



香港 | HONG KONG  
國際機場 | INTERNATIONAL  
AIRPORT

2023/24年報



蓄勢前行



## 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



# 目錄

02	核心價值	60	貨運及航空服務
03	香港國際機場簡介/營運表現概覽	64	飛行區及系統
04	主席報告	68	內地發展項目
08	行政總裁報告	72	可持續發展與人才
12	董事會	78	展望未來
16	行政管理人員	82	財務回顧
18	財務及營運概覽	90	董事會報告書
19	企業管治	94	獨立核數師報告書
44	風險管理	99	綜合財務報表
48	大事紀要	159	五年財務及營運概要
50	客運服務	160	航空公司及航班目的地



## 核心價值

# 堅毅敬業

樂於承擔、積極進取

# 力求創新

與時並進、推陳出新

# 盡展關懷

以人為本、愛護環境

# 群策群力

團結一致、同心協力

# 精益求精

追求卓越、持續求進

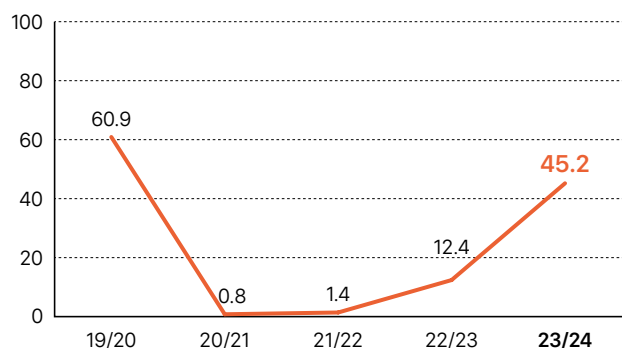
# 香港國際機場簡介

機場用地面積	1905公頃
客運大樓樓面面積	約771 650平方米
航空公司	約120家
航點	約180個
跑道	三條

## 營運表現概覽

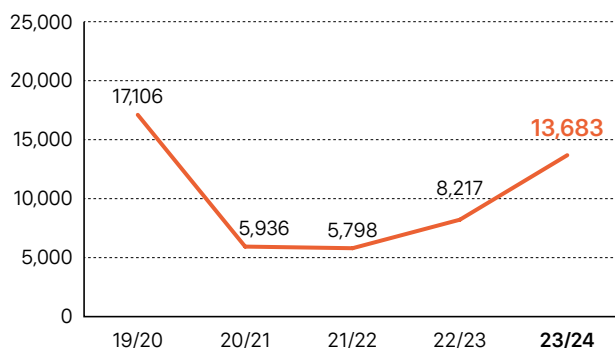
### 客運量

(百萬人次)



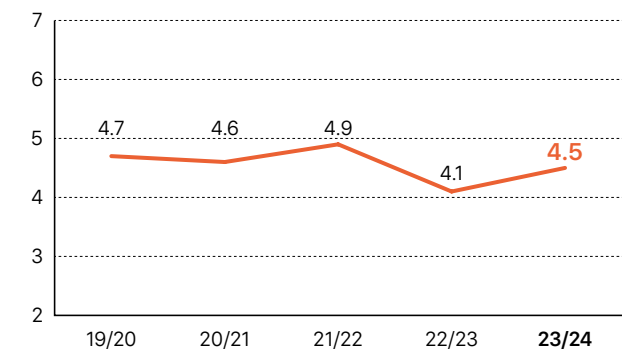
### 收益

(百萬港元)



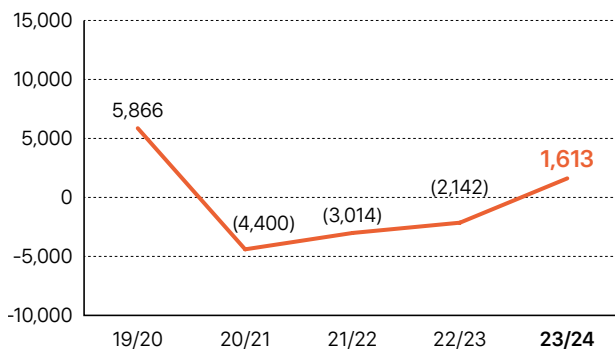
### 貨運及航空郵件量

(百萬公噸)



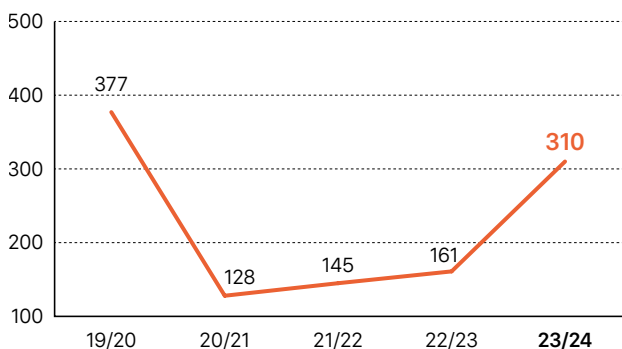
### 普通股持有人應佔溢利/(虧損)

(百萬港元)



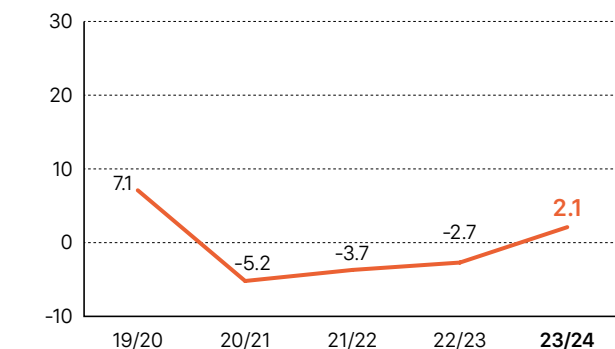
### 飛機起降量

(千架次)



### 股權收益

(百分比)





## 主席報告

三跑道系統將於2024年竣工。第三跑道已按時及按預算完成，並於2022年11月啟用。三跑道系統將提升機場客貨運處理能力，分別增至每年1.2億人次及1 000萬公噸，支持香港航空業長遠發展，鞏固機場作為領先國際樞紐的地位。

## 各位持份者：

於截至2024年3月31日止的2023/24財政年度，香港國際機場的航空交通量錄得顯著增長。聖誕節旅遊高峰期間，航空交通量大幅攀升，單日客運量及飛機起降量均達到疫情前水平的80%，按照這個趨勢，我們預計將於2024年年底前完全復蘇。如非整個機場社區努力不懈、辛勤付出，復蘇之路不可能取得這種進展。

## 向世界傳達信息

於2023/24年度，我們推出全球宣傳活動，送出50萬張機票吸引旅客訪港，將歡迎旅客的信息傳達80多個市場。年內，我們亦與香港政府及商界團體攜手合作，在歐洲、北美、中東及東南亞宣傳香港和我們的機場。

此外，多項大型活動吸引環球各地主要持份者訪港，例如我們與國際航空運輸協會合辦「國際航空論壇2023」，迎來了24個市場逾1000名航空業領袖到港。我們亦舉辦了圍繞機場商業活動的頂級國際會議「Trinity Forum 2023」，以及全球航空貨運業最大規模的年度盛事「世界貨運研討會2024」。

機場高效運作及卓越服務再度贏得全球讚譽，於「世界旅遊獎」中獲選為「2023亞洲最佳機場」及「2023中國最佳機場」，並獲TTG China嘉許為「中國最佳機場」。

## 機場再創高峰

三跑道系統將於2024年竣工。第三跑道已按時及按預算完成，並於2022年11月啟用，其他三跑道系統相關工程，包括重新配置中跑道、擴建二號客運大樓、興建T2客運廊及相關基礎設施和系統等正按計劃進行，目標在2024年年底前完成。三跑道系統將提升機場客貨運處理能力，分別增至每年1.2億人次及1000萬公噸，支持香港航空業長遠發展，鞏固機場作為領先國際樞紐的地位。

我們十分高興，於2024年1月發行的40億港元高級票據獲得投資者熱烈反應。該次發行是香港機場管理局首次涉足港元公開機構債券市場，所得資金將用於資本開支(包括三跑道系統項目的資本開支)及一般企業用途。於2024年2月，我們慶祝成功發行50億港元香港國際機場零售債券，讓公眾參與三跑道系統項目發展。

## 主席報告

隨着三跑道系統加強機場運力，我們正將香港國際機場發展成為機場城市。SKYCITY 航天城等機場城市項目正順利推進。SKYCITY 航天城的核心為全港最大型綜合零售、餐飲、娛樂設施及辦公大樓的商業發展項目 11 SKIES。項目對機場發展成為矚目地標發揮關鍵作用，吸引來自粵港澳大灣區及其他市場的訪客，並將與亞洲國際博覽館、酒店、船隻停泊及辦公室設施等SKYCITY航天城的其他部分產生重大協同效益。

為了盡量方便大灣區旅客使用我們的機場，新海天中轉大樓於2023年8月啟用，為經香港國際機場飛往國際航點的大灣區旅客提供暢順便捷的中轉服務。來自珠海或澳門的中轉旅客，現可乘搭專用接駁巴士通過港珠澳大橋，經海天中轉大樓前往機場登機開口，途中無需辦理香港海關及出入境手續。

我們透過策略性發展項目，包括應用生物特徵識別技術、5G網絡、人工智能及其他創新科技，以進一步提升營運效率及服務水平。我們很榮幸成為全球首個機場在實際運作環境應用全自動駕駛車輛，繼續在這個範疇處於領先地位。





## 世界領先的航空貨運樞紐

於2023年我們再度成為全球最繁忙貨運機場。為了鞏固我們的領先地位，現正進行多個策略性發展項目。

阿里巴巴集團的高端物流中心將成為該集團的亞洲物流樞紐，大大提高我們的電子商貿貨物處理能力。於2023年11月，位於香港國際機場的DHL中亞區樞紐中心經擴建後已正式開幕，設施處理能力提高50%至每年逾100萬公噸。此外，機管局與UPS簽訂協議，於機場發展新速遞樞紐中心，預期在2028年開幕，每年可處理近100萬公噸貨物。

航空貨運服務對香港經濟發展發揮重要作用。航空貨物佔香港總貨量約2%，但佔本港對外貿易總值約48%。儘管全球經濟狀況不明朗，機場於上一個年度的貨運量增加了9.1%。我們深信貨運業務會維持其增長勢頭，繼續保持全球第一貨運機場的地位。

## 為經濟發展作出貢獻

中央政府於國家《十四五規劃綱要》內確定香港國際航空樞紐的定位。我們將通過各項發展機場樞紐服務及業務計劃，繼續為國家及香港經濟發展作出貢獻。

我謹此感謝香港政府、董事會成員、機管局同事以至整個機場社區鼎力支持，我們將同心協力，助機場再創新高。



蘇澤光

主席

香港，2024年5月27日

# 行政總裁報告





## 各位持份者：

於截至2024年3月31日止的2023/24財政年度，香港國際機場的航空交通量持續增長。

隨着旅客重臨香港，客運量及飛機起降量分別上升264.5%及92.1%至4 520萬人次及309 650架次。航空貨運受惠於電子商貿強勁需求，貨運量達450萬公噸，較上一個年度增加9.1%。

## 提升旅客體驗

我們致力為香港國際機場的旅客締造非凡體驗。一號客運大樓已經完全翻新，包括更高尚的尊貴購物區，其地板及天花換上新設計，利用高檔物料營造煥然一新的氛圍。新增的天花照明帶來時尚閃爍的環境。購物區內超過40個國際名牌及三間大型兩層高旗艦店，創造無可比擬的購物體驗。離港層新美食廣場不但全天24小時供應餐飲，更有廣闊的停機坪景致可供欣賞；同時離港層亦新設了名為「奇妙巨蛋」的兩層高兒童遊樂區。

### ◀ (左起)

姚兆聰先生，機場運行執行總監

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

**林天福先生，行政總裁**

張李佳蕙女士，首席營運總監

鍾惠儀女士，人力資源及行政執行總監

梁永基先生，工程及科技執行總監

李沛鏗先生，財務執行總監

## 行政總裁報告

科技是我們提升旅客體驗及營運效率的關鍵。機場在實際運作環境使用無人駕駛車輛方面佔領先地位。

本年度我們亦見證了 travelwell 開幕，這間 24 小時營業的全自動化商店售賣包裝食品、飲品及紀念品。旅客只需輕拍信用卡進入店內，在挑選產品後便可離開，系統便會自動向其信用卡收取購物款項。

除了餐飲及購物外，年內我們在客運大樓舉行不同活動，於 9 月舉辦疫情後首個「香港國際機場文化藝術節」，與本地多個藝術團體合作，帶來一系列展覽及表演，呈現充滿生命力的香港文化。我們亦在聖誕節、農曆新年及情人節推出節慶活動，與旅客一起歡度佳節。

科技是我們提升旅客體驗及營運效率的關鍵。我們繼續擴大機械人技術及其他先進科技的應用範圍，由運送行李和保安巡邏，以至清潔及消毒工作等。機場在實際運作環境使用無人駕駛車輛方面佔領先地位，現時無人駕駛拖車運送行李及貨物的應用範圍已延伸至 T1 中場客運廊，並在該處的飛機旁邊運作。無人駕駛員工接駁巴士於本年度在機場禁區投入運作。「航天走廊」亦將引入無人駕駛車輛，連接 SKYCITY 航天城及港珠澳大橋香港口岸，讓來自粵港澳大灣區的訪客享有更舒適體驗。

我們在機場運作及服務應用科技的成果獲得多個獎項表揚。數碼停機坪及指揮塔管理系統在國際機場協會「科技創新獎」中獲頒「最佳機場運作及裝置管理創新獎」。數碼停機坪及指揮塔管理系統由香港機場管理局及民航處共同引入，能提高機場所有空中及地面活動的透明度，加強安全和效率。旅客生物特徵識別系統「登機易」及機管局與入境事務處攜手推出的「登機易 e-道」，獲香港管理專業協會頒發「HKT 年度創新大獎」。

### 擴大客戶群

新海天中轉大樓於 8 月開幕，有助機場在大灣區拓展服務範圍，提高競爭力。新大樓讓中轉旅客可從珠海及澳門乘坐專用接駁巴士，經港珠澳大橋前往機場禁區。我們亦推出「經珠港飛」服務，旅客可經港珠澳大橋輕鬆暢順地在香港國際機場及珠海機場之間中轉。大灣區快船口岸網絡日益擴展，為往來香港國際機場的旅客提供方便快捷的服務。連接海天中轉大樓及廣州琶洲口岸（鄰近中國進出口商品交易會（廣交會）展館）的快船服務在本年度亦已開通。

我們與大灣區在貨運方面的連繫亦提升至新水平。於2023年4月，機管局為東莞及香港國際機場之間的海空貨物聯運推出先導計劃。在該計劃下，出口貨物首先在東莞進行保安檢查、打板及航空公司收貨等程序，然後由符合保安要求的船隻運送至香港國際機場，再轉運至海外目的地。來自世界各地的貨物亦可透過該計劃經香港國際機場進口至大灣區。

先導計劃圓滿結束後，機管局與東莞港務集團簽訂協議，成立合資公司，以發展香港國際機場東莞空港中心。該項目的第一期佔地逾20公頃，每年貨物處理能力將超過100萬公噸。預期空港中心有助將轉運成本減半，處理時間可節省三分之一。這項策略性項目將有助鞏固香港國際機場作為大灣區國際貨運門戶的領先地位。

## 推動可持續發展

為實踐可持續發展，我們正為機場社區建設充滿活力的環境，以吸引及挽留人才。年內，我們舉辦了職業博覽會，吸引超過50家機場公司提供6 500個職位空缺；亦舉辦了為青年提供事業發展機會的首屆「機場青年就業資訊日」，以及舉行重點介紹適合女性的機場工作崗位的招聘會。這些活動提供的空缺涵蓋機艙服務、飛機維修及航空保安等多個範疇。

我們致力推動家庭友善政策，機場第二間幼兒園於年內啟用，為機場員工子女提供90個學額。

我們借助香港國際航空學院，加強香港的區域民航樞紐地位。學院於本年度獲國際民用航空組織認可為航空培訓升級版方案(TRAINAIR PLUS)最高等級的鉑金級卓越培訓中心成員。學院亦推出了見習機師培訓課程，以滿足香港及中國內地對飛行員與日俱增的需求。

年內，我們繼續致力於2050年年底前在香港國際機場達至淨零碳排放。有關工作包括將禁區輕型貨車更換為電動車輛、擴大地勤設備共用計劃、將中跑道的飛行區地面燈號更換為發光二極管燈，以及安裝能夠預測日照對室內溫度影響，進而提供充足冷卻量的冷氣控制系統。

我們亦安裝了「廚餘再生俠」，該系統將機場員工餐廳的廚餘分解成可轉化作生物氣的漿液，從而用作產生電力。

我們在可持續發展方面的工作獲得標普全球評級認可，就環境、社會及管治表現在100分中給予機管局75分。此外，機管局獲Sustainalytics納入其2023年環境、社會及管治評級中，排名在全球逾15 000家公司中位居首3%。

## 重拾升勢

機場客運量正回升至疫情前水平。2019冠狀病毒病疫情帶來種種挑戰，我們的員工及業務夥伴迎難而上，為迎接新機遇作好準備，我對此致以衷心謝意。

香港國際機場是領先的國際航空樞紐，更是香港經濟發展的推動力。我有信心在未來數十年機場仍會繼續肩負重任，為社會作出貢獻。



林天福  
行政總裁

香港，2024年5月27日

## 董事會



蘇澤光先生 *GBM GBS 太平紳士 主席*

現年79歲。2015年6月獲委任為董事會主席，於2018年、2021年及2023年6月獲再度委任。曾任香港貿易發展局主席。特首經濟高質量與持續發展顧問團成員；友邦保險控股有限公司及華潤電力控股有限公司的獨立非執行董事。蘇先生於1995至2003年出任地鐵有限公司主席兼行政總裁；於2003至2007年出任電訊盈科集團副主席兼董事總經理；於2000至2007年出任香港上海滙豐銀行獨立董事；於2002至2015年出任國泰航空有限公司非常務董事；於2007至2015年出任北京市市長國際企業家顧問及於2008至2018年出任中國人民政治協商會議全國委員會委員。

林天福先生 *GBS 太平紳士 行政總裁\**

現年65歲。2014年10月獲委任為行政總裁。機場保安有限公司董事局成員。國際機場協會世界理事會及亞太區理事會成員；航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會及香港物流發展局成員。曾任香港貿易發展局總裁。林先生獲香港董事學會頒發2007年度傑出董事獎(法定/非分配利潤組織)，表揚他在企業管治方面的優秀表現。他亦於2011年獲美國商務部頒發Peace through Commerce獎章，嘉許他領導貿發局在推動港美貿易的貢獻。林先生於2019年獲選為香港運輸物流學會院士，並獲DHL/南華早報香港商業獎頒發傑出管理獎。



趙式明女士 *BBS 太平紳士*

現年50歲。2021年6月獲委任為董事會成員。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；波羅的海國際航運公會前主席。趙女士畢業於英國倫敦帝國學院，持有數學及管理理學學士學位。趙女士致力推動國際航運業，曾擔任亞洲船東會及香港船東會主席及香港特區政府運輸及房屋局轄下香港海運港口局成員。香港理工大學物流及航運學系顧問委員會主席；職業訓練局理事會成員；香港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委員。

陳南祿先生 *GBS 太平紳士*

現年68歲。2022年6月獲委任為董事會成員。陳南祿先生曾任恒隆集團有限公司及恒隆地產有限公司行政總裁、太古(中國)有限公司主席、國泰航空有限公司行政總裁、港龍航空有限公司行政總裁、太古股份有限公司、香港太古集團有限公司常務董事、香港賽馬會主席及恒隆地產有限公司非執行董事。他現為恒隆地產有限公司獨立非執行董事、港日經濟合作委員會委員、團結香港基金顧問，中華海外聯誼會理事及上海海外聯誼會理事。他為香港大學經濟及工商管理學院的實務教授(管理及商業策略)與國際顧問委員會委員，以及香港大學信興學院顧問委員。





#### 陳仲尼議員 全國人大代表 SBS 太平紳士

現年57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(選委會界別)。現任金鷹控股有限公司主席。在金融投資範疇擁有超過30年的工作經驗，並曾獲香港證券及期貨事務監察委員會發牌作為持牌負責人超過15年。香港學術及職業資歷評審局主席；香港科技大學校董會成員；東亞銀行(中國)有限公司獨立非執行董事；珠江船務企業(股份)有限公司獨立非執行董事；中華人民共和國第十四屆全國人民代表大會代表；中國人民政治協商會議第12屆及13屆全國委員會委員。陳先生於2012年至2018年出任香港考試及評核局主席；於2010年至2016年出任香港青年獎勵計劃理事會主席。陳先生持有美國賓夕凡尼亞大學沃頓學院經濟學學士及美國西北大學凱洛格商學院工商管理碩士學位。

#### 周雯玲女士 太平紳士

現年54歲。2020年6月獲委任為董事會成員，於2023年6月獲再度委任。周女士擁有特許財務分析師資格，並曾任香港理工大學校董六年，主力參與投資委員會事務。廉政公署貪污問題諮詢委員會委員；公務員薪俸及服務條件常務委員會成員；香港中華總商會會董。周女士是大路投資有限公司、周問心堂基金及法律教育基金董事。



#### 許正宇先生 GBS 太平紳士 財經事務及庫務局局長\*

現年47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。西九文化區管理局及金融發展局的董事局成員。香港國際主題樂園有限公司及香港投資管理有限公司的董事。

#### 林世雄先生 GBS 太平紳士 運輸及物流局局長\*

現年62歲。林世雄先生於2022年7月出任運輸及物流局局長後成為董事會成員。林先生於1983年加入香港政府，任職見習土木工程師，1986年出任助理工程師。在政府工作期間，他曾任職多個不同的工務部門和政策局，參與多項工務工程，包括橋樑、道路、鐵路和土地平整等。在2016年8月，他出任土木工程拓展署署長，負責規劃和推展各新發展區和大型基建項目。他由2018年10月至2021年10月出任發展局常任秘書長(工務)，負責督導工務政策和基建發展。林先生於1983年獲頒香港大學工程理學士學位。他是香港工程師學會和土木工程師學會的資深會員。



## 董事會



### 李律仁資深大律師 太平紳士

現年52歲。2022年6月獲委任為董事會成員。李律仁資深大律師是香港金融發展局(金發局)主席。金發局是一個諮詢機構，旨在就有關發展香港作為國際金融中心的事宜，以至如何推動香港金融服務業的更大發展及金融產業策略性發展路向，徵詢業界並向香港政府提出建議。李先生是執業大律師，專注金融案件，涵蓋銀行法、商業法、公司法、證券法等方面。在獲得本地大律師資格前，李先生於香港證券及期貨事務監察委員會(證監會)擔任過不同職位。加入證監會前，李先生曾於紐約一間律師事務所工作。李先生是卡塔爾國際法院及爭議解決中心法官，他亦是香港理工大學院士、香港大學亞洲國際金融法研究院榮譽院士，以及香港中文大學金融規管與經濟發展研究中心高級院士。

### 廖志勇機長 太平紳士 民航處處長\*

現年57歲。2020年4月出任民航處處長後成為董事會成員及機場保安有限公司董事局成員。持專業民航駕駛執照；香港工程師學會資深會員。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71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65歲。2021年6月獲委任為董事會成員。建造業議會成員。唐先生為專業土木工程師，具備超過38年規劃、設計、管理及交付主要基建工程項目、包括道路、隧道、填海、土地發展、海港設施、污水處理和防洪等的相關經驗。他也熟悉制定及執行香港政府有關增加土地供應、文物保育、工程項目管理等政策範疇。他曾任職於路政署、運輸署、渠務署、土木工程拓展署、發展局等，及後在2015年獲委任為渠務署署長，並於2019年退休。唐先生現為英國土木工程師學會會員、香港工程師學會資深會員、國際管綫專業學會榮譽院士及英國特許水務及環境管理學會榮譽資深會員。







#### 黃冠文先生 BBS MH 太平紳士

現年59歲。2018年6月獲委任為董事會成員，於2021年6月獲再度委任。機場保安有限公司、以立投資管理有限公司及新建業有限公司之董事。旅遊業監管局、非應邀電子訊息(執行通知)上訴委員會、公務員薪俸及服務條件常務委員會及公務員敘用委員會成員。香港鐵路有限公司的獨立非執行董事。於2006年5月至2012年4月出任香港聯合交易所有限公司上市委員會成員，於2012年4月至2018年3月出任通訊事務管理局成員，於2012年8月至2018年7月出任空運牌照局成員及於2018年1月至2023年12月出任香港廉政公署防止貪污諮詢委員會主席，以及貪污問題諮詢委員會委員。

#### 王鳴峰資深大律師 太平紳士

現年52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。現任香港高等法院特委法官、香港大律師公會海外律師考核委員會主席、稅務局稅務上訴委員會副主席及香港中殿學院協會的顧問。王大律師於1994年自香港中文大學商學院畢業，並被選為當年的羅德學人。其後，他負笈英國牛津大學瓦德漢學院進修法學，並於1996年畢業。他於2004年獲得北京大學法學碩士學位，並於2012年獲得北京大學經濟法方向的博士學位。



#### 姚建華先生 太平紳士

現年63歲。2023年6月獲委任為董事會成員。姚建華先生現任香港保險業監管局主席、香港金融學院的董事、中國移動香港有限公司、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司庫，以及香港金融管理局外匯基金諮詢委員會和廉政公署事宜投訴委員會的委員。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、畢馬威中國及香港的主席和首席執行官、畢馬威國際及畢馬威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之委員。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



### 張李佳蕙女士 首席營運總監

現年63歲，持有美國南伊利諾大學工商管理碩士學位及紐約州立大學電腦科學學士學位，並於史丹福大學修讀行政管理課程，2022年12月獲委任為首席營運總監。張李佳蕙女士曾在美國紐約及加州矽谷高科技公司工作多年，其後於1992年加盟香港機場管理局。她在機場管理方面擁有超過30年經驗，先後在機管局執掌多個高級管理層職位。她現時兼任珠海市珠港機場管理有限公司董事及滬港機場管理(上海)有限公司副董事長。張李佳蕙女士積極服務社會，現為城市規劃委員會成員及香港貿易發展局基建發展服務諮詢委員會委員。

### 陳正思女士 商務執行總監

現年58歲，持有香港中文大學工商管理碩士學位。2012年9月獲委任。加入機管局前，陳正思女士是希慎興業有限公司總監(商舖租務及市場推廣)，之前她曾在利潔時公司(香港及台灣)及強生(香港)有限公司擔任高級職位，於跨國機構擁有豐富的管理及商務經驗。陳女士現為莞港智慧空港投資(東莞)有限公司董事長及香港中文大學工商管理碩士課程顧問委員會委員。



### 鍾惠儀女士 人力資源及行政執行總監

現年60歲，持有美國檀香山Chaminade University理學碩士學位及香港中文大學社會科學學士學位。2014年10月獲委任。加入機管局前，鍾惠儀女士是香港興業國際集團有限公司集團人力資源部總經理。鍾女士擁有逾35年人力資源管理經驗，曾於香港多間具規模的商業及公營機構包括和記港口集團有限公司及中電集團等擔任要職，擁有組織發展、領導人才開發及改革管理等範疇的專業知識和經驗。鍾女士現為公務員培訓諮詢委員會委員，香港學術及職業資歷評審局成員，自資專上教育委員會成員，以及資歷架構人力資源管理跨行業培訓諮詢委員會委員。

### 李沛鏗先生 財務執行總監

現年48歲。2020年7月獲委任。加入機管局前，李沛鏗先生於美林(亞太)有限公司、渣打銀行(香港)有限公司及光大新鴻基有限公司的企業融資和投資銀行部門擔任高級管理層。李先生現為杭州蕭山國際機場有限公司擔任董事，亦為香港聯合交易所有限公司上市委員會成員。李先生持有美國麻省理工學院化學工程理學士學位。





#### 梁永基先生 工程及科技執行總監

現年63歲，持有香港中文大學工商管理碩士學位及香港大學理學士(工程)學位，2020年1月獲委任為工程及科技執行總監。梁永基先生於機管局任職超過30年，負責機管局的工程及科技發展、管理其資產及交付香港國際機場的工程項目。加入機管局前，他曾任職於多家工程顧問公司及不同政府部門，參與多項香港大型基建項目的規劃、設計及管理工作。他是特許土木及結構工程師，擁有40多年經驗，其中30多年的工作涵蓋機場基建、設施及系統的規劃、設計、建設、運作及維修。他亦是職業訓練局理事會成員、建造業議會成員，以及物流及供應鏈多元技術研發中心有限公司的董事局成員。

#### 梁景然先生 三跑道項目執行總監

現年60歲，持有英國伯明翰大學土木工程理學士學位。2022年2月獲委任為三跑道項目執行總監。梁景然先生於1994年加入機管局，先後擔任多個高級職位，涵蓋客運大樓運作、工程及維修，以及多項重要發展項目。他曾於2006年至2009年期間出任珠海市珠港機場管理局有限公司首席營運總監，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59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。他現時為珠海市珠港機場管理有限公司董事。姚先生為註冊專業測量師。加入機管局前，他積極參與多項機場發展工作，包括翻新啟德機場、《新機場總綱計劃》，以及澳門國際機場建造工程。

# 財務及營運概覽

	2023/24	2022/23	+/- % <sup>1</sup>
<b>財務業績</b>			
<i>(百萬港元)</i>			
收益	13,683	8,217	+66.5%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	5,404	813	+564.7%
折舊和攤銷	(3,817)	(3,308)	+15.4%
利息及財務收入淨額	1,098	508	+116.1%
普通股持有人應佔溢利/(虧損)	1,613	(2,142)	n/m
宣派股息	—	—	—
<b>財務狀況及比率</b>			
<i>(百萬港元)</i>			
資產總值	231,640	217,613	+6.4%
借款總額	111,669	102,828	+8.6%
權益總額	87,852	89,660	-2.0%
股權收益 <sup>2</sup>	2.1%	-2.7%	
總負債/資本比率 <sup>3</sup>	56%	53%	
負債淨額/資本淨值比率 <sup>4</sup>	48%	40%	
<b>信貸評級</b>			
標普全球評級：			
長期本地貨幣	AA+	AA+	
長期外幣	AA+	AA+	
<b>營運概覽<sup>5</sup></b>			
客運量 <sup>6</sup> (百萬人次)	45.2	12.4	+264.5%
貨運及航空郵件量 <sup>7</sup> (百萬公噸)	4.5	4.1	+9.1%
飛機起降量 (千架次)	310	161	+92.1%

<sup>1</sup> 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

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

<sup>3</sup> 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

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

<sup>5</sup> 營運概覽只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

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

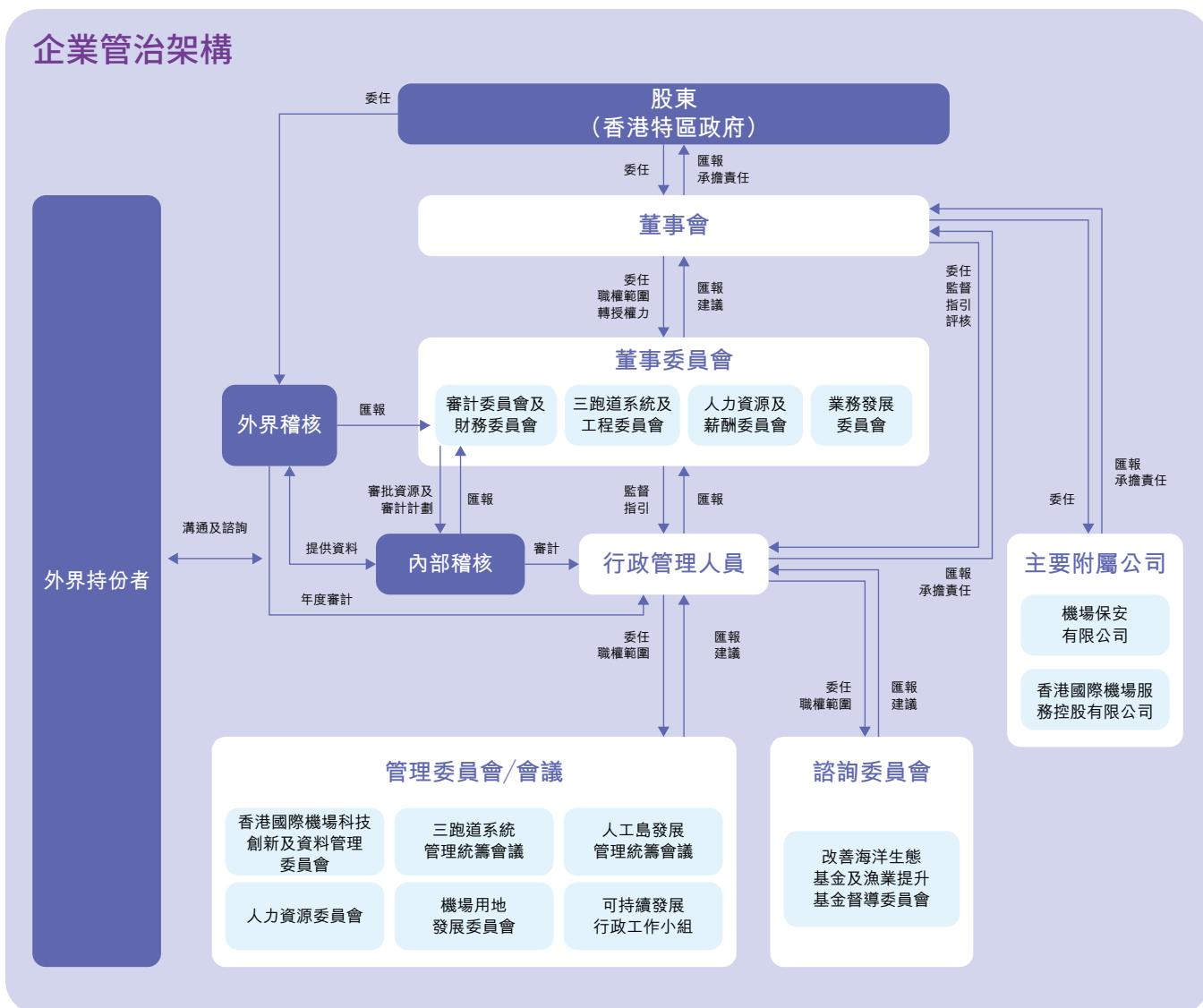
<sup>7</sup> 貨運量包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件量包括香港郵政的航空郵件及航空公司的轉口郵件。

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。我們相信良好及有效的企業管治架構，對應付持份者需要及確保長遠持續發展至為重要。我們致力透過培養機構內各級人員注重問責、透明度及多元的文化，以達至這項目標。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：



## 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。

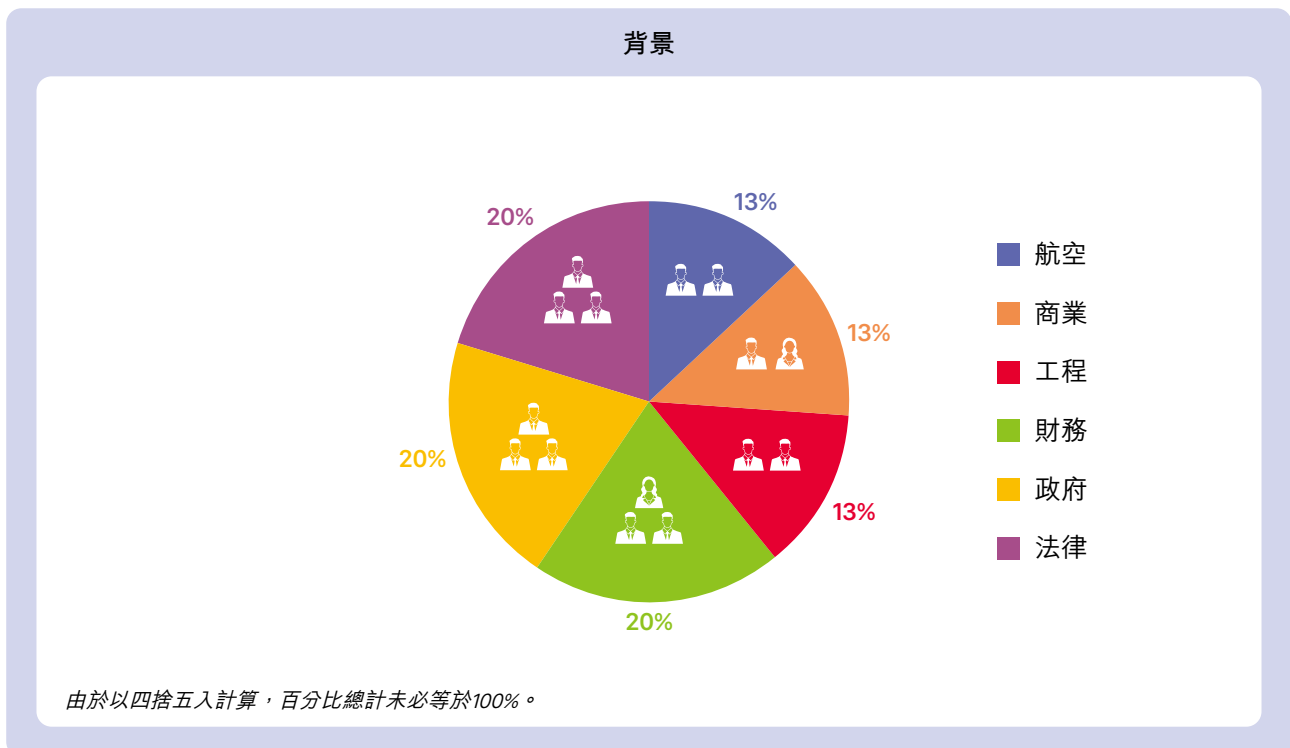
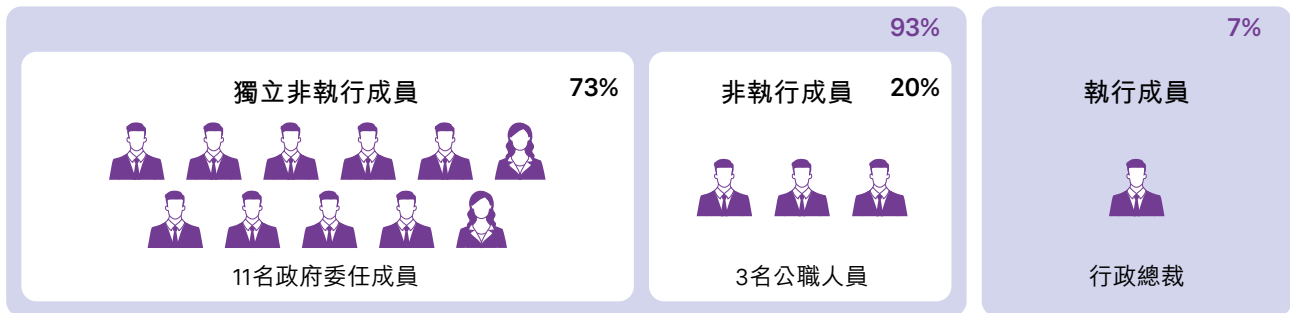
## 企業管治

### 董事會成員

於2024年5月27日，董事會共有15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](http://www.hongkongairport.com/tc/airport-authority/board-management/the-board.page))。除行政總裁外，所有董事會成員均為非執行成員。其中11名視為獨立人士，佔成員總數73%<sup>1</sup>。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。

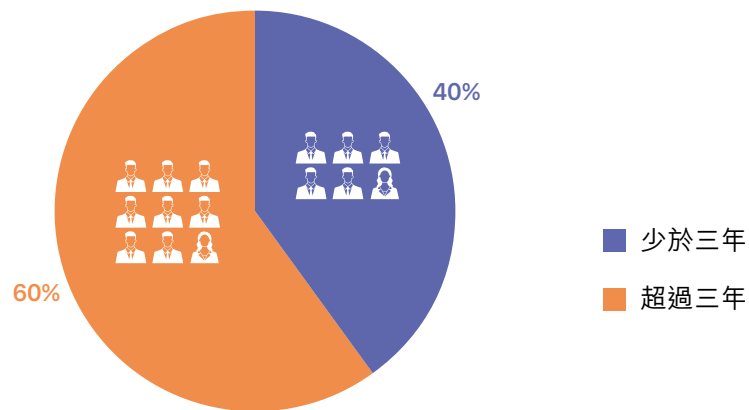
### 董事會成員多元化

非執行成員佔董事會成員人數的93%，他們來自不同背景，其中包括航空、工程、公共管理、財務，法律及商業等界別。非執行成員以外界觀點及獨立見解，理性正面地質詢和審議策略方案，並監察行政管理人員的表現。

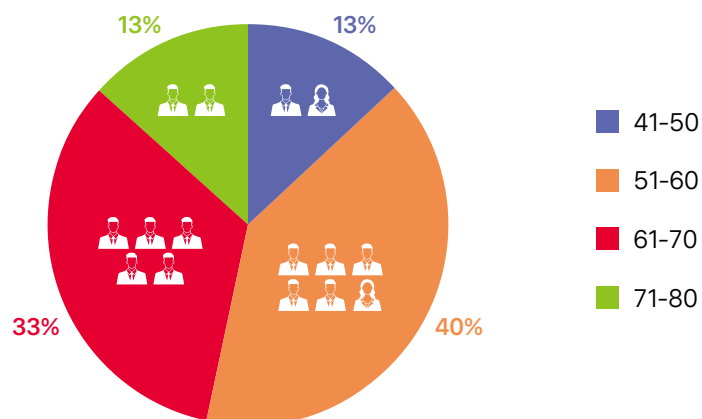


<sup>1</sup> 任何成員如非公職人員或機管局的執行成員，而且與董事會任何成員或行政管理人員沒有關連，便會視為獨立人士。

出任機管局董事會成員的年資



年齡



## 任命

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

## 酬金

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

董事會成員在本報告年度的酬金於第109頁披露。

## 培訓

新獲委任的董事會成員(包括公職人員)參與為其而設的啟導計劃。有關計劃包括與行政總裁、首席營運總監、執行總監及管理層會面、參加有關機場營運、航空保安及主要基建項目的簡報會，以及參觀香港國際機場或鄰近地點的機場發展項目，讓新成員熟悉機場業務和機管局的目標、策略、營運及內部監控工作。

## 企業管治

機管局明白持續推行培訓及發展工作的重要性，於年內定期向董事會成員匯報機管局及其主要附屬公司和聯營公司的業務及營運狀況，並透過簡報及航拍影片，定期向董事會成員提供三跑道系統項目的最新進展。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。

### 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2023/24年度已完成的工作概要

- 舉行了五次會議，平均出席率為89.5%
- 審議38份文件（88.6%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
- 董事委員會的成員名單
- 內部監控檢討和風險及業務持續管理
- 主要附屬公司的重組事宜

#### 財務

- 年度財務預算及五年財務計劃
- 三跑道系統融資方案
- 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

#### 項目

- 三跑道系統項目的進度
- 與兩個自動化停車場相關的主要合約

#### 商務及業務策略

- 發展「空中絲綢之路」
- 發展香港國際機場東莞空港中心
- 與珠海機場的合作
- 機場市場推廣活動
- 發展11 SKIES

#### 人力資源

- 薪酬架構檢討
- 員工薪酬檢討
- 企業表現評估

#### 運作

- 跑道安全管理及緊急應變能力
- 收費機制



## 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28頁。

## 披露權益

機管局設有清晰完善的披露權益程序，作為防止出現潛在利益衝突的重要保障。

根據目前程序，董事會成員、行政管理人員及高級管理人員在任命時及其後每年均須作出一般申報。當申報的權益有所改變，或察覺到可能出現利益衝突時，亦須立即呈報。

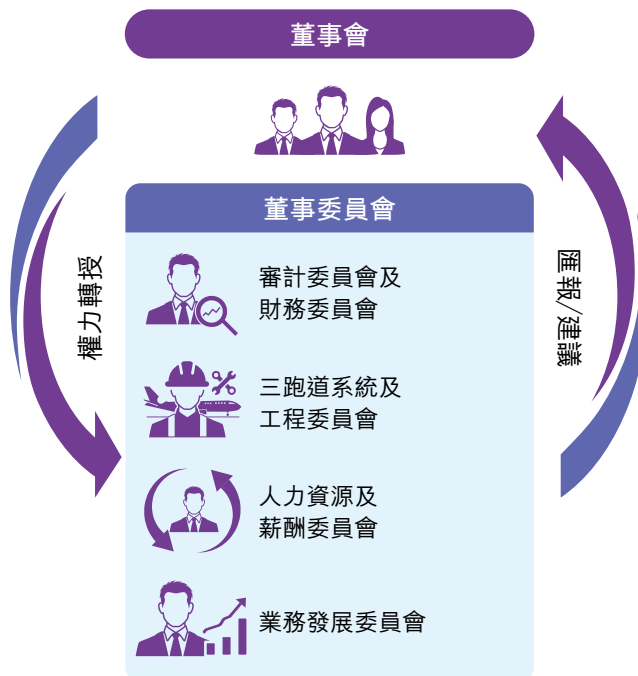
董事會成員在董事會或董事委員會審議業務建議或交易時，若涉及任何直接或間接利益，亦須作出申報。董事會成員若涉及重大利益衝突，將不會收到審議中的建議或交易相關文件，亦不能參與審議及決策程序。董事會成員的利益申報紀錄由董事會秘書處保管，可供公眾查閱。

機管局亦已制定程序，員工必須在特定情況下披露權益，而擔任標書評審小組成員就是其中例子。員工如涉及潛在利益衝突，將不能參與有關事宜的審議及決策程序。

## 董事委員會

根據《機場管理局條例》，董事會可以成立委員會，商討專責範疇的事項。該等委員會可就其職權範圍內及主席關注的有關事項作出決定，並須在隨後的董事會會議上向董事會報告。委員會亦可就有機會對機管局業務前景、機場營運、財務狀況、聲譽、環境或航空保安造成不良影響的事宜，提請董事會注意。董事會現設有四個委員會，各委員會均有特定的職權範圍。

董事委員會遵循董事會的運作模式。



## 董事會與轄下委員會的連繫

- 董事委員會主席及成員的委任須由董事會主席提名及獲得董事會批准
- 在隨後每次董事會會議中提交委員會主席報告
- 董事會成員可查閱完整的委員會會議紀錄

董事委員會的職權範圍不時作出檢討，以配合機管局不斷轉變的營運、業務及發展需要。最近一次檢討於2020年進行，以確保各委員會的職權範圍之間沒有重大缺口或重疊。各董事委員會的職權範圍載於機管局網站。

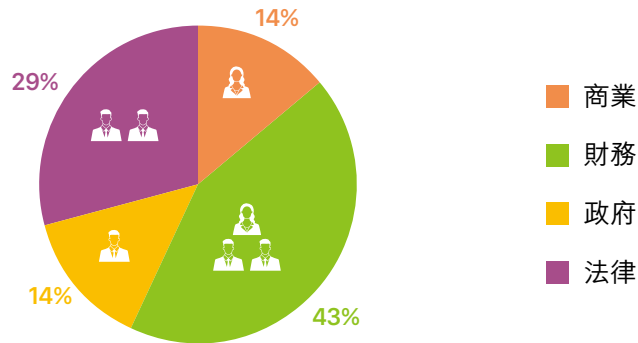
董事會於2023年5月審閱及通過董事委員會的架構及成員名單。大部分董事會成員在兩個董事委員會及/或機場保安有限公司董事局中擔任成員。

各董事委員會的詳細資料、成員名單、主要職責，以及於截至2024年3月31日止年度已完成工作概要於下文載列。

## 企業管治

### 審計委員會及財務委員會

#### 審計委員會及財務委員會成員的背景



平均出席率：74.1%

#### 成員

委員會有七名非執行成員，其中六名為獨立人士：

##### 獨立非執行成員

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

##### 非執行成員

- 財經事務及庫務局局長

#### 主要職責

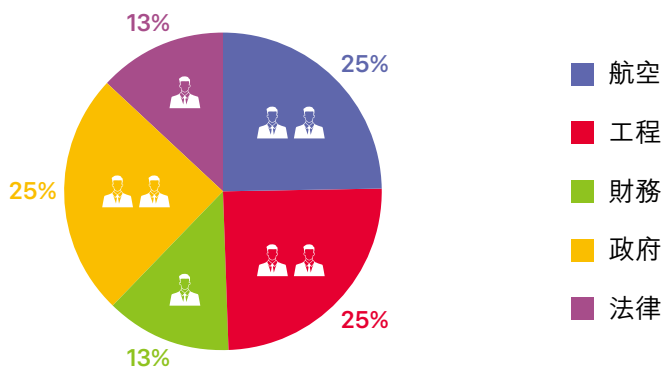
1. 審閱財務報表
2. 就聘用外聘核數師提出建議，並審批外聘核數師的薪酬及聘用條款，以及監督機管局與外聘核數師的關係
3. 檢討會計政策、年度財務預算及五年財務計劃
4. 監督內部及財務監控、風險管理制度及內部稽核職能，以及檢討內部舉報政策
5. 報告有關企業管治實務的事項
6. 就機管局的投資目標、指引及策略和海外投資提出建議

#### 於2023/24年度已完成的工作概要

- 舉行四次會議，平均出席率為74.1%
- 審議17份文件(全部均在會議舉行前超過三整天發出)
- 經審議的主要事項：
  - 年度財務預算及五年財務計劃
  - 三跑道系統融資方案
  - 主要附屬公司的重組事宜
  - 季度營運業績
  - 股息政策
  - 經審核年度財務報表及未經審核中期財務報告
  - 審閱外聘核數師報告及檢討核數過程是否有效
  - 年度企業管治、風險管理及內部監控檢討報告
  - 會計、內部稽核及財務匯報職能的資源、員工資歷及經驗是否充足
  - 年度內部稽核計劃、季度內部稽核報告及內部稽核職能的效績
  - 風險管理系統

## 三跑道系統及工程委員會

### 三跑道系統及工程委員會成員的背景



平均出席率：89.7%  
由於以四捨五入計算，百分比總計未必等於100%。

### 成員

委員會有八名成員，其中五名為獨立人士：

#### 獨立非執行成員

- 盧偉國議員(主席)
- 陳南祿先生
- 李律仁資深大律師
- 唐嘉鴻先生
- 姚建華先生

#### 執行成員

- 林天福先生

#### 非執行成員

- 運輸及物流局局長
- 民航處處長

### 主要職責

監督三跑道系統及其他基本工程項目的項目推行，務求項目順利按預算及如期完成：

1. 就三跑道系統及其他基本工程項目的主要工程相關事宜，向董事會提出意見及建議
2. 審視及審批三跑道系統和其他工程合約及顧問協議的採購策略及評審準則
3. 審視及審批三跑道系統和其他工程合約及顧問協議的批授及合約變動，或就此向董事會提出建議
4. 審議三跑道系統與鄰近發展項目的配合事宜
5. 監察三跑道系統及大型基本工程項目的進度，以確保項目順利推行
6. 就全部基本工程的年度財務預算及五年計劃，向董事會提出建議

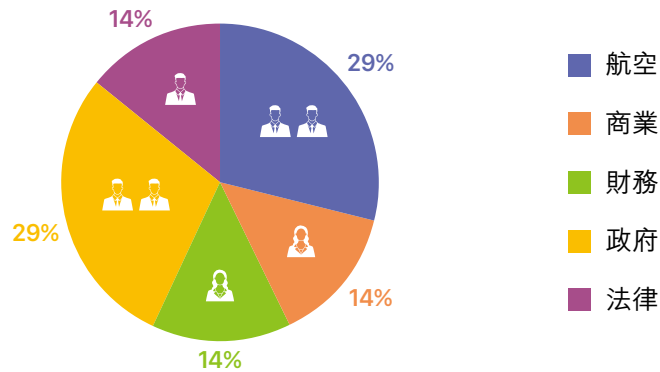
### 於2023/24年度已完成的工作概要

- 舉行五次會議，平均出席率為89.7%
- 審議23份文件(全部均在會議舉行前三整天發出，當中有接近60%的文件超出這個目標)
- 經審議的主要事項：
  - 年度基本工程財務預算及五年基本工程計劃
  - 三跑道系統及大型基本工程及項目進度
  - 批授有關「航天走廊」自動駕駛運輸系統的合約
  - 有關港珠澳大橋香港口岸兩個自動化停車場的主要合約
  - 採購策略及批授大型工程合約
  - 鄰近基建發展項目的設計顧問服務
  - 機場改善及維修工程

## 企業管治

### 業務發展委員會

業務發展委員會成員的背景



平均出席率：88.9%

#### 成員

委員會有七名成員，其中四名為獨立人士：

##### 獨立非執行成員

- 王鳴峰博士(主席)
- 趙式明女士
- 陳南祿先生
- 周雯玲女士

##### 執行成員

- 林天福先生

##### 非執行成員

- 運輸及物流局局長
- 民航處處長

#### 主要職責

審議及審批以下事宜，並就此向董事會提出建議：

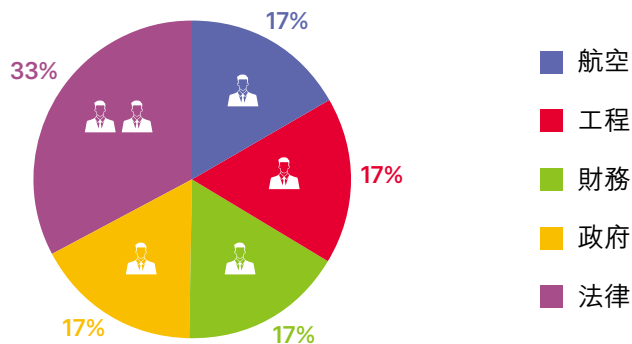
1. 有關香港國際機場發展的業務策略
2. 機場商務及業務發展計劃及方案，但不包括三跑道系統
3. 重大商務項目或營運計劃，包括檢討機場收費、其他定價及收費政策
4. 可持續發展、公共關係及傳訊策略

#### 於2023/24年度已完成的工作概要

- 舉行五次會議，平均出席率為88.9%
- 審議16份文件(全部均在會議舉行前超過三整天發出)
- 經審議的主要事項：
  - 發展香港國際機場東莞空港中心
  - 可持續發展措施及長遠減碳目標
  - 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
  - 營運及服務合約批授

## 人力資源及薪酬委員會

### 人力資源及薪酬委員會成員的背景



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%。

### 成員

委員會有六名成員，其中四名為獨立人士：

#### 獨立非執行成員

- 陳仲尼議員(主席)
- 盧偉國議員
- 黃冠文先生
- 王鳴峰博士

#### 執行成員

- 林天福先生

#### 非執行成員

- 運輸及物流局局長

### 主要職責

1. 檢討職員編制、員工薪酬、聘用政策及策略
2. 就與員工相關的事宜向董事會提出意見，其中包括年度企業目標、表現衡量方法、薪酬結構、浮動薪酬計劃及退休福利計劃
3. 就首席營運總監及執行總監的任命提出建議
4. 就行政總裁、首席營運總監及執行總監的薪酬提出建議
5. 監督高級管理人員的繼任規劃

### 於2023/24年度已完成的工作概要

- 舉行兩次會議，平均出席率為91.7%
- 審議四份文件(全部均在會議舉行前超過三整天發出)
- 經審議的主要事項：
  - 薪酬架構檢討
  - 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

## 企業管治

### 會議出席率(2023年4月1日至2024年3月31日)

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

附註：

<sup>1</sup> 擔任委員會主席

<sup>2</sup> 於2023年6月1日獲委任為董事會及委員會成員

<sup>3</sup> 於2023年5月31日離任董事會及委員會成員

<sup>4</sup> 於年內，外聘核數師代表曾參與兩次董事會會議和兩次審計委員會及財務委員會會議

<sup>5</sup> 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

<sup>6</sup> 機場保安有限公司董事局及機場保安有限公司人力資源委員會主席

<sup>7</sup> 機場保安有限公司審計委員會主席

## 均衡職責

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

## 董事會專責決定的事項包括：

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

## 主席及行政總裁

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

### 主席(獨立非執行成員)

- 領導董事會制訂政策、策略及整體方向
- 監察董事會的績效
- 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

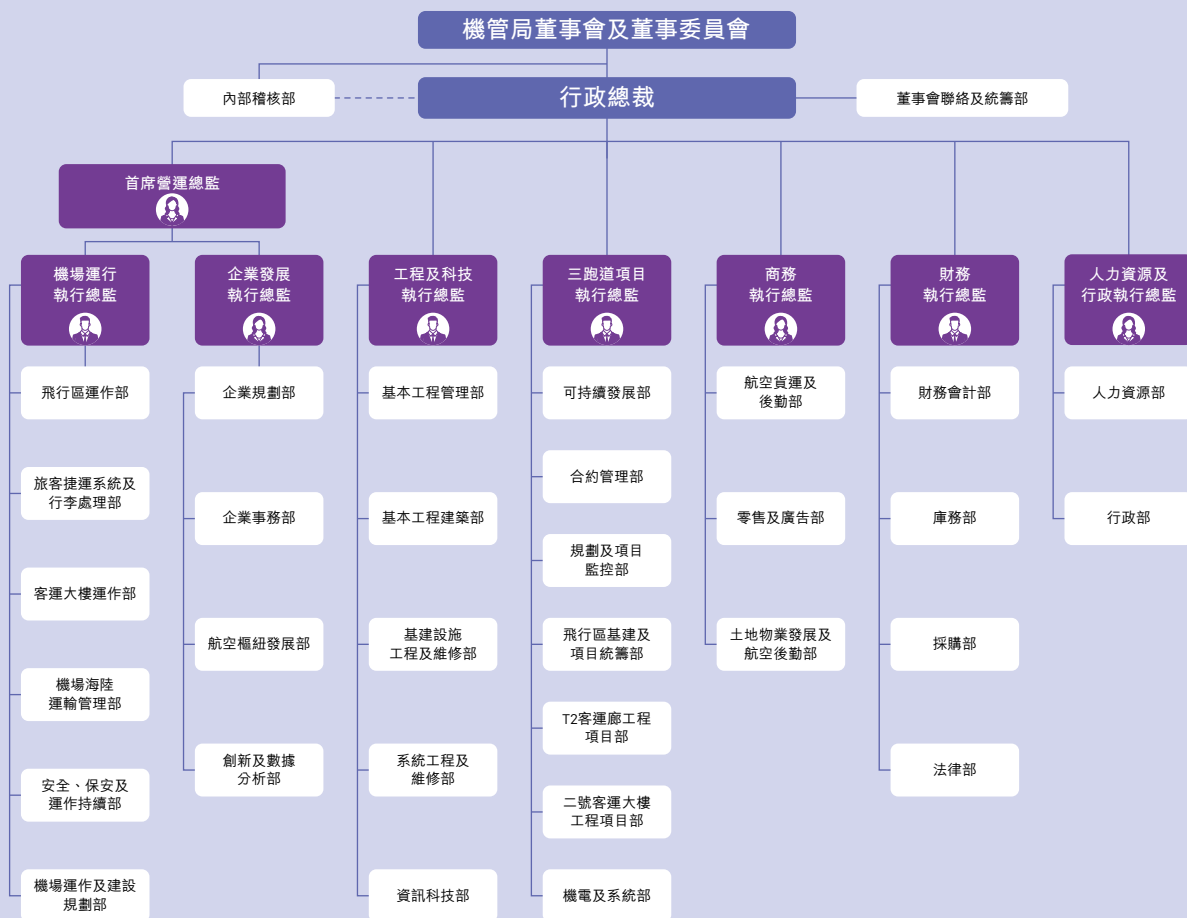
## 企業管治

### 行政管理人員

行政管理人員團隊由行政總裁領導，具備不同範疇的經驗，負責管理機管局的日常運作事務，並協助董事會制訂及推行企業策略。

機管局的管理架構由功能部門及「處」組成。這個架構維持每個部門承擔的責任，同時凸顯對企業表現的重視，並促使部門之間緊密合作。截至2024年4月1日，機管局的組織架構如下：

### 機管局組織架構



行政總裁、首席營運總監及執行總監的表現及薪酬由人力資源及薪酬委員會檢討和建議，並由董事會在行政管理人員避席下審批。行政總裁、首席營運總監及執行總監的整體薪津包括基本薪酬、按表現釐定的薪酬及退休福利。按表現釐定的薪酬主要是參考多項客觀指標而決定，包括機管局的財務表現、卓越營運、業務發展及可持續發展。

行政管理人員並無參與決定本身的薪酬。有關行政總裁、首席營運總監及執行總監的薪酬詳細資料載於第109至112頁的財務報表附註。

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



## 主要管理及諮詢委員會

除了四個董事委員會外，機管局亦設有管理委員會和統籌會議，以及諮詢委員會，以處理特定事宜，並會不時檢討有關委員會及會議的架構及成員名單，以配合機管局不斷轉變的業務及運作需要。現時的主要委員會及管理統籌會議載列如下：

### 管理委員會/會議

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

## 企業管治

### 諮詢委員會

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

### 外界持份者

#### 具透明度

機管局認為具透明度對良好企業管治至為重要，故採取開放及平衡政策披露資料，定期發放有關機管局表現及運作的資料，並載於其網站(<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2023/24年度，機管局透過其公開資料守則接受及處理共36宗查詢。

#### 良好溝通

機管局採取開放積極的溝通政策。為了與持份者及公眾更有效地溝通，香港國際機場網站載有機管局、機場及各項服務的全面及最新資料。機管局利用Facebook、Instagram、YouTube、LinkedIn、X(前稱Twitter)、微信、小紅書及TikTok等主要社交媒體，在香港、中國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。

機管局以三跑道系統項目於2024年年底前投入運作為目標，通過舉行會議、簡報會及機場參觀等活動，持續與各界持份者保持聯繫，讓他們對項目有更深入了解。機管局不時與專業人員聯絡小組及社區聯絡小組會面，以講解項目的最新情況，並收集專家及社區領袖的意見，同時設立專題網站(<https://threerunwaysystem.hongkongairport.com/tc/>)以提供三跑道系統的最新資訊。

在機管局內，管理層定期與員工舉行會議、簡報會及跨部門會議，確保機管局的策略及目標能夠反映董事會有意培養的文化，高級管理人員亦可藉此機會向員工分享前瞻性的看法，並就日後企業發展方向及重點分享見解。機管局透過月刊《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在不斷轉變且充滿挑戰的經濟、生態、科技及社會環境下，致力提升營運能力，在保持盈利的情況下持續發展，同時在機構內建立深厚的可持續發展文化。

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

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

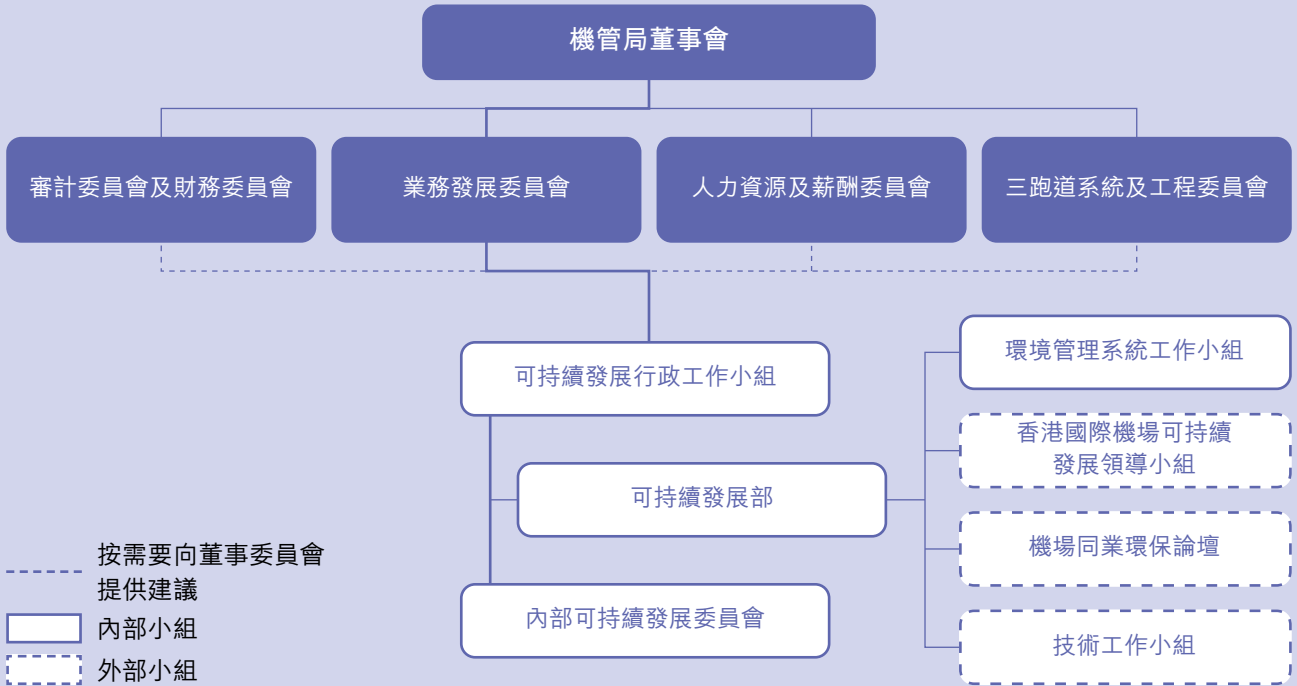
機管局於報告年度發表《2022/23 可持續發展報告》。這份報告按照國際認可的全球報告倡議組織標準及G4《機場營運行業披露》的要求編製，並自願按照香港交易及結算所有限公司的《環境、社會及管治報告指引》的要求作披露。機管局於《2022/23 可持續發展報告》載錄其第二份《可持續融資交易年報》，當中載有機管局於2022年1月及2023年1月分別發行首批和第二批綠色債券的募集資金用途及預計環境影響的詳情。《2022/23 可持續發展報告》明確配合聯合國的「可持續發展目標」，並已獲香港品質保證局獨立驗證。

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

頒獎機構	嘉許/獎項
標普全球評級	機管局獲的環境、社會及管治表現評分，繼於上一年度取得74分後，其評分上調至在100分當中取得75分
Sustainalytics	機管局獲給予「低風險」環境、社會及管治評級，獲得較之前成績更理想的10.3分，在全球接受評估的15 000間公司中則保持於首3%內，並被納入2024年環境、社會及管治評級最高的公司名單，香港國際機場的環境、社會及管治表現在86個獲評估機場中名列第四
中華電力有限公司	於中電「創新節能企業大獎2023」中獲頒「驅動低碳大獎」
香港管理專業協會	於「2023香港可持續發展大獎」中獲頒「傑出（大型機構組別）」及「最具創意獎」
香港品質保證局	於「香港綠色和可持續金融大獎2023」中贏得「傑出綠色和可持續債券發行機構（基礎建設）— 最大規模單一綠色債券」及「傑出氣候披露貢獻大獎」
渣打銀行及 《信報財經新聞》	於「渣打企業成就大獎2023」中獲頒「可持續企業（環境）」類別「領袖獎」
香港會計師公會	於「最佳企業管治及ESG大獎2023」公營/非牟利機構（大型機構）組別獲得「最佳可持續發展公司/機構獎」的「金獎」
環境運動委員會	於「2022香港環境卓越大獎」中獲頒公共及社區服務界別的「長期參與獎」（於2023年12月獲獎）
The Asset	於「The Asset AAA級可持續金融國家獎2024」中獲頒「最佳綠色債券 — 公營機構獎」
香港人力資源管理學會	於「卓越人力資源獎2023/24」中榮獲「ESG措施大獎 — 銀獎」及「最佳職場獎 — 銀獎」

## 企業管治

### 可持續發展管治架構



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

## 風險管理及內部監控

### 風險管理

機管局的營運涉及多方面風險，其採取的風險管理方法詳情載列如下：

- 機管局實行年度企業規劃，要求所有相關部門識別各項主要挑戰，然後透過擬備年度業務計劃及每年更新五年業務計劃，為未來一年及五年制訂策略優先次序或項目，而高級管理層會於有關期間內審核各個項目的情況。
- 行政管理人員每年檢討各部門及主要附屬公司在面對主要業務、營運、財務及合規風險的內部監控工作，有關進一步詳情載於本報告「檢討內部監控」一節。
- 安全、保安及運作持續部評估營運風險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
- 機管局已因應三跑道系統項目要求制定風險評估及管理系統，並透過三跑道系統及工程委員會向董事會匯報。

由於機場的運作規模龐大而複雜，因此機管局不時檢討風險管理架構，以確保運作高效暢順，這對維持香港的國際航空樞紐地位至為重要。

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

### 內部監控

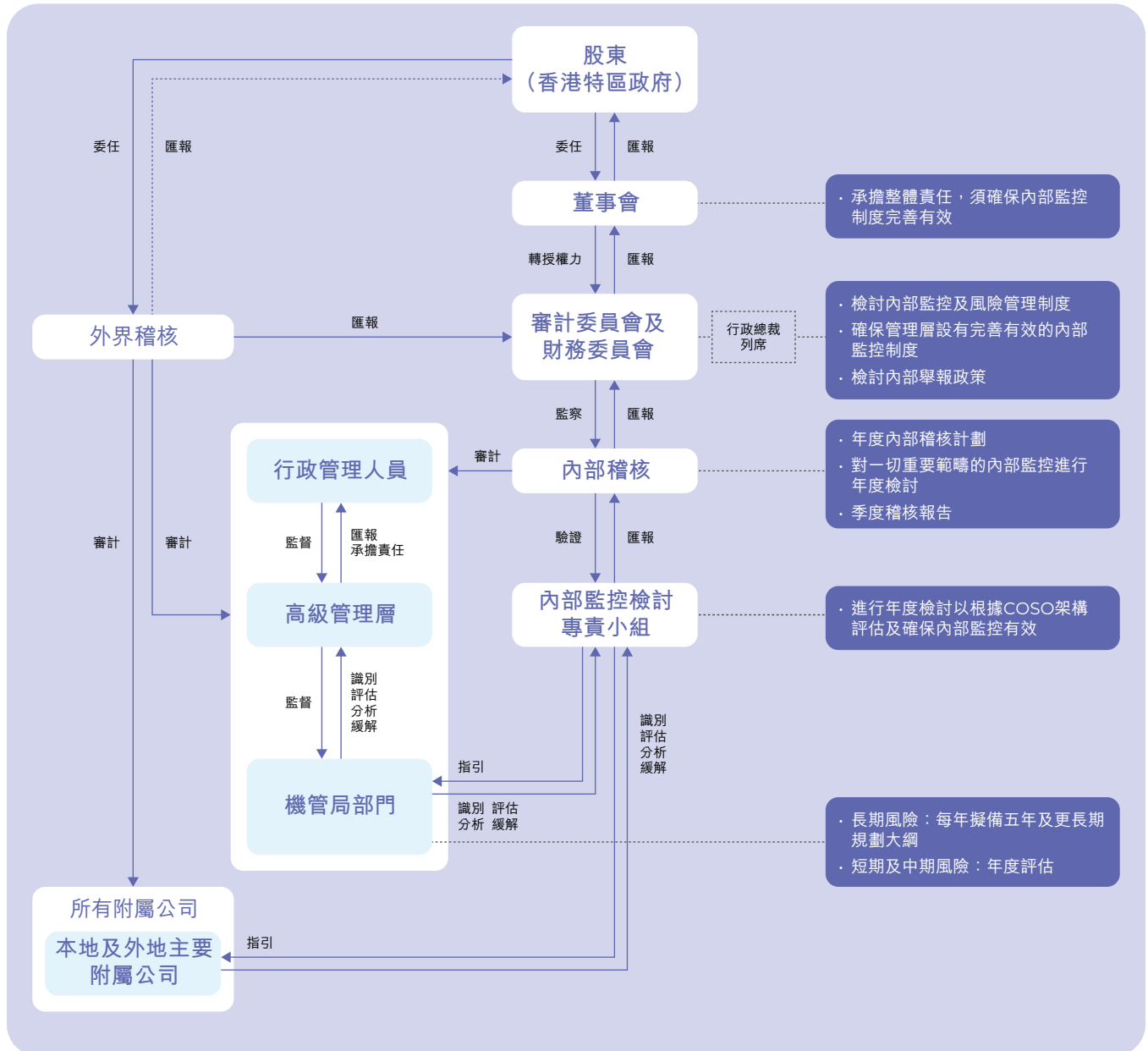
內部監控是機管局管理制度的關鍵部分，並在功能部門的運作程序中實行。機管局內部監控制度的基本原則並非要消除風險，而是管理及緩解風險。

機管局實施內部監控制度，是要合理保證：

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

## 企業管治

機管局內部監控架構的主要特點如下：



風險管理及內部監控是機管局各個級別包括董事會、審計委員會及財務委員會、行政管理人員，以及營運及和支援職能的重點工作。機管局採用涵蓋所有營運及支援職能的由下而上分析方法，評估風險狀況。

### 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

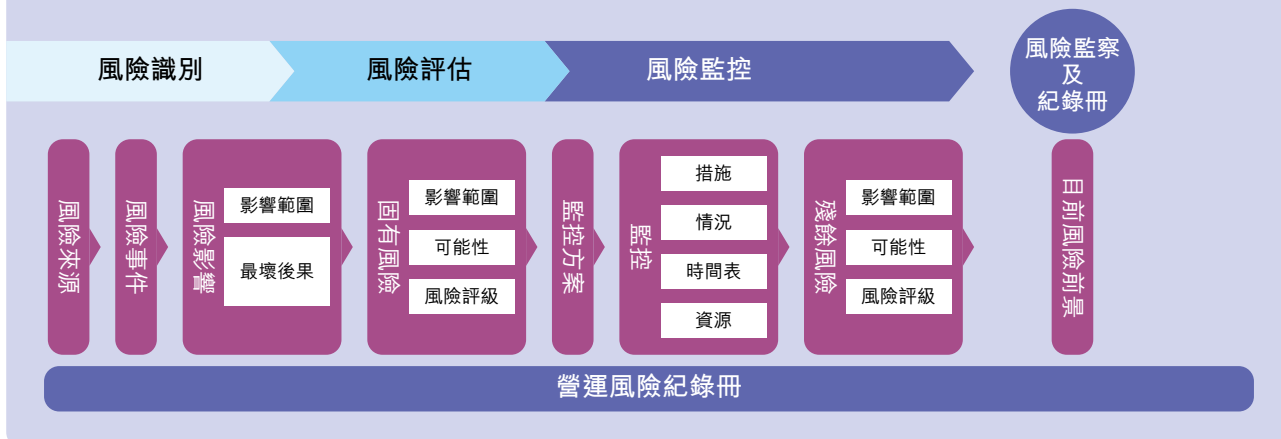
為確認因經濟、市場或環境轉變所產生的風險，管理層持續進行風險評估。這些評估有助董事會識別新的風險範疇和執行適當的緩解措施。

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。



## 企業管治

### 外界稽核

實行外界稽核的主要目的是向董事會及股東作出獨立的保證，確保公平地列報機管局的年度財務報表。機管局外聘核數師的任命須由審計委員會及財務委員會和董事會建議，並獲得香港特區行政長官批准。

本報告年度的外聘核數師為畢馬威會計師事務所。為確保外聘核數師獨立及客觀，機管局目前實施的政策，限制一些非核數服務須由外聘核數師提供。負責機管局的主要核數師合夥人每七年調任一次，最近一次調任為2019/20年度。

以下分類列出機管局及其附屬公司在過去兩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)	2023/24	2022/23
核數費用	6	6
非核數服務費	2	3

在2023/24年度，畢馬威會計師事務所提供的非核數工作，主要有關發債及其他顧問服務。

### 內部稽核

內部稽核部主要負責檢討內部監控程序是否足夠及具有成效，並監察機管局員工是否依循這些程序行事。每年的內部稽核計劃以風險為本的方式制定，並由審計委員會及財務委員會審批。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。

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

### 檢討內部監控

機管局持續評估風險，並檢討內部監控制度的成效。

有關措施包括內部稽核、外界稽核，以及其他檢討及保證程序。此外，跨部門成立的內部監控檢討專責小組亦協助行政管理人員，按照香港會計師公會推薦的Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission(COSO)架構，每年全面檢討機管局的內部監控制度，所有部門亦須每半年匯報因應其風險狀況轉變而致使監控措施出現的變動。



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

在本報告年度，行政管理人員檢討了機管局的內部監控制度，結果認為制度完善有效。綜合內部監控檢討報告已經擬備，並提交審計委員會及財務委員會審議。審計委員會及財務委員會審閱有關機管局風險狀況及監控制度的綜合檢討報告，並確認並無需要提呈董事會作即時行動的重大風險監控事宜。

在審計委員會及財務委員會審閱綜合報告後，董事會根據該綜合報告，檢討機管局風險管理及內部監控制度的成效，並認為有關制度完善有效。

有關主要風險狀況及監控措施的詳情載於第44至47頁的風險管理報告。

## 權力轉授

機管局備有完善的權力轉授制度。根據這個制度，董事會、董事委員會及各級行政管理人員的權力皆清晰劃分。機管局不時檢討權力轉授制度，以確保制度配合機管局不斷轉變的業務及運作需要。

根據現行的權力轉授規定，三跑道系統及工程委員會和業務發展委員會獲授權審批工程合約及商業標書的財務承擔，最高金額為10億港元，以及以1億港元為上限的顧問協議。行政總裁獲授權審批以2億港元為上限的開支及商業合約，以及以5,000萬港元為上限的顧問協議。

行政總裁亦獲授全面權力審批屬行政性質的財務承擔，包括公共事業及政府開支。這些承擔的審批過程於2022年1月進行檢討及程序簡化。

為配合有關權力轉授安排，現已設立匯報機制，在行使若干轉授權力時須知會董事會。行政總裁亦會就行使逾5,000萬港元財務承擔的權力，定期向審計委員會及財務委員會提交報告。

## 符合規定

根據《機場管理局條例》，機管局成立的目的，是維持香港的國際及區域航空中心地位，並負責提供、營運、發展及維持香港國際機場作民航用途。

《機場管理局條例》第6(1)條規定，機管局須按照審慎的商業原則營運業務。由於這項法定任命，機管局會在適用的範圍內，致力履行香港大型商業機構所遵從的標準。

## 企業管治

### 財務規劃、監控及匯報

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

在機管局的財務監控制度內，設有明確程序，以評估、檢討及審批不同級別的資本開支及營運開支。監控制度亦設有嚴格的監控及審批程序，監管超出核准預算的開支。機管局要求相關員工定期參與複修課程，以熟習機管局的財務及內部監控政策及程序。

機管局亦參照營運預算，每季向審計委員會及財務委員會匯報營運業績，並其後向董事會報告。大型基本工程的財務監控狀況須約每兩個月向三跑道系統及工程委員會匯報一次，並由該委員會負責監管。機管局實行匯報程序，以確保能盡早向適當職級人員匯報可能出現的延誤或成本超支情況。

在審計委員會及財務委員會協助下，董事會負責擬備財務報表，而有關財務報表真實而公平地反映機管局的財務狀況及表現。在編製年度財務報表時，董事會採用了合適的會計政策並貫徹應用；作出審慎而合理的判斷，以及以持續經營基準編製財務報表。經審核的財務報表通常在財政年度終結後兩個月內提交審計委員會及財務委員會審閱，其後再提交董事會審批。財務報表經董事會審批後送交香港特區政府和立法會，並載於香港國際機場網站。

### 財務報告

機管局的綜合財務報表符合《機場管理局條例》第32條列明的財務報告規定。機管局的外聘核數師確認，根據《香港財務報告準則》及《機場管理局條例》編製的綜合財務報表，能真實而中肯地反映機管局及其附屬公司（「集團」）於2024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。

## 企業管治

### 承擔責任

機管局視責任承擔為企業管治的其中一項基本要素，並按照這個理念建立企業架構及管理文化。

根據目前架構，董事會為機管局的表現負責。由行政總裁為首的行政管理人員負責機管局的日常營運及業務，並就有關表現向董事會負責。

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

### 道德操守

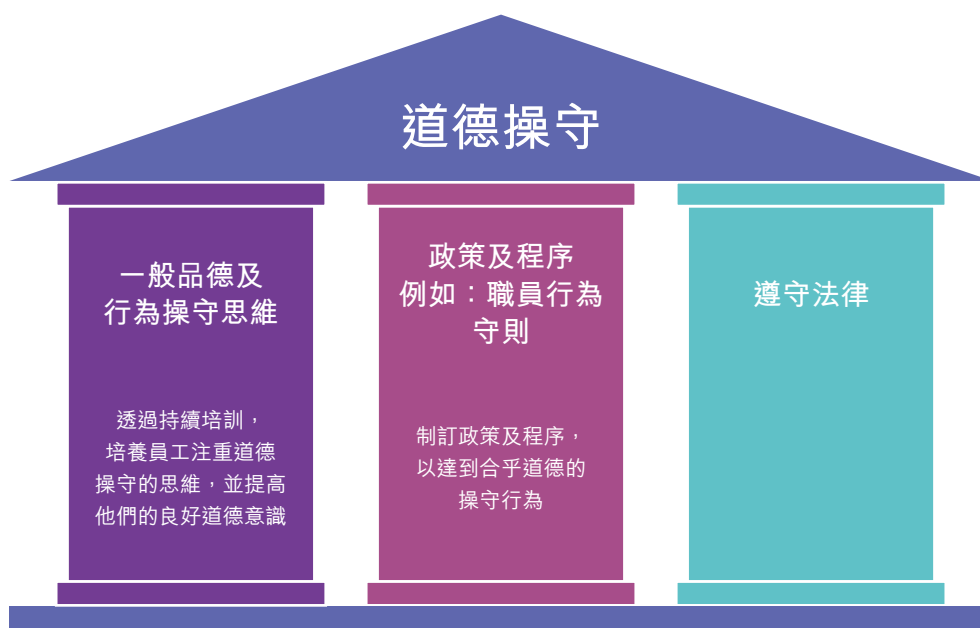
機管局規定所有員工在處理公務時，必須保持最高水平的道德及誠信。為此，機管局的《職員行為守則》給予員工指引，以協助他們在執行職務時作出合乎道德的決定。《職員行為守則》亦載列員工須對機管局及其持份者承擔的法律及道德責任，以及提醒員工避免作出不當行為。

《職員行為守則》列明機管局預期全體員工須予遵從的行為標準，包括必須遵守適用法規、遵從機管局處

理利益衝突政策、避免接受款待及利益、保障機管局的財產、資料及紀錄等。經參考廉政公署刊發的「公共機構成員行為守則範本」後，機管局於2016年8月就《職員行為守則》進行檢討，並於2021年1月進行更新，就反歧視事宜作重大變動，以為員工提供更大保障，避免在工作場所受到歧視及騷擾。《職員行為守則》於2022年10月再度更新，以加強有關接受款待的管治。

全體員工有責任了解及遵守《職員行為守則》。為此，每名新員工均須在入職首個月參與《職員行為守則》的網上培訓課程，各員工每年亦須完成複修課程並通過測驗。為提高對貪污及不當行為常見形式的認識，以及對公共機構及其僱員的影響，機管局於2022/23年度推出按具體功能而設計，並名為「誠信為本公營有道」的培訓。所有員工必須每三年參加此培訓一次。

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



為向新員工灌輸道德操守文化，機管局進行多項培訓：

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

## 員工質素

機管局相信要實施有效的企業管治，必須推行多項監控制度，而制訂、監督及實行工作則須依靠員工才能進行。因此，機管局高度重視多項程序，包括嚴謹的員工招聘及甄選、目標明確的員工發展及繼任規劃，以及能激勵及留聘優秀人才的薪酬和獎勵制度。為提升員工的表現及行為，機管局實施浮動薪酬制度。根據這個制度，員工的部分薪酬直接與機構及個人表現掛鉤，只有達到既定的機構和個人目標及指標才會發放。這個制度會定期檢討和修訂，以配合環境的轉變及最佳實務。

## 舉報政策

為進一步加強企業管治，機管局推行舉報政策，旨在鼓勵及指導員工直接向首席內部稽核主管就有關不正當行為提出嚴正關注，包括不當行為、不道德行為及違反《職員行為守則》，以作出適當調查，而沒有事後遭到追究的風險。如有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19至43頁的企業管治報告載列風險管理及內部監控制度的詳情。

## 風險概況及監控措施

下文載列2023/24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詳盡資料載於《發行備忘錄》第66至82頁 ([https://www.hongkongairport.com/iwov-resources/file/airport-authority/Retail\\_Bond/Retail\\_Bond\\_Offering\\_Memorandum\\_tc.pdf](https://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

- 維持香港的國際及區域航空中心地位是機管局的法定任命
- 盡早重建航空交通需求，尤其是客運量
- 確保項目管理人員及技術勞工的供應情況，有利成功推行三跑道系統及其他項目
- 維持高水平服務
- 為流量管理受到難以預見的干擾作準備
- 在航空業人手短缺的情況下，為香港國際機場的運作和發展吸引並維持足夠員工

#### 監控措施

- 三跑道系統是策略性發展項目，有助提升香港的長遠競爭力及促進經濟發展
- 聘用外間顧問及專家以強化內部的項目管理資源
- 與教育、行業及政府團體緊密合作，為本地工人提供培訓
- 持續監察及定期檢討服務水平和營運程序
- 制訂應變計劃及進行定期演習，以測試相關各方的應變能力，並確保將旅客受到的影響減至最低
- 採用預測性智能技術以提高營運效率
- 於設施升級及更換項目作持續投資，以確保機場運作高效安全
- 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制訂香港國際機場的發展及擴建策略至關重要。機管局致力處理及盡量減少機場運作及發展對環境造成的影響。

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

已識別規管、聲譽及營運三類環境風險。

## 環境風險

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>符合更嚴謹的環境規例及標準</li> <li>採取措施以實踐機管局的環保目標</li> </ul>
<b>監控措施</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>積極鼓勵並邀請整個機場的業務夥伴參與一系列環保計劃</li> <li>維持符合國際標準化組織ISO 14001標準的環境管理系統</li> <li>繼續確保在三跑道系統等項目的早期規劃階段加入環境考慮因素</li> <li>試行更多新技術及拓展一些可顯著減少香港國際機場對環境構成影響的措施</li> <li>確保所推行的環保措施均以降低成本及/或風險為原則，以達到良好的業務效益</li> </ul>

有關機管局環保措施的詳情載於《2022/23 可持續發展報告》，可於 [https://www.hongkongairport.com/iwov-resources/file/sustainability/sustainability-report/AA\\_Sustainability\\_Report\\_202223\\_CHI.pdf](https://www.hongkongairport.com/iwov-resources/file/sustainability/sustainability-report/AA_Sustainability_Report_202223_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運用機械人、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，應用科技時依賴科技將面對的新風險，因此，機管局對可能危及安全穩健的運作環境的風險保持警覺。

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>在航空交通恢復期間，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</li> <li>應對因客運量大幅增加對保安人力需求上升問題</li> <li>因各種固有航空風險而使機場運作受阻，加上預計三跑道系統複雜的營運環境，以及新員工人數增加，須確保機場運作持續</li> </ul>
<b>監控措施</b>	<p><b>安全</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>繼續舉辦涵蓋整個機場並集中於各特定主題的安全推廣計劃，以增強機場員工的安全意識，在機場社區之間宣揚正面的安全文化</li> </ul> <p><b>保安</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>應用最新技術提升機場保安水平及營運效率，這包括於2023年7月，在機場指定地點為機場員工引入新容貌辨識系統主導的進出監控系統，這個系統比過往利用指紋作為辨識快捷，準確度更高</li> </ul>

## 風險管理

### 安全、保安及運作持續風險

#### 監控措施

#### 保安

- 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

- 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，特別是當三跑道系統投入運作時，通過實施風險管理提高營運應變能力
- 在航空交通復蘇、極端天氣情況、公共衛生事件、保安風險、三跑道系統投入運作及應用大量科技的情況下，通過進行演練及培訓、增加香港國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、推出網上遊戲等文化推廣活動，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

- 信貸風險
- 流動資金風險
- 利率風險
- 外幣風險

#### 監控措施

- 設有信貸政策及持續監察所承受的信貸風險
- 定期監察現有及預期的流動資金需求，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，以達到適切地將風險分散於固定及浮動利率組合
- 利用貨幣掉期及遠期外匯合約管理外幣風險
- 機管局所承受的金融風險，以及為管理這些風險而採取的政策及慣常做法，載於第133至140頁的財務報表附註22

### 資訊科技風險

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

#### 主要挑戰

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

#### 監控措施

- 制定資訊科技管治及網絡安全風險管理框架，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
- 行政管理人員持續監察及指導科技的應用、創新及管理網絡安全的策略性方向



## 法律及規管風險

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

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 無論是違反法例、監管規定或合約，即使是無心之失，機管局都有可能因而承擔法律後果，包括聲譽受損、業務或運作受阻，以及蒙受與執法行動及訴訟有關的金錢損失等</li> <li>• 全球監管制度日益複雜加上境外影響不斷增加，可能會影響機管局與其業務夥伴或供應商之間的現有和未來業務關係或安排</li> <li>• 全新及經擴大的全球數據私隱規例，以及與日俱增的境外影響可能增加機管局為遵守規例而支付的費用，並影響其業務運作</li> </ul>
<b>監控措施</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 秉持積極及具前瞻性的方針，監察政府政策及法例的變動</li> <li>• 檢討判決、裁定、監管行動及投訴，以識別機管局的潛在風險範疇</li> <li>• 就管理風險及應對變動適時制訂政策、程序及緩解措施，指引管理層按照法規，在機管局可以承受的風險水平內營運</li> <li>• 與管理層保持溝通及提供教育，以管理風險及應對任何變動</li> </ul>

## 人力資源風險

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

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 吸納足夠人才以支持機場擴建</li> <li>• 推出員工發展計劃支持機管局的長遠發展</li> <li>• 維持有效的薪酬制度以驅動員工表現及挽留表現良好的員工</li> </ul>
<b>監控措施</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 制定直至2028/29年度的人力資源計劃及招聘策略，以確保適時招攬人才</li> <li>• 繼續加強機管局的人才培育架構及培訓課程，以確保員工具備專業知識及經驗，支持機場發展</li> <li>• 定期檢討薪酬框架，包括職級、酬金及福利架構與薪酬組合，訂立所有職級個別薪酬福利的釐定原則</li> </ul>

## 聲譽風險

社會民情及經濟動態可能會影響機管局的企業形象。

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

# 大事紀要

## 2023

4月

香港國際機場內第二所幼兒園開幕，機場T1幼兒園為多達90名三歲以下嬰幼兒提供服務。



香港國際機場於2022年處理420萬公噸貨物，獲國際機場協會選為全球最繁忙貨運機場。

新快船服務開通，連接香港國際機場海天中轉大樓與廣州琶洲口岸。

5月

香港國際航空學院獲國際民用航空組織擢升為航空培訓升級版方案 (TRAINAIR PLUS) 的「鉑金級卓越培訓中心」成員，是該方案的最高等級認證。



6月

香港機場管理局歡迎首屆「超級樞紐博覽會」將落戶亞洲在香港舉行。亞洲國際博覽館與「超級樞紐博覽會」主辦機構 Informa Markets 在巴黎簽署協議。

機管局憑藉在可持續發展表現取得進步，獲標普全球評級上調其環境、社會及管治評分，在100分當中取得75分。

7月

機管局首次舉辦「機場青年就業資訊日」，向青年介紹航空業就業資訊。

機管局為旅客及機場同業舉行一系列活動，慶祝香港國際機場啟用25周年。



8月

機管局與國際航空運輸協會攜手在亞洲國際博覽館舉行「國際航空論壇2023」。



海天中轉大樓歡迎首批乘坐專用接駁巴士，從澳門經港珠澳大橋抵達香港國際機場禁區的轉機旅客。

新美食廣場於一號客運大樓中央客運廊開幕。



9月

香港國際機場在第30屆「世界旅遊獎」中，榮膺「2023亞洲最佳機場」及「2023中國最佳機場」。

香港國際航空學院推出見習機師培訓課程，為香港及中國內地培育新一代飛行員。

**9月**



天際走廊獲綠建環評新建建築最高水平的「最終白金級」評級。

**10月**

機管局與東莞港務集團簽訂協議，成立合資公司，以推動香港國際機場東莞空港中心的發展。



香港國際機場舉辦圍繞機場商業活動的頂級國際會議「Trinity Forum 2023」。

**11月**



香港國際機場成為國際航空運輸協會鋰電池運輸(CEIV Lithium Batteries)認證的認可合作夥伴機場，令香港國際機場成為首個合作夥伴機場取得CEIV全部四項認證，包括醫藥品冷鏈運輸(CEIV Pharma)、鮮活貨物運輸(CEIV Fresh)、活生動物運輸(CEIV Live Animals)及鋰電池運輸認證。

**12月**

國家自主研製的C919及ARJ21飛機首次訪港獲得熱烈歡迎。



機管局與珠海市政府合作推出「經珠港飛」客運項目，為內地旅客提供更便捷的國際出行服務。

機管局與UPS達成協議，於香港國際機場發展新樞紐中心，鞏固其全球領先的航空貨運樞紐地位。

# 2024

**1月** 機管局公布推出50億港元零售債券。

**2月** 中央港澳工作辦公室主任、國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍考察香港國際機場。



**3月** 香港國際機場舉辦航空貨運業最大型年度盛事「世界貨運研討會2024」。



# 客運服務



經歷2019冠狀病毒病疫情帶來的重重挑戰後，香港國際機場的客運量於2023/24年度大幅反彈。機場積極為旅客及各行業專才舉辦多項矚目盛事，並推出嶄新服務與設施，成功重拾增長動力，再次鞏固作為領先國際航空樞紐的地位。

### 重啟全球聯繫

為了使客運量重回升軌，香港機場管理局於2023年3月推出香港國際機場「飛遇世界鉅賞」機票送贈活動，這項環球推廣活動分別以抽獎、先到先得及買一送一等方式，向旅客送出約50萬張免費來回香港的

機票。我們除了經社交媒體及傳統媒體宣傳，亦於曼谷、廣州、首爾、上海及東京等地舉辦特別推廣活動。整項活動不但對香港國際機場的業務帶來刺激作用，而且大大振興香港航空及旅遊業。

年內，我們與全球各地的航空界領袖重新建立聯繫。於8月，機管局與國際航空運輸協會合辦「國際航空論壇2023」，是疫情後在香港首辦的國際航空界盛事，吸引逾1 000名專業人士訪港。我們亦舉辦了有關機場商業活動的國際會議「Trinity Forum 2023」。於2024年3月，我們參與主辦航空貨運業最大規模的年度盛事「世界貨運研討會」。



▲ 香港國際機場的「飛遇世界鉅賞」活動送出50萬張機票以振興旅遊業。

## 客運服務

### 滿足旅客不斷轉變的需要

香港國際機場提供各項服務與設施，無論是商務差旅頻繁的行政人員，以至攜同嬰幼兒的父母，我們都竭力滿足他們不斷轉變的需求，讓他們享有暢順便捷的旅程。

於本年度，一號客運大樓及T1衛星客運廊內20間嬰兒室已完成升級工程，提供尿片更換檯、洗手區、冷熱飲用水機、奶瓶加熱器及私人母乳餵哺間。機管局積極建設家庭友善設施的努力獲肯定，於2023/24年度獲得聯合國兒童基金香港委員會「Say Yes To Breastfeeding」運動的金章，連續第六年獲此殊榮。

我們在一號客運大樓離港層東大堂添置樓高兩層的遊樂區，這個名為「奇妙巨蛋」的設施色彩繽紛，專為6

至12歲兒童而設，由攀爬繩網、滑梯與網狀彎曲隧道組成，並有以雀鳥為主題的多個數碼互動遊戲。

位於天際走廊的觀景台，距離地面28米，是飽覽機場及四周環境全貌的絕佳位置，男女老幼均可在此駐足觀賞機場迷人景色；而位於天際走廊另一端的Intervals天際酒吧及餐廳已於2023年中旬開業，旅客可一邊欣賞機場美景，一邊品嚐創新的雞尾酒與美點。

於2023年10月至12月，睽違三年的「香港國際機場文化藝術節」載譽歸來。機管局與本地藝術團體合作，為旅客呈獻音樂和舞蹈表演、雕塑、動畫短片及互動裝置，展示香港濃厚的文化底蘊。



▲ 在天際走廊的觀景台上，旅客可一邊欣賞機場壯麗景色，一邊大快朵頤。



▲ 於「文化藝術節」期間，香港國際機場夥拍本地藝術家於機場呈現雕塑藝術的魅力。

於2023年秋季，我們將上門行李託運服務的覆蓋範圍，拓展至差不多涵蓋全港各區，為機場旅客提供更便捷服務。若旅客乘搭參與此計劃的航空公司航班，現在可選擇由服務人員到住所或酒店收取行李，並將行李直接送上選乘的客機，到達目的地後才提取行李。為加強安全，行李將放入密封的防拆包裝袋，再繫上可實時追蹤的二維碼標籤，透過配備全球定位系統及錄影功能的指定車輛運載。此外，飛抵香港國際機場的旅客亦可安排將行李送到住所或酒店。

於2023年8月，香港國際機場獲國際機場協會頒授「無障礙設施提升認證計劃」最高級別的第三級認證，以表揚機場為有特殊需要旅客提供各種無障礙服務與設施。於2023年11月，機場獲國際機場協會頒發「機場旅客體驗認證計劃」第四級認證，以嘉許我們一直致力加強旅客體驗管理及奉行以客為本的精神。機場亦於「2023年TTG旅遊大獎」獲讚譽，再度躋身「旅遊名人堂—最佳機場」之列，我們自2013年以來一直獲得此殊榮。

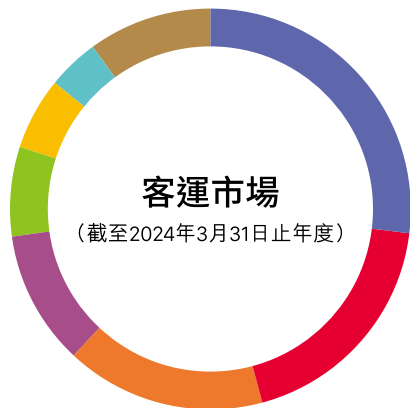


▲ 多位才華橫溢的音樂家在香港國際機場演奏，讓觀眾陶醉於樂海裏。

## 客運服務



▲ travelwell 是香港國際機場首家全自動化商店，旅客只需輕拍信用卡便可購買心儀產品。



東南亞

27%

內地

19%

日本

16%

台灣

11%

歐洲

7%

美國及加拿大

6%

澳大拉西亞

4%

其他

10%

## 零售餐飲新體驗

對許多旅客而言，在機場購物與用餐是不可或缺的體驗。香港國際機場網羅本地及區內以至全球各地特色食肆，以及售賣各種商品的不同店鋪，由旅行必需品到時尚奢華服飾與珠寶等，應有盡有。我們推出「HKairport Rewards」會員計劃，全年提供精采優惠及禮遇，為會員帶來無與倫比的餐飲與購物樂趣。

於本年度，香港國際機場首間自助商店 travelwell 開業。該商店位於一號客運大樓第六層天際走廊入口。travelwell 帶來全新購物體驗，店內應用物聯網技術，顧客只需於進店時輕拍信用卡，離店時所購商品便會自動計入信用卡賬單，更無須排隊付款，省時方便。

於6月，機場一號客運大樓中央客運廊新增24小時營業的美食廣場，提供250個座位，進一步豐富旅客的餐飲選擇。美食廣場的設計富時尚現代工業風，不單提供價格實惠的餐飲，更可讓旅客欣賞停機坪遼闊景觀。新美食廣場在「2023年機場餐飲論壇及頒獎典禮」中，榮獲「年度機場美食廣場(亞太區)」獎項。



香港國際機場不時邀請不同的期間限定店進駐，持續為旅客提供耳目一新的購物體驗。於本年度，有超過30家概念店加盟，售賣精品咖啡、精選紀念品、寵物配飾以至升級再造的時尚服裝等。

於2023/24年度，「HKairport Rewards」會員計劃的會員人數達到40萬。該計劃分階段推出「即時賺分」功能，會員於購物結賬時可輕鬆賺取積分。此外，機管局與高級品牌合作舉辦貴賓專屬活動，不但成功刺激消費，而且與顧客建立更好的關係。我們進一步提升HKairportShop.com的購物體驗，包括將尊尚購物服務擴大至涵蓋更多品牌、推出虛擬實境購物體驗，以及引入一系列時尚首飾、服裝及韓國化妝品等網上限定產品。



▲ 機場匯聚各式品牌期間限定店，例如提供特色咖啡的Blue Bottle Coffee。



▲ 一號客運大樓中央客運廊的全新美食廣場24小時服務，不分晝夜照顧旅客需要。

## 客運服務

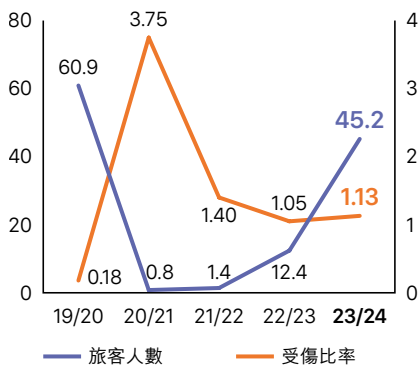
✦ 機管局的「登機易」革新了旅遊體驗，通過自助生物特徵識別系統，為旅客帶來流暢的離境旅程。



### 旅客量與受傷比率

(百萬人次)

(每百萬人次  
受傷個案)



### 締造暢順的旅遊體驗

機管局應用先進技術，提升顧客體驗，簡化運作流程。於2021/22年度，我們推出「登機易」，透過這個生物特徵識別系統，離港旅客只需展示容貌便可核實身分，於機場託運行李、接受保安檢查以至登機，整個過程均無需出示旅行證件及登機證，省時方便。

我們已於上一個年度全面應用「登機易」，現時旅客可於機場所有旅客登記櫃檯登記使用，而系統的應用範圍已擴大，讓更多航空公司可藉此提供自助登記服務，我們亦計劃將系統應用於SKYCITY航天城及其他機場服務。

於2023年10月，我們推出適用於智能電話的「登機易」系統，讓選乘本地航空公司的旅客登記「登機易」後，便可利用機場行李託運設施託運行李，於2024年將有更多航空公司加入此行列。

於2024年，我們將推出一款操作簡易的智能電話應用程式，以便於香港國際機場轉機的旅客自行辦理續程航班登記手續，旅客只需開啟應用程式並掃描登機證及行李收據，減少對人手協助的需求。

於2024年1月，我們在「My HKG」流動應用程式上推出全新的一站式電子平台，新增各類旅遊服務，除了提供航班資料、路向指示、泊車、餐飲及行李相關服務外，旅客更可透過應用程式訂購旅遊相關產品。於下一年度，這應用程式將增添多項數碼功能。



極好 87.5% 很好 12.4%  
良好 0.1%\*

\* 於2023/24年度有兩宗整體滿意程度為3(良好)的評分。



▲ 目前「My HKG」流動應用程式可供旅客訂購旅遊相關產品，更提供航班資料、路向指示等多種功能。

## 客運服務

### 2023/24年度服務水平

行李運送(首件)<sup>1</sup>

**98.6%**

行李運送(最後一件)<sup>2</sup>

**97.2%**

經機橋登機及下機的旅客

**99.2%**

一般情況的離境保安檢查<sup>3</sup>

**96.9%**

一般情況的轉機保安檢查<sup>3</sup>

**99.7%**

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

<sup>2</sup> 目標是最後一件行李可於40分鐘內從機場不同地點送抵行李認領處。

<sup>3</sup> 在一般情況下，旅客於保安檢查通道的輪候時間為4.5分鐘或以下。

### 安全、保安及運作持續

為顧客、員工及業務夥伴維持安全無憂的環境是機管局的首要任務。

香港國際機場是應用無人駕駛車輛的先驅，尤其在保安方面，以無人駕駛巡邏車沿着機場禁區周邊進行全天候24小時監控。

於2023年7月，我們引入新無人駕駛巡邏車於北環路展開巡邏工作。新一批車輛的運作範圍進一步擴大，車上配備更先進的錄影及影像識別系統與強力射燈，提高偵測及阻嚇力。無人駕駛巡邏車在新路線巡邏，部分新路線於2023年12月延伸至貨運停機坪。

為提升機場禁區運作效率及保安水平，於2023年7月，我們推出具備生物特徵識別功能的全新進出監控系統供機場員工使用。相較過往使用指紋的進出監控系統，新系統採用容貌辨識技術，操作時間更快、準確度更高。

於2023/24年度，我們舉行了約35次演練及演習，以及75場培訓講座，涵蓋緊急應變、公共衛生事件、保安事故、惡劣天氣應對準備及交通受阻等情境。此外，我們為航空公司、地勤及停機坪服務商和零售商的入職員工提供培訓。

▼ 於北環路投入服務的新一批無人駕駛巡邏車，運作範圍已進一步擴大，配備更先進的錄影與影像識別系統及強力射燈，有助加強偵測及防止他人闖進機場。





▲ 海天中轉大樓新增往返琶洲口岸的快船服務，加強香港與大灣區之間的聯繫。

## 加強跨境聯繫

粵港澳大灣區是我們的本土市場。年內，我們繼續發展高效暢順的多式聯運模式，便利大灣區旅客經香港國際機場前往外地。

於2023年8月，海天中轉大樓開始提供專用接駁巴士服務，經港珠澳大橋往來澳門；於2023年12月，服務範圍已擴大至往來海天中轉大樓與珠海。

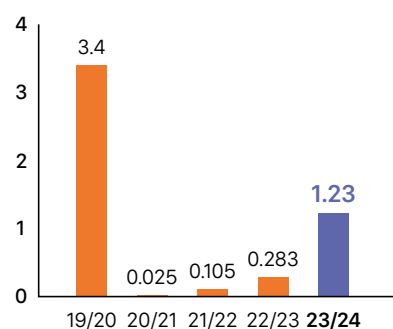
於2023年12月，我們推出「經珠港飛」客運項目，讓旅客享用港珠兩地機場之間無縫連接的中轉服務。從其他內地城市出發的旅客飛抵珠海機場後，可轉乘新設的專用接駁巴士，經港珠澳大橋到達海天中轉大樓，然後直接前往登機閘口，飛往世界各地。

於2023年4月，我們開通了往來海天中轉大樓與廣州琶洲口岸的快船服務，進一步加強與大灣區的聯繫。於2023年9月，往來琶洲的快船班次增加至每天四班，我們將繼續加強香港國際機場與大灣區多個口岸之間的快船服務，以應付持續增長的需求。

機管局於大灣區設有20個城市候機樓，旅客可在此享用全面的服務，包括獲取離港航班資訊、以自助方式預辦登機手續及領取登機證。位於肇慶、惠州及台山/江門的新城市候機樓計劃於2024年年底前相繼啟用，預計到2025年年底，大灣區內將有30個城市候機樓提供服務。

## 香港國際機場跨境海陸交通設施旅客量

(百萬人次)



# 貨運及航空服務

於2023年，香港國際機場再度成為全球最繁忙貨運機場，並繼續擔當粵港澳大灣區國際航空貨運門戶。為進一步鞏固領先地位，機場正採用一系列先進技術，建立高價值航空貨運樞紐。



## 菜鳥智慧港

於2023年10月，位於香港國際機場南貨運區的菜鳥智慧港投入運作。菜鳥智慧港(前稱高端物流中心)設施先進，配備自動化物料處理系統，是阿里巴巴集團連接中國內地與世界的門戶。

## 新UPS樞紐中心

年內，香港機場管理局與聯合包裹運送服務公司(UPS)達成協議，於香港國際機場發展速遞貨運設施。該設施預計將於2028年啟用，每年可處理近100萬公噸貨物，將成為UPS香港處理及分揀進出歐洲、美國和亞洲其他地區的進出口與轉運貨物的主要設施。

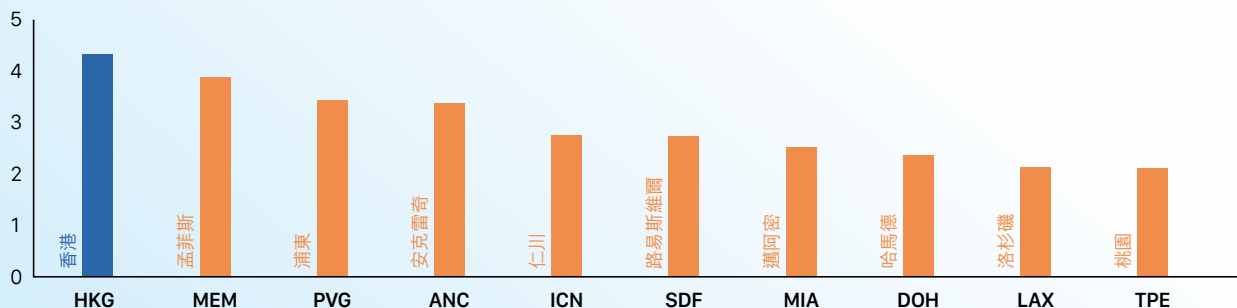
◀ 菜鳥智慧港是一座設備先進的物流中心，有助推動香港發展成全球電子商貿樞紐。





### 2023年十大最繁忙機場 — 國際貨運吞吐量\*

(百萬公噸)



\* 國際貨運吞吐量是指往來某指定機場與另一國家的機場的貨運量，當中包括在指定機場進口、出口及轉口(作兩次計)的貨物。  
資料來源：國際機場協會在2024年4月提供的初步數字

## 貨運及航空服務



◀ UPS新樞紐中心於2028年竣工後，其貨物處理能力將可接近每年100萬公噸。

### DHL中亞區樞紐中心擴建工程

於2023年11月，DHL Express於香港國際機場新擴建的DHL中亞區樞紐中心正式啟用，完成擴建後，設施的每年貨物處理能力提升50%至逾100萬公噸。

### 轉口郵件中心

轉口郵件中心計劃在2025年完成。中心由機管局與香港郵政及中國郵政合作發展，預期將提升機場處理來自中國內地轉口郵件的能力。

### 特殊貨物處理

香港國際機場為全球首個機場獲國際航空運輸協會頒發所有運輸認證，該等認證涵蓋醫藥品、鮮活貨物、活生動物及鋰電池等特殊貨物的處理工作。機場擁有完備的冷鏈設施，確保對溫度敏感的貨物在運輸途中能保持在特定溫度，整個處理過程安全可靠。於2024年3月，香港空運貨站有限公司在香港國際機場開設先進的冷鏈設施，專為處理對溫度敏感的貨物而設，當中設有全港首個危險品專屬倉庫。香港空運貨站、亞洲空運中心及國泰貨運站的溫控設施，使香港國際機場處理溫控貨物範圍的總面積擴大至超過8 600平方米。

### 大灣區國際貨運門戶

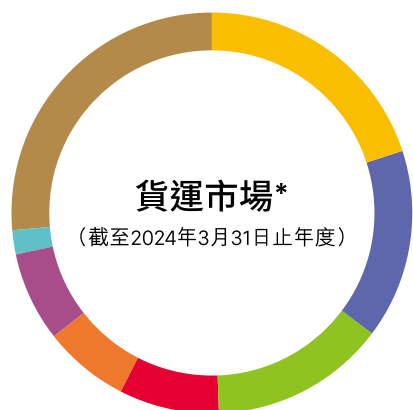
東莞是大灣區其中一個主要製造業中心，亦是重要的空運貨物進出口地點。為了對該市場提供更完善的服務，我們正在香港發展空側海空聯運貨運碼頭及香港國際機場東莞空港中心。這些設施將使海空及空海貨物轉運更快捷、更符合成本效益，同時所有程序均符合香港的航空貨運規例。新設施讓大灣區出口貨物可在東莞完成安檢、打板及收貨等程序，然後經海路直接運送至香港國際機場空側海空聯運貨運碼頭，繼而轉運到海外不同目的地。同樣地，來自世界各地的貨物亦可經香港國際機場及空港中心進口至中國內地。

機管局與東莞市政府於2023年2月就進一步發展海空貨物聯運模式簽訂合作協議後，機管局與東莞港務集團於2023年12月成立合資公司，以推動空港中心的發展。機管局亦成立一家附屬公司，負責空港中心的規劃、發展、管理及營運。預計空港中心的永久設施將由2025年年底開始分階段竣工。

### 多式聯運空運處理設施

於2024/2025年度，我們將完成位於三跑道系統東面航空輔助設施用地的多式聯運空運處理設施的初步設計。該項設施將為一個永久性碼頭，用於裝卸進出大灣區的轉運貨物。





美國及加拿大 20%  
 內地 8%  
 澳大利西亞 2%  
 東南亞 15%  
 日本 7%  
 其他 26%  
 歐洲 14%  
 台灣 7%

\* 不包括航空郵件。

## 擴大香港國際機場貨運數據平台 HKIA Cargo

年內，香港國際機場貨運數據平台 HKIA Cargo 新增了應用功能。新設的「香港進口單元」大大加強了各個單位之間的合作，包括率先參與的貨運站夥伴國泰貨運站，以及漁農自然護理署、食物環境衛生署和香港海關等多個政府部門。「香港進口單元」以全面數碼化的電子提貨單，取代原本以紙本文件方式提貨的操作流程。

## 業界認可

香港國際機場於2023年處理的貨運量達430萬公噸，再獲國際機場協會評為該年度全球最繁忙貨運機場。儘管全球航空貨運活動放緩，加上地緣政治局勢持續緊張及供應鏈受阻，但我們仍取得此可喜佳績。

香港國際機場於「2023年亞洲貨運、物流及供應鏈獎」中，連續第八年獲選為「全球最佳機場」。此外，機場於第十屆「Payload Asia Awards」中，獲頒「年度最佳貨運機場—亞太地區」及「年度最佳航空貨運技術供應商」殊榮。我們的香港國際機場貨運數據平台 HKIA Cargo 亦在政府資訊科技總監辦公室舉辦的「2023香港資訊及通訊科技獎」中榮獲「智慧出行(智慧物流)金獎」。

## 壯大機場網絡

隨着疫情退卻，航空交通需求恢復，航空公司繼續增加運力並開通新航線。截至2024年3月31日，共有73間航空公司在香港國際機場營運往返121個航點的客運服務。

於2023/24年度，俄羅斯航空、AirAsia X、曼谷航空、柬埔寨國家航空、濟州航空、峇迪航空、青島航空、菲律賓皇家航空、蘇南瑞麗航空、Vistara 及韓國德威航空等11家客運航空公司開始在香港國際機場提供航班服務。

機場的航空網絡亦拓展26個新航點，包括釜山、長灘島(卡迪克蘭)、長春、基督城、大連、函館、呼和浩特、黃山、約翰內斯堡、鹿兒島、蘇梅、熊本、蘭州、馬累、莫斯科、南寧、南通、芽莊、富國島、三亞、上海(虹橋)、天府、武夷山、銀川、米子及張家界。



▲ 香港國際機場東莞空港中心將可降低轉運成本，提高效率。



香港國際機場以創新技術及全面的維修保養方案，提供高效可靠的服務見稱。



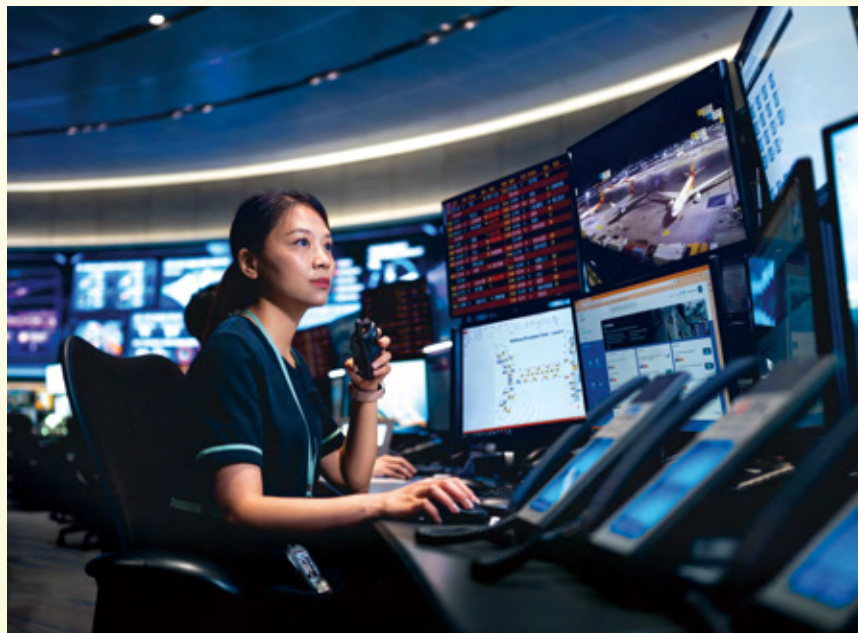


## 飛行區及系統

### 數碼停機坪及指揮塔管理系統

於2023年6月，數碼停機坪及指揮塔管理系統在國際機場協會「科技創新獎」中，獲頒「最佳機場運作及裝置管理創新獎」。

這個由香港機場管理局及民航處共同引入的系統，設置在管理香港國際機場運作的中樞「機場中央控制中心」內。系統結合高清影像及航空交通管制系統和機場營運系統的數據，全面及詳細地提供空中、地面及停機坪活動的清晰影像。系統亦會發出預警提示，有助偵測及應對異常情況。於2024/25年度，我們將繼續與民航處合作進行系統的第二階段研發項目，包括交通燈號啟動系統及裝設更多的攝影機感應器，為三跑道系統啟用作好準備。



▲ 香港機場管理局與民航處攜手引入數碼停機坪及指揮塔管理系統，提升機場航空交通及停機坪管理能力。

## 飛行區及系統



香港國際機場應用無人駕駛巴士技術，以推廣創新的可持續發展方案。

### 應用科技

「強化飛行區管理系統」通過數碼化方式透視停機坪活動情況，有助停機坪服務營運商及航空公司利用人工智能分析管理停機坪運作。於2024/25年度，除了一號客運大樓的旅客停機坪廊前停機位外，我們計劃將系統覆蓋範圍擴大至遠方停機位。

機管局正研發飛行區地面燈號數碼維修記錄平台，以完善保存維修記錄，並以智能方式編排維修保養計劃。平台將利用人工智能數據分析，加強溝通、版本控制及實時監控工作進度。於2024年，機管局與機電工程署合作研發，並成功測試用於恆流調光器的數碼維修記錄平台。預計這平台將於2026年全面投入服務，並管理與飛行區地面燈號系統有關的所有維修保養工程。

於2023年，機管局借助以無人駕駛車輛進行保安巡邏、處理貨物及行李的經驗，成功應用到無人駕駛員工接駁巴士上。目前，有三部可接載14或18人的巴士，往返T1中場客運廊與中場運作及維修大樓，全程約20分鐘，每天運作12小時。為確保運作安全，每輛巴士均配備光學雷達感應器、具影像分析功能的高清攝影機、遠程影像監控，以及衛星導航系統。

於2024/25年度，機場將利用更多無人駕駛巴士接送員工到機場禁區內的不同地點。此外，機管局亦計劃使用無人駕駛巴士接載往返機場與「航天走廊」（即連接SKYCITY航天城與港珠澳大橋香港口岸的非封閉天橋）的旅客。

## 資產增值

於下一個年度，我們將翻新兩個現有次分揀器以處理更多不同工作，並利用大數據研發故障分析系統，以提升行李處理系統的容量、復原能力及運作效率。我們將於2024年開始分階段更換行李處理系統輸送帶中的4 000多台電動機，並計劃於2027年完成。

香港國際機場的企業5G網絡覆蓋機場所有室內外範圍(包括飛行區)，支援有助提高運作效率、加強安全性及保安水平的關鍵應用方案，並提升旅客體驗。由2024年起，5G網絡將逐步擴展至覆蓋整個三跑道系統。

## 業界交流

於2023年6月，機管局主席蘇澤光出席在洛杉磯舉行的「國際機場基準計劃」會議，討論基準項目數據及未來計劃。

於2023年12月，機管局參加了在珠海舉行的「粵港澳大灣區五大機場主席會議」，會議匯聚廣州、香港、澳門、深圳及珠海五大機場的代表，集中探討大灣區航空業的發展。

於2023年6月，香港國際機場顧問服務與浙江省機場集團合辦了一個為期三天的「機場顧客服務質量管理提升」工作坊，共有超過50名來自該集團旗下六個機場(包括杭州蕭山國際機場)的人士參加。

憑藉機管局管理香港國際機場及發展機場城市的豐富經驗，於2023年5月，香港國際機場顧問服務在泰國與U-Tapao International Aviation Co. Ltd. 簽署一分為期三年的服務協議。根據協議，香港國際機場顧問服務將為烏達堡機場及東部機場城市項目的規劃和發展提供策略性檢討及建議。



▲ 香港國際機場持續進行投資將行李處理系統升級，確保行李安全準時送達。

# 內地發展項目

香港機場管理局與三個內地機場保持長期合作關係，  
藉此促進信息共享及國家航空業發展。



於2023年，隨着疫情相關的旅遊限制放寬，杭州蕭山國際機場、上海虹橋國際機場及珠海機場的客運量飆升。

## 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2023年，珠海機場客運量上升186.0%至超過1 140萬人次，貨運量增加23.4%至35 114公噸，飛機起降量則增加130.6%至86 051架次。

珠海機場航班準時起飛率達91.3%，在客運量水平相約的內地機場中排名第12位。

於11月，珠海機場舉辦「亞洲通用航空展」，在展期內錄得飛機起降量約221架次。

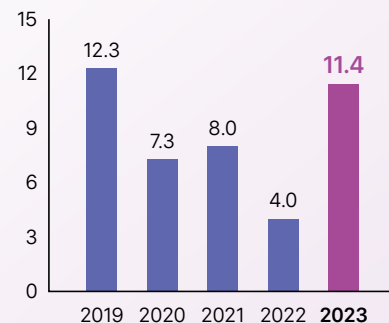
於6月，中國民用航空局批准了珠海機場的運力提升方案，高峰時段最高飛機起降量由20架次增至25架次。

年內，珠海機場採用結合無線射頻識別技術的無紙化行李追蹤系統，可實時監控整個行李運送過程，減少運輸失誤、損壞及與異常行李有關的問題。

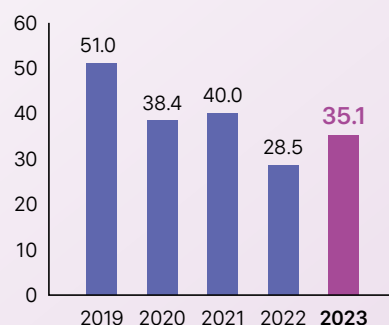
於12月，「經珠港飛」旅客中轉服務開通。新服務結合了香港國際機場的全球網絡與珠海機場的國內航線，為內地旅客提供更多出行選擇，有助香港機管局拓展大灣區市場。

## 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

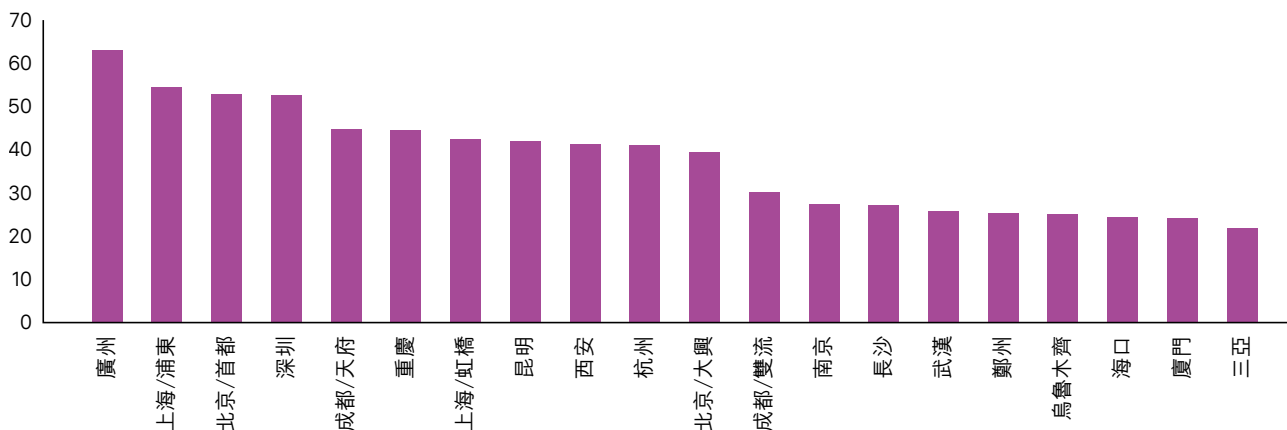


▲「經珠港飛」服務有助香港國際機場擴大在大灣區的服務範圍，為內地旅客帶來更多元化的出行選擇。

## 內地發展項目

### 2023年內地20大最繁忙機場 — 客運吞吐量

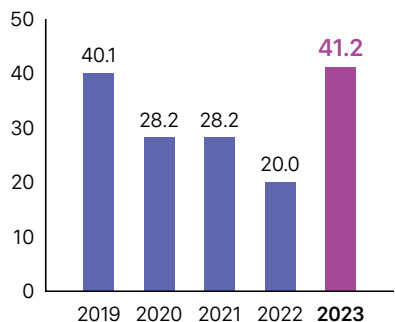
(百萬人次)



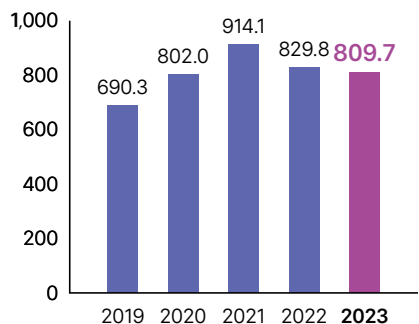
資料來源：中國民用航空局

### 杭州蕭山國際機場吞吐量

(百萬旅客人次)



(千公噸貨物)



資料來源：中國民用航空局

### 上海虹橋國際機場

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2023年，虹橋機場客運量攀升189.0%至4 250萬人次，而飛機起降量則上升117.0%至267 000架次。於3月26日，虹橋機場在一號航站樓舉辦慶祝香港、日本、韓國、澳門及台灣航線的復航儀式。

於5月，中國商用飛機有限責任公司的國產C919飛機，在虹橋機場進行首次商業飛行。



▲ 虹橋機場榮膺SKYTRAX「五星樞紐機場」殊榮。



虹橋機場於短短60天，便完成了D區旅客登記櫃檯的更新工程，確保機場準備好迎接暑假的殷切需求；年內，有56家新店加盟，壯大了虹橋機場的零售組合，當中有兩家店是首次在機場開業，另有八家為首次在內地機場開店。

虹橋機場獲上海品牌國際認證聯盟頒發「上海品牌」認證，以表揚其在「自主創新、品質卓越、管理精細及社會責任」方面的努力。於本年度，虹橋機場亦獲SKYTRAX評為「五星樞紐機場」，並在CAPSE內地機場服務測評中排名第三位。

於2023年，兩地機場恢復人員交流，21名來自上海的員工參加了香港國際航空學院舉辦為期十天的培訓課程，另有五名僱員獲派往香港機管局不同部門工作三個月。

## 杭州蕭山國際機場

香港機管局自2006年起擁有蕭山機場35%股權。

於2023年，蕭山機場的客運量增加105.5%至4 120萬人次，貨運及航空郵件量下跌2.4%至809 700公噸，飛機起降量則上升57.8%至300 400架次。2023年的客運量、貨運量及飛機起降量分別為2019年(疫情前的最後一個完整營運年度)的102.6%、117.3%及103.3%。

蕭山機場的客運量於2023年創歷史新高，成為中國內地十大最繁忙機場中復蘇最快的機場。同年，蕭山機場在內地最繁忙客運機場中排名第十位，乘客運載率居首，貨運量排名第五。

於2023年，蕭山機場新增五條國內客運航線，並維持34條國際客運航線，其中有14條為新增或恢復運作的國際客運航線，包括飛往阿拉木圖及迪拜的客運服務。於11月，中國東方航空開通了由杭州飛往悉尼及奧克蘭的航班，成為從中國內地飛往大洋洲的首條第五航權客運航線。



▲ 位於杭州蕭山國際機場的新東區國際貨站。

蕭山機場有17條貨運航線營運，當中包括馬士基空運服務的新航線，以及中國外運與寰宇通達航空合作，開通前往比隆、布達佩斯、芝加哥、達卡、巴黎及奧斯坦德的新貨運航線。截至2023年年底，共有68間航空公司於蕭山機場營運，連繫182個航點。

於2024年8月29日，蕭山機場的國際貨運業務將遷往新的東區國際貨站，年貨運處理能力達60萬公噸。

於2023年，蕭山機場為杭州第19屆亞運會及杭州第四屆亞殘運會提供運輸支援。蕭山機場共處理客運航班4 538架次、旅客逾50 900人次、行李87 000件，貨運航班44架次以運送賽馬224匹，並協助接載行動不便的旅客11 000人次，處理槍械1 562件，以及特大行李5 996件。

於10月，蕭山機場推出「杭港通天下」中轉聯程服務，連繫四個亞洲城市及六個洲際航點，以便利前往觀賞及參與運動會後回程的旅客。

於11月，蕭山機場獲國家市場監督管理總局與中國殘疾人聯合會頒發無障礙環境認證證書及無障礙環境建設三星機場牌匾，成為中國兩個在無障礙環境方面榮獲最高級三星認證的機場之一。

# 可持續發展與人才

作為負責任的企業公民，香港機場管理局致力促進香港國際機場、員工、社區及國家的可持續發展。

## 淨零碳排放

於2021年，機管局承諾於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%。

年內，我們繼續向該目標邁進，透過「業務夥伴減碳支援計劃」，幫助來自不同行業的機場公司制定管理計劃，檢視與2035年中期目標相關的進展情況，並探索有助減碳的新技術。我們亦舉辦了五場技能提升活動，協助業務夥伴加強碳管理技巧。

於2023/24年度，「香港國際機場綠色創新基金」撥款150萬港元，用於位處機場的DHL中亞區樞紐中心電池儲能系統。該系統可將光伏電池在日間產生的多餘電力儲存起來，以減少中心在晚上的能源消耗及碳排放。

年內，我們分別成立了太陽能、可再生柴油、電動車充電及氫技術工作小組。我們亦與可再生柴油小組合作，在機場展開先導計劃。於2024年4月，機場將推出可再生柴油項目，成為亞洲首個機場於地勤設備使用這種環保燃料。改用可再生柴油將可減少達87%的溫室氣體排放量。

於2024年1月，機管局成為香港可持續航空燃油聯盟的合作夥伴。該聯盟由商界環保協會和國泰航空公司共同發起。該聯盟包括另外13個活躍於可持續航空燃料價值鏈的機構，如燃料供應商、燃料系統營運商及使用者。





## 氣候變化應變能力

於2021年8月，機管局進行了一項氣候變化應變能力研究，結果顯示香港國際機場已作好充分準備且具備適應能力應付未來的氣候變化。於本年度，我們就如何以最佳的方法落實檢討機制展開諮詢，從而不斷改進有關氣候變化造成損害，以及發生氣候變化事件後對運作造成影響的資訊收集工作。該機制將有助機管局完善現有的監控措施，並確定新的適應行動，以應付未來可能發生更嚴重及更頻繁的極端氣候事件。

## 可持續發展與人才

### 廢物管理

於香港國際機場垃圾收集系統處理的物料中，廚餘佔超過 20%。因此，廚餘回收是循環再造工作的首要項目。

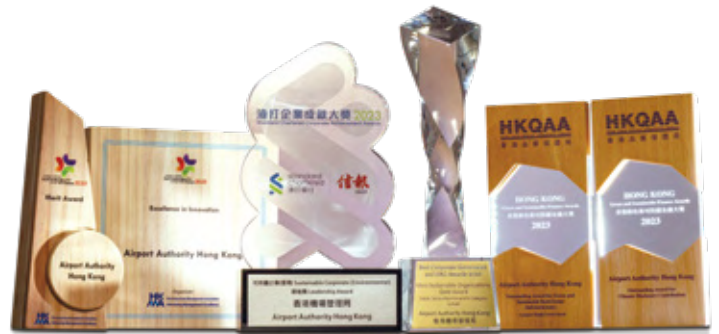
於 2023 年，我們試行可即場處理機場員工餐廳於餐前及餐後廚餘的「廚餘再生俠」。該系統由香港生產力促進局及聯誼工程(國際控股)有限公司共同研發，可將廚餘分解成漿液，然後運送到香港首個有機資源回收中心 O·PARK1，並轉化為生物氣以發電，從而減少廢物量，並以衛生的方式使漿液可於現場存放更長時間，有助減少與頻繁收集未經處理廚餘相關的碳足跡。

試行計劃成功後，我們於 2023/24 年度將收集範圍擴大至東大堂美食廣場，並為負責分揀廚餘的前線員工舉辦培訓課程。自收集範圍擴大以來，廚餘處理量增加接近一倍。

年內，我們亦就機場廢物管理設施進行了可行性研究。該設施將有助發展循環經濟，並降低從機場運往堆填區的物料數量。



▲ 香港國際機場推出「廚餘再生俠」，展示其落實廢物管理方案的決心。



▲ 香港國際機場積極推行環保，屢獲殊榮，在可持續發展方面的努力備受肯定。

### 環保獎項

年內，機管局在香港會計師公會舉辦的「最佳企業管治及 ESG 大獎 2023」中，榮獲「最佳可持續發展機構獎」的「公營/非牟利機構(大型機構)組別」金獎。此外，我們亦在中華電力有限公司舉辦的「中電創新節能企業大獎 2023」中榮獲「驅動低碳大獎」。

於本年度，機管局的環境、社會及管治表現獲 Sustainalytics 評為「低風險」，在 86 個獲評估機場中，香港國際機場排名第四。機管局在 Sustainalytics 評估的全球 15 000 家公司中位居首 3%，並被納入其 2024 年環境、社會及管治評級最高的公司名單。標普全球評級對機管局進行的第二次評估中，將其環境、社會及管治評分由滿分 100 分中的 74 分上調至 75 分。

### 挽留及培育人才

機管局高度重視聘用、培育及挽留優秀員工。

機管局為壯大人才庫，在香港境內外落實人才引進策略及多元化的招聘渠道，同時為特定職位制定了事業發展計劃，在挽留員工方面成效理想。

年內，我們為管理層的關鍵要員和潛質優厚的員工舉辦行政人員及領袖培訓計劃，並繼續為整個機構舉行年度人才評估及繼任規劃，以審視我們領導人員的接任能力。



▲ 一年一度的員工簡報會讓員工與管理層之間直接聯繫，展現機管局重視溝通與共融的承諾。

為了加強培育機管局人才，我們繼續通過見習行政人員培訓計劃及見習工程師計劃，招聘優秀精英；並通過暑期實習生計劃招募年青才俊，已先後有約90名來自本地及海外大學與教育機構的學生參與此計劃。

我們透過「myLearning」平台培育進修文化，於2023/24年度提供約8 000個網上課程。此外，我們亦舉辦由機管局行政人員及外聘講者主講的「員工講座系列」及「午餐學習講座」活動，讓員工了解到機管局業務最新發展並與他們分享最佳管理方法。我們更於2023年5月與廉政公署合作舉行為期三天的「誠信同樂日」活動，有接近1 000名員工參加。

機管局透過「創益先鋒計劃」，鼓勵員工發揮創意，構思創新提案。該計劃於本年度收到由超過140名前線員工提交的28個項目。我們於2024年3月舉行了「創益先鋒發布大會」，宣揚最佳的創益先鋒提案，吸引到約500名參加者到現場或以網上方式參與。

員工與管理層之間的有效溝通，對提升員工的投入程度至關重要。有見及此，我們繼續舉辦一年一度的「與主席對話」活動，約200名來自機管局與其附屬公

司的高級管理人員和主要持份者聚首一堂，進行饒富意義的討論。於2023年6月，我們的行政總裁在機場員工綜合大樓主持了員工簡報會，是自疫情爆發以來首個同類型的大型聚會，有1 800名員工親身出席或透過網絡參加。於2023年8月我們亦復辦為中層管理人員而設的「與管理層交流」活動。

為了聆聽員工的聲音，我們繼續與前線員工進行人力資源外展計劃，並每月為新僱員舉辦新入職活動，共有超過500名僱員參加。

## 人力資源數碼管理

為提升工作效率及員工體驗，機管局完善了人力資源數碼化工作，推出人力資源儀表板，以助高級管理人員可以全面檢視關鍵人力資源指標，並利用數據對人力資本策略作出明智決策。此外，我們在員工自助服務網上平台，推出試用期滿電子考核和醫療計劃轉換功能，並擴大網上索償功能以涵蓋更多津貼種類，從而促進無紙化辦公室，提升工作效能。

## 可持續發展與人才

香港國際機場第二所幼兒園正式投入服務，為機場員工子女提供嬰幼兒照顧服務。



### 關懷社群

我們於12月4日至8日舉辦了「2023年健康生活周」，當中包括舉行「健康繽紛跑」和「單車挑戰賽」，多種運動工作坊、講座及小型健康博覽會等一系列活動，藉以培育員工注重身心健康，促進員工建立積極的生活方式。「健康生活周」獲得同事的大力支持，有超過1500人參加。

香港國際機場第二所幼兒園 — 機場T1幼兒園於2023年4月開幕。幼兒園面積超過6 000平方呎，可讓90名三歲以下嬰幼兒入讀，數目約為首間機場幼兒園的兩倍。新幼兒園提供糅合大自然風格，布置猶如家一般的環境，當中設有助幼兒學習科學、科技、工程及數學的STEM學習牆、迷你廚房及一個大型室內遊樂場，讓幼童透過設施掌握新技能。

### 人力資源獎項

機管局在香港人力資源管理學會舉辦的「卓越人力資源獎2023/24」中榮獲「ESG措施大獎 — 銀獎」，以表揚其將環境、社會及管治融入整體人力資源策略。機管局亦獲頒「最佳職場獎 — 銀獎」。

### 壯大人才庫

於2023年4月及5月，機管局在屯門及元朗舉辦地區招聘會，超過20間機場公司提供逾1 800個職位空缺。在香港青年協會支持下，我們在機場舉辦了首屆「機場青年就業資訊日」活動，會場設置約40個招聘攤位，提供逾3 000個職位空缺，涵蓋地勤服務、顧客服務、航空貨運及工程等範疇，吸引超過1 400人次參加，包括800名來自25間本地中學的師生。此外，我們於年內舉辦了另一項活動，主要提供適合女性的機場就業機會。於8月，一年一度的香港國際機場職業博覽會再度以實體形式在香港會議展覽中心舉行。活動為期三天，來自59家機場公司提供超過6 500個職位空缺。



機管局全面復辦每年一度的香港國際機場職業博覽會，為有志投身航空業的人才提供多種職位空缺。

## 香港國際航空學院

作為香港首間民航學院，香港國際航空學院為資深專才、剛投身航空業人士，以及有志於航空業發展的青年提供全面的課程。航空學院為本地人才及來自其他城市和國家的專業人士提供培訓服務，在發展香港成為區域航空培訓中心的進程上擔當主要角色。

在2023年5月舉行的國際民用航空組織「全球實施支助專題討論會」上，航空學院獲認可為航空培訓升級版方案(TRAINAIR PLUS)最高等級認證的「鉑金級卓越培訓中心」成員，突顯了航空學院對國際民航組織能力建設工作，以及實施其安全管理標準和建議的貢獻。航空學院亦在討論會中獲國際機場協會認可為官方培訓合作夥伴。

於2023年9月，航空學院獲選為督導委員會成員，為國際民航組織提供制定航空培訓升級版方案的指引。

於2023年8月，航空學院獲民航處批准開辦「見習機師培訓課程」。該綜合課程為期14個月，旨在培育學員成為航空公司的機師，並滿足香港及中國內地對合資格飛行員不斷增長的需求。課程包括航空學院在本港提供的六個月的地面理論課程，以及於美國進行為期八個月的飛行訓練，學員最後在香港參加為期兩星期的多機組成員協作課程，最終將獲頒發香港商用飛行員執照(飛機)。

航空學院與中國民航大學合辦「航行出狀元津港交流團2023」活動。交流活動為期八天，共有25名來自本地中學、香港及中國內地大專院校的學生參加，行程包括參觀香港國際機場及北京大興國際機場，了解機場運作及航空業面對的挑戰。學員亦參加香港理工大



▲ 香港國際航空學院是香港首家民航學院，致力培訓新一代航空專才。

學及中國民航大學的航空相關課程，以及參觀兩家大學的培訓設施。

於2023年7月、8月及11月，航空學院為來自浙江省機場集團及上海機場(集團)有限公司的50名員工提供首屆機場管理高級證書課程。此項為期十天的課程備受內地機場廣泛關注，並將於2024/25年度再度舉辦。於11月，來自深圳、珠海、杭州和桃園的33名學員分別參加了連續三星期的相關專題課程。

於2023年12月，由中國民用航空局、香港民航處及航空學院合辦，並獲國際民航組織亞洲和太平洋地區辦事處及機管局大力支持的「2023 亞太地區創新科技及能力提升展覽會」，於亞洲國際博覽館舉行，吸引全球超過2 000名人士及60多家參展商參加。

# 展望未來



三跑道系統將有助香港國際機場保持發展勢頭，把握新機遇，鞏固機場作為香港經濟增長引擎的地位。



## 三跑道系統

三跑道系統項目包括建造第三跑道、重新配置中跑道、擴建二號客運大樓、興建T2客運廊，以及相關基礎設施及系統工程，第三跑道已於2022年11月啟用。整個項目投入運作後，香港國際機場每年將可處理1.2億人次旅客及1 000萬公噸貨物。這擴建項目旨在確保機場為應付未來需求作好準備，提供龐大空間讓香港航空業充分發揮其發展潛力。

中跑道及其相關滑行道系統正進行重新配置工程，中跑道的路面鋪設工程已大致完成。現正裝設飛行區地面燈號及地下公用設施，而與三跑道系統運作相關的政府設施即將竣工。行李處理系統及旅客捷運系統的隧道工程、二號客運大樓與T2客運廊基礎建設、



▲ 新航空交通管制指揮塔已進入平頂階段。

於二號客運大樓裝設新系統及連接至海天中轉大樓的工程均如期進行。機場擴建後，這些系統將讓旅客享有更暢順的體驗。



▲ 三跑道系統工程有助香港國際機場應對與日俱增的客貨運需求，鞏固香港的國際航空樞紐地位。

## 展望未來



### ▲ 二號客運大樓主樓的混凝土結構工程正穩步推進。

二號客運大樓主樓、地面運輸中心及離港層落客區的混凝土結構已完成，主樓頂、承托支柱、外牆的建造工程、裝修及屋宇設備工程亦如期進行。T2客運廊中央樞紐及主廊範圍的混凝土結構已完成。T2客運廊的外殼(包括南翼廊及北翼廊)預計將於2024年完成。

於2023年4月，新航空交通管制指揮塔已達到平頂階段。民航處及香港天文台將於2024年年底前完成指揮塔的設備和系統安裝、測試及驗收工作。

香港機場管理局將於2024年年底前啟用中跑道，並將會因應客運需求，循序分階段啟用相關客運設施。三跑道系統投入運作需要機管局與香港政府、航空公司及其他持份者之間緊密協調。現時正進行大量準備工作，以確保所有系統及設施準備妥當，以順利過渡至擴建後的機場。

## SKYCITY 航天城

SKYCITY 航天城包含總樓面面積達380萬平方呎，匯聚零售、餐飲、娛樂及辦公室設施的旅遊地標11 SKIES。SKYCITY 航天城交通四通八達，方便本地居民及訪客前往。於2023年11月，位於11 SKIES基座的航天城交通總匯啟用，提供16條專營巴士路線、市區及大嶼山的士、觀光巴士及附近酒店穿梭巴士服務，連接SKYCITY 航天城與香港島、九龍、新界及大嶼山，以至鄰近的邊境管制站。11 SKIES設有行人天橋通往亞洲國際博覽館、機場快綫博覽館站、酒店及其他毗鄰設施。SKYCITY 航天城與二號客運大樓之間的第二座行人天橋正在興建中，計劃於2025/26年度啟用。



◀ SKYCITY 航天城的11 SKIES集購物、餐飲、娛樂、旅遊和商業於一身，將提升香港國際機場成為矚目新地標。



▲ 施工中的「航天走廊」與現有的封閉行車橋平行而建，將為香港國際機場與港珠澳大橋香港口岸提供便捷的交通聯繫。

亞博館商貿展覽重拾活力，而現場娛樂盛事亦再興起。於本年度，我們引入了多項嶄新活動，包括萬眾期待的「ComplexCon」及「KCON」。展望未來，亞博館將於2024年11月舉辦首屆「超級樞紐博覽會」，屆時來自環球各地的航空、航運、鐵路、公路及貨運業專業人士將聚首一堂。亞博館的業務將更為多元，尤其是重點引入能與SKYCITY航天城的前瞻性發展產生協同效益的航空相關盛事，這將對會議、展覽及獎勵旅遊業和區域發展作出長足貢獻。

亞博館第二期的詳細設計已經完成，並將於工地可用時動工。第二期發展將包括香港規模最大的多用途場館，有助提升亞博館作為世界級會議及展覽場地的地位。

## 新網絡連繫

連接SKYCITY航天城及港珠澳大橋香港口岸，並設有自動駕駛運輸系統及行人步道的非封閉天橋「航天走

廊」目前正在興建，預計將於2025年竣工。根據「機場東涌專道」項目，自動駕駛運輸系統將於2028年延伸至東涌市中心。機管局已獲發「機場東涌專道」發展項目的環境許可證。

港珠澳大橋香港口岸目前正興建「轉機停車場」及「訪港停車場」兩個自動化停車場。「轉機停車場」將大大方便中轉旅客前往香港國際機場的海天中轉大樓轉機，而無需辦理香港的出入境手續。「訪港停車場」則便利於港珠澳大橋香港口岸旅檢大樓辦理入境手續的抵港訪客，透過「航天走廊」便捷地前往SKYCITY航天城。

這兩個停車場發展項目計劃於2024年年底起分階段落成並投入服務。

# 財務回顧

## 財務概要

(百萬港元)	2023/24	2022/23	+/-% <sup>1</sup>
收益	13,683	8,217	+66.5%
計算折舊和攤銷前營運費用	(8,279)	(7,404)	+11.8%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	5,404	813	+564.7%
折舊和攤銷	(3,817)	(3,308)	+15.4%
利息及財務收入淨額	1,098	508	+116.1%
應佔合資公司業績	(507)	(456)	-11.2%
除稅前溢利/(虧損)	2,178	(2,443)	n/m
所得稅(開支)/抵免	(259)	513	n/m
年度溢利/(虧損)	1,919	(1,930)	n/m
普通股持有人應佔溢利/(虧損)	1,613	(2,142)	n/m
宣派股息	—	—	—
<b>主要財務比率</b>			
股權收益 <sup>2</sup>	2.1%	-2.7%	
總負債/資本比率 <sup>3</sup>	56%	53%	
負債淨額/資本淨值比率 <sup>4</sup>	48%	40%	
<b>主要交通量摘要<sup>5</sup></b>			
客運量 <sup>6</sup> (百萬人次)	45.2	12.4	+264.5%
貨運及航空郵件量 <sup>7</sup> (百萬公噸)	4.5	4.1	+9.1%
飛機起降量(千架次)	310	161	+92.1%

<sup>1</sup> 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

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

<sup>3</sup> 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

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

<sup>5</sup> 主要交通量摘要只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

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

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

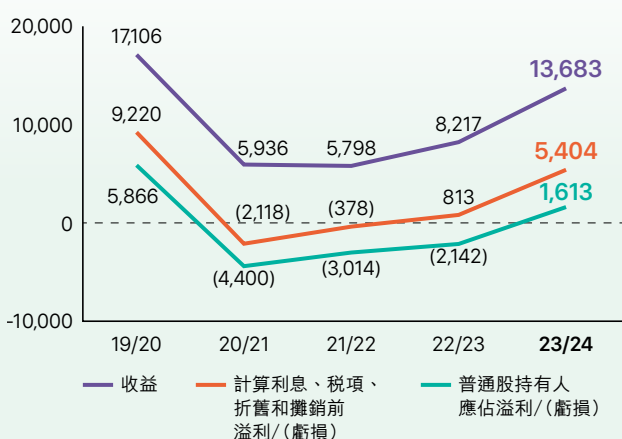
n/m：並無意義

## 概覽

香港機場管理局經歷 2019 冠狀病毒病疫情帶來的挑戰後，於截至 2024 年 3 月 31 日止的 2023/24 財政年度重拾升勢。

## 財務業績

(百萬港元)

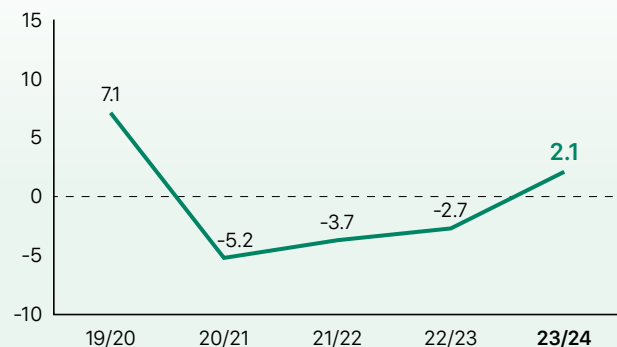


年內，香港國際機場錄得客運量 4 520 萬人次及飛機起降量 309 650 架次，分別按年躍升 264.5% 及 92.1%。基於市場對電子商貿的需求殷切，帶動貨運及航空郵件量上漲 9.1% 至 450 萬公噸。

隨着客運量、飛機起降量、貨運及航空郵件量有所改善，加上零售服務表現強勁，機管局及其附屬公司(集團)於 2023/24 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 54.04 億港元，較 2022/23 年度攀升 564.7%。於 2023/24 年度，集團的普通股持有人應佔溢利為 16.13 億港元，相較上一個財政年度錄得虧損 21.42 億港元，因此集團的股權收益回升至 2.1%。董事會不宣派本年度股息。

## 股權收益

(百分比)



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

## 收益

隨着旅客重臨，2023/24 年度的客運量及飛機起降量上升。收益總額增長 66.5% 至 136.83 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

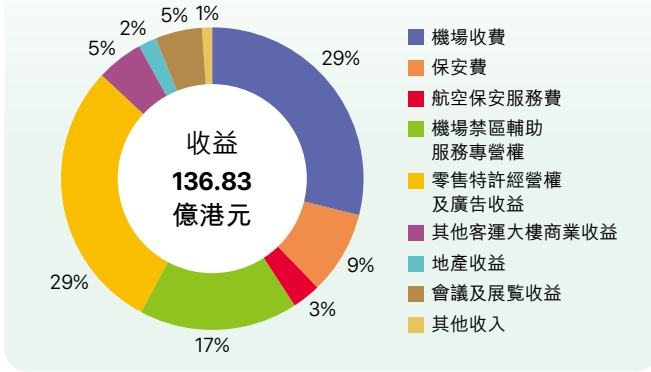
2023/24 年度的航空業務收益為 56.14 億港元，其增長與航空交通量復蘇一致。

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 106.8% 至 52.04 億港元，佔收益總額 38.0%，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。

## 財務回顧

### 收益來源

(截至2024年3月31日止年度)



航空保安服務費收益主要是來自向航空公司、專營服務商及特許經營商提供保安服務的收入。這項收益下跌18.2%至4.10億港元，佔收益總額3.0%，主要由於停止為衛生署提供與2019冠狀病毒病檢疫相關的保安服務所致。

### 非航空業務收益

2023/24 年度的非航空業務收益為 80.69 億港元，較 2022/23 年度增長 55.2%，佔集團收益總額 59.0%。

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 38.0% 至 23.08 億港元，佔收益總額 16.9%，主要由於機場飛機起降量增加，令航機膳食及航空燃油系統的專營權費的收益增加，以及在機場南貨運區的菜鳥智慧港開始運作。

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 423.5% 至 39.37 億港元，佔收益總額 28.8%。收益增加的主要原因包括：由於客運量陸續回升，一號客運大樓的商舖及食肆重新開業；一號客運大樓尊貴購物區完成翻新及升級工程；一號客運大樓中央客運廊

增設美食廣場；以及機管局減少向商舖及食肆提供與疫情相關的租金寬減。

其他客運大樓商業收益主要包括航空公司和其他租戶租賃辦公室、機場貴賓室及旅客登記櫃檯的收入。這項收益增加 8.2% 至 6.63 億港元，佔收益總額 4.8%，主要由於航空公司貴賓室重新開放，以及機管局減少向客運大樓辦公室及貴賓室提供租金寬減。

會議及展覽收益主要包括來自亞洲國際博覽館的活動服務及特許經營權收入。這項收益減少 57.9% 至 6.75 億港元，佔收益總額 4.9%，主要由於 2019 冠狀病毒病檢疫中心及社區治療設施停止運作所致。

### 營運費用

集團繼續秉持審慎理財原則，在維持最高水平的安全、保安、服務及可持續發展表現之餘，亦控制營運費用。計算折舊和攤銷前營運費用總額增加 11.8% 至 82.79 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、維修及保養、營運合約服務、政府服務、其他營運費用，以及折舊和攤銷，合共佔營運費用總額約 95.5%。集團約 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。

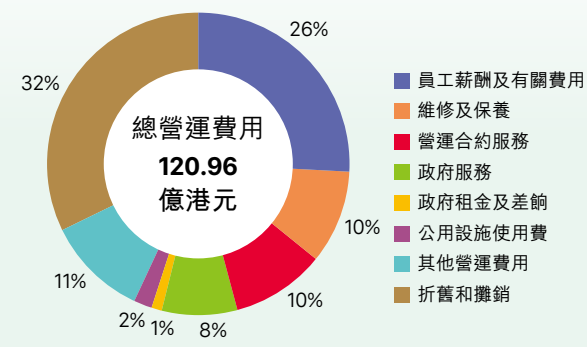
員工薪酬及有關費用主要包括基本薪金、房屋及其他津貼、優秀表現酬金及退休福利。這項費用增加 8.0% 至 31.30 億港元，佔營運費用總額 25.9%，主要由於為確保員工薪酬具有市場競爭力而作出薪酬調整，以及為應對航空交通量上升而增聘員工所致。

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 22.9% 至 11.63 億港元，佔營運費用總額 9.6%，主要由於航空

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2024年3月31日止年度)



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16.9%至11.63億港元，佔營運費用總額9.6%，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。

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。這項費用減少3.3%至9.29億港元，佔營運費用總額7.7%，主要由於2022/23年度航空氣象服務費用最終下調所致。

其他營運費用增加46.8%至13.48億港元，佔營運費用總額11.1%。這項費用增加主要歸因於與永續資本證券套期相關的公允價值調整、新系統和平台的維修及保養支出、舉辦推廣活動以刺激客運量回升、合辦以各行業專業人士為對象的矚目盛事，以及更多零售推廣活動。

折舊和攤銷增加15.4%至38.17億港元，佔營運費用總額31.6%，主要由於機場第三跑道投入運作對全年的影響，以及於本財政年度完成有關設施及系統的擴建與改善工程所致。

## 內地機場

隨着疫情相關的旅遊限制放寬，機管局持有股權的內地機場的航空交通量大幅上揚。

於2023年，杭州蕭山國際機場的客運量上升105.5%至4120萬人次，飛機起降量則上升57.8%至300400架次。貨運量減少2.4%至809700公噸。於2023/24年度，機管局應佔蕭山機場虧損為5.08億港元，很大程度基於蕭山機場新建的T4航站樓及陸側交通中心於2022年9月投入營運，導致費用增加而對全年業績產生影響所致。

於2023年，珠海機場的客運量攀升186.0%至1140萬人次，飛機起降量增加130.6%至86051架次，貨運量上升23.4%至35114公噸。於2023/24年度，機管局應佔珠海機場溢利為4,600萬港元，很大程度是由於航空交通量增長強勁，以及非航空業務收益增加。

## 財務狀況

集團的財務狀況仍然穩健，且資本充裕。於2024年3月31日，集團的權益總額達878.52億港元。

投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備為1,923.41億港元，佔資產總值83.0%。於2023/24年度，集團資本開支為330.24億港元，主要與三跑道系統項目、興建海天中轉大樓、自動化停車場、「航天走廊」及轉口郵件中心，以及提升其他設施和系統有關。集團預計將會錄得重大資本開支，直至三跑道系統工程竣工為止。

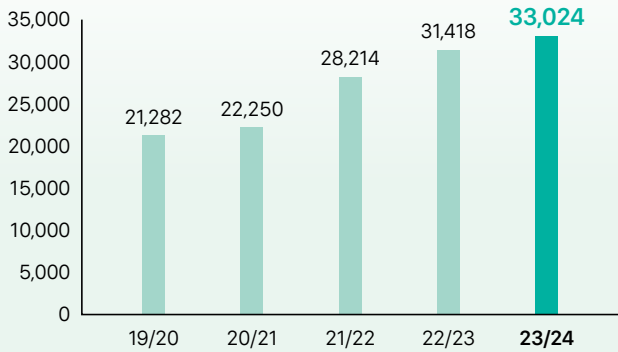
無形資產為3,700萬港元，是經營及管理珠海機場專營權由2006年起計20年期內的未攤銷成本。

合資公司權益為33.24億港元，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。

## 財務回顧

### 資本開支

(百萬港元)



\* 未扣除用於償付三跑道系統項目建設費用的機場建設費前的資本開支。

應收賬款及其他應收款增加1.7%至39.17億港元，主要是由於應收利息增加所致。

應付賬款及其他應付款總額上升20.1%至221.53億港元，主要由於應付建造費用增加所致。

未使用的機場建設費為8.04億港元，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2022/23年度的6.71億港元，上升至本年度的23.75億港元，主要由於客運量增加所致。

遞延收入為17.52億港元，主要包括就分租機場租賃土地預先收取的款項。

### 股息

根據三跑道系統的財務安排方案，董事會不宣派2023/24年度股息。

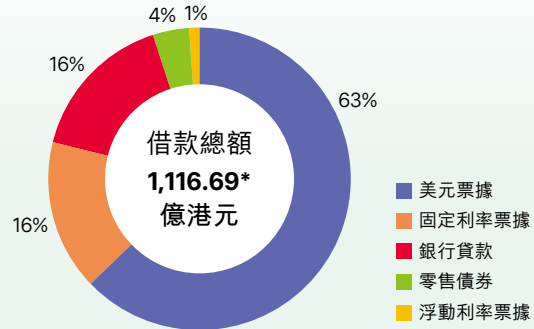
### 現金流量

經營活動產生的現金淨額由2022/23年度的38.86億港元，增加至本年度的44.22億港元，主要是由於營運業績改善所致。

### 資金籌集

#### 貸款及發行債券

(於2024年3月31日)



\* 已計算4.89億港元未攤銷財務費用。

於2024年3月31日，機管局的借款總額為1,116.69億港元(2022/23年度：1,028.28億港元)。

於2024年1月，機管局根據一項價值80億美元的中期票據計劃，發行40億港元的3.5年期固定利率票據，票面利率為3.83%。這是機管局首次涉足港元公開機構債券市場。該票據深受主權財富基金、資產管理人、企業、銀行及保險公司等專業投資者歡迎，錄得認購額超過110億港元。

於2024年2月，機管局發行50億港元的2.5年期固定利率零售債券，票面利率為4.25%。機管局上一次發行零售債券是在2003年。是次發行的零售債券於香港聯合交易所上市。除了在聯交所進行二手市場交易外，債券持有人亦有權要求機管局於每個付息日按本金金額贖回部分或全部零售債券。是次發行的零售債券引起散戶投資者的熱烈反應，接獲有效申請的認購金額超過150億港元。

根據香港聯合交易所有限公司《上市規則》3.09D條，機管局委託其香港法律顧問年利達律師事務所，於2023年12月1日和12月4日向行政管理人員提供培訓。在培訓期間，該香港法律顧問向行政管理人員解釋了(i)《上市規則》中適用於他們作為上市發行人機管局



的行政管理人員的要求；以及(ii)向香港聯合交易所有限公司作出虛假聲明或提供虛假信息所可能引致的後果，包括但不限於持續遵守《上市規則》的要求及違反此類規定的後果。培訓結束後，每位行政管理人員都確認他們理解自己在《上市規則》下的義務。

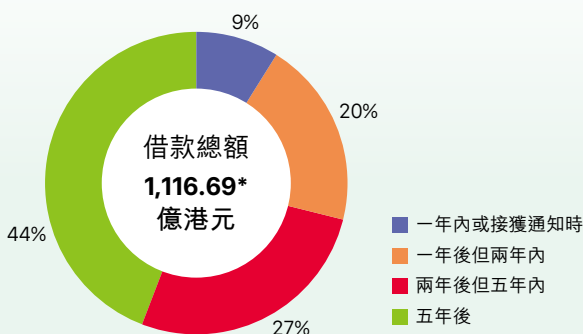
機管局將運用上述發行所得款項作資本開支(當中包括用於三跑道系統項目)及一般企業用途。

機管局主要通過市場集資支付三跑道系統工程開支。在疫情期間，機管局在市場上進行了一系列舉債活動，以確保機管局有足夠營運資金以及應付三跑道系統項目及其他資本開支。截至2024年3月，機管局的總債務約為1,240億港元，當中包括貸款、債券和永續資本證券。機管局已大致完成三跑道系統項目的融資安排，預計外部融資金額大致趨向穩定。機管局目前正研究優化資產負債表，對名下的資產、外部借貸及其結構進行檢視。機管局會考慮一籃子相關因素，包括機場客運量復蘇情況、整體財務表現及其自由現金流，並按照機管局整體營運和未來發展需要，積極審視償還借貸的時間表和日後其他融資安排的需要。

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2024年3月31日)



\* 已計算4.89億港元未攤銷財務費用。

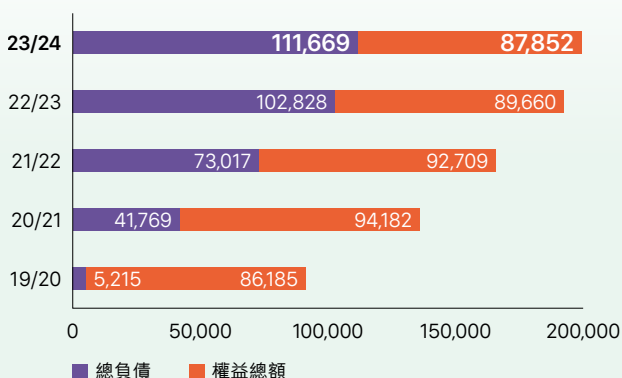
### 財務風險管理

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，故涉及人民幣匯率變動風險。此外，機管局持有美元現金、銀行結餘、應收賬款及其他應收款，以及以美元發行的外部借款，因此亦受美元匯率變動影響。然而，機管局已將以外幣發行的外部借款轉換為港元，其收益及成本大部分亦以港元計價。機管局亦利用遠期外匯合約為日後的澳元計價交易對沖風險。

### 資本結構

(百萬港元)



## 財務回顧

### 展望

香港國際機場於2023/24年度的航空交通量錄得重大增幅，客運量亦接近疫情前水平。憑藉這股增長動力，我們預計交通量將於2024年年底全面復蘇。我們在本年度的財務表現，由2022/23年度錄得虧損到2023/24年度轉虧為盈，展現我們能在不利的經營環境中恢復過來的能力。

為支持香港航空業的長遠發展，並提升香港國際機場的領先國際樞紐地位，我們仍然秉持審慎理財原則，繼續致力貫徹增長策略。作為機場長足發展的基石，三跑道系統目前正按計劃推進。全長3 800米的第三跑道已按時及按預算完成，並於2022年11月啟用。三跑道系統的其他有關工程(包括中跑道重新配置、擴建後的二號客運大樓及T2客運廊)預計將於2024年年底前竣工。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。機場城市的所有重大項目，例如SKYCITY航天城均取得良好進展。SKYCITY航天城是機場城市願景不可或缺的一部分，將使機場超越其領先航空樞紐角色，建設成為吸引本地、粵港澳大灣區以至國際旅客的商業及旅遊地標。11 SKIES是SKYCITY航天城的核心項目，這個將成為全港最大型的綜合零售、餐飲、娛樂及辦公室設施，將於2025年末開始分階段啟用，提供奇趣創意體驗，成為吸引香港居民和旅客的新景點，並將與亞洲國際博覽館、酒店、規劃的機場城市灣畔船隻停泊設施等其他的SKYCITY航天城項目產生協同效應。

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。菜鳥智慧港已於2023年開始運作，將成為阿里巴巴集團的亞洲樞紐中心，並大幅提高我們的電子商貿處理能力。位於機場的DHL中亞區樞紐中心擴建項目已

於2023年11月完成，將其處理能力提高50%。與此同時，聯合包裹運送服務公司亦將於機場建立一個全新速遞貨運樞紐中心，預期該項設施於2028年啟用，每年處理的貨運量將接近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，讓貨物於東莞完成安檢、打板、收貨等程序，然後經海路運往香港國際機場，再經飛機轉運往世界各地。相反，國際貨物亦可經同樣的流程進口內地。該先導計劃順利完成後，機場正在發展香港國際機場東莞空港中心，並預計於2025年落成。此新的空港中心將鞏固機場作為大灣區國際貨運門戶的地位。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。

除貨運之外，隨著海天中轉大樓的啟用，我們與大灣區的客運聯繫亦已提升至新水平。使用海天中轉大樓的大灣區旅客無需在香港辦理海關及出入境手續，即可直接從香港國際機場飛往全球各地。我們亦推出「經珠港飛」服務，為往返香港國際機場與珠海機場的旅客提供便捷的中轉服務。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。我們是首個在實際運作環境中應用全面自動駕駛車輛的機場，並繼續領先同儕。生物特徵識別、5G網絡、人工智能及其他創新技術亦應用於機場不同部分。

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，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
- 159 五年財務及營運概要

# 董事會報告書

截至2024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2024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2024年3月31日止年度的財務表現與於2024年3月31日的財務狀況，詳列於第99頁至第158頁所載的財務報表。

## 股息

《機場管理局條例》規定機管局可派發股息，亦規定財政司司長在考慮集團的財務狀況後，可指示機管局以可分派溢利派發股息。機管局自截至2015年3月31日止年度起不宣派股息，以保留資金為三跑道系統項目融資。

## 儲備

年內的儲備變動載於第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28.55億港元(2022/23年度：20.58億港元)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2024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159頁。

## 股本

根據《機場管理局條例》的條款，機管局僅可向中華人民共和國香港特別行政區(以下簡稱「香港特區」)政府發行股份，而全部股份均由財政司司長法團代香港特區政府持有。機管局在截至2024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65.6萬港元(2022/23年度：130.6萬港元)，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	22%	
五大顧客	39%	
最大供應商		22%
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158頁所載的財務報表以機場持續經營為基礎編製。董事會已核准機管局2024/25年度的財務預算，以及2024/25年度至2028/29年度的業務計劃及財務計劃，並相信機管局有充足資源，在日後繼續營運機場。

## 董事會報告書

### 退休福利計劃

機管局的退休福利計劃詳情見財務報表附註19。退休福利計劃的行政管理及機管局所供的款項會以該等計劃的投資經理及獨立精算師所提供的報告作為參考，定期予以檢討。

### 企業管治

機管局採用的主要企業管治方式，詳載於本年報第19頁至第43頁的企業管治報告。

### 職員

於2024年3月31日，機管局共有2,902名員工（於2023年3月31日：2,646名），包括1,958名男性及944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、首席營運總監及執行總監

於本報告日期，在任董事會成員、首席營運總監及執行總監簡歷載於本年報第14頁至第19頁。於本財政年度開始日至本報告日期期間的董事會成員變動如下：

- 蘇澤光先生自2015年6月1日起擔任機管局主席，將於2024年5月31日離任。
- 林天福先生自2014年10月1日起擔任機管局行政總裁，將於2024年5月31日卸任。林先生將於2024年6月1日起擔任機管局主席，任期為三年。
- 歐智華先生及梁穎宇女士分別在擔任董事會成員四年及兩年八個月後，於2023年5月31日離任。
- 姚建華先生獲委任為董事會成員，任期為三年，由2023年6月1日至2026年5月31日止。

## 董事會成員、首席營運總監及執行總監的合約權益

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

## 關聯方交易

本年度達成或持續進行的重大關聯方交易詳情，載於財務報表附註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2024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，2024年5月27日

# 獨立核數師報告書

致機場管理局

(根據《機場管理局條例》於香港註冊成立)

## 意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第99至158頁的機場管理局(以下簡稱「貴局」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表，此綜合財務報表包括於2024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《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於2024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2024年3月31日止年度收益總額的84%。</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"> <li>• 評估收益記錄的主要內部監控的設計、執行及運行效力，具體工作包括對機場收費及保安費而言，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；</li> <li>• 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；</li> <li>• 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；</li> <li>• 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</li> <li>• 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。</li> </ul>

## 獨立核數師報告書

### 關鍵審計事項(續)

#### 評估基本工程項目的項目準備

請參閱綜合財務報表附註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"> <li>• 評價項目索償評估的主要內部監控的設計及執行；</li> <li>• 審核負責監督基本工程項目進度的董事會小組委員會的會議記錄，與管理層討論項目狀況，包括截至討論之日發生的成本、待竣工的關鍵項目里程碑及項目索賠，並評估其對貴局的潛在財務影響；</li> <li>• 獲取於報告日的項目索賠狀態報告，對比報告中的索賠金額與承建商提交的索賠申請，與財務處的项目會計及監控團隊和工程項目部門討論項目進度及已計提的項目準備(抽查)，對比管理層假設與關鍵合同條款及與承建商的通訊(抽查)，以向會影響管理層對項目準備的預估的假設及重大判斷提出質疑；</li> <li>• 通過對比本年實際清償數額(包括項目索賠)與於2023年3月31日預估數額，以對本年完工的基本工程項目和已落實索賠進行回顧審核(抽查)，從而評估管理層評估流程的可靠性，並評價已識別的重大差異；及</li> <li>• 就正進行糾紛解決程序的項目，與管理層和貴局內部法律顧問進行探討，以評估貴局就相關索賠應負的法律責任及財務風險。</li> </ul>

## 綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

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

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

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

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

## 董事會成員就綜合財務報表須承擔的責任

董事會成員須負責根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》及香港《機場管理局條例》擬備真實而中肯的綜合財務報表，並對其認為為使綜合財務報表的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所需的內部監控負責。

在擬備綜合財務報表時，董事會成員負責評估貴集團持續經營的能力，並在適用情況下披露與持續經營有關的事項，以及使用持續經營為會計基礎，除非董事會成員有意將貴集團清盤或停止經營，或別無其他實際的替代方案。

審計委員會及財務委員會協助董事會成員履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

## 核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

我們的目標，是對綜合財務報表整體是否不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述取得合理保證，並出具包括我們意見的核數師報告。我們是按照香港《機場管理局條例》第32條的規定，僅向整體成員報告。除此以外，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

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

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

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

## 獨立核數師報告書

### 核數師就審計綜合財務報表承擔的責任(續)

- 了解與審計相關的內部監控，以設計適當的審計程式，但目的並非對貴集團內部監控的有效性發表意見。
- 評價董事會成員所採用會計政策的恰當性及作出會計估計和相關披露的合理性。
- 對董事會成員採用持續經營會計基礎的恰當性作出結論。根據所獲取的審計憑證，確定是否存在與事項或情況有關的重大不確定性，從而可能導致對貴集團的持續經營能力產生重大疑慮。如果我們認為存在重大不確定性，則有必要在核數師報告中提請使用者注意綜合財務報表中的相關披露。假若有關的披露不足，則我們應當發表非無保留意見。我們的結論是基於核數師報告日止所取得的審計憑證。然而，未來事項或情況可能導致貴集團不能持續經營。
- 評價綜合財務報表的整體列報方式、結構和內容，包括披露，以及綜合財務報表是否中肯反映交易和事項。
- 就貴集團內實體或業務活動的財務信息獲取充足、適當的審計憑證，以便對綜合財務報表發表意見。我們負責貴集團審計的方向、監督和執行。我們為審計意見承擔全部責任。

除其他事項外，我們與審計委員會及財務委員會溝通了計劃的審計範圍、時間安排、重大審計發現等，包括我們在審計中識別出內部監控的任何重大缺陷。

我們還向審計委員會及財務委員會提交聲明，說明我們已符合有關獨立性的相關專業道德要求，並與他們溝通有可能合理地被認為會影響我們獨立性的所有關係和其他事項，以及在適用的情況下，採取消除威脅或防範措施。

從與審計委員會及財務委員會溝通的事項中，我們確定哪些事項對本期綜合財務報表的審計最為重要，因而構成關鍵審計事項。我們在核數師報告中描述這些事項，除非法律法規不允許公開披露這些事項，或在極端罕見的情況下，如果合理預期在我們報告中溝通某事項造成的負面後果超過產生的公眾利益，我們決定不應在報告中溝通該事項。

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是李威信。

### 畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

2024年5月27日

# 綜合損益表

截至2024年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2024年	2023年
機場收費		3,970	2,173
保安費		1,234	343
航空保安服務費		410	501
機場禁區輔助服務專營權		2,308	1,673
零售特許經營權及廣告收益		3,937	752
其他客運大樓商業收益		663	613
地產收益		289	178
會議及展覽收益		675	1,605
其他收入		197	379
<b>收益</b>	8	<b>13,683</b>	8,217
員工薪酬及有關費用	4	(3,130)	(2,898)
維修及保養		(1,163)	(946)
營運合約服務		(1,163)	(995)
政府服務		(929)	(961)
政府租金及差餉		(118)	(285)
公用設施使用費		(428)	(401)
其他營運費用		(1,348)	(918)
<b>計算折舊和攤銷前營運費用</b>		<b>(8,279)</b>	(7,404)
<b>計算折舊和攤銷前營運溢利</b>		<b>5,404</b>	813
折舊和攤銷		(3,817)	(3,308)
<b>計算利息及財務費用前營運溢利/(虧損)</b>	3	<b>1,587</b>	(2,495)
利息及財務費用：			
財務費用	5	(366)	(192)
利息收入		1,464	700
		1,098	508
應佔合資公司業績	12	(507)	(456)
<b>除稅前溢利/(虧損)</b>		<b>2,178</b>	(2,443)
所得稅(開支)/抵免	6(a)	(259)	513
<b>年度溢利/(虧損)</b>		<b>1,919</b>	(1,930)
<b>以下各方應佔部分：</b>			
本局權益持有人			
– 普通股持有人		1,613	(2,142)
– 永續資本證券持有人		264	264
		1,877	(1,878)
非控股權益		42	(52)
<b>年度溢利/(虧損)</b>		<b>1,919</b>	(1,930)

## 綜合損益及其他全面收益表

截至2024年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	2024年	2023年
年度溢利/(虧損)	1,919	(1,930)
<b>年度其他全面收益</b>		
不會重新分類為損益的項目：		
重新計量以下各方的界定利益退休資產/責任淨額：		
– 本局	59	(9)
(扣除)/加上：遞延稅項	(10)	1
	49	(8)
– 附屬公司	(9)	(2)
– 一家合資公司	(13)	2
	27	(8)
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	(227)	(405)
現金流量套期：套期儲備的淨變動，已扣除稅項	(310)	204
現金流量套期：套期儲備成本的淨變動，已扣除稅項	(2,957)	(646)
	(3,494)	(847)
<b>年度其他全面收益</b>	<b>(3,467)</b>	<b>(855)</b>
<b>年度全面收益總額</b>	<b>(1,548)</b>	<b>(2,785)</b>
以下各方應佔部分：		
本局權益持有人		
– 普通股持有人	(1,837)	(2,972)
– 永續資本證券持有人	264	264
	(1,573)	(2,708)
非控股權益	25	(77)
<b>年度全面收益總額</b>	<b>(1,548)</b>	<b>(2,785)</b>

# 綜合財務狀況表

2024年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2024年	2023年
<b>非流動資產</b>			
投資物業	9	47	48
租賃土地權益	9	5,769	5,905
其他物業、機械及設備	9	186,525	159,613
		<b>192,341</b>	165,566
無形資產	10	37	55
合資公司權益	12	3,324	4,043
界定利益退休資產淨額	19	56	–
應收賬款及其他應收款	13	11	17
衍生金融資產	22(e)	244	802
		<b>196,013</b>	170,483
<b>流動資產</b>			
存料及零件		127	139
應收賬款及其他應收款	13	3,906	3,835
可收回稅項	6(c)	325	311
衍生金融資產	22(e)	641	555
現金及銀行結餘	14	30,628	42,290
		<b>35,627</b>	47,130
<b>流動負債</b>			
應付賬款及其他應付款	15	(20,631)	(16,692)
帶息借款	16	(9,977)	–
本期稅項	6(c)	(1)	(50)
未使用的機場建設費	17	(804)	(779)
遞延收入	18	(58)	(109)
衍生金融負債	22(e)	(3)	(2)
		<b>(31,474)</b>	(17,632)
<b>流動資產淨額</b>		<b>4,153</b>	29,498
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>200,166</b>	199,981
<b>非流動負債</b>			
應付賬款及其他應付款	15	(1,522)	(1,754)
帶息借款	16	(101,692)	(102,828)
遞延收入	18	(1,694)	(1,752)
衍生金融負債	22(e)	(4,525)	(726)
界定利益退休責任淨額	19	(85)	(80)
遞延稅項負債	6(d)	(2,796)	(3,181)
		<b>(112,314)</b>	(110,321)
<b>資產淨值</b>		<b>87,852</b>	89,660
<b>資本及儲備</b>	20		
股本		30,648	30,648
儲備		45,241	47,078
永續資本證券	21	11,585	11,585
本局權益持有人應佔權益總額		87,474	89,311
非控股權益		378	349
<b>權益總額</b>		<b>87,852</b>	89,660

於2024年5月27日代表董事會成員核准並許可發出。

蘇澤光先生  
主席

林天福先生  
行政總裁

李沛鏗先生  
財務執行總監

第105至第158頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

# 綜合權益變動表

截至2024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2022年4月1日		30,648	686	1,138	787	837	(44)	46,646	11,585	92,283	426	92,709
<b>本年度權益變動：</b>												
年度虧損		-	-	-	-	-	-	(2,142)	264	(1,878)	(52)	(1,930)
其他全面收益		-	(381)	-	-	204	(646)	(7)	-	(830)	(25)	(855)
全面收益總額		-	(381)	-	-	204	(646)	(2,149)	264	(2,708)	(77)	(2,785)
由保留溢利轉入資本儲備	20(c)(ii)	-	-	19	-	-	-	(19)	-	-	-	-
向永續資本證券持有人作出分派	21	-	-	-	-	-	-	-	(264)	(264)	-	(264)
於2023年3月31日和 2023年4月1日		<b>30,648</b>	<b>305</b>	<b>1,157</b>	<b>787</b>	<b>1,041</b>	<b>(690)</b>	<b>44,478</b>	<b>11,585</b>	<b>89,311</b>	<b>349</b>	<b>89,660</b>
<b>本年度權益變動：</b>												
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(c)(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		<b>30,648</b>	<b>91</b>	<b>1,185</b>	<b>787</b>	<b>731</b>	<b>(3,647)</b>	<b>46,094</b>	<b>11,585</b>	<b>87,474</b>	<b>378</b>	<b>87,852</b>



# 綜合現金流量表

截至2024年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2024年	2023年
<b>經營活動</b>			
除稅前溢利/(虧損)		2,178	(2,443)
調整項目：			
折舊		3,666	3,156
租賃土地權益攤銷		136	136
無形資產攤銷		15	16
票據、債券及銀行貸款利息		3,835	2,402
租賃負債利息		2	3
其他借貸成本及利息費用		107	116
資本化為在建資產的借貸成本		(2,855)	(2,058)
利息收入		(1,464)	(700)
就衍生金融工具現金流量套期的收益淨額		(749)	(269)
公允價值套期的相關套期帶息借款的收益淨額		—	(4)
應佔合資公司業績		507	456
應收賬款及其他應收款的預期信貸虧損的虧損準備轉回		(95)	(6)
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額		29	17
匯兌虧損淨額		26	2
遞延收入攤銷		(109)	(216)
就界定利益退休計劃確認的費用		28	37
<b>營運資金變動前營運溢利</b>		<b>5,257</b>	<b>645</b>
存料及零件減少/(增加)		12	(7)
應收賬款及其他應收款減少/(增加)		47	(434)
應付賬款及其他應付款(減少)/增加		(791)	3,703
界定利益退休責任淨額減少		(32)	(18)
<b>營運業務產生的現金</b>		<b>4,493</b>	<b>3,889</b>
已付香港利得稅		(63)	(8)
(已付)/退還中華人民共和國(「中國」)企業所得稅		(8)	5
<b>經營活動產生的現金淨額</b>		<b>4,422</b>	<b>3,886</b>
<b>投資活動</b>			
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款到期/(存放)淨額		9,073	(24,034)
已收利息		1,255	362
從一家合資公司收取的股息		1	1
預付承建商款項		—	(9)
購入其他物業、機械及設備付款		(25,546)	(27,720)
出售其他物業、機械及設備收款		1	—
支付年度專營權費		(27)	(14)
非控股權益注資		4	—
<b>投資活動所用的現金淨額</b>		<b>(15,239)</b>	<b>(51,414)</b>

## 綜合現金流量表

百萬元	附註	2024年	2023年
<b>融資活動</b>			
已付票據及銀行貸款利息	14(b)	<b>(3,693)</b>	(2,014)
已付租賃租金的利息部分	14(b)	<b>(2)</b>	(3)
已付其他借貸成本及利息費用	14(b)	<b>(69)</b>	(179)
已付租賃租金的資本部分	14(b)	<b>(28)</b>	(25)
已收機場建設費	14(b)	<b>2,528</b>	354
發行票據及債券收款	14(b)	<b>9,000</b>	30,140
償還票據	14(b)	<b>—</b>	(550)
就利率掉期已收的利息收入淨額	14(b)	<b>769</b>	253
就永續資本證券作出分派	21	<b>(264)</b>	(264)
<b>融資活動產生的現金淨額</b>		<b>8,241</b>	27,712
<b>現金及現金等價物減少淨額</b>		<b>(2,576)</b>	(19,816)
<b>於年初的現金及現金等價物</b>		<b>7,030</b>	26,866
外幣匯率變動影響		<b>(13)</b>	(20)
<b>於年末的現金及現金等價物</b>	14(a)	<b>4,441</b>	7,030

# 綜合財務報表附註

(以港元列示)

## 1. 本局的主要業務

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

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

本局的主要附屬公司及其主要業務載於附註11。

本局及各主要附屬公司統稱為集團。

## 2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準

### (a) 合規聲明

本綜合財務報表是按照香港會計師公會頒布所有適用的《香港財務報告準則》(此統稱包括所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》和詮釋)、香港公認會計原則及《機場管理局條例》的規定編製。本綜合財務報表同時符合適用的《香港聯合交易所有限公司(「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(b)、(c)、(d)、(e)、(f)及(n)所載的會計政策)外，編製本綜合財務報表時是以歷史成本作為計量基準。

## 綜合財務報表附註

### 2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準(續)

#### (b) 綜合財務報表的編製基準(續)

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

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

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

### 3. 計算利息及財務費用前營運溢利/(虧損)

集團在計算利息及財務費用前營運溢利/(虧損)已扣除/(計入)：

百萬元	2024年	2023年
核數師酬金：		
– 核數服務	6	6
– 稅務服務	1	1
– 其他服務	1	2
已消耗的存件及零件	69	48
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額	29	17
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))	(95)	(6)
折舊：		
– 根據營業租賃租出的自有資產(附註9(d))	242	111
– 使用權資產	29	26
– 其他資產	3,395	3,019
攤銷：		
– 租賃土地權益		
– 以營業租賃租出(附註9(d))	20	9
– 其他	116	127
– 無形資產(附註10)	15	16
有關短期租賃及低價值資產的費用	2	2
投資物業租金減直接支出2,600萬元(2023年：2,700萬元)	(3)	5

#### 4. 員工薪酬及有關費用

百萬元	2024年	2023年
界定供款退休計劃的供款	167	156
就界定利益退休計劃確認的費用(附註19)	28	37
退休計劃總成本	195	193
薪金、工資及其他福利	4,013	3,709
員工薪酬及有關費用總額	4,208	3,902
減：資本化為在建資產的員工薪酬及有關費用	(1,078)	(1,004)
	3,130	2,898

#### 5. 財務費用

百萬元	2024年	2023年
銀行貸款利息	942	557
票據及債券利息	2,893	1,845
租賃負債利息	2	3
其他借貸成本	103	99
其他利息費用	4	17
利息費用總額	3,944	2,521
匯兌虧損淨額	26	2
就衍生金融工具現金流量套期的收益淨額	(749)	(269)
公允價值套期的相關套期帶息借款的收益淨額	—	(4)
減：資本化為在建資產的借貸成本	(2,855)	(2,058)
	366	192

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3.01%(2023年：2.58%)。

## 綜合財務報表附註

### 6. 稅項

#### (a) 綜合損益表所示的稅項為：

百萬元	2024年	2023年
本期稅項 — 香港利得稅		
– 年度準備	7	55
本期稅項 — 中國企業所得稅		
– 年度準備	1	–
遞延稅項(附註6(d))		
– 暫時差異的產生和轉回	251	(568)
所得稅開支/(抵免)	259	(513)

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% (2023 年：25%) 計算。

#### (b) 稅項開支/(抵免)和會計溢利/(虧損)按適用稅率計算的對賬：

百萬元	2024年	2023年
除稅前溢利/(虧損)	2,178	(2,443)
按在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前溢利/(虧損)的名義稅項	459	(346)
不可扣減支出的稅務影響	31	38
無須計稅收入的稅務影響	(242)	(162)
未確認稅務虧損及其他暫時差異的稅務影響	10	17
以往未確認的暫時差異的稅務影響	4	–
使用以往未確認的稅務虧損	(3)	(60)
實際稅項開支/(抵免)	259	(513)

#### (c) 綜合財務狀況表所示的稅項為：

百萬元	2024年	2023年
年度準備(附註6(a))		
– 香港利得稅	7	55
– 中國企業所得稅	1	–
已付暫繳香港利得稅	(16)	(8)
(已付)/退還中國企業所得稅	(8)	5
以往年度可收回稅項結餘	(308)	(313)
	(324)	(261)
在綜合財務狀況表劃歸為：		
可收回稅項	(325)	(311)
本期稅項	1	50
	(324)	(261)

## 6. 稅項(續)

### (d) 綜合財務狀況表內已確認的遞延稅項資產與負債為：

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

百萬元	超過相關 折舊和其他 支出的折舊 免稅額	稅項虧損	遞延收入、 界定利益 退休計劃的 責任及其他	一家合資 公司的 未分配溢利	總額
引致遞延稅項的項目：					
於2022年4月1日	6,701	(2,847)	(62)	46	3,838
在損益列支/(計入)	1,475	(2,019)	1	(25)	(568)
計入其他全面收益	—	—	(89)	—	(89)
於2023年3月31日	8,176	(4,866)	(150)	21	3,181
於2023年4月1日	<b>8,176</b>	<b>(4,866)</b>	<b>(150)</b>	<b>21</b>	<b>3,181</b>
在損益列支/(計入)	<b>1,531</b>	<b>(1,277)</b>	<b>18</b>	<b>(21)</b>	<b>251</b>
計入其他全面收益	—	—	<b>(636)</b>	—	<b>(636)</b>
於2024年3月31日	<b>9,707</b>	<b>(6,143)</b>	<b>(768)</b>	—	<b>2,796</b>

### (e) 綜合財務狀況表內未確認的遞延稅項資產：

由於有關的應稅實體不大可能在將來獲得足夠的應稅溢利以使用有關累積稅項虧損和其他暫時差異，因此集團尚未就附屬公司分別為數2.27億元(2023年：1.99億元)及300萬元(2023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。

## 7. 董事會成員、首席營運總監與執行總監酬金

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

### 基本酬金

基本酬金包括基本薪金、房屋及其他津貼和實物利益。

### 優秀表現酬金

這項酬金根據個人表現和集團業績酌情發放。

### 退休福利

退休福利指集團的應計退休基金供款或代替退休計劃供款的約滿酬金。

## 綜合財務報表附註

### 7. 董事會成員、首席營運總監與執行總監酬金(續)

#### (a) 董事會成員酬金

本局董事會成員的酬金如下：

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
<b>董事會成員</b>					
<b>非執行成員</b>					
蘇澤光 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—
趙式明	110	—	—	—	110
陳南祿	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 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
運輸及物流局局長 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
民航處處長 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
歐智華(於2023年5月離任)	18	—	—	—	18
梁穎宇(於2023年5月離任)	18	—	—	—	18
<b>執行成員</b>					
林天福(行政總裁)	—	6,997	3,461	917	11,375
	<b>1,448</b>	<b>6,997</b>	<b>3,461</b>	<b>917</b>	<b>12,823</b>

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

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



## 7. 董事會成員、首席營運總監與執行總監酬金(續)

### (a) 董事會成員酬金(續)

2023年 千元	董事會 成員袍金	基本酬金	優秀 表現酬金	退休福利	總額
<b>董事會成員</b>					
<b>非執行成員</b>					
蘇澤光 <sup>1</sup>	—	—	—	—	—
趙式明	110	—	—	—	110
陳南祿(於2022年6月獲委任)	92	—	—	—	92
陳仲尼	110	—	—	—	110
周雯玲	110	—	—	—	110
歐智華	110	—	—	—	110
梁穎宇	110	—	—	—	110
李律仁(於2022年6月獲委任)	92	—	—	—	92
盧偉國	110	—	—	—	110
唐嘉鴻	110	—	—	—	110
黃冠文	110	—	—	—	110
王鳴峰	110	—	—	—	110
財經事務及庫務局局長 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
運輸及物流局局長 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
民航處處長 <sup>2</sup>	110	—	—	—	110
胡文新(於2022年5月離任)	18	—	—	—	18
易志明(於2022年5月離任)	18	—	—	—	18
盛智文(於2022年5月離任)	18	—	—	—	18
<b>執行成員</b>					
林天福(行政總裁)	—	6,864	3,362	912	11,138
	1,558	6,864	3,362	912	12,696

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

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

## 綜合財務報表附註

### 7. 董事會成員、首席營運總監與執行總監酬金(續)

#### (b) 首席營運總監及執行總監酬金

本局首席營運總監及執行總監的酬金總額如下：

千元	2024年	2023年
基本酬金	24,721	21,604
優秀表現酬金	11,293	9,825
退休福利	3,052	2,589
	<b>39,066</b>	34,018

本局首席營運總監及執行總監的酬金介乎下列範圍：

元	人數	
	2024年	2023年
1,000,001至1,500,000	—	1
4,500,001至5,000,000	3	2
5,000,001至5,500,000	2	2
5,500,001至6,000,000	—	1
6,000,001至6,500,000	1	—
7,000,001至7,500,000	1	1
	<b>7</b>	7

年內，五位最高酬金的人士分別為一位行政總裁、一位首席營運總監和三位執行總監(2023年：五位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。

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

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

## 8. 分部資料(續)

### 主要服務的收益

集團主要服務的收益載列於綜合損益表。

### 收益分拆

按主要服務劃分的客戶合約收益分拆如下：

百萬元	2024年	2023年
<b>《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收益</b>		
機場收費	3,970	2,173
保安費	1,234	343
航空保安服務費	410	501
會議及展覽收益	298	1,210
其他	301	165
	<b>6,213</b>	4,392
<b>其他來源收益</b>		
機場禁區輔助服務專營權	2,191	1,602
零售特許經營權及廣告收益	3,937	752
其他客運大樓商業收益	663	613
會議及展覽收益	377	395
其他	302	463
	<b>7,470</b>	3,825
	<b>13,683</b>	8,217

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/(虧損)均源自香港的業務，因此並無呈列有關地理區域的資料。

### 主要客戶資料

集團的客戶基礎多元化，只有與一名客戶(2023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30.70億元(2023年：一名客戶帶來15.60億元收益)。這些收益僅包括來自集團所知受該名客戶共同控制的實體。

## 綜合財務報表附註

## 9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

## (a) 賬面金額對賬

百萬元	其他物業、機械及設備										
	飛行區	客運大樓 及地面 運輸中心	通道、 公用設施、 其他建築物 及支援設施	系統、 裝置、 機械及 設備	傢具、 裝置及 設備	使用權 資產	在建工程	小計	投資物業	租賃 土地權益	總額
<b>成本</b>											
於2022年4月1日	15,217	32,731	17,735	16,460	3,630	77	87,563	173,413	110	11,436	184,959
匯兌調整	–	(14)	–	(18)	(24)	–	(25)	(81)	–	–	(81)
增置	62	239	154	1,094	292	43	29,186	31,070	–	–	31,070
重新分類	7,791	5,068	1,544	1,209	47	–	(15,682)	(23)	23	–	–
出售	(65)	(23)	(4)	(36)	(49)	(9)	–	(186)	–	–	(186)
於2023年3月31日	23,005	38,001	19,429	18,709	3,896	111	101,042	204,193	133	11,436	215,762
於2023年4月1日	<b>23,005</b>	<b>38,001</b>	<b>19,429</b>	<b>18,709</b>	<b>3,896</b>	<b>111</b>	<b>101,042</b>	<b>204,193</b>	<b>133</b>	<b>11,436</b>	<b>215,762</b>
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)	–	–
出售	(95)	(1)	(22)	(135)	(49)	(2)	–	(304)	–	–	(304)
於2024年3月31日	<b>22,820</b>	<b>42,114</b>	<b>20,527</b>	<b>20,090</b>	<b>4,312</b>	<b>152</b>	<b>124,463</b>	<b>234,478</b>	<b>138</b>	<b>11,436</b>	<b>246,052</b>
<b>累計折舊、攤銷及 減值</b>											
於2022年4月1日	6,100	15,728	9,193	8,299	2,251	43	–	41,614	66	5,395	47,075
匯兌調整	–	(4)	–	1	1	–	–	(2)	–	–	(2)
年度折舊和攤銷	465	884	600	912	266	26	–	3,153	3	136	3,292
重新分類	–	–	(13)	(2)	(1)	–	–	(16)	16	–	–
出售時撥回	(65)	(10)	(4)	(32)	(49)	(9)	–	(169)	–	–	(169)
於2023年3月31日	6,500	16,598	9,776	9,178	2,468	60	–	44,580	85	5,531	50,196
於2023年4月1日	<b>6,500</b>	<b>16,598</b>	<b>9,776</b>	<b>9,178</b>	<b>2,468</b>	<b>60</b>	<b>–</b>	<b>44,580</b>	<b>85</b>	<b>5,531</b>	<b>50,196</b>
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	<b>6,749</b>	<b>17,659</b>	<b>10,360</b>	<b>10,027</b>	<b>3,070</b>	<b>88</b>	<b>–</b>	<b>47,953</b>	<b>91</b>	<b>5,667</b>	<b>53,711</b>
<b>賬面淨值</b>											
於2024年3月31日	<b>16,071</b>	<b>24,455</b>	<b>10,167</b>	<b>10,063</b>	<b>1,242</b>	<b>64</b>	<b>124,463</b>	<b>186,525</b>	<b>47</b>	<b>5,769</b>	<b>192,341</b>
於2023年3月31日	16,505	21,403	9,653	9,531	1,428	51	101,042	159,613	48	5,905	165,566

## 9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

- (b) 根據政府發出的私人協約批地文件(「批地」)，政府授予本局位於赤鱸角的整個機場用地的法律權利，以及其他發展該處業務所需的權利，有效期由1995年12月1日至2047年6月30日。於2016年9月，政府批准把北部商業區的用地從原有的機場地契分割出來，並以一份新的50年地契處理該用地及授予本局，有效期至2066年，以支持北部商業區的開發。於2021年8月，原有機場地契餘段租期，將通過政府向本局批出復歸土地契約續期至2071年(「已續期批地」)。土地開拓成本淨額114.36億元(2023年：114.36億元)及土地溢價4,000元(2023年：4,000元)已劃歸為租賃土地權益。租賃土地的權益成本不包括未來土地溢價(如有)。

於2021年8月，政府就於赤鱸角新填海地三跑道系統的使用權向本局批出私人協約批地，直至2071年。填海成本淨額和土地溢價1,000元(2023年：1,000元)已劃歸為在建工程。

### (c) 投資物業的公允價值計量

投資物業按成本減去累計折舊和減值虧損入賬，其公允價值披露只供參考之用。

集團委任獨立測量師行——高力國際物業顧問(香港)有限公司(「估值師」)(2023年：萊坊測量師行有限公司)(其部分員工為香港測量師學會資深會員，對位於所估物業地區和類別有較近期的經驗)為其投資物業進行估值以作出披露。估值師在估值時已考慮了投資物業的轉讓限制。估值師參考了租金收入淨額並且考慮到潛在復歸租金收入，估算集團的投資物業於2024年3月31日的公允價值為5.42億元(2023年：5.40億元)，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。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。

## 綜合財務報表附註

### 9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

- (d) 集團已根據專營權/分租協議分租部分租賃土地權益，以進行機場相關發展項目及提供機場禁區輔助服務，分租期一般由5年至49年不等。根據專營權/分租協議，專營商/承租人在各自的專營權/分租期間獲授予租賃土地的分租權益。集團亦將客運大樓、其他建築物及相關資產的部分地方以營業租賃方式出租，一般年期由一年至五年不等。所有條款於續約時重新商定。

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

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

百萬元	2024年	2023年
1年內	2,710	2,822
1年後但5年內	6,837	6,232
5年後	8,017	10,093
	<b>17,564</b>	19,147

年內，營業租賃和專營權/分租協議在損益確認的收入為73.21億元(2023年：31.35億元)。以上收入已包括或有租金46.42億元(2023年：12.63億元)。

於2024年3月31日，集團根據不可解除專營權/分租協議分租予第三方的租賃土地權益(以進行機場相關發展項目及提供機場禁區輔助服務)的成本減去該土地權益的累計攤銷後金額為5.14億元(2023年：4.58億元)，本年度攤銷額則為2,000萬元(2023年：900萬元)。

於2024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39.85億元(2023年：25.29億元)，本年度折舊額則為2.42億元(2023年：1.11億元)。

- (e) 本局定期審閱投資物業和其他物業、機械及設備的可用期限。在本年度，本局調整部分其他物業、機械及設備的預計可用年限，導致集團年度折舊增加淨額約1.24億元。上年度進行的類似審閱並沒有重大改變集團的年度折舊。

## 10. 無形資產

百萬元	2024年	2023年
<b>成本</b>		
於4月1日	315	340
匯兌調整	(16)	(25)
於3月31日	299	315
<b>累計攤銷</b>		
於4月1日	260	263
匯兌調整	(13)	(19)
年度攤銷	15	16
於3月31日	262	260
<b>賬面淨值</b>		
於3月31日	37	55

於2024年及2023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 營運地點	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本詳情	所有權比例			主要業務
			集團的 實際權益	由本局 持有	由附屬 公司持有	
機場保安有限公司 (「機場保安公司」)	香港	1,000萬元	51%	51%	—	提供航空保安服務
香港國際機場貴金屬 儲存庫有限公司	香港	2元	100%	100%	—	提供儲存空間及 相關服務
珠海市珠港機場管理 有限公司 (「珠港機場公司」)* (附註11(a))	中國	人民幣3.6億元	55%	—	55%	機場管理和提供航空 相關的運輸及地勤 服務
亞洲國際博覽館管理有限 公司(「亞博館管理公司」) (附註11(b))	香港	10萬元	100%	—	100%	亞洲國際博覽館展覽 中心的營運及管理
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

\* 中外合資經營企業

## 綜合財務報表附註

### 11. 於附屬公司的投資(續)

#### (a) 珠港機場公司

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

百萬元	2024年	2023年
非控股權益的百分比	45%	45%
非流動資產	440	546
流動資產	450	374
非流動負債	(83)	(148)
流動負債	(227)	(244)
資產淨值	580	528
非控股權益的賬面金額	261	238
收益	730	390
年度溢利/(虧損)	84	(124)
年度全面收益總額	80	(127)
非控股權益應佔年度的溢利/(虧損)	38	(55)
非控股權益應佔年度的全面收益總額	36	(56)

#### (b) 亞博館管理公司

亞博館管理公司根據管理和經營協議營運亞洲國際博覽館展覽中心，直至2031年為止，以向國際展覽公司獲取管理費。

### 12. 合資公司權益

百萬元	2024年	2023年
應佔資產淨值	3,116	3,824
商譽	208	219
	3,324	4,043



## 12. 合資公司權益(續)

集團在合資公司擁有的權益按權益法在綜合財務報表內入賬，詳情如下：

合資公司名稱	業務結構形式	註冊成立及營運地點	已發行及繳足註冊資本詳情	所有權比例		主要業務
				集團的實際權益	由本局持有	
杭州蕭山國際機場有限公司 (「杭州機場公司」)	註冊成立	中國	人民幣56.86億元	35%	35%	管理、營運和發展杭州蕭山國際機場及提供相關服務
滬港機場管理(上海)有限公司 (「滬港機場公司」)	註冊成立	中國	人民幣1億元	49%	49%	管理和營運上海虹橋國際機場(「虹橋機場」)的客運大樓

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

### (a) 杭州機場公司

杭州機場公司為非上市的中外合資經營企業，營運期為30年。

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

百萬元	2024年	2023年
<b>杭州機場公司總額</b>		
非流動資產	29,497	31,566
流動資產	2,259	4,891
非流動負債	(15,525)	(16,713)
流動負債	(7,487)	(8,988)
資產淨值/權益	8,744	10,756
<b>百萬元</b>	<b>2024年</b>	<b>2023年</b>
收入	2,523	2,148
費用	(3,944)	(3,437)
除稅前虧損	(1,421)	(1,289)
所得稅	(31)	(17)
除稅後虧損	(1,452)	(1,306)
其他全面收益	(36)	6
全面收益總額	(1,488)	(1,300)

## 綜合財務報表附註

### 12. 合資公司權益(續)

#### (a) 杭州機場公司(續)

百萬元	2024年	2023年
<b>與集團於杭州機場公司的權益對賬</b>		
杭州機場公司資產淨值總額	8,744	10,756
集團的實際權益	35%	35%
集團應佔杭州機場公司的資產淨值	3,060	3,765
商譽	208	219
於綜合財務報表的賬面金額	3,268	3,984

年內保留溢利變動如下：

百萬元	2024年	2023年
應佔除稅後虧損	(508)	(457)
應佔其他全面收益	(13)	2
減：轉入資本儲備	(26)	(16)
保留應佔虧損及其他全面收益	(547)	(471)
結轉自以往年度的應佔保留溢利	692	1,163
應佔保留溢利轉入下年度	145	692

年內資本儲備變動如下：

百萬元	2024年	2023年
於4月1日	1,046	1,030
轉自保留溢利	26	16
於3月31日	1,072	1,046

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	2024年	2023年
已訂約	2,502	2,880
已授權但未訂約	11,620	12,743
	14,122	15,623

杭州機場公司將透過內部資源或借款為其資本承擔獨立出資，而集團並無就此作出任何有關透過股本、貸款或擔保方式以提供資本出資的承擔。

## 12. 合資公司權益(續)

### (b) 滬港機場公司

滬港機場公司為非上市的中外合資經營企業。根據有關各方簽訂自2009年12月起計為期20年的管理合約，滬港機場公司負責管理和經營虹橋機場的客運大樓，以獲取由上海機場(集團)有限公司虹橋國際機場公司支付的管理費。

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

百萬元	2024年	2023年
<b>滬港機場公司總額</b>		
流動資產	125	130
流動負債	(10)	(10)
資產淨值/權益	115	120
<b>百萬元</b>	<b>2024年</b>	<b>2023年</b>
收入	12	12
費用	(9)	(9)
除稅前溢利	3	3
所得稅	(1)	(1)
淨溢利及其他全面收益	2	2
<b>百萬元</b>	<b>2024年</b>	<b>2023年</b>
<b>與集團於滬港機場公司的權益對賬</b>		
滬港機場公司資產淨值總額	115	120
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	59

## 13. 應收賬款及其他應收款

百萬元	2024年	2023年
應收賬項	3,955	4,194
減：虧損準備(附註13(b))	(987)	(1,082)
	2,968	3,112
其他應收賬款	675	443
	3,643	3,555
預付承建商款項	11	17
預付款項	219	236
按金及債券	44	44
	3,917	3,852
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動資產	3,906	3,835
非流動資產	11	17
	3,917	3,852

於2024年3月31日，流動資產項下的所有應收賬款及其他應收款預期於一年內收回或確認為支出，惟一筆為數2,000萬元(2023年：2,700萬元)的應收款項除外，該筆款項預期於逾一年後收回。

## 綜合財務報表附註

### 13. 應收賬款及其他應收款(續)

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

百萬元	2024年	2023年
未到期	2,478	1,693
逾期1個月以下	362	116
逾期1至3個月	42	256
逾期3個月以上	86	1,047
	<b>2,968</b>	3,112

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43.63億元(2023年：34.17億元)的現金存款和銀行擔保作為應收賬項的抵押品。

#### (b) 應收賬項的預期信貸虧損

集團採用準備賬來記錄應收賬項的預期信貸虧損，但在集團認為收回的可能性極低時，則會將預期信貸虧損的數額直接沖銷應收賬項(附註28(l))。

年內虧損準備的變動如下：

百萬元	2024年	2023年
於4月1日	1,082	1,088
在其他營運費用中已轉回的虧損	(95)	(6)
於3月31日	<b>987</b>	1,082

#### (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28%至89%(2023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35%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(2023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	2024年	2023年
於存款時起計3個月內到期的銀行存款	2,237	4,267
銀行及手頭現金	2,204	2,763
綜合現金流量表內的現金及現金等價物	4,441	7,030
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款	26,187	35,260
綜合財務狀況表內的現金及銀行結餘	30,628	42,290

於2024年3月31日，由附屬公司持有為數3.84億元(2023年：2.44億元)的現金及銀行結餘，受中國的貨幣兌換限制。

### (b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：

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

百萬元	帶息借款 (附註16)	利息及 其他借貸 成本應付款 及遞延 財務費用	租賃負債 (附註15)	應收機場 建設費	總計
於2023年4月1日	102,828	520	63	(763)	102,648
<b>融資現金流量產生的變動：</b>					
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
<b>非現金流變動：</b>					
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
其他借款成本(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

## 綜合財務報表附註

### 14. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料(續)

#### (b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：(續)

百萬元	帶息借款 (附註16)	利息及 其他借貸 成本應付款 及遞延 財務費用	租賃負債 (附註15)	應收機場 建設費	總計
於2022年4月1日	73,017	314	45	(446)	72,930
<b>融資現金流量產生的變動：</b>					
已付票據及銀行貸款利息	—	(2,014)	—	—	(2,014)
已付租賃租金的利息部分	—	—	(3)	—	(3)
已付其他借貸成本及利息費用	(69)	(110)	—	—	(179)
已付租賃租金的資本部分	—	—	(25)	—	(25)
已收機場建設費	—	—	—	354	354
發行票據收款	30,140	—	—	—	30,140
償還票據	(550)	—	—	—	(550)
就利率掉期已收的利息收入淨額	—	253	—	—	253
融資現金流量產生的變動總額	29,521	(1,871)	(28)	354	27,976
<b>非現金流變動：</b>					
票據及銀行貸款利息(附註5)	—	2,402	—	—	2,402
租賃負債利息(附註5)	—	—	3	—	3
其他借款成本(附註5)	—	99	—	—	99
機場建設費	—	—	—	(671)	(671)
其他非現金流變動	290	(424)	43	—	(91)
其他變動總額	290	2,077	46	(671)	1,742
於2023年3月31日	102,828	520	63	(763)	102,648

### 15. 應付賬款及其他應付款

百萬元	2024年	2023年
應付賬款及應計費用	18,407	14,928
已收按金	1,100	1,075
合約保留金	2,567	2,380
租賃負債	79	63
	22,153	18,446
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	20,631	16,692
非流動負債	1,522	1,754
	22,153	18,446

## 15. 應付賬款及其他應付款(續)

於2024年3月31日，除了為數15.22億元(2023年：17.54億元)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	2024年	2023年
30天內或接獲通知時到期	2,843	3,647
30天後但60天內到期	2,588	1,742
60天後但90天內到期	2,629	805
90天後到期	10,347	8,734
	18,407	14,928

## 16. 帶息借款

百萬元	2024年	2023年
應付票據及債券(a)		
於2026年到期的港元固定利率零售債券	5,000	—
於2024年至2043年到期的港元固定利率票據	17,728	13,728
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	70,430	70,648
銀行貸款(b)	17,500	17,500
減：未攤銷財務費用	(489)	(548)
	111,669	102,828

(a) 本局維持一項價值80億美元的中期票據計劃。

於2023年1月，本局發行了總額為30億美元的多期票據。這些票據在香港聯合交易所上市，期限為3至10年，票面年息率介乎4.75%至4.875%之間。

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3月31日，本局未償付的固定利率票據的票面年息率由1.55%至4.875%不等(2023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。

## 綜合財務報表附註

### 16. 帶息借款(續)

- (b) 於2020年6月，本局簽訂了一項價值350億元的五年期港元無抵押定期及循環信貸。該信貸包括金額各為175億元的定期貸款和循環貸款。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息率為計算基準。同年，從定期貸款部分提取了175億元，並通過使用利率掉期從浮動利率轉為固定利率。截至2024年3月31日，循環貸款部分並無未償付餘額(2023年：無)。
- (c) 於2024年3月31日，本局擁有價值26.91億元(2023年：26.92億元)的無承諾貨幣市場信貸。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息率為計算基準。於2024年3月31日，該等信貸並無未償付的餘額(2023年：無)。
- (d) 於2024年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

百萬元	2024年	2023年
1年內或接獲通知時	9,977	—
1年後但2年內	22,084	4,990
2年後但5年內	29,801	43,997
5年後	49,807	53,841
	101,692	102,828
	111,669	102,828

- (e) 帶息借款無須受到借款人訂立的任何財務契約所規限。帶息借款均以攤銷成本入賬。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	2024年	2023年
於4月1日	779	456
加：本年已收及應收機場建設費	2,375	671
減：三跑道項目資本支出	(2,350)	(348)
於3月31日	804	779

機場建設費在乘客登機時產生。航空公司根據各自的乘客量向本局劃撥機場建設費。

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

### 18. 遞延收入

遞延收入主要指就機場用地的租賃土地權益分租契約及政府資助的已收款項。上述款項分別按附註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. 僱員退休福利

### (a) 界定利益退休計劃

本局對根據香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的一項界定利益退休計劃(「香港計劃」)作出供款，參與者佔本局僱員人數的6%(2023年：8%)。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(2023年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2024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(2023年：98%)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》受僱的僱員，如果符合資格條件，也可領取長期服務金。

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22%(2023年：25%)，而有關計劃並沒有資金準備。根據這項計劃，退休僱員在退休的一段時間每月可獲發一筆定額款項。這項計劃的獨立精算估值亦由美世(香港)有限公司的合資格員工於2024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	2024年	2023年
香港計劃(資產)/責任(附註19(a))	(56)	11
珠港機場公司計劃責任(附註19(a))	70	69
香港長期服務金負債	15	—
	29	80
在綜合財務狀況表劃歸為：		
界定利益退休資產淨額	(56)	—
界定利益退休責任淨額	85	80
	29	80

集團須就這項計劃承受精算風險，例如利率風險、投資風險和長壽風險。有關香港計劃及珠港機場公司計劃的資料披露如下：

## 綜合財務報表附註

### 19. 僱員退休福利(續)

#### (a) 界定利益退休計劃(續)

(i) 在綜合財務狀況表確認的數額如下：

百萬元	2024年	2023年
<b>香港計劃</b>		
注入資金責任的現值	559	641
計劃資產的公允價值	(615)	(630)
	(56)	11
<b>珠港機場公司計劃</b>		
未注資責任的現值	70	69
	14	80

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計將於截至2025年3月31日止年度向香港計劃供款1,300萬元。

(ii) 計劃資產包括以下項目：

百萬元	2024年	2023年
權益證券	249	256
公司債券	299	307
現金	61	70
其他應收款/(應付款)淨額	6	(3)
	615	630

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	2024年	2023年
<b>香港計劃</b>		
於4月1日	641	730
重新計量：	4	(48)
– 因人口假設變動而產生的精算收益	–	(2)
– 因財務假設變動而產生的精算收益	(9)	(33)
– 經驗調整	13	(13)
計劃的已付利益	(127)	(86)
本期服務成本	22	30
利息費用	19	15
於3月31日	559	641
<b>珠港機場公司計劃</b>	70	69
於3月31日	629	710

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3.9年(2023年：4.1年)和8.0年(2023年：8.2年)。

## 19. 僱員退休福利(續)

### (a) 界定利益退休計劃(續)

(iv) 計劃資產的變動如下：

百萬元	2024年	2023年
於4月1日	630	742
集團已向計劃支付的供款	32	18
計劃的已付利益	(127)	(86)
計劃資產的實際回報	80	(44)
– 利息收入	19	15
– 計劃資產回報，不包括利息收入	63	(57)
– 由計劃資產撥出的行政費用	(2)	(2)
於3月31日	615	630

(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	2024年	2023年
<b>在損益確認的數額：</b>		
<b>香港計劃</b>		
本期服務成本	22	30
由計劃資產撥出的行政費用	2	2
	24	32
<b>珠港機場公司計劃</b>	4	5
在損益確認的總額	28	37
<b>在其他全面收益確認的數額：</b>		
<b>香港計劃</b>		
重新計量：		
– 因人口假設變動而產生的精算收益	–	(2)
– 因財務假設變動而產生的精算收益	(9)	(33)
– 經驗調整	13	(13)
計劃資產的回報，不包括利息收入	(63)	57
	(59)	9
<b>珠港機場公司計劃</b>	4	2
在其他全面收益確認的總額	(55)	11
界定利益(收入)/費用總額	(27)	48

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	2024年	2023年
員工薪酬及有關費用	28	37

## 綜合財務報表附註

### 19. 僱員退休福利(續)

#### (a) 界定利益退休計劃(續)

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：

	2024年	2023年
<b>香港計劃</b>		
貼現率	3.5%	3.1%
未來長期薪金增幅	3.5%	3.5%
<b>珠港機場公司計劃</b>		
貼現率	2.3%	2.8%

以下分析顯示了主要精算假設出現0.5%的變動時，於2024年3月31日界定利益責任將可能增加/(減少)幅度：

百萬元	增加0.5%	減少0.5%
<b>香港計劃</b>		
貼現率	(10)	11
未來長期薪金增幅	13	(13)
<b>珠港機場公司計劃</b>		
貼現率	(3)	3

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

#### (b) 界定供款退休計劃

- (i) 集團亦按照香港《強制性公積金計劃條例》(「《強積金條例》」)的規定，為根據香港《僱傭條例》受僱但未獲界定利益退休計劃保障的僱員設立強制性公積金計劃(「強積金計劃」)。強積金計劃屬於界定供款退休計劃，由獨立的受託人管理。根據《強積金條例》，僱主及其僱員向這項計劃作出相當於僱員有關收入5%的最低法定供款，有關收入以每月30,000元為上限。不過，根據強積金計劃，集團作出的供款由僱員相關收入的5%至15%不等，已在損益列支。集團向計劃作出的法定供款會即時歸屬，而向計劃作出的自願性供款則於兩年至七年期間歸屬。
- (ii) 中國的相關法規規定，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. 資本和儲備

### (a) 權益組成部分的變動

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

### (b) 股本

百萬元	本局	
	2024年	2023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 (2023年：306,480股每股10萬元的普通股)	30,648	30,648

### (c) 儲備的性質和用途

#### (i) 匯兌儲備

匯兌儲備包含換算香港境外實體的財務報表所產生的所有外幣匯兌差額。匯兌儲備按附註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。

#### (vi) 儲備的可分派程度

於2024年3月31日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為447.47億元(2023年：426.64億元)。董事會不建議就截至2024年3月31日止年度派付任何末期股息(2023年：無)。

## 綜合財務報表附註

### 20. 資本和儲備(續)

#### (c) 儲備的性質和用途(續)

##### (vii) 資本管理

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	2024年	2023年
總負債 <sup>1</sup>	16	111,669	102,828
總權益		87,852	89,660
總資本 <sup>2</sup>		199,521	192,488
總負債/資本比率		56%	53%

<sup>1</sup> 總負債是指帶息借款。

<sup>2</sup> 總資本是指總負債加上總權益。

本局及各附屬公司均不受任何外界施加的資本規定所限制。

### 21. 永續資本證券

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

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

## 22. 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15%(2023年：6%)及23%(2023年：51%)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。

## 綜合財務報表附註

### 22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

#### (b) 流動資金風險

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

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

百萬元	於3月31日 的賬面金額	訂約未貼現現金流量				
		總額	1年內或 接獲通知時	1年以上 但2年以下	2年以上 但5年以下	5年以上
<b>2024年</b>						
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(淨額結算)	(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
	<b>136,606</b>	<b>163,992</b>	<b>33,151</b>	<b>25,964</b>	<b>36,840</b>	<b>68,037</b>
<b>2023年</b>						
帶息借款	102,828	137,904	3,537	8,433	52,150	73,784
應付賬款及其他應付款	17,695	17,776	15,791	1,776	137	72
利率掉期(淨額結算)	(1,256)	(1,385)	(574)	(574)	(237)	–
交叉貨幣掉期(總額結算)	619					
– 流入		(93,747)	(2,374)	(2,374)	(36,970)	(52,029)
– 流出		93,300	2,346	2,346	36,698	51,910
遠期外匯合約(總額結算)	8					
– 流入		(143)	(9)	(10)	(30)	(94)
– 流出		151	10	10	32	99
	<b>119,894</b>	<b>153,856</b>	<b>18,727</b>	<b>9,607</b>	<b>51,780</b>	<b>73,742</b>

上表顯示，集團為數139.83億元(2023年：35.37億元)的帶息借款(包括利息)將於2024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	2024年	2023年
於4月1日	1,049	831
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	(370)	261
減：遞延稅項	61	(43)
於3月31日	740	1,049
年內利率掉期的公允價值變動	(370)	261
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	(370)	261

## 綜合財務報表附註

### 22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

#### (c) 利率風險(續)

##### (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	2024年	2023年
<b>固定利率借款</b>		
銀行貸款 <sup>1</sup>	<b>17,480</b>	17,463
固定利率零售債券	<b>4,978</b>	—
固定利率票據	<b>87,712</b>	83,867
浮動利率票據 <sup>1</sup>	<b>1,499</b>	1,498
借款總額	<b>111,669</b>	102,828
固定利率借款佔借款總額百分比	<b>100%</b>	100%

<sup>1</sup> 轉為固定利率

##### (iii) 敏感度分析

於2024年3月31日，假設其他變數保持不變，利率每增加/減少50個基點，估計可導致集團的除稅後溢利及保留溢利增加/減少約400萬元(2023年：集團的除稅後虧損減少/增加及保留溢利增加/減少約300萬元)。當利率增加或減少時，綜合權益的其他組成部分將分別增加約1.91億元(2023年：1.91億元)及減少約1.90億元(2023年：1.94億元)。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/虧損、保留溢利及綜合權益的其他組成部分會出現的即時變動。至於因集團所持有的浮動利率非衍生工具於報告期期末產生的現金流量利率風險，對集團的除稅後溢利/虧損和保留溢利所造成的影響，會作為一項由利率變動對利息費用或收入的年度影響進行估計。有關分析與以往年度所採用的基準相同。

## 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2024年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自為數90億美元(2023年：90億美元)的已發行美元票據，以及為數6,200萬美元(2023年：15.57億美元)的現金及銀行結餘。

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

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

集團採用1:1的套期比率，並根據貨幣金額及各自現金流量的時間釐定以下項目是否存在經濟關係：

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

這些套期關係中可能出現無效部分的主要原因是每筆交易的日數和日調整不同。

下表提供對外匯風險的套期儲備對賬，並顯示套期關係的有效性：

百萬元	2024年	2023年
於4月1日	(8)	6
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	(219)	91
從權益轉移至綜合損益表的金額	218	(108)
減：遞延稅項	—	3
於3月31日	(9)	(8)
年內交叉貨幣掉期的公允價值變動	(218)	108
年內遠期外匯合約的公允價值變動	(1)	(17)
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	(219)	91

## 綜合財務報表附註

### 22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

#### (d) 外匯風險(續)

截至2024年3月31日，集團以美元計值的借款通過訂立交叉貨幣掉期轉換為港元。由於港元與美元掛鈎，波幅在7.75至7.85之間，因此管理層認為未套期美元風險的相關外匯風險對集團亦無重大影響。因此，管理層認為無須進行敏感度分析。

於2024年3月31日，集團承擔由為數人民幣1.78億元(2023年：人民幣1.35億元)的現金及銀行結餘所產生的人民幣貨幣風險。如果港元兌人民幣升值/貶值5%，而所有其他變數保持不變，則集團的除稅後溢利及保留溢利將減少/增加900萬元(2023年：集團的除稅後虧損將增加/減少700萬元及保留溢利將減少/增加700萬元)。有關分析與2022/23年度所採用的基準相同。

集團並無就於中國其他地方註冊成立的實體的投資相關的外匯風險進行套期。

#### (e) 公允價值計量

##### (i) 按公允價值計量的金融資產及負債

###### 公允價值層級

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

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

按成本值入賬的投資物業的公允價值披露是符合上述層級(附註9(c))。

於2023年及2024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(2023年：無)。集團的政策是在公允價值層級之間出現轉移的報告期完結時確認有關變動。

## 22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

### (e) 公允價值計量(續)

#### (i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

##### 公允價值層級(續)

於報告期期末，未行使的衍生金融工具的公允價值和名義金額概述如下：

百萬元	2024年			2023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	885	—	19,000元	1,256	—
交叉貨幣掉期	9,000美元	—	(4,412)	8,350美元	94	(713)
遠期外匯合約	26澳元	—	(8)	27澳元	—	(8)
永續資本證券的衍生金融工具		—	(108)		7	(7)
總計		885	(4,528)		1,357	(728)
減：1年內收回/(結清)的部分						
現金流量套期						
利率掉期	19,000元	641	—	19,000元	555	—
遠期外匯合約	26澳元	—	(1)	27澳元	—	—
永續資本證券的衍生金融工具		—	(2)		—	(2)
		641	(3)		555	(2)
1年後收回/(結清)的部分		244	(4,525)		802	(726)

於2024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8.8年內(2023年：0.3年至9.8年內)到期。

## 綜合財務報表附註

### 22. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

#### (e) 公允價值計量(續)

##### (i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

###### 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2024年及2023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
<b>2024年</b>						
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	—
<b>2023年</b>						
固定利率票據	9,000美元及 13,728元	83,867	77,160	63,408	13,752	—

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

### 23. 未償付承擔

未在綜合財務報表內計提準備的未償付資本開支承擔如下：

百萬元	2024年			2023年		
	三跑道系統	其他	總額	三跑道系統	其他	總額
已訂約	3,473	9,243	12,716	20,848	8,238	29,086
已授權但未訂約	9,438	24,708	34,146	13,518	25,006	38,524
	12,911	33,951	46,862	34,366	33,244	67,610

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6,600萬元(2023年：7,600萬元)。於2024年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為3,800萬元(2023年：4,700萬元)。
- (b) 本局還與政府達成服務協議，由政府提供機場內的航空氣象服務、航空交通管制服務，以及飛機救援及消防服務。本年度產生的費用為9.22億元(2023年：9.52億元)。於2024年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為7,400萬元(2023年：40萬元)。
- (c) 本局及本局的附屬公司HKIA Staff Services Limited(「HKIASS」)與政府達成服務協議，據此，本局同意以零代價通過HKIASS向政府提供額外人手，以配合於機場提供航空交通管制服務(附註24(b))時對人力資源的預期需求。
- (d) 本局與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)達成協議，而政府是港鐵公司的大股東。按照協議，港鐵公司須為一號客運大樓、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2億元(2023年：1.83億元)。於2024年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為2.11億元(2023年：1.89億元)。
- (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6,000萬元(2023年：500萬元)。於2024年3月31日，本局應收主題樂園公司的金額為2,300萬元(2023年：230萬元)。

## 綜合財務報表附註

### 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7,000萬元(2023年：7,700萬元)。於2024年3月31日，應收這些政府部門、機關或實體款項總額為900萬元(2023年：800萬元)。
- (g) 本局附屬公司亞博館管理公司負責營運亞洲國際博覽館展覽中心(附註11)。於本年度來自不同政府部門及本局以外的政府控制實體的會議及展覽收益的已收及應收款項總額為1.11億元(2023年：13.85億元)。於2024年3月31日，應收相關政府部門或實體款項總額為900萬元(2023年：5.53億元)。
- (h) 本局與機場保安公司向多個政府部門及政府控制實體提供檢疫相關服務，於本年度已收及應收款項總額為100萬元(2023年：5.45億元)。於2024年3月31日，應收相關政府部門或實體款項總額為零元(2023年：10萬元)。

### 25. 直接和最終控權方

於2024年3月31日，集團的直接母公司和最終控權方為政府。

### 26. 會計判斷和估計

#### (a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷

下文詳述管理層在應用集團的會計政策時所作出的會計判斷：

##### (i) 租賃土地權益

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

##### (ii) 租賃土地分租

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



## 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，以供機場發展用途。這些補貼須在該公司的中國法定財務報表內列作出資。

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

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

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

### (b) 主要的估計數額不確定因素

附註19和22(e)分別載有關於界定利益退休資產/責任和金融工具公允價值的假設和風險因素的資料。其他主要的估計數額不確定因素如下：

#### (i) 物業、機械及設備的預計可用年限和折舊

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

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

#### (ii) 項目準備

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

## 綜合財務報表附註

### 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：2023/033/1)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2023年4月1日至2024年3月31日止期間，已收取的捐款為28萬元(2023年：17萬元)。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5萬元(2023年：3萬元)後，捐款淨額23萬元(2023年：14萬元)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

##### (i) 新訂及經修訂的《香港財務報告準則》

香港會計師公會頒布了於集團的本會計期間首次生效的數項經修訂《香港財務報告準則》。

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

集團並無採用任何在本會計期間尚未生效的新準則或詮釋。

##### (ii) 香港會計師公會就取消強積金「長期服務金對沖」機制的會計影響發布新指引

於2022年6月，政府刊憲修訂條例，將於2025年5月1日(「轉制日」)起生效。修訂條例生效後，僱主自轉制日起不可再使用其於強制性公積金(「強積金」)計劃供款下所產生的任何累算權益，以減少僱員服務年數涉及的長期服務金(取消「對沖機制」)。此外，於轉制日前就服務年數涉及的長期服務金目前將按僱員緊接轉制日前的月薪及截至該日的服務年數計算。

於2023年7月，香港會計師公會發布《香港取消強積金與長期服務金對沖機制的會計影響》，就與對沖機制及取消該機制有關的會計考慮因素提供指引。集團已評估這項新指引對上述會計政策的影響，並決定更改這些會計政策，使其與先前的指引保持一致。這項會計政策變動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並無任何重大影響。

#### (b) 附屬公司和非控股權益

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

## 28. 重大會計政策(續)

### (b) 附屬公司和非控股權益(續)

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

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

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

## 綜合財務報表附註

### 28. 重大會計政策(續)

#### (c) 合資公司(續)

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。

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時，按出售有關合資公司的全部權益入賬，由此產生的收益或虧損在損益中確認。在喪失共同控制權日期所保留有關前合資公司的權益，按公允價值確認，此筆金額在首次確認金融資產時當作公允價值，或(如適用)在首次確認於聯營公司的投資時當作成本。

#### (d) 商譽

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

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

#### (i) 公允價值套期

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

#### (ii) 現金流量套期

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

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

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

#### (iii) 不符合套期會計法資格的衍生工具

不符合套期會計法資格的任何衍生金融工具的公允價值變動會即時於損益內確認。

## 綜合財務報表附註

### 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。

## 綜合財務報表附註

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

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

#### (i) 無形資產(商譽除外)

集團購入的無形資產按成本減去累計攤銷(如有既定的預計可用年限)和減值虧損(附註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生單位的賬面金額高於其收回數額時，減值虧損便會在損益中確認。如果用以釐定收回數額的估計數額出現正面的變化，有關的減值虧損便會轉回。所轉回的減值虧損以在以往年度沒有確認任何減值虧損而應已釐定的資產賬面金額為限。所轉回的減值虧損在確認轉回的年度內計入損益中。

(ii) 中期財務報告和減值

集團在中期期末採用了在財政年度終結時會採用的相同減值測試、確認和轉回準則。

### (k) 存料及零件

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

### (l) 應收賬款及其他應收款

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

應收款項以實際利率法按攤銷成本減去信貸虧損準備後所得數額入賬。

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

以公允價值計量的金融資產(包括衍生金融資產)無須接受預期信貸虧損的評估。

## 綜合財務報表附註

### 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) 界定利益退休計劃責任

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》之下的長期服務金。

集團就界定利益退休計劃承擔的責任淨額是按每個計劃分開計算。計算方法是估計僱員在本期和以往期間提供服務所賺取未來利益的數額，然後將之貼現。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。就長期服務金責任而言，未來利益的估計金額是在扣除集團向已經歸屬於僱員的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。

## 綜合財務報表附註

### 28. 重大會計政策(續)

#### (q) 僱員福利(續)

##### (ii) 界定利益退休計劃責任(續)

界定利益負債/(資產)淨額的服務成本和利息費用/(收入)淨額在損益中確認，並劃撥為「員工薪酬及有關費用」的一部分。本期服務成本是按本期僱員的服務所產生的界定利益責任的現值增加額計量。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末的收益率釐定。如果市場的深度不足以吸納這些債券，則會使用政府債券的市場收益率。

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

#### (r) 所得稅

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

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得能使用該遞延稅項資產來抵扣的未來應稅溢利)都會確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利，包括因轉回目前存在的應稅暫時差異而產生的數額；但這些轉回的差異必須與同一稅務機關和同一應稅實體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一年間或遞延稅項資產所產生的稅項虧損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定目前存在的應稅暫時差異是否足以支持確認由未利用可抵扣虧損和稅款抵減所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關和同一應稅實體有關，以及是否預期能夠在同一年間或多個期間內使用未利用可抵扣虧損或稅款抵減而轉回。

## 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。

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

因分派股息而額外產生的所得稅是在支付相關股息的負債確立時確認。

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

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

### (s) 準備及或有負債

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

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

## 綜合財務報表附註

### 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，即實體是集團的關聯方：

- a) 該實體與集團隸屬同一集團(即各母公司、附屬公司和同系附屬公司彼此間有關聯)。
- b) 一家實體是另一實體的聯營公司或合資公司(或另一實體所屬集團旗下成員公司的聯營公司或合資公司)。
- c) 兩家實體是同一第三方的合資公司。
- d) 一家實體是第三方實體的合資公司，而另一實體是第三方實體的聯營公司。
- e) 該實體是為集團或作為集團關聯方的任何實體的僱員福利而設的離職後福利計劃。
- f) 該實體受到上述附註(v)(i)內所認定人士控制或共同控制。
- g) 上述附註(v)(i)(a)內所認定人士對該實體有重大影響力或是該實體(或該實體母公司)的主要管理人員。
- h) 一家實體或其所屬集團的任何成員，向集團或集團母公司提供主要管理人員服務。

一名人士的近親是指與有關實體交易並可能影響該人士或受該人士影響的家庭成員。

## 綜合財務報表附註

### 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. 已頒布但尚未在截至2024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2024年3月31日止年度尚未生效，亦沒有在本綜合財務報表採用的新準則或經修訂準則。這些修訂及準則變化包括下列可能與集團有關的項目。

	在以下日期或之後開始的 會計期間生效
《香港會計準則》第1號修訂 — 「流動與非流動負債的劃歸」	2024年1月1日
《香港會計準則》第1號修訂 — 「附帶契約的非流動負債」	2024年1月1日
《香港財務報告準則》第16號修訂 — 「售後租回的租賃負債」	2024年1月1日
《香港會計準則》第7號及《香港財務報告準則》第7號修訂 — 「供應商融資安排」	2024年1月1日
《香港會計準則》第21號修訂 — 「缺乏可交換性」	2025年1月1日

集團正在評估上述變動對首次採用期間的影響。到目前為止，集團認為，採納這些修訂及新準則不大可能會對集團的綜合財務報表造成重大影響。



## 五年財務及營運概要

(百萬港元)	19/20	20/21	21/22	22/23	23/24
<b>綜合損益表</b>					
收益	17,106	5,936	5,798	8,217	<b>13,683</b>
計算折舊和攤銷前營運費用	(7,886)	(8,054)	(6,176)	(7,404)	<b>(8,279)</b>
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利/(虧損)	9,220	(2,118)	(378)	813	<b>5,404</b>
折舊和攤銷	(2,924)	(3,169)	(3,039)	(3,308)	<b>(3,817)</b>
利息及財務收入淨額	461	71	77	508	<b>1,098</b>
應佔一家聯營公司業績	(16)	53	78	–	<b>–</b>
應佔合資公司業績	269	(34)	(46)	(456)	<b>(507)</b>
除稅前溢利/(虧損)	7,010	(5,197)	(3,308)	(2,443)	<b>2,178</b>
所得稅(開支)/抵免	(1,112)	829	553	513	<b>(259)</b>
年度溢利/(虧損)	5,898	(4,368)	(2,755)	(1,930)	<b>1,919</b>
以下各方應佔部分：					
普通股持有人	5,866	(4,400)	(3,014)	(2,142)	<b>1,613</b>
永續資本證券持有人	–	–	263	264	<b>264</b>
非控股權益	32	32	(4)	(52)	<b>42</b>
<b>綜合財務狀況表</b>					
非流動資產	98,566	117,769	143,879	170,483	<b>196,013</b>
流動資產	16,336	38,050	41,340	47,130	<b>35,627</b>
流動負債	(14,977)	(11,963)	(12,797)	(17,632)	<b>(31,474)</b>
流動資產淨額	1,359	26,087	28,543	29,498	<b>4,153</b>
資產總值減流動負債	99,925	143,856	172,422	199,981	<b>200,166</b>
非流動負債	(13,740)	(49,674)	(79,713)	(110,321)	<b>(112,314)</b>
資產淨值	86,185	94,182	92,709	89,660	<b>87,852</b>
股本	30,648	30,648	30,648	30,648	<b>30,648</b>
儲備	55,120	51,469	50,050	47,078	<b>45,241</b>
永續資本證券	–	11,585	11,585	11,585	<b>11,585</b>
非控股權益	417	480	426	349	<b>378</b>
權益總額	86,185	94,182	92,709	89,660	<b>87,852</b>
<b>主要財務及營運統計數字</b>					
宣派股息(百萬港元)	–	–	–	–	<b>–</b>
股權收益 <sup>1</sup>	7.1%	-5.2%	-3.7%	-2.7%	<b>2.1%</b>
總負債/資本比率 <sup>2</sup>	6%	31%	44%	53%	<b>56%</b>
客運量 <sup>3,4</sup> (百萬人次)	60.9	0.8	1.4	12.4	<b>45.2</b>
貨運及航空郵件量 <sup>3,5</sup> (百萬公噸)	4.7	4.6	4.9	4.1	<b>4.5</b>
飛機起降量 <sup>3</sup> (千架次)	377	128	145	161	<b>310</b>

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

<sup>2</sup> 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

<sup>3</sup> 營運統計數字只按香港機場管理局錄得的香港國際機場數據載列。

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

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

## 在香港國際機場營運的航空公司 — 2024年3月

ACT Airlines *	中華航空	荷蘭皇家航空	上海航空
AeroLogic *	中國貨運航空*	K-Mile Air *	深圳航空
俄羅斯航空	中國東方航空	大韓航空	四川航空
AEROTRASCARGO *	中國南方航空	長龍航空	Silk Way West Airlines *
Air Atlanta Icelandic *	CMA CGM AIR CARGO *	德國漢莎航空	新加坡航空
加拿大航空	DHL Air *	德國漢莎貨運航空*	Sky Lease I *
中國國際航空	DHL Aviation *	馬來西亞航空	Sky Taxi *
法國航空	埃及航空*	峇迪航空	春秋航空
香港華民航空*	Elitavia Malta *	蒙古航空	瑞士國際航空
印度航空	阿聯酋航空	MNG Airlines *	Tasman Cargo Airlines*
新西蘭航空	埃塞俄比亞航空	National Air Cargo *	Terra Avia *
新畿內亞航空	阿提哈德航空	尼泊爾航空	泰國亞洲航空
亞洲航空	European Air Transport Leipzig *	日本貨物航空*	泰國國際航空
AirAsia X	長榮航空	ONE AIR *	天津航空
探索航空*	FedEx Express *	樂桃航空	土耳其航空
Airline Geo Sky *	斐濟航空	菲律賓航空	韓國德威航空
全日空	芬蘭航空	菲律賓亞洲航空	美國聯合航空
韓亞航空	Galistair *	Polar Air Cargo *	聯合包裹運送服務*
ASL Airlines Belgium *	嘉魯達印尼航空	PT. Rusky Aero Indonesia *	烏魯木齊航空
亞特拉斯 *	大灣區航空	澳洲航空	烏茲別克斯坦航空*
越竹航空	海南航空	卡塔爾航空	越捷航空
曼谷航空	香港快運航空	青島航空	越南航空
英國航空	香港貨運航空*	Raya Airways *	Vistara
柬埔寨國家航空	香港航空	ROM Cargo Airlines *	Western Global Airlines *
CAMEX Airlines *	IndiGo	菲律賓皇家航空	World Cargo Airline*
盧森堡國際貨運航空*	日本航空	汶萊皇家航空	廈門航空
Cargolux Italia S.p.A. *	濟州航空	蘇南瑞麗航空	
國泰航空	江西航空	沙特阿拉伯航空	
宿霧太平洋航空	吉祥航空	酷航	
Challenge Air Cargo *	Kalitta Air *	順豐航空*	
Challenge Airlines *	Kargo Xpress *	山東航空	

\* 只提供貨運服務

## 香港國際機場航班目的地 — 2024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  
大連  
福岡  
福州  
廣州  
貴陽  
海口  
函館  
杭州  
合肥  
呼和浩特  
黃山  
濟州  
濟南  
鹿兒島  
高雄  
熊本  
昆明  
蘭州  
名古屋  
南昌  
南京  
南寧  
南通  
寧波  
沖繩  
大阪/關西  
青島  
泉州  
三亞  
札幌  
首爾/仁川  
上海/虹橋

### 上海/浦東

瀋陽  
台中\*  
台北  
高松  
天津  
東京/羽田  
東京/成田  
烏魯木齊  
溫州  
武漢  
無錫  
武夷山  
廈門  
西安  
銀川  
米子  
張家界  
鄭州

### 東亞/東南亞

斯里巴加灣市  
曼谷/廊曼  
曼谷/蘇凡納布  
長灘島/卡迪克蘭  
宿霧  
克拉克  
清邁  
峴港  
達沃  
登巴薩  
河內  
胡志明市  
雅加達  
蘇梅  
亞庇  
吉隆坡  
吉隆坡/梳邦\*  
古晉\*

### 納閩島\*

馬尼拉  
芽莊  
檳城  
金邊  
布吉  
富國島  
新加坡  
泗水  
烏戎潘當\*  
烏蘭巴托

### 中東/中亞/南亞

阿布扎比\*  
阿拉木圖\*  
安曼\*  
巴林\*  
巴庫\*  
班加羅爾  
金奈  
科倫坡  
達曼\*  
德里  
達卡  
多哈  
迪拜  
迪拜/阿勒馬克圖姆\*  
吉隆坡  
卡拉幹達\*  
加德滿都  
加爾各答\*  
科威特\*  
馬累  
孟買  
馬斯喀特\*  
利雅得\*  
沙迦\*  
塔什干\*  
特拉維夫

### 歐洲

阿姆斯特丹  
安卡拉\*  
布魯塞爾\*  
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  
曼徹斯特  
米蘭/馬爾奔薩  
莫斯科  
慕尼黑\*  
諾丁漢\*  
巴黎  
維也納\*  
蘇黎世

### 澳大利西亞/ 太平洋島嶼

奧克蘭  
布里斯班  
基督城  
關島\*  
墨爾本  
楠迪  
珀斯  
莫爾茲比港  
悉尼  
圖文巴/威爾坎普\*

### 非洲

亞的斯亞貝巴  
開羅\*  
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\*  
哥倫布\*  
達拉斯\*  
檀香山  
休斯敦\*  
亨茨維爾\*  
印第安納波利斯\*  
洛杉磯  
路易斯維爾\*  
孟菲斯\*  
邁阿密\*  
紐約/約翰肯尼迪  
奧克蘭\*  
安大略\*  
費城\*  
波特蘭\*  
三藩市  
多倫多  
溫哥華

### 中美及南美

費利佩安赫萊斯\*  
瓜達拉哈拉\*  
墨西哥城\*  
聖保羅/瓜魯柳斯\*

\* 只提供貨運服務



## 香港機場管理局

香港大嶼山  
香港國際機場  
翔天路1號  
機場行政大樓

電話：(852) 2188 7111  
傳真：(852) 2824 0717  
網址：[www.hongkongairport.com](http://www.hongkongairport.com)

