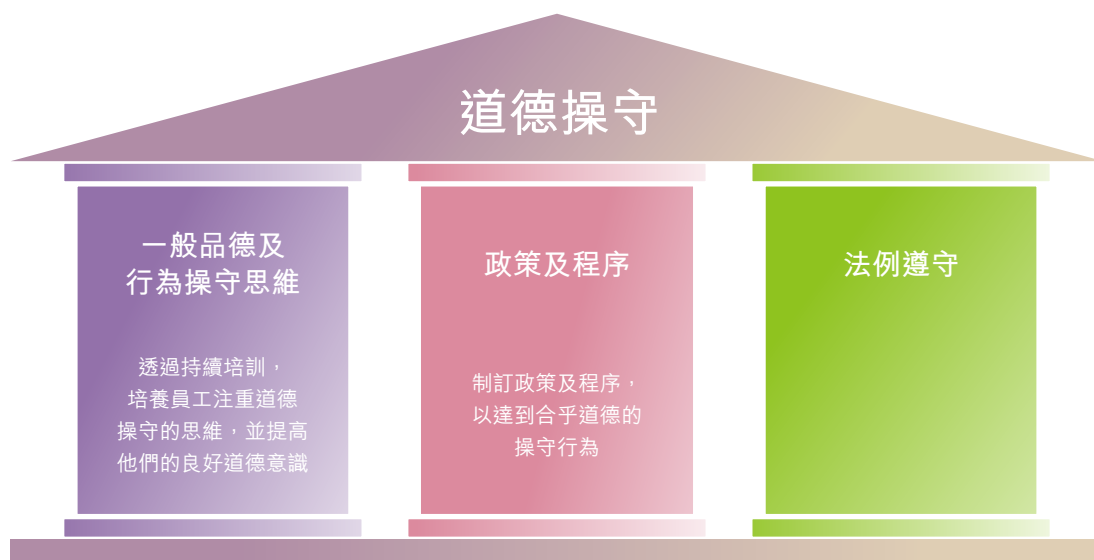
《職員行為守則》列明機管局預期全體員工須予遵從的行為標準，包括必須遵守適用法規、遵從機管局處理利益衝突政策、避免接受款待及利益、保障機管局的財產、資料及紀錄等。經參考廉政公署刊發的「公共機構成員行為守則範本」後，機管局於2016年8月

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帶來的法律後果，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」的強制性培訓。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機構主持工作坊及分享會，並輔以個案研究。

於2024/25年度，機管局安排了多場研討會及培訓課程，以提高員工對使用人工智能相關潛在風險的認識。機管局亦已制定內部指引，確保以負責任的方式開發及應用人工智能。該等指引旨在確保在符合道德操守下使用、遵守適用法規，並保障我們的員工、顧客和社區。



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"> 迎新課程 <ul style="list-style-type: none"> 企業管治的重要性及框架 職員行為守則的要點 | 三個月內 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 職員行為守則 | 加入機管局後 一個月內及每年複修 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 職員資訊保安手冊 | 加入機管局後 一個月內及每年複修 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 香港國際機場資料分類及處理 | 一個月內 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 僱員安全手冊 | 一個月內 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 機管局環境管理系統簡介 | 一個月內 |
| 法例遵守 (必須參加) | <ul style="list-style-type: none"> 平等機會相關法律簡介會 資料私隱講座 廉政公署簡介會：基本認識 廉政公署簡介會：公職人員行為失當 | 一個月內 |
| 程序及守則 (提名參加) | <ul style="list-style-type: none"> 內部稽查工作坊 財務政策工作坊 資訊科技政策工作坊 採購政策工作坊 海外公幹工作坊 | 六個月內 |

員工質素

機管局相信要實施有效的企業管治，必須推行多項監控制度，而制訂、監督及實行工作則須依靠員工才能進行。因此，機管局高度重視多項程序，包括制定嚴謹的員工招聘及甄選程序、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。如有任何事宜須進行調查，審計委員會及財務委員會將獲通知有關事宜的解決方案。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53至77頁的企業管治報告載列機管局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2024/25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2024年2月5日發行港元零售債券主要風險因素之資料載於《發行備忘錄》第66至82頁(www.hongkongairport.com/iwov-resources/file/airport-authority/Retail_Bond/Retail_Bond_Offering_Memorandum_tc.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 | <ul style="list-style-type: none">維持香港的國際及區域航空中心地位是機管局的法定任命在日益加劇的地區競爭中推動香港國際機場客運量增長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餘下工程及其他項目在預算內按時完成維持高水平服務為流量管理受到難以預見的干擾作準備在航空業人手短缺的情況下，為機場的運作和發展吸引並維持足夠員工 |
| 監控措施 | <ul style="list-style-type: none">通過三跑道系統運作擴大香港國際機場運力，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管理及協助推行香港政府的運輸業輸入勞工計劃 — 航空業及建造業輸入勞工計劃，為整個機場社區招聘勞工 |

環境風險

可持續發展與環境考慮因素對機管局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，將會向審計委員會及財務委員會及/或董事會尋求意見和支持，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監察及監督有關機場營運及發展的可持續發展事宜。該委員會亦會就管理層持續監察可持續發展風險與機遇的表現進行檢討，並適當時向董事會匯報。

已識別規管、聲譽及營運三類環境風險，相關挑戰的例子載列如下：

環境風險

| | |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">符合更嚴謹的環境規例及標準採取措施以實踐機管局的環保目標 |
| 監控措施 | <ul style="list-style-type: none">機管局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維持符合國際標準化組織ISO 14001標準的環境管理系統確保持續進行及新的項目在早期規劃階段加入環境考慮因素試行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 |

有關機管局環保措施的詳情載於《2023/24 可持續發展報告》，可於以下連結 https://www.hongkongairport.com/iwov-resources/file/sustainability/sustainability-report/AA_Sustainability_Report_202324_CHI.pdf 查閱。

安全、保安及運作持續風險

香港國際機場保安管理方針以科技應用為基石，而應用於安全管理方面則與日俱增。科技創新有助提高機場的運作效率、加強保安及安全，並提升旅客體驗。機場未來十年的發展重點，將有效地策劃及實施包括機械人、容貌辨識、影像分析、先進的X光設備、人工智能等技術的科技主導方案。機管局意識到，依賴科技將面對的新風險，並會對可能危及安全穩健的運作環境的風險保持警覺。

| | |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">在航空交通恢復期間，繼續努力維持香港國際機場的安全運作，在機場社區之間培養正面的安全文化應對因客運量穩定復蘇及新設施投入服務而衍生的保安人力需求上升問題在三跑道系統複雜的新營運環境下產生的各種固有航空風險使機場運作受阻，須確保機場運作持續 |
| 監控措施 | <p>安全</p> <ul style="list-style-type: none">營運及維持有效的安全管理系統，定期檢討及更新《機場安全管理系統手冊》，以確保其適用性及可作出持續改善維持一個設有危害識別及風險評估與《實時營運風險評估紀錄冊》的完善安全風險管理程序，以持續監察機場發展項目產生的風險，以將風險降低至可接受水平繼續舉辦涵蓋整個機場安全推廣計劃，以增強機場員工的安全意識，宣揚正面的安全文化，鼓勵應用科技 <p>保安</p> <ul style="list-style-type: none">在不同處之間靈活地調動機場保安有限公司的員工，並實施員工挽留措施，包括定期檢討薪酬方案及改善服務條件，以確保有足夠人手執行業務所需工作通過運輸業輸入勞工計劃 — 航空業及香港國際航空學院的「大灣區青年航空業實習計劃」，招聘額外人手應用最新技術提升機場保安水平及營運效率，包括持續應用容貌辨識技術於機場員工進出監控系統，以及閉路電視系統以助辨識目標機場使用者 |

安全、保安及運作持續風險(承上頁)

| | |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 監控措施 | 保安 |
| | <ul style="list-style-type: none">與工程部門緊密合作，確保機場擴建項目的設計及施工均從安全出發 |
| 運作持續 | |
| | <ul style="list-style-type: none">在識別主要運營風險、緩解措施和緊急應變方面實施風險管理，特別是在新三跑道系統營運環境下，藉此提高營運應變能力在航空交通復蘇、極端天氣情況、公共衛生事件、保安風險及應用新科技的情況下，通過進行演練及培訓、增加機場應對不同緊急及業務受阻情況的準備能力通過在機場社區舉辦工作坊、張貼海報、派發單張、播放短片、推出網上遊戲等活動，宣揚業務持續運作的意識 |

金融風險

機管局承受各種金融風險。

| | |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">信貸風險流動資金風險利率風險外幣風險 |
| 監控措施 | <ul style="list-style-type: none">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需求，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，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136至144頁的財務報表附註22 |

資訊科技風險

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

| | |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">新科技的應用，加上網絡攻擊愈趨頻繁及複雜，可能令機場的資訊科技基建及系統出現更多攻擊的情況或保安漏洞 |
| 監控措施 | <ul style="list-style-type: none">制定資訊科技管治及網絡安全風險管理框架，以確保穩定劃一的風險評估及管理進行年度檢討，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採取先進的網絡保安技術以處理日趨複雜的網絡攻擊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於必要時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。

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

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。

| | |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">吸納足夠人才以支持機場擴建推出員工發展計劃支持機管局的長遠發展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 |
| 監控措施 | <ul style="list-style-type: none">已制定直至2029/30年度的人力資源計劃及招聘策略，以確保適時招攬人才繼續加強機管局的人才培育架構及培訓課程，以確保員工具備專業知識及經驗，支持機場發展定期檢討薪酬框架，包括職級、酬金及福利架構與薪酬組合，為所有職級個別薪酬福利確立健全的釐定原則 |

聲譽風險

社會民情及經濟動態可能會影響機管局的企業形象。

| | |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主要挑戰 | <ul style="list-style-type: none">管理及防範可能出現的聲譽風險 |
| 監控措施 | <ul style="list-style-type: none">密切監察社會民情及經濟動態繼續與主要持份者保持聯繫，讓他們對香港國際機場短、中、長期發展有更深入了解，並聽取意見建立數據庫，以追蹤及監察公共事務議題制定持份者參與計劃，以確保與主要持份者團體持續保持有效溝通積極向外公布機場的業務表現及成就，營造有利機場及機管局的觀感 |

財務回顧

財務概要

| (百萬港元) | 2024/25 | 2023/24 | +/-% |
|------------------------------|----------------|---------|---------|
| 收益 | 16,404 | 13,683 | +19.9% |
| 計算折舊和攤銷前營運費用 | (9,039) | (8,279) | +9.2% |
| 計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利 | 7,365 | 5,404 | +36.3% |
| 折舊和攤銷 | (4,020) | (3,817) | +5.3% |
| 利息及財務收入淨額 | 189 | 1,098 | -82.8% |
| 應佔合資公司業績 | (191) | (507) | +62.3% |
| 除稅前溢利 | 3,343 | 2,178 | +53.5% |
| 所得稅開支 | (590) | (259) | +127.8% |
| 年度溢利 | 2,753 | 1,919 | +43.5% |
| 普通股持有人應佔溢利 | 2,457 | 1,613 | +52.3% |
| 宣派股息 | 1,300 | – | n/m |
| 主要財務比率 | | | |
| 計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利邊際比率 | 44.9% | 39.5% | |
| 總負債/資本比率 ¹ | 64% | 56% | |
| 負債淨額/資本淨值比率 ² | 54% | 48% | |
| 主要交通量摘要³ | | | |
| 客運量 ⁴ (百萬人次) | 54.9 | 45.2 | +21.6% |
| 貨運及航空郵件量 ⁵ (百萬公噸) | 5.0 | 4.5 | +10.3% |
| 飛機起降量(千架次) | 373 | 310 | +20.5% |

¹ 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

² 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。

³ 主要交通量摘要只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

⁴ 客運量包括在機場出發、結束行程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。

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

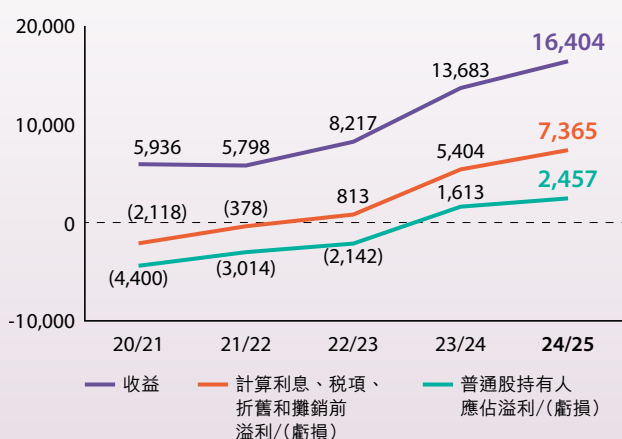
n/m：並無意義

概覽

截至2025年3月31日，香港機場管理局於2024/25財政年度錄得穩健的財務表現。

財務業績

(百萬港元)

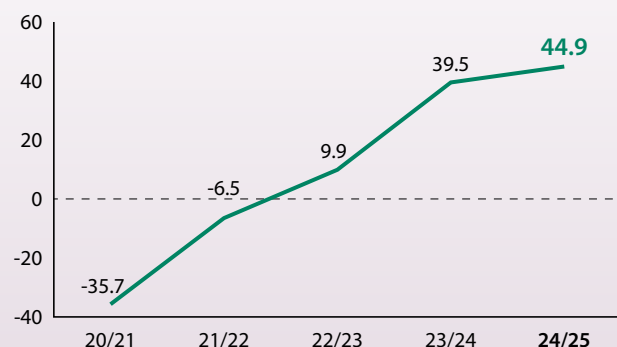


年內，香港國際機場錄得客運量 5 490 萬人次及飛機起降量為 373 050 架次，分別按年躍升 21.6% 和 20.5%。基於市場對電子商貿的需求殷切，帶動貨運及航空郵件量上漲 10.3% 至 500 萬公噸。

隨着客運量、飛機起降量、貨運及航空郵件量有所改善，加上機場收費及保安費、機場禁區輔助服務專營權及零售特許經營權的收入增加，機管局及其附屬公司(集團)於 2024/25 年度錄得穩健的財務表現。集團的計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利為 73.65 億港元，普通股持有人應佔溢利為 24.57 億港元，分別較上一財政年度錄得 36.3% 和 52.3% 的增長。董事會宣布本財政年度派發股息 13 億港元。

計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利邊際比率

(百分比)



收入

隨着旅客重臨，2024/25 年度的客運量及飛機起降量均有所上升。收益總額增長 19.9% 至 164.04 億港元，主要是由於客運量、飛機起降量及貨運量增加；以及來自機場收費及保安費、機場禁區輔助服務專營權及零售特許經營權的收益增長。主要收益類別包括航空業務收益，當中包含機場收費及保安費，和來自航空保安服務的收益；以及非航空業務收益，當中包含來自機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告的收益；其他客運大樓商業收益；以及會議及展覽收益。

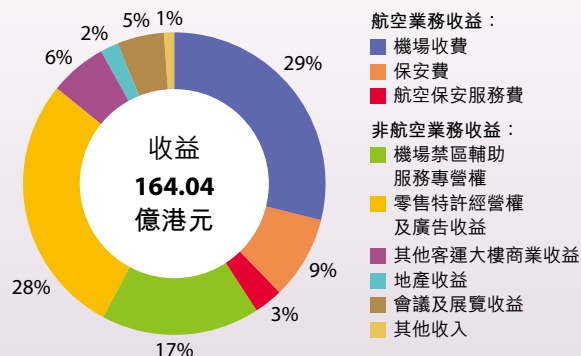
航空業務收益

2024/25 年度的航空業務收益為 67.14 億港元，其增長與航空交通量復蘇一致。

機場收費及保安費主要包括有關飛機着陸及停泊費的收入；在香港國際機場使用客運大樓及相關設施與服務費用的收入；以及向離港旅客提供航空保安服務的收入。這項收益上升 20.2% 至 62.57 億港元，佔收益總額 38.1%，主要由於離港客運量及飛機起降量增加。此外，客運量顯著反彈，亦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2025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。這項收益增長 11.5% 至 4.57 億港元，佔收益總額 2.8%，主要由於旅客流量和飛機起降量有所上升。

非航空業務收益

2024/25 年度的非航空業務收益為 96.90 億港元，較 2023/24 年度增長 20.1%，佔集團收益總額 59.1%。

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。這項收益跳升 18.7% 至 46.74 億港元，佔收益總額 28.5%，主要因為香港國際機場的客運量上升。

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。這項收益上升 19.4% 至 27.55 億港元，佔收益總額 16.8%，主要由於香港國際機場的

航班起降次數增加，以及在機場南貨運專區的菜鳥智慧港的全年營運，令航空貨物處理、航機膳食、停機坪飛機服務和航空燃油系統的專營權費的收益增加。

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。這項收益增加 43.0% 至 9.48 億港元，佔收益總額 5.8%，主要由於新航空公司貴賓室陸續落成，以及機管局減少向客運大樓內辦公室和貴賓室提供租金減免。

會議及展覽收益主要來自亞洲國際博覽館的活動服務和牌照收入。這項收益增加 10.8% 至 7.48 億港元，佔收益總額 4.6%，主要由於出租展覽館和會議室的收益增加。

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 9.2% 至 90.39 億港元，主要由於航空交通量增長及通脹壓力所致。

主要費用類別包括員工薪酬及有關費用、營運合約服務、維修及保養、政府服務、其他營運費用，以及折舊和攤銷，合共佔營運費用總額約 95.1%。集團約 40.2% 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。

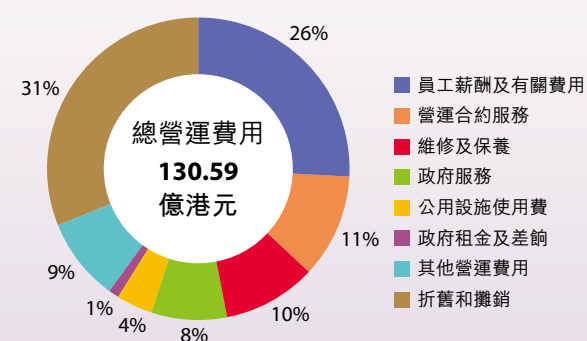
員工薪酬及有關費用主要包括基本薪金、房屋及其他津貼、優秀表現酬金及退休福利。這項費用增加 8.7% 至 34.01 億港元，佔營運費用總額 26.0%，主要由於為確保員工薪酬具有市場競爭力而作出薪酬調整，以及為應對航空交通量上升而增聘員工所致。

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。這項費用上調24.6%至14.49億港元，佔營運費用總額11.1%，主要由於航空交通量上升及年內續訂合約令成本增加所致。

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9.6%至12.75億港元，佔營運費用總額9.8%，主要由於三跑道系統的啟用，以及航空交通量增加，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所致。

營運費用分類

(截至2025年3月31日止年度)



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。這項費用增加12.8%至10.48億港元，佔營運費用總額8.0%，主要由於飛機起降量增加，導致航空交通管制服務費用上升。

其他營運費用減少9.2%至12.24億港元，佔營運費用總額9.4%。這項費用減少的主要原因為經過重新評估後，集團認為一筆應收航空公司款項最終可被收回，因此無須再為其潛在壞帳作撥備。

折舊和攤銷增加5.3%至40.20億港元，佔營運費用總額30.8%，本財政年度有關設施及系統的擴建與改善工程完成所致。

內地機場

本年度內，機管局持有股權的內地機場的航空交通量大幅上揚。

於2024年，杭州蕭山國際機場的客運量上升16.7%至4 810萬人次，飛機起降量則上升6.6%至320 000架次。貨運量減少9.2%至735 000公噸。於2024/25年度，機管局應佔蕭山機場之虧損減至1.92億港元，很大程度是由於航空交通量大幅增長所致。

於2024年，珠海機場的客運量上升13.2%至1 300萬人次，飛機起降量增加5.7%至90 932架次，貨運量則減少2.5%至34 252公噸。於2024/25年度，機管局應佔珠海機場溢利減少13.1%至4,000萬港元，很大程度是由於非航空業務收益減少，以及營運費用增加。

財務狀況

集團的財務狀況仍然穩健，且資本充裕。於2025年3月31日，集團的權益總額達920.90億港元。

投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備為2,156.69億港元，佔資產總值76.8%。於2024/25年度，集團資本開支為293.07億港元，主要與三跑道系統項目、興建自動化停車場、「航天走廊」，以及提升其他設施和系統有關。

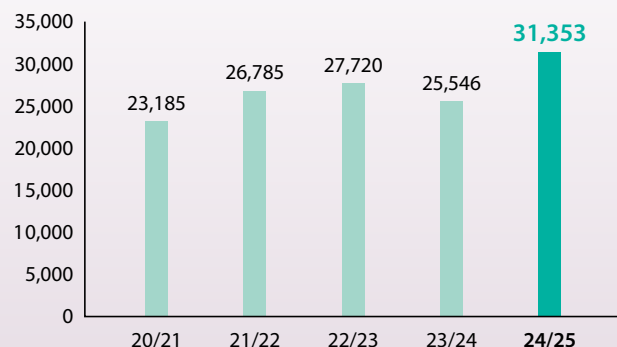
無形資產為2,200萬港元，是經營及管理珠海機場專營權由2006年起計20年期內的未攤銷成本。

合資公司權益為30.91億港元，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84.4%至72.24億港元，主要是由於集團收購珠海機場集團有限公司的23億港元預付款的所致。

資本開支付款

(百萬港元)



應付賬款及其他應付款總額則下跌 20.9% 至 175.28 億港元，主要由於應付建造費用下降。

未使用的機場建設費為 9.34 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 2023/24 年度的 23.75 億港元，上升至本年度的 28.92 億港元，主要由於客運量增加所致。

遞延收入為 16.93 億港元，主要包括就分租機場租賃土地預先收取的款項。

股息

董事會於財政年度結束後宣布向香港特別行政區政府派發股息 13 億港元，佔 2024/25 年度集團可分派盈利的約 52.9%。這代表機場管理局自 2014/15 年度起為三跑道系統融資而保留所有營運盈餘以來，首次恢復派息。

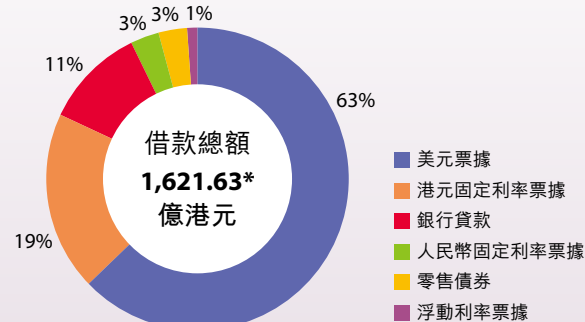
現金流量

經營活動產生的現金淨額由 2023/24 年度的 44.22 億港元，增加至本年度的 69.44 億港元，主要是由於營運業績改善所致。資本開支的付款由 2023/24 年度的 255.46 億港元，增加至本年度的 313.53 億港元，主要與三跑道系統有關。

資金籌集

貸款及發行債券

(於 2025 年 3 月 31 日)



* 已計算 7.04 億港元未攤銷財務費用。

於 2025 年 3 月 31 日，集團的借款總額為 1,621.63 億港元（2023/24 年度：1,116.69 億港元），當中包括貸款、債券及永續資本證券。

於 2024 年 6 月，機管局根據其價值 80 億美元的中期票據計劃，發行 15 億人民幣的 10 年期固定利率票據。這是機管局首次涉足離岸人民幣債券市場，亦成為首個香港企業在公開市場發行 10 年期離岸人民幣債券。這批票據廣受銀行、資產管理公司、私人銀行及證券公司等專業投資者歡迎，最高認購倍數超過 8 倍。是次債券發行進一步令機管局的融資渠道變得多元化，亦擴闊了投資者的基礎，並有助推動香港離岸人民幣債券市場的發展。

於 2025 年 1 月，機管局發行了相當於 70 億美元的多期固定利率票據，包括：

- 港元多期票據合計為 185 億元，期限為 3 年至 30 年，票面年息率介乎 4.05% 至 4.50%；
- 人民幣兩期票據合計人民幣 32 億元，期限為 10 年和 30 年，票面年息率分別為 2.85% 及 3.4%；及
- 美元多期票據合計 41.5 億美元，期限為 3.5 年至 10 年，票面年息率介乎 4.75% 至 5.125%。

是次發行為香港發行人歷來最大規模的公開債券發行，同時亦創下了全球最長年期港元債券的紀錄。票據獲得市場熱烈反應，認購投資者包括主權財富基金、資產管理人、企業、銀行及保險公司等專業投資者，超額認購率達3.7倍。

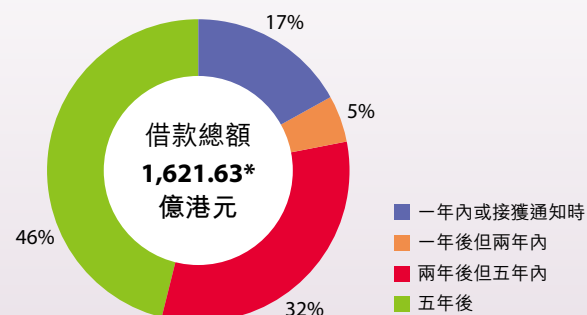
票據所得款項淨額將用於為現有債務、資本開支及投資項目再度籌集資金，以及一般營運所需。

集團於2024/25年度償還了50億港元的到期票據。三跑道系統項目的外部融資亦已於2024/25年度完成。隨着香港國際機場航空交通持續復蘇，以及三跑道系統啟用後資本開支減少，預期本集團的淨借貸水平將會趨於穩定，並於中期內逐步下降。

機管局於本年度維持其信貸評級。標普全球評級向機管局的長期本地貨幣及外幣信貸評級授予「AA+」級，與香港特區政府的評級相同。

貸款到期概況

(於2025年3月31日)



* 已計算7.04億港元未攤銷財務費用。

財務風險管理

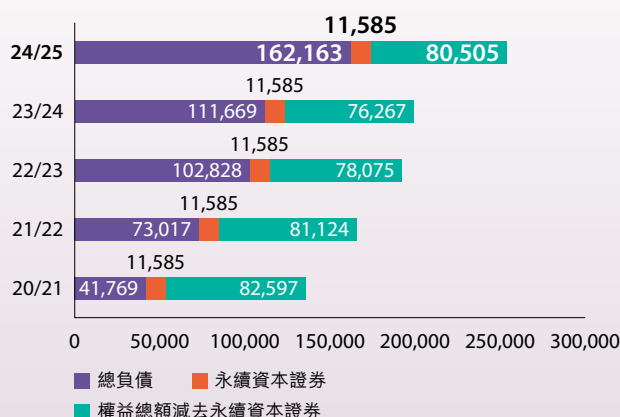
機管局運用不同的工具和投資技巧管理財務風險，其中包括將借款攤分在不同日子續期或償還。機管局亦使用各種金融工具(例如利率掉期、交叉貨幣掉期及遠期外匯合約)對沖財務風險。根據已獲核准的政

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。

機管局在內地投資及持有人民幣現金及銀行結餘，以及以人民幣計價的外部借款，故涉及人民幣匯率變動風險。此外，機管局亦持有美元現金、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，機管局已將以美元發行的外部借款轉換為港元，其收益及成本大部分亦以港元計價。

資本結構

(百萬港元)



展望

香港國際機場於2024/25年度的航空交通量錄得重大增幅，飛機起降量亦接近疫情前水平。縱然挑戰仍然存在，預計航空交通量將會繼續錄得增長。機管局正推行多項措施以刺激航班需求，當中包括「航空網絡拓展計劃」，透過提供誘因以鼓勵航空公司開辦新航線及增加往返香港國際機場的航班班次，並與各目的地當局合作，拓展新的航空服務。

為支持香港航空業的長遠增長，並鞏固香港國際機場作為首屈一指的國際航空樞紐地位，我們致力落實執行增長策略。隨着中跑道重新配置完成，作為機場長足發展基石的三跑道系統已投入運作。雖然面對疫情以及物料和人手短缺的挑戰，三跑道系統仍按時並在預算內完成。其他與三跑道系統相關的工程，包括二號客運大樓，亦預計將於2025/26年度末開始分階段投入運作。三跑道系統全面啟用後，屆時機場每年可處理的客運量將增至1.2億人次，貨運量將達1 000萬公噸。

三跑道系統落成啟用後將為香港國際機場提供更高運力，我們亦擴展機場功能，將機場發展成為機場城市。SKYTOPIA是香港國際機場擴展機場城市藍圖下全新推出的品牌，目的為善用機場周邊的土地與海洋資源，發展出集商業活動、藝術交流、優質娛樂及休閒體驗於一身的世界級目的地。這個新地標項目將會涵蓋多項設施，包括香港首個藝術中心、設有約600個泊位的全港最大遊艇港灣、海岸度假村、全港最大的水上康樂消閑區，以及亞洲國際博覽館第二期，當中更包括二萬個座位的室內多用途表演場地。SKYTOPIA將會成為香港國際機場的商業及旅遊地標，吸引本地、大灣區及國際旅客，並推動香港及大灣區的經濟發展。

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全球最繁忙貨運機場及大灣區國際貨運門戶的地位。為把握未來發展機遇，並因應電子商貿的急速發展，我們正在推進機場多個發展項目。處理來自內地至海外目的地的郵件和電子商務貨物的中轉郵件中心，預計將於2025年投入運作。位於機場的聯合包裹運送服務公司(UPS)的速遞樞紐中心亦正在建設當中，預計將於2028年啟用，屆時每年可處理的貨運量達100萬公噸。為加強與大灣區的聯繫，香港國際機場在東莞及機場之間推行貨運聯運的先導計劃，貨運量錄得持續增長。隨着先導計劃的成功推

出，位於香港國際機場東莞空港中心的永久設施預計將於2027年全面投入運作。我們亦與香港及內地當局緊密合作，簡化港珠澳大橋的轉運流程。今年，我們推出了「經珠港飛」貨運先導計劃。我們將繼續與空運業界密切合作，進一步強化機場作為全球貨運樞紐的競爭力，同時促進業務夥伴的未來發展。

除了貨運業務外，我們亦致力加強香港國際機場與大灣區之間的多式聯運及跨境旅客服務。此外，香港口岸的兩個自動化停車場，即「轉機停車場」及「訪港停車場」，分別為經港珠澳大橋駕車到港的大灣區轉機旅客及訪港旅客增添便利。

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。全新推出的智能安檢系統，讓旅客無須從手提行李中取出電子產品、液體及凝膠便能進行安檢，從而提供便利，同時提高安檢流程的效率。我們亦率先推出全球首創手機特快行李託運服務，旅客可透過智能電話辦理登機手續及掃描旅行證件，進一步簡化整個出行流程。此外，機場亦已將「登機易」服務擴展至上海虹橋國際機場，為持有《港澳居民來往內地通行證》的香港居民提供離境服務。未來，我們將會繼續推動多項創新項目，包括興建結合行人路的專用行車天橋「航天走廊」。它是香港首個大型自動駕駛公共運輸系統，連接機場島與港珠澳大橋香港口岸。此外，我們亦正在興建機場東涌專道，透過無人駕駛巴士運輸系統將SKYTOPIA與東涌市中心之間的路段連接起來，並預計於2028/29年度完工。

隨着三跑道系統落成，機場發展將邁向新階段。與上一階段基礎設施的投產一樣，我們預計中期內利潤將受到折舊和利息支出增加的影響。但我們將秉持審慎理財原則，控制營運費用及資本開支，同時在服務、安全、保安及可持續發展方面維持最高標準。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，推動香港與大灣區長期的經濟發展。

目錄

| | |
|-----|--------------|
| 90 | 董事會報告書 |
| 94 | 獨立核數師報告書 |
| 99 | 綜合損益表 |
| 100 | 綜合損益及其他全面收益表 |
| 101 | 綜合財務狀況表 |
| 102 | 綜合權益變動表 |
| 103 | 綜合現金流量表 |
| 105 | 綜合財務報表附註 |
| 163 | 五年財務及營運概要 |

董事會報告書

截至2025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2025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2025年3月31日止年度的財務表現與於2025年3月31日的財務狀況，詳列於第99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。機管局已宣派及支付2024/25年度末期股息13億港元，之前曾暫停派發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102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34.81億港元(2023/24年度：28.55億港元)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2025年3月31日的銀行貸款及其他借款詳情，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2025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72.7萬港元（2023/24年度：65.6萬港元），款項部分來自出售機場的「待領失物」。

主要顧客及供應商

在本財政年度內，集團主要顧客及供應商所佔買賣交易的資料如下：

| | 佔集團總額百分比 | |
|-------|----------|-----|
| | 銷售 | 購買 |
| 最大顧客 | 23% | |
| 五大顧客 | 40% | |
| 最大供應商 | | 21% |
| 五大供應商 | | 34% |

所購物品不包括資本性質的供應品。

持續經營

於第99頁至第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2025/26年度的財務預算，以及2025/26年度至2029/30年度的業務計劃及財務計劃，並相信機管局有充足資源，在日後繼續營運機場。

退休福利計劃

機管局的退休福利計劃詳情見財務報表附註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53頁至第77頁的企業管治報告。

職員

於2025年3月31日，機管局共有3,109名員工（於2024年3月31日：2,902名），包括2,070名男性及1,039名女性員工，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、行政總裁及執行總監

於本報告日期，在任董事會成員及執行總監簡歷載於本年報第12頁至第17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：

- 蘇澤光先生自2015年6月1日起擔任主席，於2024年5月31日離任。
- 林天福先生自2014年10月1日起擔任行政總裁，於2024年5月31日卸任。林先生於2024年6月1日獲委任為主席，任期為三年。
- 張李佳蕙女士自2024年6月1日起擔任署理行政總裁，於2025年4月7日獲委任為行政總裁。
- 黃冠文先生在擔任董事會成員六年後，於2024年5月31日離任。
- 陳阮德徽教授、龔楊恩慈女士及姚柏良議員獲委任為董事會成員，任期為三年，由2024年6月1日至2027年5月31日止。
- 前人力資源及行政執行總監鍾惠儀女士於2024年10月6日離任。

董事會成員及執行總監的合約權益

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

關聯方交易

本年度達成或持續進行的重大關聯方交易詳情，載於財務報表附註24。

董事會成員對財務報表的責任

董事會成員負責為每個財政年度編製財務報表，真實而公平地反映集團的財務狀況、以及在該年度集團的財務表現及現金流量。在編製截至2025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，2025年5月26日

獨立核數師報告書

致機場管理局

(根據《機場管理局條例》於香港註冊成立)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第99至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2025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，以及包括重大會計政策信息及其他解釋信息的附註。

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《香港財務報告會計準則》真實而中肯地反映了貴集團於2025年3月31日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《機場管理局條例》妥為擬備。

意見的基礎

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

關鍵審計事項

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

關鍵審計事項(續)

| 來自機場收費及保安費、機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告的收益的確認 | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 請參閱綜合財務報表附註28(t)所載列的相關會計政策 | |
| 關鍵審計事項 | 我們的審計如何處理該事項 |
| <p>來自機場收費及保安費、機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告的收益約佔貴局截至2025年3月31日止年度收益總額的83%。</p> <p>機場收費及保安費在機場設施使用時確認。其收益確認基於貴局的綜合及多界面信息技術系統所統計的飛機起降量及客運量。</p> <p>來自機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告(統稱「專營權及特許經營權營運」)的收益一般以以下金額的較高者收取(1)根據吞吐量、客運量、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>來自專營權及特許經營權營運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、客運量、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>我們將來自機場收費及保安費和專營權及特許經營權營運的收益的確認視為關鍵審計事項的原因是其對綜合財務報表的重要性，以及機場收費及保安費的釐定涉及綜合信息技術系統。</p> | <p>我們用以評估來自機場收費及保安費以及專營權及特許經營權營運的收益的確認的審計程式包括以下程式：</p> <ul style="list-style-type: none"> 評估收益記錄的主要內部監控的設計、執行及運行效力，具體工作包括對機場收費及保安費而言，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； 通過參考政府統計的飛機起降量及客運量數據、與航空公司就保安費訂立的協議及刊登於政府憲報的機場收費計劃以建立初步預期，並將該預期與貴局錄得的收益作對比，以分析貴局於本年確認的機場收費及保安費； 對專營權及特許經營權營運而言，抽樣對比已收及應收最低數額/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； 對專營權及特許經營權營運而言，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；及 對專營權及特許經營權營運而言，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。 |

關鍵審計事項(續)

| 評估基本工程項目的項目準備 | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 請參閱綜合財務報表附註26(b)(ii)以及附註28(g)(vi)及28(s)所載列的相關會計政策 | |
| 關鍵審計事項 | 我們的審計如何處理該事項 |
| <p>貴局在香港國際機場營辦多個基本工程項目。這些項目可能需數年時間才能完工，並涉及繁複的合約安排。</p> <p>貴局就清償承建商可能因延期、額外成本或其他不可預知狀況提出的索賠所需的預期數額計提項目準備。所需項目準備的評估涉及管理層的重大判斷，該等判斷具有固有的不確定性，因實際應付金額可能與預期項目準備不符。</p> <p>我們將基本工程項目的項目準備評估視為關鍵審計事項的原因是，項目索賠的評估和項目準備的釐定涉及管理層的重大判斷和假設，該等重大判斷和假設具有固有的不確定性。</p> | <p>我們用以評估基本工程項目的項目準備的審計程式包括以下程式：</p> <ul style="list-style-type: none">• 評估項目索償評估的主要內部監控的設計及執行；• 審核負責監督基本工程項目進度的董事會委員會的會議記錄，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，並評估其對貴局的潛在財務影響；• 獲取於報告日的項目索賠狀態報告，對比報告中的索賠金額與承建商提交的索賠申請，與財務處的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；• 通過對比本年實際清償數額(包括項目索賠)與於2024年3月31日預估數額，以對本年完工的基本工程項目和已落實索賠進行回顧審核(抽查)，從而評估管理層評估流程的可靠性，並評價已識別的重大差異；及• 就正進行糾紛解決程序的項目，與管理層和貴局內部法律顧問進行探討，以評估貴局就相關索賠應負的法律責任及財務風險。 |

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

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

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

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

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

董事會成員就綜合財務報表須承擔的責任

董事會成員須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告會計準則》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。

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。
- 計劃和執行集團審計，以獲取關於集團內實體或業務單位財務信息的充足、適當的審計憑證，作為對集團財務報表形成意見的基礎。我們負責指導、監督和覆核就集團審計目的而執行的審計工作。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。我們在核數師報告書中描述這些事項，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書的審計項目合夥人是李威信(執業證書編號：P04961)。

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

2025年5月26日

綜合損益表

截至2025年3月31日止年度(以港元列示)

| 百萬元 | 附註 | 2025年 | 2024年 |
|-----------------------|------|----------------|---------|
| 機場收費 | | 4,725 | 3,970 |
| 保安費 | | 1,532 | 1,234 |
| 航空保安服務費 | | 457 | 410 |
| 機場禁區輔助服務專營權 | | 2,755 | 2,308 |
| 零售特許經營權及廣告收益 | | 4,674 | 3,937 |
| 其他客運大樓商業收益 | | 948 | 663 |
| 地產收益 | | 319 | 289 |
| 會議及展覽收益 | | 748 | 675 |
| 其他收入 | | 246 | 197 |
| 收益 | 8 | 16,404 | 13,683 |
| 員工薪酬及有關費用 | 4 | (3,401) | (3,130) |
| 維修及保養 | | (1,275) | (1,163) |
| 營運合約服務 | | (1,449) | (1,163) |
| 政府服務 | | (1,048) | (929) |
| 政府租金及差餉 | | (178) | (118) |
| 公用設施使用費 | | (464) | (428) |
| 其他營運費用 | | (1,224) | (1,348) |
| 計算折舊和攤銷前營運費用 | | (9,039) | (8,279) |
| 計算折舊和攤銷前營運溢利 | | 7,365 | 5,404 |
| 折舊和攤銷 | | (4,020) | (3,817) |
| 計算利息及財務費用前營運溢利 | 3 | 3,345 | 1,587 |
| 利息及財務費用： | | | |
| 財務費用 | 5 | (547) | (366) |
| 利息收入 | | 736 | 1,464 |
| | | 189 | 1,098 |
| 應佔合資公司業績 | 12 | (191) | (507) |
| 除稅前溢利 | | 3,343 | 2,178 |
| 所得稅開支 | 6(a) | (590) | (259) |
| 年度溢利 | | 2,753 | 1,919 |
| 以下各方應佔部分： | | | |
| 本局權益持有人 | | | |
| – 普通股持有人 | | 2,457 | 1,613 |
| – 永續資本證券持有人 | | 263 | 264 |
| | | 2,720 | 1,877 |
| 非控股權益 | | 33 | 42 |
| 年度溢利 | | 2,753 | 1,919 |

第105至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合損益及其他全面收益表

截至2025年3月31日止年度(以港元列示)

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|-------------------------|--------------|---------|
| 年度溢利 | 2,753 | 1,919 |
| 年度其他全面收益 | | |
| 不會重新分類為損益的項目： | | |
| 重新計量以下各方的界定利益計劃資產/責任淨額： | | |
| – 本局 | (19) | 59 |
| 加上/(扣除)：遞延稅項 | 3 | (10) |
| | (16) | 49 |
| – 附屬公司 | (2) | (9) |
| – 一家合資公司 | (9) | (13) |
| | (27) | 27 |
| 其後可能重新分類為損益的項目： | | |
| 換算附屬公司和合資公司的財務報表的匯兌差額 | (47) | (227) |
| 現金流量套期：套期儲備的淨變動 | (739) | (371) |
| 加上：遞延稅項 | 122 | 61 |
| 現金流量套期：套期儲備成本的淨變動 | 2,325 | (3,542) |
| (扣除)/加上：遞延稅項 | (384) | 585 |
| 淨投資套期 | 5 | – |
| | 1,282 | (3,494) |
| 年度其他全面收益 | 1,255 | (3,467) |
| 年度全面收益總額 | 4,008 | (1,548) |
| 以下各方應佔部分： | | |
| 本局權益持有人 | | |
| – 普通股持有人 | 3,719 | (1,837) |
| – 永續資本證券持有人 | 263 | 264 |
| | 3,982 | (1,573) |
| 非控股權益 | 26 | 25 |
| 年度全面收益總額 | 4,008 | (1,548) |

第105至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

2025年3月31日止年度(以港元列示)

| 百萬元 | 附註 | 2025年 | 2024年 |
|----------------------------|-------|-----------|-----------|
| 非流動資產 | | | |
| 投資物業 | 9 | 45 | 47 |
| 租賃土地權益 | 9 | 21,492 | 5,769 |
| 其他物業、機械及設備 | 9 | 194,132 | 186,525 |
| | | 215,669 | 192,341 |
| 無形資產 | 10 | 22 | 37 |
| 合資公司權益 | 12 | 3,091 | 3,324 |
| 界定利益計劃資產淨額 | 19 | 25 | 56 |
| 應收賬款及其他應收款 | 13 | 3,451 | 11 |
| 衍生金融資產 | 22(e) | 47 | 244 |
| | | 222,305 | 196,013 |
| 流動資產 | | | |
| 存料及零件 | | 138 | 127 |
| 應收賬款及其他應收款 | 13 | 3,773 | 3,906 |
| 可收回稅項 | 6(c) | 2 | 325 |
| 衍生金融資產 | 22(e) | 104 | 641 |
| 現金及銀行結餘 | 14 | 54,517 | 30,628 |
| | | 58,534 | 35,627 |
| 流動負債 | | | |
| 應付賬款及其他應付款 | 15 | (16,237) | (20,631) |
| 帶息借款 | 16 | (27,065) | (9,977) |
| 本期稅項 | 6(c) | (4) | (1) |
| 未使用的機場建設費 | 17 | (934) | (804) |
| 遞延收入 | 18 | (58) | (58) |
| 衍生金融負債 | 22(e) | (53) | (3) |
| | | (44,351) | (31,474) |
| 流動資產淨值 | | 14,183 | 4,153 |
| 資產總值減流動負債 | | 236,488 | 200,166 |
| 非流動負債 | | | |
| 應付賬款及其他應付款 | 15 | (1,291) | (1,522) |
| 帶息借款 | 16 | (135,098) | (101,692) |
| 遞延收入 | 18 | (1,635) | (1,694) |
| 衍生金融負債 | 22(e) | (2,648) | (4,525) |
| 界定利益計劃責任淨額 | 19 | (96) | (85) |
| 遞延稅項負債 | 6(d) | (3,630) | (2,796) |
| | | (144,398) | (112,314) |
| 資產淨值 | | 92,090 | 87,852 |
| 資本及儲備 | 20 | | |
| 股本 | | 30,648 | 30,648 |
| 儲備 | | 48,960 | 45,241 |
| 永續資本證券 | 21 | 11,585 | 11,585 |
| 本局權益持有人應佔權益總額 | | 91,193 | 87,474 |
| 非控股權益 | | 897 | 378 |
| 權益總額 | | 92,090 | 87,852 |

於2025年5月26日代表董事會成員核准並許可發出。

林天福先生
主席

張李佳蕙女士
行政總裁

李沛鏗先生
財務執行總監

第105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2025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2023年4月1日 | | 30,648 | 305 | 1,157 | 787 | 1,041 | (690) | 44,478 | 11,585 | 89,311 | 349 | 89,660 |
| 本年度權益變動： | | | | | | | | | | | | |
| 年度溢利 | | - | - | - | - | - | - | 1,613 | 264 | 1,877 | 42 | 1,919 |
| 其他全面收益 | | - | (214) | - | - | (310) | (2,957) | 31 | - | (3,450) | (17) | (3,467) |
| 全面收益總額 | | - | (214) | - | - | (310) | (2,957) | 1,644 | 264 | (1,573) | 25 | (1,548) |
| 非控股權益注資 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | 4 |
| 由保留溢利轉入資本儲備 | 20(d)(ii) | - | - | 28 | - | - | - | (28) | - | - | - | - |
| 向永續資本證券持有人作出分派 | 21 | - | - | - | - | - | - | - | (264) | (264) | - | (264) |
| 於2024年3月31日和 2024年4月1日 | | 30,648 | 91 | 1,185 | 787 | 731 | (3,647) | 46,094 | 11,585 | 87,474 | 378 | 87,852 |
| 本年度權益變動： | | | | | | | | | | | | |
| 年度溢利 | | - | - | - | - | - | - | 2,457 | 263 | 2,720 | 33 | 2,753 |
| 其他全面收益 | | - | (36) | - | - | (617) | 1,941 | (26) | - | 1,262 | (7) | 1,255 |
| 全面收益總額 | | - | (36) | - | - | (617) | 1,941 | 2,431 | 263 | 3,982 | 26 | 4,008 |
| 收購一家非全資附屬公司 | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 493 | 493 |
| 由保留溢利轉入資本儲備 | 20(d)(ii) | - | - | 39 | - | - | - | (39) | - | - | - | - |
| 向永續資本證券持有人作出分派 | 21 | - | - | - | - | - | - | - | (263) | (263) | - | (263) |
| 於2025年3月31日 | | 30,648 | 55 | 1,224 | 787 | 114 | (1,706) | 48,486 | 11,585 | 91,193 | 897 | 92,090 |

第105至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至2025年3月31日止年度(以港元列示)

| 百萬元 | 附註 | 2025年 | 2024年 |
|--------------------------|----|-----------------|-----------------|
| 經營活動 | | | |
| 除稅前溢利 | | 3,343 | 2,178 |
| 調整項目： | | | |
| 折舊 | | 3,408 | 3,666 |
| 租賃土地權益攤銷 | | 597 | 136 |
| 無形資產攤銷 | | 15 | 15 |
| 票據、債券及銀行貸款利息 | | 4,603 | 3,835 |
| 租賃負債利息 | | 2 | 2 |
| 其他借貸成本及利息費用 | | 112 | 107 |
| 資本化為在建資產的借貸成本 | | (3,481) | (2,855) |
| 利息收入 | | (736) | (1,464) |
| 就衍生金融工具現金流量套期的收益淨額 | | (721) | (749) |
| 應佔合資公司業績 | | 191 | 507 |
| 應收賬款及其他應收款的預期信貸虧損的虧損準備轉回 | | (333) | (95) |
| 出售其他物業、機械及設備的(收益)/虧損淨額 | | (19) | 29 |
| 匯兌虧損淨額 | | 32 | 26 |
| 遞延收入攤銷 | | (59) | (109) |
| 就界定利益計劃確認的費用 | | 42 | 28 |
| 營運資金變動前經營溢利 | | 6,996 | 5,257 |
| 存料及零件(增加)/減少 | | (11) | 12 |
| 應收賬款及其他應收款減少 | | 240 | 47 |
| 應付賬款及其他應付款減少 | | (572) | (791) |
| 界定利益計劃責任淨額減少 | | (20) | (32) |
| 營運業務產生的現金 | | 6,633 | 4,493 |
| 退還/(已付)香港利得稅 | | 312 | (63) |
| 已付中華人民共和國(「中國」)企業所得稅 | | (1) | (8) |
| 經營活動產生的現金淨額 | | 6,944 | 4,422 |
| 投資活動 | | | |
| 於存款時起計超過3個月到期的銀行存款到期淨額 | | 3,283 | 9,073 |
| 已收利息 | | 1,080 | 1,255 |
| 從一家合資公司收取的股息 | | 1 | 1 |
| 收購珠海機場集團有限公司權益的預付款項 | | (2,319) | – |
| 購入租賃土地權益、其他物業、機械及設備付款 | | (31,353) | (25,546) |
| 出售其他物業、機械及設備收款 | | 110 | 1 |
| 支付年度專營權費 | | (36) | (27) |
| 收購一家非全資附屬公司 | | 2 | – |
| 非控股權益注資 | | – | 4 |
| 投資活動所用的現金淨額 | | (29,232) | (15,239) |

綜合現金流量表

| 百萬元 | 附註 | 2025年 | 2024年 |
|--------------------------|-------|---------------|----------------|
| 融資活動 | | | |
| 已付票據、債券及銀行貸款利息 | 14(b) | (4,029) | (3,693) |
| 已付租賃租金的利息部分 | 14(b) | (2) | (2) |
| 已付其他借貸成本及利息費用 | 14(b) | (235) | (69) |
| 已付租賃租金的資本部分 | 14(b) | (46) | (28) |
| 已收機場建設費 | 14(b) | 2,780 | 2,528 |
| 發行票據、債券及提取新增銀行貸款收款 | 14(b) | 61,610 | 9,000 |
| 償還票據、債券及銀行貸款 | 14(b) | (11,085) | – |
| 就利率掉期及交叉貨幣掉期已收的利息收入淨額 | 14(b) | 733 | 769 |
| 就永續資本證券作出分派 | 21 | (263) | (264) |
| 融資活動產生的現金淨額 | | 49,463 | 8,241 |
| 現金及現金等價物增加/(減少)淨額 | | 27,175 | (2,576) |
| 於年初的現金及現金等價物 | | 4,441 | 7,030 |
| 外幣匯率變動影響 | | (3) | (13) |
| 於年末的現金及現金等價物 | 14(a) | 31,613 | 4,441 |

第105至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合財務報表附註

(以港元列示)

1. 本局的主要業務

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

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

本局的主要附屬公司及其主要業務載於附註11。

本局及各主要附屬公司統稱為集團。

2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準

(a) 合規聲明

本綜合財務報表是按照香港會計師公會頒布所有適用的《香港財務報告會計準則》(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。集團採用的重大會計政策載列於附註28。

香港會計師公會頒布了多項經修訂的《香港財務報告會計準則》。這些準則在集團和本局本會計期間首次生效或可供提早採用。在與集團有關的範圍內首次應用這些修訂和詮釋所引致本會計期間和以往會計期間的任何會計政策變動，已於本綜合財務報表內反映，有關資料載列於附註28(a)。集團並無採用任何在本會計期間尚未生效的新準則或詮釋(附註29)。

(b) 綜合財務報表的編製基準

綜合財務報表包括集團的財務報表，以及集團所持有合資公司的權益。

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

2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準(續)

(b) 綜合財務報表的編製基準(續)

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

3. 計算利息及財務費用前營運溢利

集團在計算利息及財務費用前營運溢利已扣除/(計入)：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|-----------------------------------|-------|-------|
| 核數師酬金： | | |
| – 核數服務 | 6 | 6 |
| – 稅務服務 | 1 | 1 |
| – 其他服務 | 2 | 1 |
| 已消耗的存料及零件 | 67 | 69 |
| 出售其他物業、機械及設備的(收益)/虧損淨額 | (19) | 29 |
| 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)) | (333) | (95) |
| 折舊： | | |
| – 根據營業租賃租出的自有資產(附註9(d)) | 229 | 242 |
| – 使用權資產 | 47 | 29 |
| – 其他資產 | 3,132 | 3,395 |
| 攤銷： | | |
| – 租賃土地權益 | | |
| – 以營業租賃租出(附註9(d)) | 10 | 20 |
| – 其他 | 587 | 116 |
| – 無形資產(附註10) | 15 | 15 |
| 有關短期租賃及低價值資產的費用 | 6 | 2 |
| 投資物業租金減直接支出3,100萬元(2024年：2,600萬元) | (1) | (3) |

4. 員工薪酬及有關費用

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|----------------------|---------|---------|
| 界定供款退休計劃的供款 | 194 | 167 |
| 就界定利益計劃確認的費用(附註19) | 42 | 28 |
| 退休計劃總成本 | 236 | 195 |
| 薪金、工資及其他福利 | 4,360 | 4,013 |
| 員工薪酬及有關費用總額 | 4,596 | 4,208 |
| 減：資本化為在建資產的員工薪酬及有關費用 | (1,195) | (1,078) |
| | 3,401 | 3,130 |

5. 財務費用

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|--------------------|---------|---------|
| 銀行貸款利息 | 965 | 942 |
| 票據及債券利息 | 3,638 | 2,893 |
| 租賃負債利息 | 2 | 2 |
| 其他借貸成本 | 82 | 103 |
| 其他利息費用 | 30 | 4 |
| 利息費用總額 | 4,717 | 3,944 |
| 匯兌虧損淨額 | 32 | 26 |
| 就衍生金融工具現金流量套期的收益淨額 | (721) | (749) |
| 減：資本化為在建資產的借貸成本 | (3,481) | (2,855) |
| | 547 | 366 |

借貸成本每月按集團的平均資金成本資本化。本年度的平均資本化年利率為3.18%(2024年：3.01%)。

6. 稅項

(a) 綜合損益表所示的稅項為：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|----------------|-------|-------|
| 本期稅項 — 香港利得稅 | | |
| – 年度準備 | 9 | 7 |
| 本期稅項 — 中國企業所得稅 | | |
| – 年度準備 | 6 | 1 |
| 遞延稅項(附註6(d)) | | |
| – 暫時差異的產生和轉回 | 575 | 251 |
| 所得稅開支 | 590 | 259 |

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%(2024年：25%)計算。

(b) 稅項開支和會計溢利按適用稅率計算的對賬：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|-----------------------------|-------|-------|
| 除稅前溢利 | 3,343 | 2,178 |
| 按在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前溢利的名義稅項 | 587 | 459 |
| 不可扣減支出的稅項影響 | 105 | 31 |
| 無須計稅收入的稅項影響 | (150) | (242) |
| 未確認稅務虧損及其他暫時差異的稅務影響 | 48 | 10 |
| 以往未確認的暫時差異的稅務影響 | 1 | 4 |
| 使用以往未確認的稅務虧損 | (1) | (3) |
| 實際稅項開支 | 590 | 259 |

(c) 綜合財務狀況表所示的稅項為：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|--------------|-------|-------|
| 年度準備(附註6(a)) | | |
| – 香港利得稅 | 9 | 7 |
| – 中國企業所得稅 | 6 | 1 |
| 已付暫繳香港利得稅 | (1) | (16) |
| 已付中國企業所得稅 | (1) | (8) |
| 以往年度可收回稅項結餘 | (11) | (308) |
| | 2 | (324) |
| 在綜合財務狀況表劃歸為： | | |
| 可收回稅項 | (2) | (325) |
| 本期稅項 | 4 | 1 |
| | 2 | (324) |

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 計劃的 責任及其他 | 一家合資 公司的 未分配溢利 | 總額 |
|-------------|-------------------------------|----------------|-------------------------------|----------------------|--------------|
| 引致遞延稅項的項目： | | | | | |
| 於2023年4月1日 | 8,176 | (4,866) | (150) | 21 | 3,181 |
| 在損益列支/(計入) | 1,531 | (1,277) | 18 | (21) | 251 |
| 計入其他全面收益 | – | – | (636) | – | (636) |
| 於2024年3月31日 | 9,707 | (6,143) | (768) | – | 2,796 |
| 於2024年4月1日 | 9,707 | (6,143) | (768) | – | 2,796 |
| 在損益列支/(計入) | 2,560 | (2,042) | 57 | – | 575 |
| 在其他全面收益列支 | – | – | 259 | – | 259 |
| 於2025年3月31日 | 12,267 | (8,185) | (452) | – | 3,630 |

(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3.74億元(2024年：2.27億元)及300萬元(2024年：300萬元)的累積稅項虧損和其他暫時差異確認遞延稅項資產。根據現行稅法，有關香港附屬公司的稅項虧損不設應用限期。

6. 稅項(續)

(f) 支柱二所得稅：

於2021年，經濟合作與發展組織新公布了一項適用於大型跨國企業的全球最低稅制改革的《全球反侵蝕稅基規則範本》(「支柱二規則範本」)。於2025年3月31日，在集團營運的任何司法管轄區尚未制定或實質制定支柱二規則範本。香港為集團的主要營運地點，目前正就實施支柱二所得稅進行立法。在該項法例下，如適用的有效稅率低於15%的最低稅率，則集團處於該範圍內並需繳納最低補足稅。根據目前評估，集團認為如新稅法於截至2025年3月31日止年度實施，將不會承受重大風險。

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。

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：

| 2025年 千元 | 董事會 成員袍金 | 基本酬金 | 優秀 表現酬金 | 退休福利 | 總額 |
|-------------------------------|-------------|-------|------------|------|--------|
| 董事會成員 | | | | | |
| 非執行成員 | | | | | |
| 林天福 ¹ | 834 | — | — | — | 834 |
| 陳阮德徽(於2024年6月獲委任) | 167 | — | — | — | 167 |
| 趙式明 | 185 | — | — | — | 185 |
| 陳南祿 | 185 | — | — | — | 185 |
| 陳仲尼 | 185 | — | — | — | 185 |
| 周雯玲 | 185 | — | — | — | 185 |
| 龔楊恩慈(於2024年6月獲委任) | 167 | — | — | — | 167 |
| 李律仁 | 185 | — | — | — | 185 |
| 盧偉國 | 185 | — | — | — | 185 |
| 唐嘉鴻 | 185 | — | — | — | 185 |
| 王鳴峰 | 185 | — | — | — | 185 |
| 姚柏良(於2024年6月獲委任) | 167 | — | — | — | 167 |
| 姚建華 | 185 | — | — | — | 185 |
| 財經事務及庫務局局長 ² | 185 | — | — | — | 185 |
| 運輸及物流局局長 ² | 185 | — | — | — | 185 |
| 民航處處長 ² | 185 | — | — | — | 185 |
| 蘇澤光 ³ (於2024年5月離任) | — | — | — | — | — |
| 黃冠文(於2024年5月離任) | 18 | — | — | — | 18 |
| 執行成員 | | | | | |
| 張李佳蕙 (署理行政總裁) | — | 5,234 | 2,590 | 552 | 8,376 |
| 林天福(行政總裁) | — | 1,615 | 583 | 153 | 2,351 |
| | 3,573 | 6,849 | 3,173 | 705 | 14,300 |

¹ 林天福自2024年6月1日起獲委任為本局主席。

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

³ 蘇澤光已將其主席袍金37,000元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。

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)

| 2024年 千元 | 董事會 成員袍金 | 基本酬金 | 優秀 表現酬金 | 退休福利 | 總額 |
|-------------------------|-------------|-------|------------|------|--------|
| 董事會成員 | | | | | |
| 非執行成員 | | | | | |
| 蘇澤光 ¹ | — | — | — | — | — |
| 趙式明 | 110 | — | — | — | 110 |
| 陳南祿 | 110 | — | — | — | 110 |
| 陳仲尼 | 110 | — | — | — | 110 |
| 周雯玲 | 110 | — | — | — | 110 |
| 李律仁 | 110 | — | — | — | 110 |
| 盧偉國 | 110 | — | — | — | 110 |
| 唐嘉鴻 | 110 | — | — | — | 110 |
| 黃冠文 | 110 | — | — | — | 110 |
| 王鳴峰 | 110 | — | — | — | 110 |
| 姚建華(於2023年6月獲委任) | 92 | — | — | — | 92 |
| 財經事務及庫務局局長 ² | 110 | — | — | — | 110 |
| 運輸及物流局局長 ² | 110 | — | — | — | 110 |
| 民航處處長 ² | 110 | — | — | — | 110 |
| 歐智華(於2023年5月離任) | 18 | — | — | — | 18 |
| 梁穎宇(於2023年5月離任) | 18 | — | — | — | 18 |
| 執行成員 | | | | | |
| 林天福(行政總裁) | — | 6,997 | 3,461 | 917 | 11,375 |
| | 1,448 | 6,997 | 3,461 | 917 | 12,823 |

¹ 蘇澤光已將其主席袍金220,000元捐贈予為機場管理局員工子女設立的「蘇澤光獎學金」，因此沒有收取任何酬金。

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

7. 董事會成員、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 | 2025年 | 2024年 |
|--------|--------|--------|
| 基本酬金 | 20,468 | 24,721 |
| 優秀表現酬金 | 9,062 | 11,293 |
| 退休福利 | 2,519 | 3,052 |
| | 32,049 | 39,066 |

本局首席營運總監及執行總監的酬金介乎下列範圍：

| | 人數 | |
|---------------------|-------|-------|
| 元 | 2025年 | 2024年 |
| 2,500,001至3,000,000 | 1 | – |
| 4,500,001至5,000,000 | 1 | 3 |
| 5,000,001至5,500,000 | 1 | 2 |
| 5,500,001至6,000,000 | 2 | – |
| 6,000,001至6,500,000 | – | 1 |
| 7,000,001至7,500,000 | – | 1 |
| 7,500,001至8,000,000 | 1 | – |
| | 6 | 7 |

年內，五位最高酬金的人士分別為一位署理行政總裁和四位執行總監(2024年：五位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)。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。

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 | 2025年 | 2024年 |
|----------------------------------|--------|--------|
| 《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收益 | | |
| 機場收費 | 4,725 | 3,970 |
| 保安費 | 1,532 | 1,234 |
| 航空保安服務費 | 457 | 410 |
| 會議及展覽收益 | 329 | 298 |
| 其他 | 348 | 301 |
| | 7,391 | 6,213 |
| 其他來源收益 | | |
| 機場禁區輔助服務專營權 | 2,644 | 2,191 |
| 零售特許經營權及廣告收益 | 4,674 | 3,937 |
| 其他客運大樓商業收益 | 948 | 663 |
| 會議及展覽收益 | 419 | 377 |
| 其他 | 328 | 302 |
| | 9,013 | 7,470 |
| | 16,404 | 13,683 |

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

除集團在中國其他地方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溢利均源自香港的業務，因此並無呈列有關地理區域的資料。

主要客戶資料

集團的客戶基礎多元化，只有與一名客戶(2024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38.61億元(2024年：一名客戶帶來30.70億元收益)。這些收益僅包括來自集團所知受該名客戶共同控制的實體。

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

(a) 賬面金額對賬

| 百萬元 | 其他物業、機械及設備 | | | | | | | | | | 總額 |
|--------------------|------------|-------------|--------------------------------|-------------------------|------------------|-----------|----------|----------|------|------------|---------|
| | 飛行區 | 客運大樓 及地面 | 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 | |
| | | 運輸中心 | | | | | | | | | |
| 成本 | | | | | | | | | | | |
| 於2023年4月1日 | 23,005 | 38,001 | 19,429 | 18,709 | 3,896 | 111 | 101,042 | 204,193 | 133 | 11,436 | 215,762 |
| 匯兌調整 | (1) | (8) | – | (13) | (17) | (2) | (39) | (80) | – | – | (80) |
| 增置 | 11 | 193 | 35 | 726 | 484 | 45 | 29,172 | 30,666 | 8 | – | 30,674 |
| 重新分類 | (100) | 3,929 | 1,085 | 803 | (2) | – | (5,712) | 3 | (3) | – | – |
| 處置 | (95) | (1) | (22) | (135) | (49) | (2) | – | (304) | – | – | (304) |
| 於2024年3月31日 | 22,820 | 42,114 | 20,527 | 20,090 | 4,312 | 152 | 124,463 | 234,478 | 138 | 11,436 | 246,052 |
| 於2024年4月1日 | 22,820 | 42,114 | 20,527 | 20,090 | 4,312 | 152 | 124,463 | 234,478 | 138 | 11,436 | 246,052 |
| 匯兌調整 | – | (2) | (3) | (3) | (4) | (1) | – | (13) | – | (5) | (18) |
| 增置 | 23 | 186 | 300 | 804 | 318 | 42 | 24,637 | 26,310 | 4 | 231 | 26,545 |
| 通過收購獲取 (附註9(f)) | – | – | 587 | – | – | – | – | 587 | – | 306 | 893 |
| 重新分類 | (4,517) | 4,504 | 2,321 | (1,573) | 214 | – | (16,737) | (15,788) | – | 15,788 | – |
| 處置 | (221) | (20) | (116) | (170) | (50) | (12) | – | (589) | (4) | – | (593) |
| 於2025年3月31日 | 18,105 | 46,782 | 23,616 | 19,148 | 4,790 | 181 | 132,363 | 244,985 | 138 | 27,756 | 272,879 |
| 累計折舊、攤銷及 減值 | | | | | | | | | | | |
| 於2023年4月1日 | 6,500 | 16,598 | 9,776 | 9,178 | 2,468 | 60 | – | 44,580 | 85 | 5,531 | 50,196 |
| 匯兌調整 | – | (3) | – | (3) | (7) | – | – | (13) | – | – | (13) |
| 年度折舊和攤銷 | 344 | 1,065 | 606 | 958 | 658 | 29 | – | 3,660 | 6 | 136 | 3,802 |
| 出售時撥回 | (95) | (1) | (22) | (106) | (49) | (1) | – | (274) | – | – | (274) |
| 於2024年3月31日 | 6,749 | 17,659 | 10,360 | 10,027 | 3,070 | 88 | – | 47,953 | 91 | 5,667 | 53,711 |
| 於2024年4月1日 | 6,749 | 17,659 | 10,360 | 10,027 | 3,070 | 88 | – | 47,953 | 91 | 5,667 | 53,711 |
| 匯兌調整 | – | (1) | – | (1) | (1) | (1) | – | (4) | – | – | (4) |
| 年度折舊和攤銷 | 388 | 1,325 | 742 | 515 | 385 | 47 | – | 3,402 | 6 | 597 | 4,005 |
| 出售時撥回 | (221) | (19) | (31) | (169) | (47) | (11) | – | (498) | (4) | – | (502) |
| 於2025年3月31日 | 6,916 | 18,964 | 11,071 | 10,372 | 3,407 | 123 | – | 50,853 | 93 | 6,264 | 57,210 |
| 賬面淨值 | | | | | | | | | | | |
| 於2025年3月31日 | 11,189 | 27,818 | 12,545 | 8,776 | 1,383 | 58 | 132,363 | 194,132 | 45 | 21,492 | 215,669 |
| 於2024年3月31日 | 16,071 | 24,455 | 10,167 | 10,063 | 1,242 | 64 | 124,463 | 186,525 | 47 | 5,769 | 192,341 |

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鱗角的整個機場用地的法律權利，以及其他發展該處業務所需的權利，有效期由1995年12月1日至2047年6月30日。於2016年9月，政府批准把北部商業區的用地從原有的機場地契分割出來，並以一份新的50年地契處理該用地及授予本局，有效期至2066年，以支持北部商業區的開發。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」)。於同一天，政府就於赤鱗角新填海土地三跑道系統的使用權向本局批出私人協約批地，有效期至2071年。

土地溢價淨額及土地開拓成本合計272.24億元(2024年：114.36億元)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。

(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——高力國際物業顧問(香港)有限公司(「估值師」)(其部分員工為香港測量師學會資深會員，對位於所估值物業地區和類別有較近期的經驗)為其投資物業進行估值以作出披露。估值師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2025年3月31日的公允價值為5.96億元(2024年：5.42億元)，並屬於公允價值層級當中的第三層級(附註22(e))。

集團旗下投資物業的公允價值是以收益法——貼現現金流量分析釐定。此分析根據與帶來收入的物業的定期現金流量淨額預測，通常估計為總收入扣除空置、營運費用及其他開支。估值師在估值時已考慮了投資物業的轉讓限制。該一連串定期現金流量淨額，連同預計於預測期終結時的復歸或終端價值估計金額，按貼現率(即資本成本或用以轉換日後應付或應收貨幣總額的回報率)貼現至現值。

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

- (d) 集團已根據專營權/分租協議分租部分租賃土地權益，以進行機場相關發展項目及提供機場禁區輔助服務，分租期一般由5年至49年不等。根據專營權/分租協議，專營商/承租人在各自的專營權/分租期間獲授予租賃土地的分租權益。集團亦將客運大樓、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 | 2025年 | 2024年 |
|---------|--------|--------|
| 1年內 | 3,143 | 2,710 |
| 1年後但5年內 | 7,960 | 6,837 |
| 5年後 | 8,689 | 8,017 |
| | 19,792 | 17,564 |

年內，營業租賃和專營權/分租協議在損益確認的收入為88.49億元(2024年：73.21億元)。以上收入已包括或有租金57.05億元(2024年：46.42億元)。

於2025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4.59億元(2024年：5.14億元)，本年度攤銷額則為1,000萬元(2024年：2,000萬元)。

於2025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46.71億元(2024年：39.85億元)，本年度折舊額則為2.29億元(2024年：2.42億元)。

- (e) 本局定期審閱投資物業和其他物業、機械及設備的可用期限。在本年度，本局調整部分其他物業、機械及設備的預計可用年限，導致集團年度折舊增加淨額500萬元。上年度進行的類似審閱導致集團年度折舊增加淨額1.24億元。相關會計政策並沒有變動。
- (f) 於2024年6月，集團收購了一家附屬公司，其租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備的權益分別為3.06億元及5.75億元。收購產生的1,200萬元公允價值調整已在其他物業、機械及設備中確認。

10. 無形資產

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|-------------|-------|-------|
| 成本 | | |
| 於4月1日 | 299 | 315 |
| 匯兌調整 | (3) | (16) |
| 於3月31日 | 296 | 299 |
| 累計攤銷 | | |
| 於4月1日 | 262 | 260 |
| 匯兌調整 | (3) | (13) |
| 年度攤銷 | 15 | 15 |
| 於3月31日 | 274 | 262 |
| 賬面淨值 | | |
| 於3月31日 | 22 | 37 |

於2025年及2024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。

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/設立 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」) | 香港 | 10萬元 | 100% | — | 100% | 亞洲國際博覽館展覽 中心的營運及管理 |
| 國際展覽中心控股有限 公司(「國際展覽公司」) | 香港 | 普通股： 2,267,084,251元 優先股： 403,758,261元 | 100% | 84.9% | 15.1% | 發展及持有亞洲國際 博覽館展覽中心 |
| 莞港智慧空港投資(東莞) 有限公司(「莞港智慧 空港投資公司」) (附註11(b)) | 中國 | 人民幣11.5億元 | 60% | — | 60% | 發展及持有香港國際 機場東莞空港中心 |

* 中外合資經營企業

11. 於附屬公司的投資(續)

(a) 珠港機場公司

下表載列與珠港機場公司有關的資料。該公司擁有重大非控股權益。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 | 2025年 | 2024年 |
|------------------|-------|-------|
| 非控股權益的百分比 | 45% | 45% |
| 非流動資產 | 380 | 440 |
| 流動資產 | 598 | 450 |
| 非流動負債 | (102) | (83) |
| 流動負債 | (234) | (227) |
| 資產淨值 | 642 | 580 |
| 非控股權益的賬面金額 | 289 | 261 |
| 收益 | 722 | 730 |
| 年度溢利 | 73 | 84 |
| 年度全面收益總額 | 70 | 80 |
| 非控股權益應佔年度的溢利 | 33 | 38 |
| 非控股權益應佔年度的全面收益總額 | 31 | 36 |

(b) 莞港智慧空港投資公司

於2024年6月，集團注資7.39億元收購了莞港智慧空港投資公司的60%股權，非控股權益通過注資4.93億元資產淨值(包括租賃土地權益以及其他物業、機械及設備)收購了莞港智慧空港投資公司的剩餘股權。下表載列與莞港智慧空港投資公司相關的資料。該公司擁有重大非控股權益。下表呈列的財務資料概要為集團內公司間互相進行抵銷前的數額。

| 百萬元 | 2025年 |
|------------------|-------|
| 非控股權益的百分比 | 40% |
| 非流動資產 | 1,051 |
| 流動資產 | 475 |
| 非流動負債 | (292) |
| 流動負債 | (27) |
| 資產淨值 | 1,207 |
| 非控股權益的賬面金額 | 483 |
| 收益 | 5 |
| 年度虧損 | (27) |
| 年度全面收益總額 | (27) |
| 非控股權益應佔年度的虧損 | (11) |
| 非控股權益應佔年度的全面收益總額 | (11) |

12. 合資公司權益

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|--------|-------|-------|
| 應佔資產淨值 | 2,885 | 3,116 |
| 商譽 | 206 | 208 |
| | 3,091 | 3,324 |

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 | 2025年 | 2024年 |
|----------|----------|----------|
| 杭州機場公司總額 | | |
| 非流動資產 | 28,176 | 29,497 |
| 流動資產 | 2,461 | 2,259 |
| 非流動負債 | (15,215) | (15,525) |
| 流動負債 | (7,338) | (7,487) |
| 資產淨值/權益 | 8,084 | 8,744 |

12. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|--------|---------|---------|
| 收入 | 3,144 | 2,523 |
| 開支 | (3,687) | (3,944) |
| 除稅前虧損 | (543) | (1,421) |
| 所得稅 | (5) | (31) |
| 除稅後虧損 | (548) | (1,452) |
| 其他全面收益 | (26) | (36) |
| 全面收益總額 | (574) | (1,488) |

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|-----------------|-------|-------|
| 與集團於杭州機場公司的權益對賬 | | |
| 杭州機場公司資產淨值總額 | 8,084 | 8,744 |
| 集團的實際權益 | 35% | 35% |
| 集團應佔杭州機場公司的資產淨值 | 2,829 | 3,060 |
| 商譽 | 206 | 208 |
| 於綜合財務報表的賬面金額 | 3,035 | 3,268 |

年內(累計虧損)/保留溢利變動如下：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|--------------------|-------|-------|
| 應佔除稅後虧損 | (192) | (508) |
| 應佔其他全面收益 | (9) | (13) |
| 減：轉入資本儲備 | (26) | (26) |
| 保留應佔虧損及其他全面收益 | (227) | (547) |
| 結轉自以往年度的應佔保留溢利 | 145 | 692 |
| 應佔(累計虧損)/保留溢利轉入下年度 | (82) | 145 |

年內資本儲備變動如下：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|---------------|-------|-------|
| 於4月1日 | 1,072 | 1,046 |
| 轉自(累計虧損)/保留溢利 | 26 | 26 |
| 於3月31日 | 1,098 | 1,072 |

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 | 2025年 | 2024年 |
|---------|--------|--------|
| 已訂約 | 2,824 | 2,502 |
| 已授權但未訂約 | 9,352 | 11,620 |
| | 12,176 | 14,122 |

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 | 2025年 | 2024年 |
|------------------------------|-------|-------|
| 滬港機場公司總額 | | |
| 流動資產 | 123 | 125 |
| 流動負債 | (9) | (10) |
| 資產淨值/權益 | 114 | 115 |
| | | |
| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
| 收入 | 11 | 12 |
| 費用 | (8) | (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 |
| | | |
| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
| 與集團於滬港機場公司的權益對賬 | | |
| 滬港機場公司資產淨值總額 | 114 | 115 |
| 集團的實際權益 | 49% | 49% |
| 於綜合財務報表的集團應佔滬港機場公司的資產淨值及賬面金額 | 56 | 56 |

13. 應收賬款及其他應收款

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|-----------------|-------|-------|
| 應收賬項 | 3,417 | 3,955 |
| 減：虧損準備(附註13(b)) | (654) | (987) |
| | 2,763 | 2,968 |
| 其他應收款 | 359 | 675 |
| | 3,122 | 3,643 |
| 預付承建商款項 | 330 | 11 |
| 預付款項 | 3,727 | 219 |
| 按金及債券 | 45 | 44 |
| | 7,224 | 3,917 |
| 在綜合財務狀況表劃歸為： | | |
| 流動資產 | 3,773 | 3,906 |
| 非流動資產 | 3,451 | 11 |
| | 7,224 | 3,917 |

於2025年3月31日，流動資產項下的所有應收賬款及其他應收款預期於一年內收回或確認為支出，惟一筆為數1,700萬元(2024年：2,000萬元)的應收款項除外，該筆款項預期於逾一年後收回。

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

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|---------|-------|-------|
| 未到期 | 2,443 | 2,478 |
| 逾期1個月以下 | 175 | 362 |
| 逾期1至3個月 | 93 | 42 |
| 逾期3個月以上 | 52 | 86 |
| | 2,763 | 2,968 |

應收賬項一般於開單日期後14天至30天內到期。集團的信貸政策載列於附註22(a)。集團持有43.99億元(2024年：43.63億元)的現金存款和銀行擔保作為應收賬項的抵押品。

13. 應收賬款及其他應收款(續)

(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28(I))。

年內虧損準備的變動如下：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|----------------|-------|-------|
| 於4月1日 | 987 | 1,082 |
| 在其他營運費用中已轉回的虧損 | (333) | (95) |
| 於3月31日 | 654 | 987 |

(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4%至92%(2024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28%至89%)。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(2024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 | 2025年 | 2024年 |
|--------------------|--------|--------|
| 於存款時起計3個月內到期的銀行存款 | 28,020 | 2,237 |
| 銀行及手頭現金 | 3,593 | 2,204 |
| 綜合現金流量表內的現金及現金等價物 | 31,613 | 4,441 |
| 於存款時起計超過3個月到期的銀行存款 | 22,904 | 26,187 |
| 綜合財務狀況表內的現金及銀行結餘 | 54,517 | 30,628 |

於2025年3月31日，由附屬公司持有為數9.94億元(2024年：3.84億元)的現金及銀行結餘，受中國的貨幣兌換限制。

14. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料(續)

(b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：

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

| 百萬元 | 帶息借款 | 利息及 其他借貸 成本應付款 及遞延 財務費用 | 租賃負債 | 應收機場 建設費 | 總額 |
|---------------------------|----------|-------------------------------------|--------|-------------|----------|
| | (附註16) | | (附註15) | | |
| 於2024年4月1日 | 111,669 | 585 | 79 | (610) | 111,723 |
| 融資現金流量產生的變動： | | | | | |
| 已付票據、債券及銀行貸款利息 | - | (4,029) | - | - | (4,029) |
| 已付租賃租金的利息部分 | - | - | (2) | - | (2) |
| 已付其他借貸成本及利息費用 | (175) | (60) | - | - | (235) |
| 已付租賃租金的資本部分 | - | - | (46) | - | (46) |
| 已收機場建設費 | - | - | - | 2,780 | 2,780 |
| 發行票據、債券及提取新增銀行貸款 收款 | 61,610 | - | - | - | 61,610 |
| 償還票據、債券及銀行貸款 | (11,085) | - | - | - | (11,085) |
| 就利率掉期及交叉貨幣掉期已收的 利息收入淨額 | - | 733 | - | - | 733 |
| 融資現金流量產生的變動總額 | 50,350 | (3,356) | (48) | 2,780 | 49,726 |
| 非現金流變動： | | | | | |
| 票據、債券及銀行貸款利息(附註5) | - | 4,603 | - | - | 4,603 |
| 租賃負債利息(附註5) | - | - | 2 | - | 2 |
| 其他借貸成本(附註5) | - | 82 | - | - | 82 |
| 機場建設費 | - | - | - | (2,892) | (2,892) |
| 其他非現金流變動 | 144 | (881) | 39 | - | (698) |
| 其他變動總額 | 144 | 3,804 | 41 | (2,892) | 1,097 |
| 於2025年3月31日 | 162,163 | 1,033 | 72 | (722) | 162,546 |

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 | 總額 |
|---------------------|----------------|-------------------------------------|----------------|-------------|---------|
| 於2023年4月1日 | 102,828 | 520 | 63 | (763) | 102,648 |
| 融資現金流量產生的變動： | | | | | |
| 已付票據及銀行貸款利息 | — | (3,693) | — | — | (3,693) |
| 已付租賃租金的利息部分 | — | — | (2) | — | (2) |
| 已付其他借貸成本及利息費用 | (33) | (36) | — | — | (69) |
| 已付租賃租金的資本部分 | — | — | (28) | — | (28) |
| 已收機場建設費 | — | — | — | 2,528 | 2,528 |
| 發行票據及債券收款 | 9,000 | — | — | — | 9,000 |
| 就利率掉期已收的利息收入淨額 | — | 769 | — | — | 769 |
| 融資現金流量產生的變動總額 | 8,967 | (2,960) | (30) | 2,528 | 8,505 |
| 非現金流變動： | | | | | |
| 票據、債券及銀行貸款利息(附註5) | — | 3,835 | — | — | 3,835 |
| 租賃負債利息(附註5) | — | — | 2 | — | 2 |
| 其他借貸成本(附註5) | — | 103 | — | — | 103 |
| 機場建設費 | — | — | — | (2,375) | (2,375) |
| 其他非現金流變動 | (126) | (913) | 44 | — | (995) |
| 其他變動總額 | (126) | 3,025 | 46 | (2,375) | 570 |
| 於2024年3月31日 | 111,669 | 585 | 79 | (610) | 111,723 |

15. 應付賬款及其他應付款

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|--------------|--------|--------|
| 應付賬款及應計費用 | 13,930 | 18,407 |
| 已收按金 | 1,158 | 1,100 |
| 合約保留金 | 2,368 | 2,567 |
| 租賃負債 | 72 | 79 |
| | 17,528 | 22,153 |
| 在綜合財務狀況表劃歸為： | | |
| 流動負債 | 16,237 | 20,631 |
| 非流動負債 | 1,291 | 1,522 |
| | 17,528 | 22,153 |

於2025年3月31日，除了為數12.91億元(2024年：15.22億元)的應付賬款及其他應付款預期於一年後結算外，所有應付賬款及其他應付款預期於一年內結算或確認為收入。一年後到期的金額主要與已收零售特許經營商的牌照按金和合約保留金有關。

上文所列應付賬款及應計費用按到期日的賬齡分析如下：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|--------------|--------|--------|
| 30天內或接獲通知時到期 | 1,948 | 2,843 |
| 30天後但60天內到期 | 1,852 | 2,588 |
| 60天後但90天內到期 | 1,466 | 2,629 |
| 90天後到期 | 8,664 | 10,347 |
| | 13,930 | 18,407 |

16. 帶息借款

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|--------------------------|---------|---------|
| 應付票據及債券(a) | | |
| – 無抵押 | | |
| 於2026年到期的港元固定利率零售債券 | 4,988 | 5,000 |
| 於2025年至2043年到期的港元固定利率票據 | 31,228 | 17,728 |
| 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 | 102,312 | 70,430 |
| 於2034年至2055年到期的人民幣固定利率票據 | 5,039 | – |
| 銀行貸款 | | |
| – 有抵押(d) | 300 | – |
| – 無抵押(b) | 17,500 | 17,500 |
| 減：未攤銷財務費用 | (704) | (489) |
| | 162,163 | 111,669 |

(a) 本局維持一項價值80億美元的中期票據計劃。

於2024年1月，本局根據一項價值80億美元的中期票據計劃發行40億元的票據。這些票據在香港聯合交易所上市，期限為3.5年，票面年息率為3.83%。

於2024年2月，本局發行50億元的零售債券。這些債券在香港聯合交易所上市，期限為2.5年，票面年息率為4.25%，每三個月支付一次。零售債券持有人可選擇於付息日按本金金額的100%贖回債券。

於2024年6月，本局根據一項價值80億美元的中期票據計劃發行人民幣15億元的高級票據。這些票據在香港聯合交易所上市，期限為10年，票面年息率為2.93%。

於2025年1月，本局發行合共約70億美元等值的多幣高級票據，當中根據一項價值80億美元中期票據計劃以規例S形式發行港元及人民幣高級票據；並以規例S/規則144A形式發行美元高級票據。該等票據在香港聯合交易所上市，包括：

- 港元多期票據合計為185億元，期限為3年至30年，票面年息率介乎4.05%至4.50%；
- 人民幣兩期票據合計人民幣32億元，期限為10年和30年，票面年息率分別為2.85%及3.4%；及
- 美元多期票據合計41.5億美元，期限為3.5年至10年，票面年息率介乎4.75%至5.125%。

年內，本局悉數償還50億元固定利率票據，票面年息率介乎2.60%至2.80%，而由於部分零售債券持有人行使提前贖回權，故本局贖回1,200萬元上市零售債券。

於2025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5.125%不等(2024年：1.55%至4.875%)。固定利率票據為無抵押，並須於到期時悉數償還。

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。於2025年3月31日，循環貸款部分並無未償付餘額(2024年：無)。
- (c) 於2025年3月31日，本局擁有價值26.89億元(2024年：26.91億元)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2025年3月31日，該等信貸並無未償付的餘額(2024年：無)。
- (d) 於2024年6月，集團收購了一家持有帶息借款人民幣3.49億元的附屬公司。於2025年3月31日，租賃土地權益為2.54億元(2024年：無)作為有抵押銀行貸款的擔保。
- (e) 於2025年3月31日，帶息借款的還款期如下：

| 百萬元 | 2025年 | | | 2024年 | | |
|-----------|--------|---------|---------|--------|--------|---------|
| | 銀行貸款 | 其他借款 | 總額 | 銀行貸款 | 其他借款 | 總額 |
| 1年內或接獲通知時 | 17,505 | 9,560 | 27,065 | – | 9,977 | 9,977 |
| 1年後但2年內 | 17 | 7,760 | 7,777 | 17,480 | 4,604 | 22,084 |
| 2年後但5年內 | 53 | 52,404 | 52,457 | – | 29,801 | 29,801 |
| 5年後 | 222 | 74,642 | 74,864 | – | 49,807 | 49,807 |
| | 292 | 134,806 | 135,098 | 17,480 | 84,212 | 101,692 |
| | 17,797 | 144,366 | 162,163 | 17,480 | 94,189 | 111,669 |

- (f) 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。有關集團流動資金風險管理的其他詳情載列於22(b)。

17. 未使用的機場建設費

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|----------------|---------|---------|
| 於4月1日 | 804 | 779 |
| 加：本年已收及應收機場建設費 | 2,892 | 2,375 |
| 減：三跑道項目資本支出 | (2,762) | (2,350) |
| 於3月31日 | 934 | 804 |

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的已收款項。上述款項分別按附註28(t)(v)和28(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. 僱員福利

(a) 界定利益計劃

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5%(2024年：6%)。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(2024年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2025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，全部(2024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。

此外，根據香港《僱傭條例》受僱的員工，如果符合資格條件，也可領取長期服務金(「長服金」)。

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19%(2024年：22%)，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2025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。

界定利益計劃(資產)/責任的賬面金額分析如下：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|---------------------|-------|-------|
| 香港計劃資產(附註19(a)) | (25) | (56) |
| 珠港機場公司計劃責任(附註19(a)) | 70 | 70 |
| 香港長服金負債 | 26 | 15 |
| | 71 | 29 |
| 在綜合財務狀況表劃歸為： | | |
| 界定利益計劃資產淨額 | (25) | (56) |
| 界定利益計劃責任淨額 | 96 | 85 |
| | 71 | 29 |

19. 僱員福利(續)

(a) 界定利益計劃(續)

集團須就這些計劃承受精算風險，例如利率風險、投資風險和長壽風險。有關香港計劃及珠港機場公司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 | 2025年 | 2024年 |
|-----------------|--------------|-------|
| 香港計劃 | | |
| 注入資金責任的現值 | 508 | 559 |
| 計劃資產的公允價值 | (533) | (615) |
| | (25) | (56) |
| 珠港機場公司計劃 | | |
| 未注資責任的現值 | 70 | 70 |
| | 45 | 14 |

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計將於截至2026年3月31日止年度向香港計劃供款1,100萬元。

(ii) 計劃資產包含以下項目：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|---------|------------|-------|
| 權益證券 | 218 | 249 |
| 公司債券 | 277 | 299 |
| 現金 | 28 | 61 |
| 其他應收款淨額 | 10 | 6 |
| | 533 | 615 |

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 | 2025年 | 2024年 |
|------------------------|--------------|-------|
| 香港計劃 | | |
| 於4月1日 | 559 | 641 |
| 重新計量： | 22 | 4 |
| – 因財務假設變動而產生的精算虧損/(收益) | 9 | (9) |
| – 經驗調整 | 13 | 13 |
| 計劃的已付利益 | (111) | (127) |
| 本年度服務成本 | 20 | 22 |
| 利息費用 | 18 | 19 |
| 於3月31日 | 508 | 559 |
| 珠港機場公司計劃 | 70 | 70 |
| 於3月31日 | 578 | 629 |

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3.8年(2024年：3.9年)和8.1年(2024年：8.0年)。

19. 僱員福利(續)

(a) 界定利益計劃(續)

(iv) 計劃資產的變動如下：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|------------------|-------|-------|
| 於4月1日 | 615 | 630 |
| 集團向計劃作出的供款 | 13 | 32 |
| 計劃的已付利益 | (111) | (127) |
| 計劃資產的實際回報 | 16 | 80 |
| – 利息收入 | 21 | 19 |
| – 計劃資產回報，不包括利息收入 | (3) | 63 |
| – 由計劃資產撥出的行政費用 | (2) | (2) |
| 於3月31日 | 533 | 615 |

(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 | 2025年 | 2024年 |
|------------------------|-------|-------|
| 在損益確認的數額： | | |
| 香港計劃 | | |
| 本期服務成本 | 20 | 22 |
| 由計劃資產撥出的行政費用 | 2 | 2 |
| 界定利益資產淨額的利息收入淨額 | (3) | – |
| | 19 | 24 |
| 珠港機場公司計劃 | 1 | 4 |
| 在損益確認的總額 | 20 | 28 |
| 在其他全面收益確認的數額： | | |
| 香港計劃 | | |
| 重新計量： | | |
| – 因財務假設變動而產生的精算虧損/(收益) | 9 | (9) |
| – 經驗調整 | 13 | 13 |
| 計劃資產回報，不包括利息收入 | 3 | (63) |
| | 25 | (59) |
| 珠港機場公司計劃 | 4 | 4 |
| 在其他全面收益確認的總額 | 29 | (55) |
| 界定利益費用/(收入)總額 | 49 | (27) |

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 | 2025年 | 2024年 |
|---------------|-------|-------|
| 香港計劃和珠港機場公司計劃 | 20 | 28 |
| 香港長服金負債 | 22 | – |
| 員工薪酬及有關費用 | 42 | 28 |

19. 僱員福利(續)

(a) 界定利益計劃(續)

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：

| | 2025年 | 2024年 |
|-----------------|-------|-------|
| 香港計劃 | | |
| 貼現率 | 3.0% | 3.5% |
| 未來長期薪金增幅 | 3.5% | 3.5% |
| 珠港機場公司計劃 | | |
| 貼現率 | 1.8% | 2.3% |

以下分析顯示了主要精算假設出現0.5%的變動時，於2025年3月31日界定利益責任將可能增加/(減少)幅度：

| 百萬元 | 增加0.5% | 減少0.5% |
|-----------------|--------|--------|
| 香港計劃 | | |
| 貼現率 | (9) | 9 |
| 未來長期薪金增幅 | 12 | (12) |
| 珠港機場公司計劃 | | |
| 貼現率 | (3) | 3 |

上述敏感度分析假定不同精算假設的變動並無關連，故分析並無計及精算假設相互的關係。該分析是按照2023/24年的同一基準進行。

(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，若干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、儲備及股息

(a) 權益組成部分的變動

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

(b) 股息

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|----------------------------------------------|-------|-------|
| 本局於報告期期末後建議分派末期股息 每股普通股4,241.71元(2024年：無) | 1,300 | — |

於報告期期末後建議分派的末期股息尚未在報告期期末確認為負債。

(c) 股本

| 百萬元 | 2025年 | 2024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 (2024年：306,480股每股10萬元的普通股) | 30,648 | 30,648 |

(d) 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一切外幣匯兌差額，以及對這些境外營運淨投資進行套期所產生任何外幣匯兌差額的有效部分。匯兌儲備按照附註28(u)所載列的會計政策處理。

(ii) 資本儲備

資本儲備主要包含集團應佔一家在中國其他地方的合資公司業績，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，集團在國際展覽公司以公允價值重新計量的原有權益。

(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28(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28(f)就現金流量套期所採納的會計政策，在現金流量套期所用的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。

20. 資本、儲備及股息(續)

(d) 儲備的性質和用途(續)

(vi) 儲備的可分派程度

於2025年3月31日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為473.50億元(2024年：447.47億元)。董事會於報告期期末後建議分派末期股息每股普通股4,241.71元(2024年：無)，末期股息合共13億元(2024年：無)。於報告期期末這項股息，尚未確認為負債。

(vii) 管理資本

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

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

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

| 百萬元 | 附註 | 2025年 | 2024年 |
|------------------|----|---------|---------|
| 總負債 ¹ | 16 | 162,163 | 111,669 |
| 總權益 | | 92,090 | 87,852 |
| 總資本 ² | | 254,253 | 199,521 |
| 總負債/資本比率 | | 64% | 56% |

¹ 總負債是指帶息借款。

² 總資本是指總負債加上總權益。

本局及各附屬公司均不受任何外界施加的資本規定所限制。

21. 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. 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。

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16%(2024年：15%)及23%(2024年：23%)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。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(b) 流動資金風險

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、國際展覽公司和莞港智慧空港投資(東莞)有限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 |
| 2025年 | | | | | | |
| 帶息借款 | 162,163 | 207,099 | 32,745 | 12,849 | 64,060 | 97,445 |
| 應付賬款及其他應付款 | 16,777 | 17,013 | 15,528 | 1,047 | 360 | 78 |
| 利率掉期(淨額結算) | (151) | (251) | (186) | (46) | (19) | – |
| 交叉貨幣掉期(總額結算) | 2,685 | | | | | |
| – 流入 | | (136,235) | (13,904) | (11,647) | (42,383) | (68,301) |
| – 流出 | | 135,599 | 13,712 | 11,474 | 42,105 | 68,308 |
| 遠期外匯合約(總額結算) | 16 | | | | | |
| – 流入 | | (116) | (9) | (9) | (98) | – |
| – 流出 | | 131 | 10 | 11 | 110 | – |
| | 181,490 | 223,240 | 47,896 | 13,679 | 64,135 | 97,530 |
| 2024年 | | | | | | |
| 帶息借款 | 111,669 | 143,501 | 13,983 | 25,126 | 36,460 | 67,932 |
| 應付賬款及其他應付款 | 21,402 | 21,710 | 19,959 | 1,156 | 528 | 67 |
| 利率掉期(結算淨額) | (885) | (1,083) | (766) | (235) | (82) | – |
| 交叉貨幣掉期(總額結算) | 4,412 | | | | | |
| – 流入 | | (97,465) | (2,613) | (12,394) | (32,659) | (49,799) |
| – 流出 | | 97,318 | 2,587 | 12,311 | 32,590 | 49,830 |
| 遠期外匯合約(總額結算) | 8 | | | | | |
| – 流入 | | (130) | (9) | (10) | (30) | (81) |
| – 流出 | | 141 | 10 | 10 | 33 | 88 |
| | 136,606 | 163,992 | 33,151 | 25,964 | 36,840 | 68,037 |

上表顯示，集團為數327.45億元(2024年：139.83億元)的帶息借款(包括利息)將於2025年3月31日後12個月內到期償還。集團將以內部資金及新增外部借款應付於合約到期日存在的短期流動資金風險。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險

利率風險是指金融工具的公允價值或未來現金流量因市場利率變動而波動的風險。集團的利率風險主要來自長期帶息借款。以浮動利率及固定利率計息的借款分別涉及現金流量利率風險和公允價值利率風險。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現金流量套期，並按照附註28(f)所載的會計政策按公允價值入賬。

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

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

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 | 2025年 | 2024年 |
|------------------------|-------|-------|
| 於4月1日 | 740 | 1,049 |
| 在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分 | (734) | (370) |
| 減：遞延稅項 | 121 | 61 |
| 於3月31日 | 127 | 740 |
| 年內利率掉期的公允價值變動 | (734) | (370) |
| 在綜合損益表中確認的套期無效部分 | — | — |
| 在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分 | (734) | (370) |

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險(續)

(ii) 利率概況

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

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|---------------------|---------|---------|
| 固定利率借款 | | |
| 銀行貸款 ¹ | 17,497 | 17,480 |
| 固定利率零售債券 | 4,973 | 4,978 |
| 固定利率票據 | 137,894 | 87,712 |
| 浮動利率票據 ¹ | 1,499 | 1,499 |
| 固定利率借款總額 | 161,863 | 111,669 |
| 浮動利率借款 | | |
| 銀行貸款 | 300 | — |
| 借款總額 | 162,163 | 111,669 |
| 固定利率借款佔借款總額百分比 | 99.8% | 100% |

¹ 轉為固定利率

(iii) 敏感度分析

於2025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溢利及保留溢利增加約700萬元(2024年：400萬元)，而利率每減少50個基點，估計可導致集團的除稅後溢利及保留溢利減少約500萬元(2024年：400萬元)。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1.40億元(2024年：1.91億元)及減少約1.34億元(2024年：1.90億元)。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)，集團的除稅後溢利、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，對集團的除稅後溢利和保留溢利所造成的影響，會作為一項由利率變動對利息費用或收入的年度影響進行估計。有關分析與以往年度所採用的基準相同。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(d) 外匯風險

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

集團所承擔的外匯風險主要源於非相關業務的功能貨幣為單位的票據發行、現金及銀行結餘，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、人民幣和澳元。

於2025年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自為數131.5億美元(2024年：90億美元)的已發行美元票據，以及為數3,800萬美元(2024年：6,200萬美元)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22(e)。該等金額於綜合財務狀況表確認為衍生金融工具。

集團使用遠期外匯合約管理其澳元貨幣風險，直至結算外幣應付款之日為止。集團將這些遠期外匯合約指定為現金流量套期中的套期工具，並分開處理遠期外匯合約的遠期和即期成分，並將即期成分的价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。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(d) 外匯風險(續)

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 | 2025年 | 2024年 |
|------------------------|-------|-------|
| 於4月1日 | (9) | (8) |
| 在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分 | (462) | (219) |
| 從權益轉移至綜合損益表的金額 | 457 | 218 |
| 減：遞延稅項 | 1 | – |
| 於3月31日 | (13) | (9) |
| 年內交叉貨幣掉期的公允價值變動 | (463) | (218) |
| 年內遠期外匯合約的公允價值變動 | (5) | (1) |
| 在綜合損益表中確認的套期無效部分 | 6 | – |
| 在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分 | (462) | (219) |

於2025年3月31日，集團以美元計值的借款通過訂立交叉貨幣掉期轉換為港元。由於港元與美元掛鈎，波幅在7.75至7.85之間，因此管理層認為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。

集團已就其在中國其他地區註冊成立實體的若干投資涉及的外匯風險進行套期。集團將繼續採取適當措施對其境外投資的外匯風險進行套期，以將其須承擔的淨風險敞口控制在可接受水平。

於2025年3月31日，除指定用作為在中國其他地區註冊成立實體的淨投資進行套期的借款外，集團承擔由下列各項產生的人民幣貨幣風險，包括發行人民幣40.10億元(2024年：無)人民幣票據、投資珠海機場集團有限公司的預付款項人民幣21.66億元(2024年：無)，以及現金及銀行結餘人民幣19.69億元(2024年：人民幣1.78億元)。如果港元兌人民幣升值/貶值5%，而所有其他變數保持不變，則集團的除稅後溢利及保留溢利將減少/增加600萬元(2024年：900萬元)。有關分析與2023/24年度所採用的基準相同。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(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2024年及2025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(2024年：無)。集團的政策是在公允價值層級之間出現轉移的報告期完結時確認有關變動。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量(續)

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

公允價值層級(續)

於報告期期末，未行使的衍生金融工具的公允價值和名義金額概述如下：

| 利用其他重大可觀察的輸入值 經常性計量公允價值(第二層級) | | | | | | |
|----------------------------------|----------|------|---------|---------|------|---------|
| 百萬元 | 2025年 | | | 2024年 | | |
| | 名義金額 | 金融資產 | 金融負債 | 名義金額 | 金融資產 | 金融負債 |
| 現金流量套期 | | | | | | |
| 利率掉期 | 19,000元 | 151 | – | 19,000元 | 885 | – |
| 交叉貨幣掉期 | 13,150美元 | – | (2,581) | 9,000美元 | – | (4,412) |
| 遠期外匯合約 | 24澳元 | – | (16) | 26澳元 | – | (8) |
| 永續資本證券的衍生金融工具 | 1,500美元 | – | (104) | 1,500美元 | – | (108) |
| 總額 | | 151 | (2,701) | | 885 | (4,528) |
| 減：1年內收回/(結清)的部分 | | | | | | |
| 現金流量套期 | | | | | | |
| 利率掉期 | 19,000元 | 104 | – | 19,000元 | 641 | – |
| 交叉貨幣掉期 | 13,150美元 | – | (37) | 9,000美元 | – | – |
| 遠期外匯合約 | 24澳元 | – | (1) | 26澳元 | – | (1) |
| 永續資本證券的衍生金融工具 | 1,500美元 | – | (15) | 1,500美元 | – | (2) |
| | | 104 | (53) | | 641 | (3) |
| 1年後收回/(結清)的部分 | | 47 | (2,648) | | 244 | (4,525) |

於2025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(2024年：0.3年至8.8年內)到期。

22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量(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2025年及2024年3月31日的公允價值並無重大差異，惟以下金融工具除外，其賬面金額及公允價值與公允價值層級披露如下：

| 百萬元 | 名義金額 | 於3月31日 的賬面金額 | 於3月31日 的公允價值 | 公允價值計量分類為 | | |
|--------------|---------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|--------------|------|
| | | | | 第一層級 | 第二層級 | 第三層級 |
| 2025年 | | | | | | |
| 固定利率零售債券 | 4,988元 | 4,973 | 5,055 | 5,055 | – | – |
| 固定利率票據 | 13,150美元、 人民幣4,700元 及31,228元 | 137,890 | 131,759 | 123,336 | 8,423 | – |
| 2024年 | | | | | | |
| 固定利率零售債券 | 5,000元 | 4,978 | 5,083 | 5,083 | – | – |
| 固定利率票據 | 9,000美元 及17,728元 | 87,712 | 78,942 | 65,832 | 13,110 | – |

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期末的市場相關利率。

23. 未償付承擔

未在綜合財務報表內計提準備的未償付資本開支承擔如下：

| 百萬元 | 2025年 | 2024年 |
|---------|--------|--------|
| 已訂約 | 9,195 | 12,716 |
| 已授權但未訂約 | 39,692 | 34,146 |
| | 48,887 | 46,862 |

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。

24. 重大關聯方交易

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

董事會成員、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飛行區地面照明、基礎設施電力網絡和工程系統與設備的維修服務。本年度產生的相關服務費用為4,300萬元(2024年：6,600萬元)。於2025年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為3,200萬元(2024年：3,800萬元)。
- (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10.33億元(2024年：9.22億元)。於2025年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為100萬元(2024年：7,400萬元)。
- (c) 本局及本局的附屬公司HKIA Staff Services Limited (「HKIASS」)與政府達成服務協議，據此，本局同意以零代價通過HKIASS向政府提供額外人手，以配合於機場提供航空交通管制服務(附註24(b))時對人力資源的預期需求。
- (d) 本局與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)達成協議，而政府是港鐵公司的大股東。按照協議，港鐵公司須為一號客運大樓、海天客運碼頭和T1中場客運廊的旅客捷運系統提供維修服務。本年度產生的服務費用為1.96億元(2024年：2億元)。於2025年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為1.71億元(2024年：2.11億元)。
- (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6,900萬元(2024年：6,000萬元)。於2025年3月31日，本局應收主題樂園公司的金額為500萬元(2024年：2,300萬元)。

24. 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7,800萬元(2024年：7,000萬元)。於2025年3月31日，應收這些政府部門、機關或實體款項總額為1,600萬元(2024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。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7,400萬元(2024年：1.11億元)。於2025年3月31日，應收相關政府部門或實體款項總額為1,300萬元(2024年：900萬元)。

25. 直接和最終控權方

於2025年3月31日，集團的直接母公司和最終控權方為政府。

26. 會計判斷和估計

(a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷

下文詳述管理層在應用集團的會計政策時所作出的會計判斷：

(i) 租賃土地權益

本局以象徵式的土地溢價獲授予位於赤鱗角的機場用地的權利。本局須負責開拓機場用地的所有成本。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。

26. 會計判斷和估計(續)

(a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷(續)

(iii) 合資公司權益

杭州機場公司從中國政府收取民航發展基金補貼(「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。於2016年6月，中國財政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22(e)分別載有關於界定利益計劃資產/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。

27. 需向社會福利署申請公開籌款許可證的籌資活動

本局根據向社會福利署取得的公開籌款許可證(許可證編號：2024/033/1)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2024年4月1日至2025年3月31日止期間，已收取的捐款為33萬元(2024年：28萬元)。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6萬元(2024年：5萬元)後，捐款淨額27萬元(2024年：23萬元)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。

28. 重大會計政策

(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《香港財務報告會計準則》。

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。

28. 重大會計政策(續)

(b) 附屬公司和非控股權益(續)

非控股權益在綜合財務狀況表內的權益項目中，與本局權益股東應佔的權益分開列示。非控股權益應佔集團業績的權益，會按本年度損益總額和全面收益總額在非控股權益與本局權益股東之間作出分配的形式，在綜合損益表和綜合損益及其他全面收益表內列示。來自非控股權益持有人的貸款和對這些持有人的其他合約責任是按負債的性質，根據附註 28(n) 或 (o) 在綜合財務狀況表內列為金融負債。

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

當集團喪失於附屬公司的控制權時，按出售有關附屬公司的全部權益入賬，由此產生的收益或虧損在損益中確認。在喪失控制權日期所保留有關前附屬公司的權益，按公允價值確認，此筆金額在首次確認金融資產時當作公允價值，或(如適用)在首次確認於合資公司的投資時當作成本(參閱附註 28(c))。

(c) 合資公司

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

於合資公司的投資是按權益法記入綜合財務報表，但劃歸為持有待售(或已計入劃歸為持有待售的處置組合)的投資除外。按權益法，有關投資按成本首次入賬，並就集團於收購日應佔被投資公司可辨別資產淨值的公允價值超過投資成本的數額(如有)作出調整。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合資公司的任何直接投資，其後就集團應佔被投資公司資產淨值的收購後變動及與這些投資有關的任何減值虧損作出調整(附註 28(d) 和 (j))。於收購日超過成本的任何數額、集團年內應佔被投資公司的收購後除稅後業績和任何減值虧損在綜合損益表內確認，而集團應佔被投資公司的收購後除稅後其他全面收益項目則在綜合損益及其他全面收益表內確認。

當集團對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，或替合資公司作出付款則除外。就此而言，集團應佔權益是以按權益法計算投資的賬面金額，以及實際上構成集團在合資公司投資淨額一部分的長期權益為準。

28. 重大會計政策(續)

(c) 合資公司(續)

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

當集團不再對合資公司實施共同控制權時，按出售有關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。在喪失共同控制權日期所保留有關前合資公司的權益，按公允價值確認，此筆金額在首次確認金融資產時當作公允價值，或(如適用)在首次確認於聯營公司投資時當作成本。

(d) 商譽

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

就於合資公司的投資來說，商譽的賬面金額會計入應佔合資公司權益的賬面金額中，而整項投資會在有客觀的減值跡象時進行減值測試(附註28(j))。

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

出售合資公司時，任何應佔商譽均包括在出售項目的損益內。

(e) 衍生金融工具

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

28. 重大會計政策(續)

(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)。部分借款指定為境外營運淨投資的外匯風險進行套期。

(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) 對境外營運淨投資的套期

借款的任何外匯收益或虧損的有效部分已在其他全面收益中確認，並在權益的匯兌儲備中呈列。當中的任何無效部分則即時在損益中確認。匯兌儲備的累計金額將分別通過其他全面收益全部或部分重新分類為損益，作為出售或出售部分境外營運的重新分類調整。

(iv) 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。

28. 重大會計政策(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28(j))後的數額於綜合財務狀況表入賬。

(ii) 投資物業

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

投資物業按成本減去累計折舊和減值虧損(附註28(j))後記入綜合財務狀況表內。投資物業按預計可用期限或尚餘租賃期兩者中的較短期間計提折舊。投資物業的租金收入是按附註28(t)所述方式入賬。

- (iii) 其他物業、機械及設備，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28(j))後記入綜合財務狀況表。

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

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

(vi) 在建工程

在建資產和資本工程均按成本入賬。成本包括直接建造成本，如物料、直接員工薪酬、適當比例的生產間接成本、拆卸與移除有關項目的成本和項目所在場地清理費的首次估計金額(以適用者為準)，以及在建造或安裝與測試期間資本化的借貸成本淨額(附註28(n))。資本化成本亦包括集團評估就清償承建商合約索償可能需要的準備金。在使資產投入擬定用途所需的絕大部分準備工作完成時，這些成本便會停止資本化，有關資產亦會轉入投資物業、租賃土地權益、以及其他物業、機械及設備項內，並按附註28(h)所載的會計政策開始計提折舊。

28. 重大會計政策(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28(h)所載集團的折舊政策計算折舊。營業租賃所產生的收益則根據下文附註28(t)所載集團的收益確認政策確認。

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

28. 重大會計政策(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 | 15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 | 5 – 30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 | 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 | 7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 – 30年 |
| 傢具、裝置及設備 | 3 – 15年 |

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

(i) 無形資產(商譽除外)

集團購入的無形資產按成本減去累計攤銷(如有既定的預計可用年限)和減值虧損(附註28(j))後記入綜合財務狀況表內。

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

28. 重大會計政策(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出單元的賬面金額高於其可收回數額時，減值虧損便會在損益中確認。如果用以釐定收回數額的估計數額出現正面的變化，有關的減值虧損便會轉回。所轉回的減值虧損以在以往年度沒有確認任何減值虧損而應已釐定的資產賬面金額為限。所轉回的減值虧損在確認轉回的年度內計入損益中。

(ii) 中期財務報告和減值

集團在中期期末採用了在財政年度終結時會採用的相同減值測試、確認和轉回準則。

(k) 存料及零件

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

(l) 應收賬款及其他應收款

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

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(應收賬款及其他應收款)確認預期信貸虧損的虧損準備。

以公允價值計量的金融資產(包括衍生金融資產)無須接受預期信貸虧損的評估。

28. 重大會計政策(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。

信貸風險的顯著增加

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。

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。

28. 重大會計政策(續)

(n) 帶息借款及借貸成本(續)

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。該等供款於相關服務提供時列支。

於中國其他地方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) 界定利益計劃責任

集團有以下類別的界定利益計劃：

- 香港計劃；
- 珠港機場公司計劃；及
- 香港《僱傭條例》之下的長服金。

集團就界定利益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賺取未來利益的數額，然後將之貼現。就香港計劃和珠港機場公司計劃而言，淨責任是在扣除任何計劃資產(如有)的公允價值後得出。就長服金責任而言，未來利益的估計金額是在扣除集團已經歸屬於僱員強積金供款得出的應計利益產生的負值服務成本後釐定，而有關供款則視作相關僱員的供款。

界定利益責任由合資格精算師採用預期累積利益單位法進行計算。就香港計劃和珠港機場公司計劃而言，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。

28. 重大會計政策(續)

(q) 僱員福利(續)

(ii) 界定利益計劃責任(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。就香港計劃和珠港機場公司計劃而言，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期間或遞延稅項資產所產生的稅項虧損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定目前存在的應稅暫時差異是否足以支持確認由未利用可抵扣虧損和稅款抵減所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關和同一應稅實體有關，以及是否預期能夠在同一期間或多個期間內使用未利用可抵扣虧損和稅款抵減而轉回。

28. 重大會計政策(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，有關金額便會轉回。

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。

28. 重大會計政策(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。

28. 重大會計政策(續)

(u) 外幣換算

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

以歷史成本計量的外幣非貨幣資產與負債按交易日的外幣匯率換算。交易日期是集團初始確認此類非貨幣資產或負債的日期。

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

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

(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，即企業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。

28. 重大會計政策(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。

29. 已頒布但尚未在截止2025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2025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21號修訂 — 「缺乏可交換性」 | 2025年1月1日 |
| 《香港財務報告準則》第9號及《香港財務報告準則》第7號修訂 — 「金融工具的分類及計量」的修訂 | 2026年1月1日 |
| 《香港財務報告會計準則》的年度改進 — 第11卷 | 2026年1月1日 |
| 《香港財務報告準則》第18號 — 「財務報表列報及披露」 | 2027年1月1日 |
| 《香港財務報告準則》第19號 — 「非公共受託責任附屬公司：披露」 | 2027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，但《香港財務報告準則》第18號則除外，該準則預計將改變集團綜合損益表的列報及披露。

30. 報告期後非調整事項

(a) 於2025年4月1日，集團以總代價人民幣43億元收購珠海機場集團有限公司的35%權益。於2025年3月31日，已預付23億元，並計入「應收賬款及其他應收款」。集團將根據合約中訂明的協定時間表進一步分階段付款。

(b) 於報告期期末後，董事會宣派截至2025年3月31日止年度的末期股息，詳情披露於附註20(b)。

五年財務及營運概要

| (百萬港元) | 20/21 | 21/22 | 22/23 | 23/24 | 24/25 |
|--------------------------------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 綜合損益表 | | | | | |
| 收益 | 5,936 | 5,798 | 8,217 | 13,683 | 16,404 |
| 計算折舊和攤銷前營運費用 | (8,054) | (6,176) | (7,404) | (8,279) | (9,039) |
| 計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利/(虧損) | (2,118) | (378) | 813 | 5,404 | 7,365 |
| 折舊和攤銷 | (3,169) | (3,039) | (3,308) | (3,817) | (4,020) |
| 利息及財務收入淨額 | 71 | 77 | 508 | 1,098 | 189 |
| 應佔一家聯營公司業績 | 53 | 78 | – | – | – |
| 應佔合資公司業績 | (34) | (46) | (456) | (507) | (191) |
| 除稅前溢利/(虧損) | (5,197) | (3,308) | (2,443) | 2,178 | 3,343 |
| 所得稅(開支)/抵免 | 829 | 553 | 513 | (259) | (590) |
| 年度溢利/(虧損) | (4,368) | (2,755) | (1,930) | 1,919 | 2,753 |
| 以下各方應佔部分： | | | | | |
| 普通股持有人 | (4,400) | (3,014) | (2,142) | 1,613 | 2,457 |
| 永續資本證券持有人 | – | 263 | 264 | 264 | 263 |
| 非控股權益 | 32 | (4) | (52) | 42 | 33 |
| 綜合財務狀況表 | | | | | |
| 非流動資產 | 117,769 | 143,879 | 170,483 | 196,013 | 222,305 |
| 流動資產 | 38,050 | 41,340 | 47,130 | 35,627 | 58,534 |
| 流動負債 | (11,963) | (12,797) | (17,632) | (31,474) | (44,351) |
| 流動資產淨額 | 26,087 | 28,543 | 29,498 | 4,153 | 14,183 |
| 資產總值減流動負債 | 143,856 | 172,422 | 199,981 | 200,166 | 236,488 |
| 非流動負債 | (49,674) | (79,713) | (110,321) | (112,314) | (144,398) |
| 資產淨值 | 94,182 | 92,709 | 89,660 | 87,852 | 92,090 |
| 股本 | 30,648 | 30,648 | 30,648 | 30,648 | 30,648 |
| 儲備 | 51,469 | 50,050 | 47,078 | 45,241 | 48,960 |
| 永續資本證券 | 11,585 | 11,585 | 11,585 | 11,585 | 11,585 |
| 非控股權益 | 480 | 426 | 349 | 378 | 897 |
| 權益總額 | 94,182 | 92,709 | 89,660 | 87,852 | 92,090 |
| 主要財務及營運統計數字 | | | | | |
| 宣派股息(百萬港元) | – | – | – | – | 1,300 |
| 宣派特別股息(百萬港元) | – | – | – | – | – |
| 計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利/(虧損) | | | | | |
| 邊際比率 | -35.7% | -6.5% | 9.9% | 39.5% | 44.9% |
| 總負債/資本比率 ¹ | 31% | 44% | 53% | 56% | 64% |
| 客運量 ^{2,3} (百萬人次) | 0.8 | 1.4 | 12.4 | 45.2 | 54.9 |
| 貨運及航空郵件量 ^{2,4} (百萬公噸) | 4.6 | 4.9 | 4.1 | 4.5 | 5.0 |
| 飛機起降量 ² (千架次) | 128 | 145 | 161 | 310 | 373 |

¹ 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

² 營運統計數字只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

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

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

在香港國際機場營運的航空公司 — 2025年3月

| | | | | |
|------------------------|-------------------------|--------------------|---------------------|--------------------------|
| 俄羅斯航空 | CAMEX Airlines* | Fly Khiva* | 荷蘭馬丁航空* | 四川航空 |
| AeroLogic* | 盧森堡國際貨運航空* | 嘉魯達印尼航空 | 蒙古航空 | Silk Way West Airlines* |
| Air Atlanta Europe* | Cargolux Italia S.p.A.* | Georgian Airlines* | MNG Airlines* | 新加坡航空 |
| 亞特蘭大冰島航空* | 國泰航空 | 大灣區航空 | MSC Air Cargo* | SpaceBee Airlines* |
| 比利時航空* | 宿霧太平洋航空 | 海南航空 | My Freighter* | 春秋航空 |
| 釜山航空 | Challenge Air* | 河北航空 | My Indo Airlines* | 星宇航空 |
| 柬埔寨國家航空 | Challenge Air Cargo* | 香港快運航空 | National Air Cargo* | 瑞士國際航空 |
| 加拿大航空 | Challenge Airlines BE* | 香港貨運航空* | 尼泊爾航空 | Tasman Cargo Airlines* |
| 中國國際航空 | 中華航空 | 香港航空 | 日本貨物航空* | Terra Avia* |
| 法國航空 | 中國貨運航空* | 匈牙利航空 | ONE AIR * | 泰國亞洲航空 |
| 香港華民航空* | 中國東方航空 | IndiGo | 樂桃航空 | 泰國國際航空 |
| 印度航空 | 中國南方航空 | 印尼亞洲航空 | 菲律賓航空 | 泰國獅子航空 |
| 新西蘭航空 | CMA CGM AIR CARGO* | 日本航空 | 菲律賓亞洲航空 | 西藏航空 |
| 新畿內亞航空 | Compass Cargo Airlines* | 濟州航空 | Polar Air Cargo* | 土耳其航空 |
| 普萊米婭航空 | DHL Air* | 江西航空 | 澳洲航空 | 韓國德威航空 |
| Air Tanzania* | DHL Aviation* | 真航空 | 卡塔爾航空 | 美國聯合航空 |
| 亞洲航空 | 埃及航空* | 吉祥航空 | 青島航空 | 聯合包裹運送服務* |
| 亞洲航空長途 | Elitavia Malta* | Kalitta Air* | Raya Airways* | 烏魯木齊航空 |
| Airline Geo Sky* | 阿聯酋航空 | Kargo Xpress* | ROM Cargo Airlines* | 烏茲別克斯坦航空* |
| 全日空 | 埃塞俄比亞航空 | 荷蘭皇家航空 | 菲律賓皇家航空 | 越捷航空 |
| Asia Pacific Airlines* | 阿提哈德航空* | K-Mile Air* | 汶萊皇家航空 | 越南航空 |
| 韓亞航空 | European Air Transport | 大韓航空 | 蘇南瑞麗航空 | 西部航空 |
| ASL Airlines Belgium* | Leipzig* | 長龍航空 | 沙特阿拉伯航空* | Western Global Airlines* |
| ASL Airlines Ireland* | 長榮航空 | 德國漢莎航空 | 酷航 | World Cargo Airline* |
| Astral Aviation* | FedEx Express* | 德國漢莎貨運航空* | 順豐航空* | 廈門航空 |
| 亞特拉斯* | 斐濟航空 | 馬士基空運服務* | 山東航空 | 杭州圓通貨運航空* |
| 曼谷航空 | 芬蘭航空 | 馬來西亞航空 | 上海航空 | |
| 英國航空 | | 峇迪航空 | 深圳航空 | |

香港國際機場航班目的地 — 2025年3月

| | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 北亞 北京/首都 北京/大興 釜山 長春 成都/雙流* 成都/天府 重慶 大理市 大連 敦煌 恩施 鄂州* 福岡 福州 廣州 海口 杭州 哈爾濱 合肥 廣島 呼和浩特 花蓮 黃山 濟州 濟南 晉江 鹿兒島 高雄 喀什 熊本 昆明 蘭州 拉薩 臨沂 名古屋 南京 | 南寧 南通 寧波 沖繩 鄂爾多斯 大阪/關西 青島 三亞 札幌 仙台 首爾/仁川 上海/虹橋 上海/浦東 瀋陽 石家莊 靜岡 台中 台北 太原 高松 天津 德島 東京/羽田 東京/成田 烏蘭巴托 烏魯木齊 溫州 武漢 無錫 廈門 西安 襄樊 西寧 西雙版納 煙台 宜昌 | 銀川 米子 連城 張家界 鄭州 舟山 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 峴港 達沃 登巴薩 河內 胡志明市 伊洛伊洛 雅加達 蘇梅 亞庇 吉隆坡 古晉* 納閩島* 馬尼拉 棉蘭/瓜拉納穆* 芽莊 邦板牙 檳城 金邊 富國島 布吉 新加坡 泗水 萬象 | 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* 吉達* 卡拉幹達* 加德滿都 加爾各答* 科羅爾 科威特* 拉合爾* 馬累 孟買 馬斯喀特* 利雅得 沙迦* 塔什干* 特拉維夫* 埃里溫* | 布達佩斯* 科隆* 法蘭克福 赫爾辛基 伊斯坦堡 萊比錫* 列日* 倫敦/希斯路 倫敦/斯坦斯特德* 盧森堡* 馬斯特里赫特/亞琛* 馬德里/巴拉克斯 馬耳他* 曼徹斯特 米蘭/馬爾奔薩 莫斯科 諾丁漢* 巴黎/戴高樂 巴黎/瓦特里* 第比利斯* 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 基督城 黃金海岸 關島 墨爾本 楠迪 珀斯 莫爾茲比港 悉尼 圖文巴/威爾坎普* | 非洲 亞迪斯亞貝巴 開羅* 達累斯薩拉姆* 約翰內斯堡 北美 阿克雷奇* 阿特蘭大* 波士頓 芝加哥/奧黑爾 辛辛那提* 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* 塞班 三藩市 多倫多 溫哥華 中美及南美 費利佩安赫萊斯* 瓜達拉哈拉* 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

