

2020/21  
年報



# 願景

鞏固香港國際機場作為領先國際航空樞紐，  
成為推進香港經濟增長的動力。

# 使命

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

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

香港機場管理局是香港特別行政區政府全資擁有的  
法定機構，負責營運及發展香港國際機場。

# 目錄

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

## 核心價值

### ◀ 堅毅敬業

樂於承擔、積極進取

### ◀ 力求創新

與時並進、推陳出新

### ◀ 群策群力

團結一致、同心協力

### ◀ 精益求精

追求卓越、持續求進

### ◀ 盡展關懷

以人為本、愛護環境

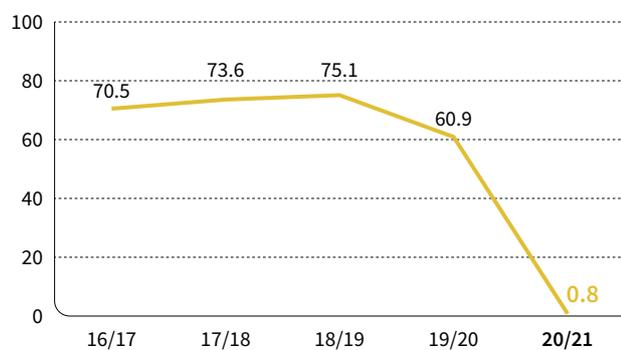
# 香港國際機場簡介

機場用地面積	1 255公頃
客運大樓樓面面積	約73萬平方米
航空公司	約110家
航點	約145個
跑道	兩條

## 營運表現概覽

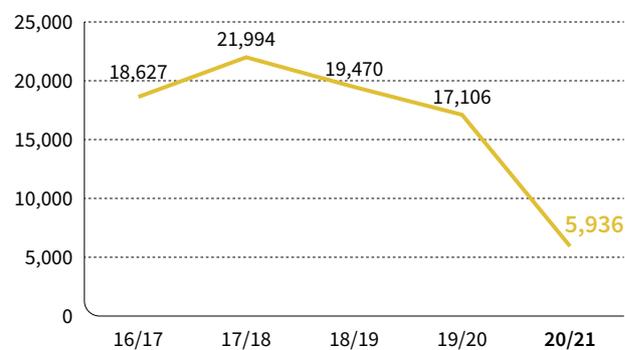
### 客運量

(百萬人次)



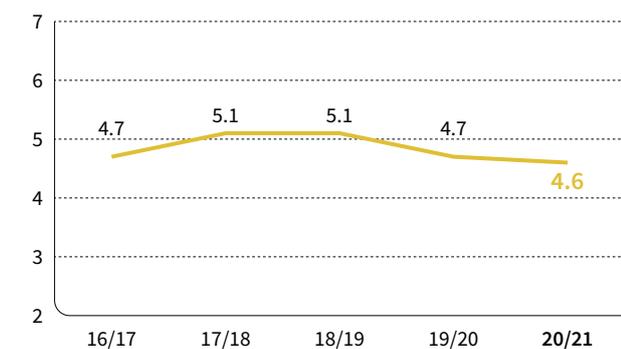
### 收益

(百萬港元)



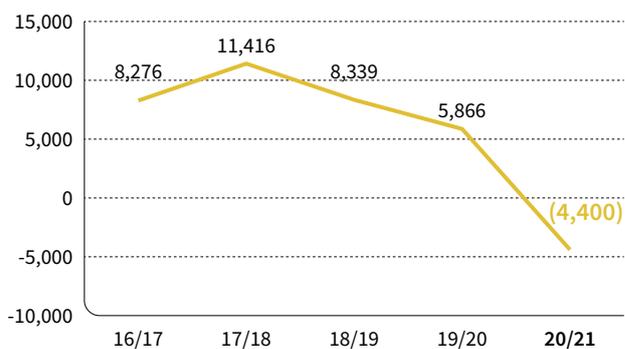
### 貨運及航空郵件量

(百萬公噸)



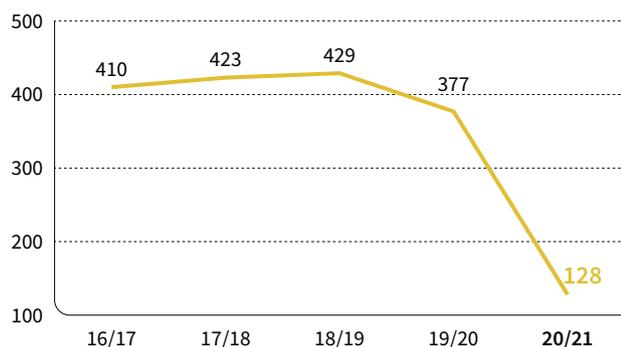
### 權益股東應佔溢利/(虧損)

(百萬港元)



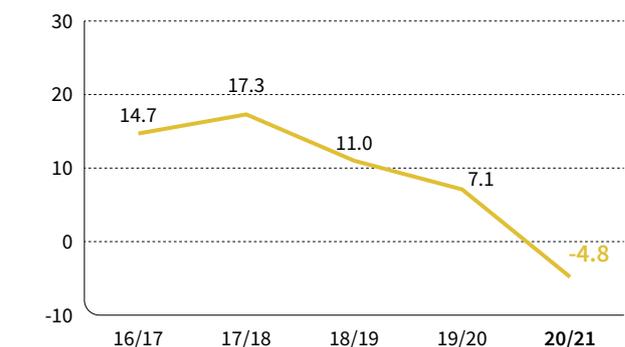
### 飛機起降量

(千架次)



### 股權收益

(百分比)





“ 我們正逐步將香港國際機場發展成為機場城市，  
這項具前瞻性的發展計劃將為本港長遠繁榮作出重大貢獻。 ”



# 主席報告

## 各位持份者：

於截至2021年3月31日止的2020/21財政年度，我們經歷了艱難的一年。在2019冠狀病毒病疫情肆虐下，世界各地經濟不同界別均受到影響，全球航空業尤其遭受沉重打擊。

香港國際機場的客運量雖錄得重大跌幅，惟貨運量仍保持穩定。於過去數年，我們一直投資發展速遞轉口貨運、冷凍儲存及藥品等高價值及高增長範疇，這有助我們應付在疫情期間急增的電子商貿及醫療貨物需求，亦令香港國際機場繼續保持全球最繁忙國際貨運機場的地位。

儘管面對疫情挑戰，但機場同業發揮無比的堅毅決心及專業精神，令機場在這段期間維持暢順運作，並為旅客及員工提供安全的環境。

我深信待疫情受控後，抑壓多時的龐大旅遊需求勢將帶動航空交通反彈，而疫苗面世亦為復蘇帶來曙光。隨着我們採取全面的清潔消毒措施，亦為機場設施引入無接觸式技術，香港國際機場已準備就緒，在情況回復正常時迎接旅客。

## 繼續穩步發展

展望未來，我們正逐步將香港國際機場發展成為機場城市，這項具前瞻性的發展計劃將為本港長遠繁榮作出重大貢獻。



攝於2021年4月。

三跑道系統填海拓地工程已大致完成，新跑道路面鋪設工程及飛行區地面燈號系統安裝工程亦正在進行。我們有信心新跑道將如期於2022年投入運作，而整個三跑道系統項目將於2024年年底前完成。

SKYCITY航天城商業發展項目方面，設有1 200間客房的麗豪航天城酒店將於2021年落成，而將成為全港最大型綜合購物、餐飲及娛樂設施的「11 SKIES」，現計劃於2022年至2025年間分階段開業，屆時SKYCITY航天城將為本港居民及全球旅客帶來嶄新消費體驗，香港國際機場在作為國際航空交通樞紐以外，更將成為備受矚目的熱點。

### 更多矚目發展

《行政長官2020年施政報告》公布了機場的部分發展建議，將與機場城市創造新協同效應。我們將在連接港珠澳大橋的香港口岸人工島興建兩個自動化停車場，合共提供約6 000個停車位，以及建造連接香港口岸人工島至SKYCITY航天城及東涌港鐵站的自動駕駛運輸系統，令旅客往來香港國際機場與粵港澳大灣區時更為方便。

為鞏固香港國際機場在大灣區的地位，我們亦將在東莞設立物流園，並正探討深化與珠海機場的合作，這些項目將大幅擴展我們的貨運及客運腹地市場。

機場城市願景獲得金融界踴躍支持。年內，我們與本地及國際銀行簽訂350億港元的貸款，亦發行了30億美元的永續資本證券及雙期高級票據。環球投資者的反應積極正面，足證市場對機場的未來發展充滿信心。



三跑道系統填海拓地工程已大致完成，新跑道路面鋪設工程及飛行區地面燈號系統安裝工程亦正在進行。

## 再次高飛

自2015年出任香港機場管理局董事會主席以來，我獲得香港政府、董事局成員與各同事的堅定支持。在原定的六年任期上，我很榮幸於2021年3月再獲延任兩年。

多年來，我非常慶幸能夠參與多個推動香港發展的大型基建項目，現在亦很高興有機會見證第三條跑道建成。

於2020/21年度，香港國際機場面對歷來最艱巨的考驗。我衷心感謝機場同業團結一致，攜手共渡時艱。我深信光明前景就在眼前，憑藉我們的靈活應變及穩健基礎，香港國際機場以至香港定能再展翅高飛，創下更優秀成績。

蘇澤光

主席

香港，2021年5月31日



“在疫情期間，我們一直將安全及衛生放在首位。我們積極因應不斷轉變的情況，持續調整各項防疫措施，務求保障旅客及機場員工。”



# 行政總裁報告

## 各位持份者：

截至2021年3月31日止的2020/21財政年度，在2019冠狀病毒病、旅遊限制及檢疫規定的影響下，全球航空業深受打擊，香港國際機場亦面對前所未有的挑戰。

於2020/21年度，客運量下跌98.6%至80萬人次，飛機起降量減少66.2%至127 760架次，貨運量則同比減少2.0%至460萬公噸，維持穩定表現。

## 應對新常態

在疫情期間，我們一直將安全及衛生放在首位。我們積極因應不斷轉變的情況，持續調整各項防疫措施，務求保障旅客及機場員工。

我們與香港政府及機場同業緊密合作，以協調實施檢疫及檢測規定。我們在T1中場客運廊設立臨時樣本採集中心，以配合抵港旅客接受檢疫，並協助政府向機場員工提供2019冠狀病毒病免費檢測，其中包括對全體機場員工實行強制檢測計劃。我們處理抵港疫苗的運輸安排及協調將疫苗轉運至其他目的地，亦在機場設立疫苗接種中心。

為進一步減低病毒傳播機會，員工及旅客在機場範圍必須佩戴口罩，服務櫃檯亦加裝防護隔板。我們善用多項新科技，包括在公共設施表面應用抗菌塗層，以及採用先進的自動化清潔機械人，以助對抗疫情。

我們亦採取額外防範措施保障員工，例如按需要實行在家工作和彈性上班時間安排，員工簡報會及年度職業博覽會等其他大型活動亦改以網上形式舉行。同時，我們為業務夥伴推出紓緩措施及向機場員工提供培訓津貼，協助他們渡過難關。

香港國際機場一直恪守極高的健康及安全標準，因而獲得國際機場協會機場健康認證計劃的認證，更率先成為亞太區內獲得這項認證的機場之一。

展望未來，航空旅遊將繼續以衛生為重要考慮。我們因應疫情採取多項措施，足證機場已為應對新常態作好準備。

## 機場新面貌

於客運量減少期間，我們暫時關閉部分設施，以善用資源及減省成本，亦把握機場人流較少的時間，加快進行維修及改善工程。

例如我們動用了多部升降台，為面積達172 000平方米的一號客運大樓天花進行清潔及保養，整項工作所需時間因而由一年縮短至三個月。

一號客運大樓尊貴購物區已進行翻新，令零售組合更多元化，提供更豐富多采的購物樂趣。接機大堂裝設了大型LED幕牆，展示創意和趣味內容，而設於大堂的互動裝置亦將為旅客帶來輕鬆愉快的體驗。機場多個地點均設置了全新的數碼顯示屏，讓旅客行程更添活力。

在航空交通恢復時，天際走廊、擴建後的一號客運大樓東大堂及翻新登機閘口等其他發展項目將準備好投入服務。

我們亦致力為機場同業建立更愉快的工作環境。即將啟用的機場員工綜合大樓設有樓高兩層的員工餐廳、運動及康樂設施，以及機場幼兒園分校，不但有助促進員工福祉，亦為機場同業建立更緊密連繫。

## 締造便捷旅程

除了提升機場基建外，我們亦採用更多科技，為旅客帶來更暢順的智能化旅程。

於2020/21年度，我們在一號客運大樓推出自助登機閘口，而自助保安閘口的應用亦擴展至轉機檢查站。新設施採用生物特徵及無接觸式技術，核證旅客身分，不但可加快人流，讓旅客更感方便，同時亦減少員工與旅客接觸，以及觸碰觸控式屏幕和其他設施的機會。在疫情過後，我們將會延續這些安排。於本年度，我們將無接觸式技術應用於機場內12部旅客升降機，日後亦會在更多升降機加設這項技術。

為了便利旅客，我們推出全新的「My HKG」流動應用程式，界面設計更簡潔易用，並將會加入多項新功能，例如預訂機場服務及會員獎賞計劃等。

在機場運作方面，我們推出了客運協同決策系統，利用數據分析預測瓶頸問題，加強資源規劃，從而提高運作效率。我們亦在抵港行李輸送帶安裝自動條碼掃描系統，以促進點對點的行李追蹤工作。

於2021年3月，我們採用結合雷達、無線射頻及光電技術的新系統，自動探測在機場附近範圍的未經授權無人駕駛飛機系統，藉此加強航空安全。

## 超越機場角色

除了提升旅客體驗外，我們亦積極擴展機場運力與功能，從城市機場演變成為機場城市。這項十年的機場城市發展計劃，包括建造三跑道系統、SKYCITY航天城及高端物流中心，以及推展多個相關項目。

我們於本年度公布了更多機場城市的發展元素。為把握港珠澳大橋帶來的業務發展潛力，我們將在香港口岸人工島興建兩個自動化停車場。使用「轉機停車場」的粵港澳大灣區旅客，可經海天中轉大樓直接前往機場禁區，過程無需辦理香港出入境手續。來自大灣區的旅客亦可使用「訪港停車場」，經「航天走廊」前往SKYCITY航天城。「航天走廊」將採用自動駕駛運輸系統連接香港口岸人工島及SKYCITY航天城，日後該系統更會延伸至東涌。

與此同時，亞洲國際博覽館第二期發展將包括設有20 000個座位的多用途文娛活動場地，以滿足市場對國際流行音樂會、體育活動及獎勵旅遊的殷切需求，並與SKYCITY航天城產生協同效應。待第二期發展完成後，亞博館的展覽設施面積將增至10萬平方米。

所有元素拼合起來將組成機場城市，有助促進香港及區域未來數十年的繁榮發展。

## 揭開新一頁

現時航空業仍未走出疫情陰霾，我們會繼續審慎管理機場的業務運作，為航空交通復蘇做好準備。

在如此艱難的一年，各業務夥伴及機場員工仍然堅守崗位、竭誠服務，我謹此致以由衷謝意。

儘管前路挑戰重重，但在機場及鄰近地區發展帶動下，同時亦機遇處處。我深信機場將會繼續邁步向前，並期待與機場同業並肩同行，在未來再創佳績。



林天福

行政總裁

香港，2021年5月31日

# 董事會



蘇澤光先生



林天福先生



陳帆先生



陳仲尼先生



周雯玲女士



歐智華先生

## 蘇澤光先生 *GBM GBS OBE 太平紳士* 主席

現年76歲。2015年6月獲委任為董事會主席，於2018年6月獲再度委任。曾任香港貿易發展局主席。行政長官創新及策略發展顧問團非官方成員；友邦保險控股有限公司及華潤電力控股有限公司的獨立非執行董事；瑞信大中華區高級顧問。蘇先生於1995至2003年出任地鐵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 *太平紳士* 行政總裁\*

現年62歲。2014年10月獲委任為行政總裁。曾任香港貿易發展局總裁。國際機場協會亞太區理事會成員；國際機場協會全球理事會成員；航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會及香港物流發展局成員。林先生獲香港董事學會頒發2007年度傑出董事獎（法定/非分配利潤組織），表揚他在企業管治方面的優秀

表現。他亦於2011年獲美國商務部頒發Peace through Commerce獎章，嘉許他領導貿發局在推動港美貿易的貢獻。林先生於2019年獲選為香港運輸物流學會院士，並獲DHL/南華早報香港商業獎頒發傑出管理獎。

## 陳帆先生 *太平紳士* 運輸及房屋局局長\*

現年63歲。陳帆先生於2017年7月出任運輸及房屋局局長後成為董事會成員。他曾任機電工程署署長及機電工程營運基金總經理，現為香港房屋委員會、香港海運港口局、香港物流發展局及航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會的主席。他亦是香港鐵路有限公司及香港按揭證券有限公司的董事；以及可持續發展委員會和青年發展委員會的成員。

## 陳仲尼先生 *SBS BBS 太平紳士*

現年55歲。2020年6月獲委任為董事會成員。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，並於2004年起獲香港證券及期貨事務監察委員會發牌作為持牌負責人員。香港中華總商會副會長；香港學術及職業資歷評審局副主席；中國人民政治協商會議第12屆及13屆全國委員會委員。陳先生於2012年至2018年出任香港考試及評

核局主席；於2010年至2016年出任香港青年獎勵計劃理事會主席。陳先生持有美國賓夕凡尼亞大學沃頓學院經濟學學士及美國西北大學凱洛格商學院工商管理碩士學位。

## 周雯玲女士

現年51歲。2020年6月獲委任為董事會成員。周女士擁有特許財務分析師資格，並曾任香港理工大學校董六年，主力參與投資委員會事務。廉政公署貪污問題諮詢委員會委員；香港中華總商會會董；周女士是大路投資有限公司、周問心堂基金及法律教育基金董事。

## 歐智華先生

現年62歲。2019年6月獲委任為董事會成員。於1980年加入滙豐集團，直至2018年退休。曾任滙豐控股有限公司集團行政總裁及執行董事、香港上海滙豐銀行有限公司主席及執行董事，現任行政長官創新及策略發展顧問團及香港聯合交易所有限公司國際諮詢委員會成員、怡和控股有限公司、沙特英國銀行及奧拉揚集團非執行董事。歐先生持有牛津大學法學學位。



何俊賢議員



許正宇先生



梁穎宇女士



廖志勇機長



盧偉國議員、博士、工程師



黃冠文先生

### 何俊賢議員 *BBS*

現年41歲。2016年1月獲委任為董事會成員，於2018年1月及2020年6月獲再度委任。立法會議員(功能界別—漁農界)；立法會內務委員會、財務委員會、人事編制小組委員會及政府帳目委員會委員；政制事務、經濟發展事務、環境事務、食物安全及環境衛生事務、公務員及資助機構員工事務及保安事務委員會委員。

### 許正宇先生 *太平紳士*

#### 財經事務及庫務局局長\*

現年44歲。2020年4月出任財經事務及庫務局局長後成為董事會成員。曾任香港金融發展局行政總監。九廣鐵路公司管理局主席。香港鐵路有限公司及香港按揭證券有限公司的非執行董事。強制性公積金計劃管理局、西九文化區管理局及金融發展局的董事局成員。香港國際主題樂園有限公司董事。

### 梁穎宇女士 *太平紳士*

現年50歲。2020年10月獲委任為董事會成員。啟明創投主管合夥人。再鼎醫藥有限公司、杭州啟明醫療器械股份有限公司、康希諾生物股份有限公司、諾輝健康、締脈生物醫藥、千麥醫療、和瑞基因、信念醫藥、德晉及英矽智能等公司董事。哈佛大學法律學院客座講師；史丹福商學院顧問委員會委員；香港交易及結算所有限公司獨立非執行董事及香港故宮文化博物館有限公司董事局成員。梁女士入選2019年、2020年和2021年福布斯全球最佳創投人榜等多個國際獎項。梁女士擁有史丹福大學商學院工商管理碩士學位及康奈爾大學理學士學位。

### 廖志勇機長 *太平紳士*

#### 民航處處長\*

現年55歲。2020年4月出任民航處處長後成為董事會成員。持專業民航駕駛執照；香港工程師學會資深會員。現任國際民用航空組織亞太地區區域航空安全小組主席；曾任國際適航聯會副總裁(亞洲)。

### 盧偉國議員、博士、工程師

#### *SBS MH 太平紳士*

現年68歲。2019年6月獲委任為董事會成員。立法會議員(功能界別—工程界)；立法會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；香港房屋委員會委員及西九文化區管理局成員。中國人民政治協商會議第13屆全國委員會及中國科學技術協會全國委員會委員。

### 黃冠文先生 *BBS MH 太平紳士*

現年56歲。2018年6月獲委任為董事會成員。以立投資管理有限公司及新建業有限公司董事；香港廉政公署防止貪污諮詢委員會主席、貪污問題諮詢委員會委員、旅遊業監管局成員及香港鐵路有限公司的獨立非執行董事。於2006年5月至2012年4月出任香港聯合交易所有限公司上市委員會成員，於2012年4月至2018年3月出任通訊事務管理局成員及於2012年8月至2018年7月出任空運牌照局成員。



黃永灝先生



王鳴峰資深大律師



胡文新先生



易志明議員



盛智文博士

### 黃永灝先生 *BBS 太平紳士*

現年63歲。2015年6月獲委任為董事會成員，於2018年6月獲再度委任。現任恒基(中國)投資有限公司常務副總裁及恒基兆業地產有限公司建築部總經理。英國土木工程師學會、香港工程師學會、英國公路學會及香港公路學會的資深會員，他亦為根據第409章《工程師註冊條例》註冊的香港註冊專業工程師。黃先生現為港深創新及科技園有限公司董事、香港建造商會永遠監督及醫院管理局成員。

### 王鳴峰資深大律師 *太平紳士*

現年49歲。2020年10月獲委任為董事會成員。德輔大律師事務所成員。王大律師在商事訴訟領域具有廣泛的執業經驗，在公司法、破產法及證券法領域的經驗尤為豐富。現任香港大律師公會海外律師考核委員會和內地事務委員會的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。

### 胡文新先生 *太平紳士*

現年48歲。2019年6月獲委任為董事會成員。胡先生於1999至2019年間在合和實業集團出任包括集團執行副主席及董事總經理等多個重要管理崗位，在地產界及基建界具執掌高級行政職位近20年的經驗。胡先生現為中國人民政治協商會議第13屆全國委員會委員；香港特區政府環境局能源諮詢委員會委員及證券及期貨事務監察委員會房地產投資信託基金委員會委員。

### 易志明議員 *SBS 太平紳士*

現年67歲。2014年6月獲委任為董事會成員，於2017年6月及2020年6月獲再度委任。英國特許工程師。於1994年加入九龍倉集團，職責包括監督集團的公共交通運輸、集裝箱碼頭及空運貨站業務組合。香港立法會航運交通界功能界別議員；物業管理業監管局成員；中國人民政治協商會議第13屆全國委員會委員；獨立監察警方處理投訴委員會副主席；海港企業有限公司(股份代號：51)及天星小輪有限公司非執行董事；現代貨箱碼頭有限公司及香港空運貨站有限公司董事。

### 盛智文博士 *GBM GBS 太平紳士*

現年72歲。2015年6月獲委任為董事會成員，於2018年6月獲再度委任。蘭桂坊集團及蘭桂坊協會主席及Paradise Properties Group擁有人；永利澳門有限公司非執行主席；盈科大衍地產發展有限公司非執行董事；信和置業有限公司、尖沙咀置業集團有限公司、利標品牌有限公司、電視廣播有限公司及復星旅遊文化集團的獨立非執行董事；香港總商會理事會成員；團結香港基金理事會理事；阿里巴巴創業者基金屬下的香港創業者基金董事局成員；香港海洋公園榮譽顧問；香港公益金名譽副會長；行政長官創新及策略發展顧問團及人力資源規劃委員會非官方成員。

\* 按職位的當然成員

### 董事會秘書

何惠芬女士

### 核數師

畢馬威會計師事務所

# 執行總監



陳正思女士



張李佳蕙女士



鍾惠儀女士



李沛鏗先生



梁永基先生



潘嘉宏先生

## 陳正思女士 商務執行總監

現年55歲，持有香港中文大學工商管理碩士學位。2012年9月獲委任。加入香港機場管理局前，陳正思女士是希慎興業有限公司總監(商舖租務及市場推廣)，之前她曾在利潔時公司(香港及台灣)及強生(香港)有限公司擔任高級職位，於跨國機構擁有豐富的管理及商務經驗。陳女士現為香港房屋委員會委員，以及其轄下商業樓宇小組委員會委員、策劃小組委員會委員及其審計附屬小組委員會主席。

## 張李佳蕙女士 機場運行執行總監

現年60歲，持有美國南伊利諾大學工商管理碩士學位及紐約州立大學電腦科學學士學位，並於史丹福大學修讀行政管理課程，2019年12月獲委任為機場運行執行總監。張李佳蕙女士曾在通用電器公司及美國加州矽谷高科技初創公司工作多年，其後於1992年加盟香港機場管理局。她在機場管理方面擁有逾28年經驗，先後在機管局執掌多個高級管理層職位。她現時兼任珠海市珠港機場管理有限公司董事及滬港機場管理(上海)有限公司副董事長。張李佳蕙女士積極服務社會，

現為香港學術及職業資歷評審局職業專才教育評審聯絡小組成員，以及國際青年學融基金會董事會成員。

## 鍾惠儀女士 人力資源及行政執行總監

現年57歲，持有美國檀香山Chaminade University理學碩士學位及香港中文大學社會科學學士學位。2014年10月獲委任。加入香港機場管理局前，鍾惠儀女士是香港興業國際集團有限公司集團人力資源部總經理。鍾女士擁有逾30年人力資源管理經驗，曾於香港多間具規模的商業及公營機構包括和記港口集團有限公司及中電集團等擔任要職，擁有組織發展、領導人才開發及改革管理等範疇的專業知識和經驗。鍾女士現為公務員培訓諮詢委員會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45歲，持有美國麻省理工學院化學工程理學士學位。2020年7月獲委任。加入香港機場管理局前，李沛鏗先生為光大新鴻基有限公司董事總經理，並曾於渣打銀行(香港)有限公司及美林(亞太)有限公司企業融資和投資銀行部門擔任高級管理層職位。李先生現為杭州蕭山國際機場有限公司擔任董事。

## 梁永基先生 工程及科技執行總監

現年60歲，持有香港中文大學工商管理碩士學位及香港大學理學士(工程)學位，2020年1月獲委任為工程及科技執行總監。梁永基先生於香港機場管理局任職超過29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，擁有逾38年經驗，其中30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。

## 潘嘉宏先生 三跑道項目執行總監

現年63歲，持有英國土木工程學士學位。2016年2月獲委任為三跑道項目執行總監。潘嘉宏先生在建築及土木工程方面擁有超過35年經驗，處理涉及規劃、設計及管理多個範疇的大型發展項目，涵蓋機場及建築物以至隧道、橋樑及道路。他積極參與香港工程業界事務，於2012至2018年期間為建造業議會成員及其轄下環境專責委員會主席。

# 財務及營運概覽

	2020/21	2019/20	+/- % <sup>1</sup>
<b>財務業績</b>			
<i>(百萬港元)</i>			
收益	<b>5,936</b>	17,106	-65.3%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	<b>(2,118)</b>	9,220	n/m
折舊和攤銷	<b>(3,169)</b>	(2,924)	+8.4%
利息及財務收入淨額	<b>71</b>	461	-84.6%
權益股東應佔(虧損)/溢利	<b>(4,400)</b>	5,866	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	<b>155,819</b>	114,902	+35.6%
借款總額	<b>41,769</b>	5,215	+700.9%
權益總額	<b>94,182</b>	86,185	+9.3%
股權收益	<b>-4.8%</b>	7.1%	
總負債/資本比率 <sup>2</sup>	<b>31%</b>	6%	
<b>信貸評級</b>			
標準普爾：			
長期本地貨幣	<b>AA+</b>	AA+	
長期外幣	<b>AA+</b>	AA+	
<b>營運概覽<sup>3</sup></b>			
客運量 <sup>4</sup> (百萬人次)	<b>0.8</b>	60.9	-98.6%
貨運及航空郵件量 <sup>5</sup> (百萬公噸)	<b>4.6</b>	4.7	-2.0%
飛機起降量 (千架次)	<b>128</b>	377	-66.2%

<sup>1</sup> 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

<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>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。

n/m：並無意義

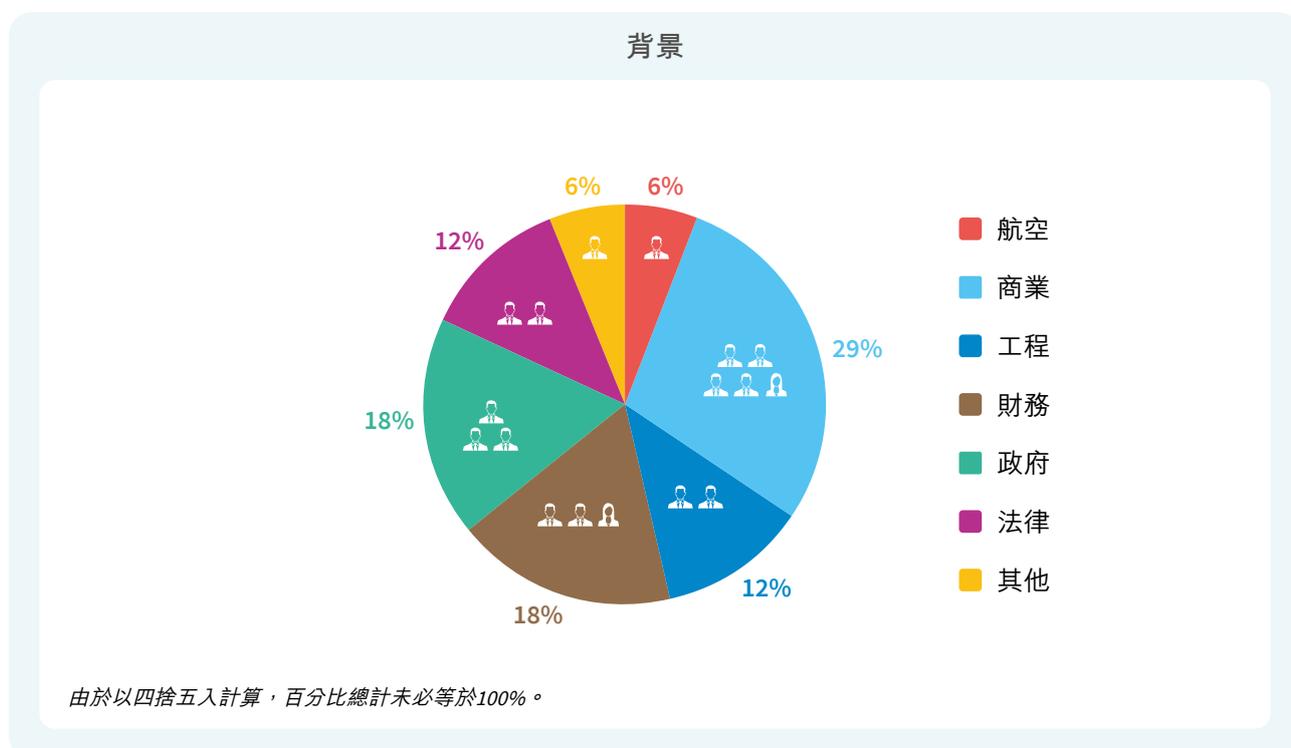


## 董事會成員

於2021年5月31日，董事會共有17名成員，各成員的簡歷載列於第12至14頁及機管局網站(www.hongkongairport.com)。除行政總裁外，所有董事會成員均為非執行成員，其中13名視為獨立人士<sup>1</sup>，佔成員總數76%。現時董事會的三名公職人員分別為財經事務及庫務局局長、運輸及房屋局局長，以及民航處處長。

## 董事會成員多元化

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

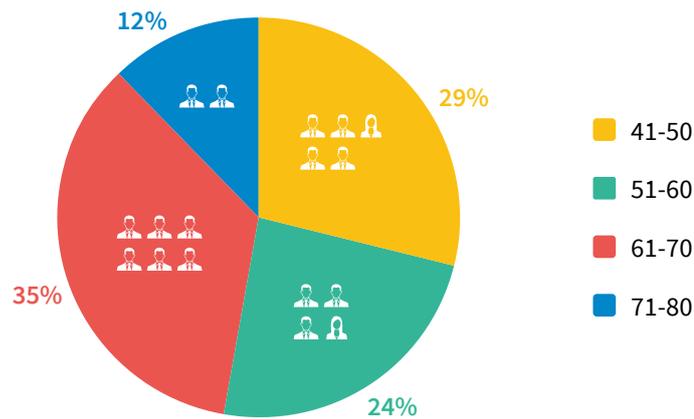


<sup>1</sup> 任何成員如非公職人員或機管局的執行成員，而且與董事會任何成員或行政管理人員沒有關連，便會視為獨立人士。

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任期通常最長為三年。

### 酬金

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

董事會成員在本報告年度的酬金於第109頁披露。

### 培訓

新獲委任的董事會成員(包括公職人員)參與為其而設的啟導計劃。有關計劃包括與行政總裁、執行總監及管理層會面、參加有關機場營運、航空保安及大型發展項目的簡報會，以及參觀機場設施，讓新成員熟悉航空業和機管局的目標、策略、營運及內部監控工作。

機管局明白持續推行培訓及發展工作的重要性，於年內透過簡報及航拍影片，定期向董事會成員提供三跑道系統的最新進展。機管局亦安排董事會成員參觀香港國際航空學院、航天走廊及其他新設施，讓他們掌握機場的最新發展。

## 個人法律責任

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

## 董事會處事程序

董事會處事程序以機管局適用範圍為限，力求遵從香港聯合交易所有限公司發出的《企業管治守則》及《企業管治報告》(《管治守則》)，並在董事會的運作模式中清晰界定。

董事會不時檢討運作模式，與時並進，以配合規管轉變及最佳企業管治實務。董事會於2017年6月12日檢討及採納現行的運作模式。

## 現行運作模式要點

- 董事會須每年最少召開四次定期會議
- 會議議程由主席審批，成員可建議加入討論議題
- 董事委員會主席在每次會議中向董事會提交報告
- 在合理時間內將會議紀錄送交成員，以供其審閱及記錄
- 董事會會議的全年時間表於早一個年度發出
- 議程及文件於會議舉行前最少三整天送交成員(不包括發送文件當天及舉行會議當天)
- 成員必須保護機密資料，並遵守利益申報程序

## 於2020/21年度已完成的工作概要

- 舉行五次會議，平均出席率為99%
- 審議43份文件
- 經審議的主要事項：

### 企業

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

### 財務

- 年度及經修訂財務預算及五年財務計劃
- 經審核財務報表及未經審核中期財務報告
- 管理層擬備的季度賬目及報告
- 財務紓緩措施
- 委任外聘核數師
- 就提供核數服務批出合約
- 年度股息
- 投資指引
- 執行三跑道系統融資方案

### 項目

- 三跑道系統項目下的主要合約
- 與香港口岸人工島發展、機場擴建及提升相關的項目

### 商務及業務策略

- 主要商業特許經營牌照
- 亞洲國際博覽館發展計劃
- 商用航空中心擴建

### 人力資源

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

### 運作

- 運力及服務提升

## 會議

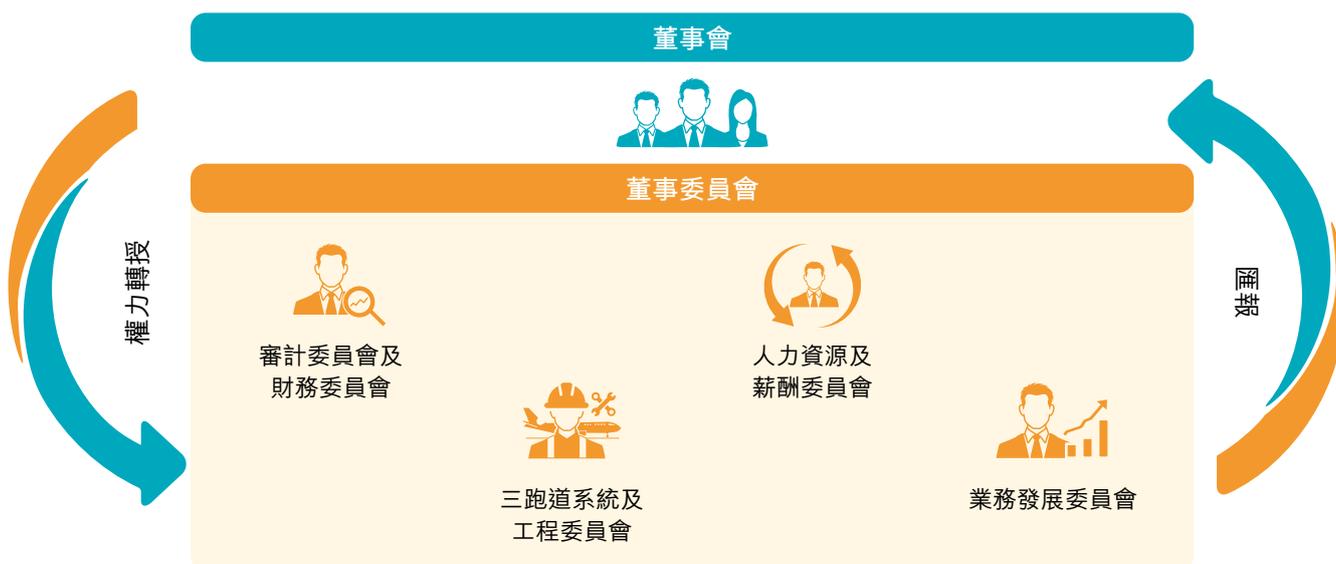
各成員在五次董事會會議的出席紀錄詳見第27頁。

董事會成員在董事會將審議的任何業務建議中，若涉及任何利益，必須作出申報。涉及利益的成員須在適當情況下，退出相關討論及決策程序。

## 董事委員會

根據《機場管理局條例》，董事會可以成立委員會，商討專責範疇的事項。該等委員會可在其職權範圍內就有關事項作出決定，並須在每次董事會會議上向董事會報告。董事會現設有四個委員會，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
- 在每次董事會會議中向董事會提交委員會報告
- 完整的委員會會議紀錄送交董事會成員，以供參考

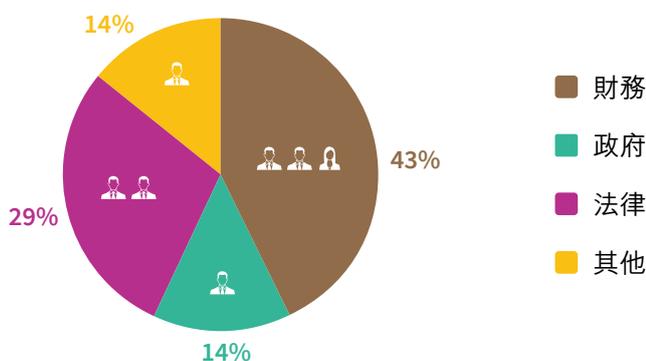
董事委員會的職權範圍不時作出檢討，以配合機管局不斷轉變的營運、業務及發展需要。最近一次檢討於2020年進行，以確保各委員會的職權範圍之間沒有重大缺口或重疊。各董事委員會的職權範圍載於香港國際機場網站([www.hongkongairport.com](http://www.hongkongairport.com))。

董事會於2020年6月審閱及通過董事委員會的架構及成員名單，並於2020年11月作出最近一次更新。大部分董事會成員在兩個董事委員會中擔任成員。

各董事委員會的詳細資料、成員名單、主要職責，以及於截至2021年3月31日止年度已完成工作概要於下文載列。

## 審計委員會及財務委員會

審計委員會及財務委員會成員的背景



平均出席率：83.3%

### 成員

委員會有七名非執行成員，其中六名為獨立人士：

#### 獨立非執行成員

- 黃冠文先生(主席)
- 陳仲尼先生
- 周雯玲女士
- 歐智華先生
- 何俊賢議員
- 王鳴峰博士

#### 非執行成員

- 財經事務及庫務局局長

### 主要職責

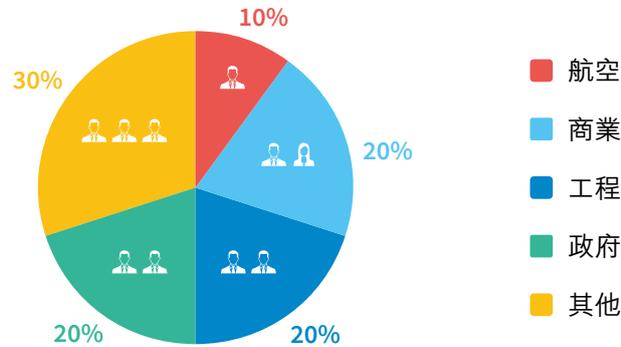
1. 審閱財務報表
2. 就聘用外聘核數師提出建議，並審批外聘核數師的薪酬及聘用條款，以及監督機管局與外聘核數師的關係
3. 檢討會計政策、年度財務預算及五年財務計劃
4. 監督內部及財務監控、風險管理制度及內部稽核職能，以及檢討內部舉報政策
5. 報告有關企業管治實務的事項
6. 就機管局的投資目標、指引及策略和海外投資提出建議

### 於2020/21年度已完成的工作概要

- 舉行四次會議，平均出席率為83.3%
- 審議22份文件
- 經審議的主要事項：
  - 經審核年度財務報表及未經審核中期財務報告
  - 年度及經修訂財務預算及五年財務計劃
  - 季度營運業績
  - 股息政策
  - 聘用外聘核數師、審批核數費用及非核數服務
  - 就提出核數服務批出合約
  - 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
  - 風險管理策略
  - 投資指引

## 三跑道系統及工程委員會

### 三跑道系統及工程委員會成員的背景



平均出席率：86.8%

### 成員

委員會有十名非執行成員，其中七名為獨立人士：

#### 獨立非執行成員

- 盧偉國議員(主席)
- 陳仲尼先生
- 何俊賢議員
- 梁穎宇女士
- 黃永灝先生
- 王鳴峰博士
- 胡文新先生

#### 執行成員

- 林天福先生

#### 非執行成員

- 運輸及房屋局局長
- 民航處處長

### 主要職責

監督三跑道系統及其他基本工程項目的規劃及項目推行，務求項目順利按預算及如期完成：

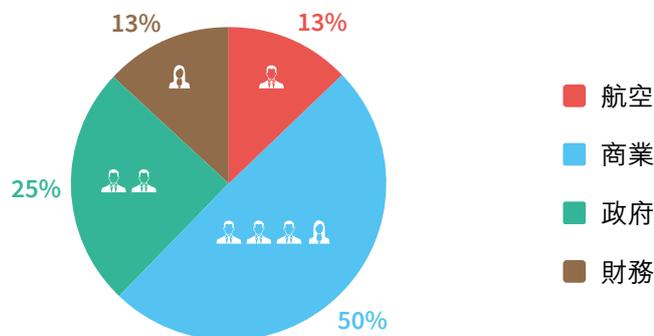
1. 就三跑道系統及其他基本工程項目的主要工程相關事宜，向董事會提出意見及建議
2. 審視及審批三跑道系統、工程合約及顧問協議的採購策略及評審準則
3. 審視及審批三跑道系統和其他工程合約及顧問協議的批授或合約變動，或就此向董事會提出建議
4. 就三跑道系統與鄰近發展項目的配合事宜提出意見
5. 監察三跑道系統及大型基本工程項目的進度，確保項目順利推行
6. 就全部基本工程的年度財務預算及五年計劃，向董事會提出建議

### 於2020/21年度已完成的工作概要

- 舉行五次會議，平均出席率為86.8%
- 審議19份文件
- 經審議的主要事項：
  - 年度基本工程財務預算及五年基本工程計劃
  - 採購策略及批授大型工程合約
  - 採購策略及批授三跑道系統建造工程支援服務協議
  - 鄰近發展項目的設計顧問服務
  - 優化機場設施
  - 機場改善及維修工程
  - 填海工程、三跑道系統及大型基本工程及項目進度

## 業務發展委員會

業務發展委員會成員的背景



平均出席率：87.5%  
由於以四捨五入計算，百分比總計未必等於100%。

### 成員

委員會有八名成員，其中五名為獨立人士：

#### 獨立非執行成員

- 盛智文博士(主席)
- 周雯玲女士
- 梁穎宇女士
- 胡文新先生
- 易志明議員

#### 執行成員

- 林天福先生

#### 非執行成員

- 運輸及房屋局局長
- 民航處處長

### 主要職責

審議及審批以下事宜，並就此向董事會提出建議：

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

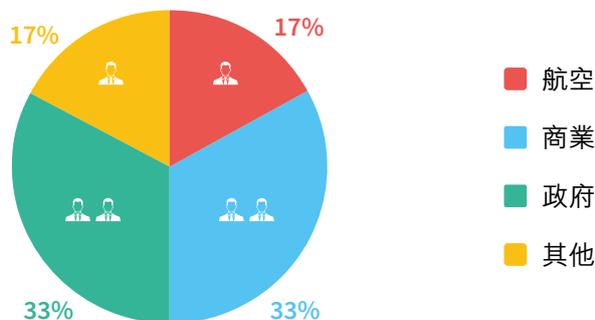
### 於2020/21年度已完成的工作概要

- 舉行三次會議，平均出席率為87.5%
- 審議11份文件
- 經審議的主要事項：
  - 機場零售策略及牌照續期
  - 商用航空中心擴建
  - 實行企業5G基礎設施
  - 實行數碼化停機坪及指揮塔管理系統
  - 採購策略和營運及服務合約批授

## 北商業區發展委員會<sup>2</sup>

(已於2020年6月10日解散)

### 北商業區發展委員會成員的背景



平均出席率：100%

### 成員

委員會有六名成員，其中三名為獨立人士：

#### 獨立非執行成員

- 杜彼得先生(主席)
- 林奮強先生
- 盛智文博士

#### 執行成員

- 林天福先生

#### 非執行成員

- 財經事務及庫務局局長
- 運輸及房屋局局長

### 主要職責

1. 監督北商業區發展的總體規劃
2. 就北商業區用地的發展策略向董事會提出意見及建議，並監察北商業區發展的進度
3. 審批北商業區發展的商業招標主要條款及細則，並就此向董事會提出建議
4. 就北商業區與其他發展項目的配合及對外交通連接事宜提出意見
5. 監督有關北商業區發展的市場拓展計劃，並就此提出意見

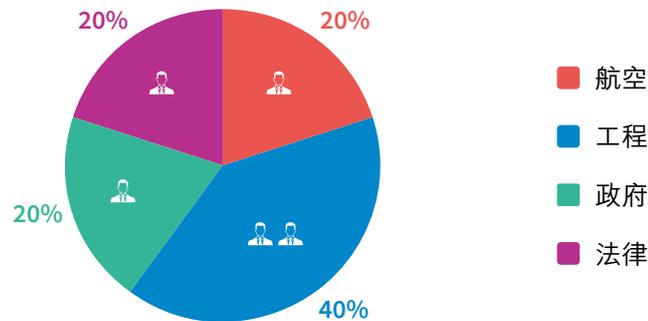
### 於2020/21年度已完成的工作概要

- 舉行一次會議，平均出席率為100%
- 收到一份簡報
- 經審議的主要事項：
  - SKYCITY航天城項目的發展進度

<sup>2</sup> 此委員會主要負責監督北商業區發展的總體規劃。隨着主要招標合約已批出，建造工程亦正在進行中，董事會批准解散委員會，其餘工程將由業務發展委員會監督。

## 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：100%

### 成員

委員會有五名成員，其中三名為獨立人士：

#### 獨立非執行成員

- 黃永灝先生(主席)
- 盧偉國議員
- 黃冠文先生

#### 執行成員

- 林天福先生

#### 非執行成員

- 運輸及房屋局局長

### 主要職責

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

### 於2020/21年度已完成的工作概要

- 舉行兩次會議，平均出席率為100%
- 審議四份文件
- 經審議的主要事項：
  - 年度員工薪酬檢討
  - 年度企業目標及表現衡量方法
  - 年度企業表現評估及向員工發放浮動薪酬
  - 委任及重新委任高級管理層

會議出席率(2020年4月1日至2021年3月31日)

董事會成員	董事會 <sup>10</sup>	審計委員會及 財務委員會 <sup>10</sup>	三跑道系統及 工程委員會	業務發展 委員會	北商業區 發展委員會 <sup>11</sup>	人力資源及 薪酬委員會
<b>非執行成員</b>						
運輸及房屋局局長	5/5		5/5	3/3	1/1	2/2
財經事務及庫務局局長	5/5	4/4			1/1	
民航處處長	5/5		5/5	3/3		
<b>獨立非執行成員</b>						
蘇澤光先生(董事會主席)	5/5					
陳仲尼先生 <sup>2</sup>	4/4	3/3	3/4			
周雯玲女士 <sup>2</sup>	4/4	3/3		3/3		
歐智華先生 <sup>4</sup>	5/5	4/4				
何俊賢議員	5/5	2/4	4/5			
林奮強先生 <sup>5</sup>	1/1	1/1			1/1	
梁穎宇女士 <sup>3</sup>	3/3		1/2	1/1		
盧偉國議員	5/5		5/5 <sup>1</sup>			2/2
杜彼得先生 <sup>5</sup>	1/1				1/1 <sup>1</sup>	
唐家成先生 <sup>6</sup>	1/1	1/1 <sup>7</sup>				1/1
黃冠文先生	5/5	4/4 <sup>1</sup>				2/2 <sup>8</sup>
黃永灝先生	5/5		5/5			1/1 <sup>1</sup>
王鳴峰資深大律師 <sup>3</sup>	3/3	0/1	1/2			
胡文新先生	4/5		5/5	3/3		
易志明議員	5/5		1/1 <sup>9</sup>	0/3		
盛智文博士	5/5			3/3 <sup>1</sup>	1/1	
<b>執行成員</b>						
林天福先生(行政總裁)	5/5		5/5	3/3	1/1	2/2
年內舉行會議總數	5	4	5	3	1	2

附註：

<sup>1</sup> 擔任委員會主席

<sup>2</sup> 分別於2020年6月1日及10日獲委任為董事會及委員會成員

<sup>3</sup> 分別於2020年10月1日及11月2日獲委任為董事會及委員會成員

<sup>4</sup> 於2020年5月13日辭任委員會主席

<sup>5</sup> 於2020年5月31日退任董事會及委員會成員

<sup>6</sup> 於2020年7月13日辭任董事會及委員會成員

<sup>7</sup> 分別於2020年5月13日及7月13日獲委任為及辭任委員會主席

<sup>8</sup> 於2020年7月21日辭任委員會主席

<sup>9</sup> 於2020年6月10日辭任委員會成員

<sup>10</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>11</sup> 於2020年6月10日解散

## 均衡職責

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

## 董事會專責決定的事項包括：

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

## 主席及行政總裁

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

### 主席(獨立非執行成員)

- 領導董事會制訂政策、策略及整體方向
- 監察董事會的效績
- 促使董事會成員建立具建設性的合作關係

### 行政總裁

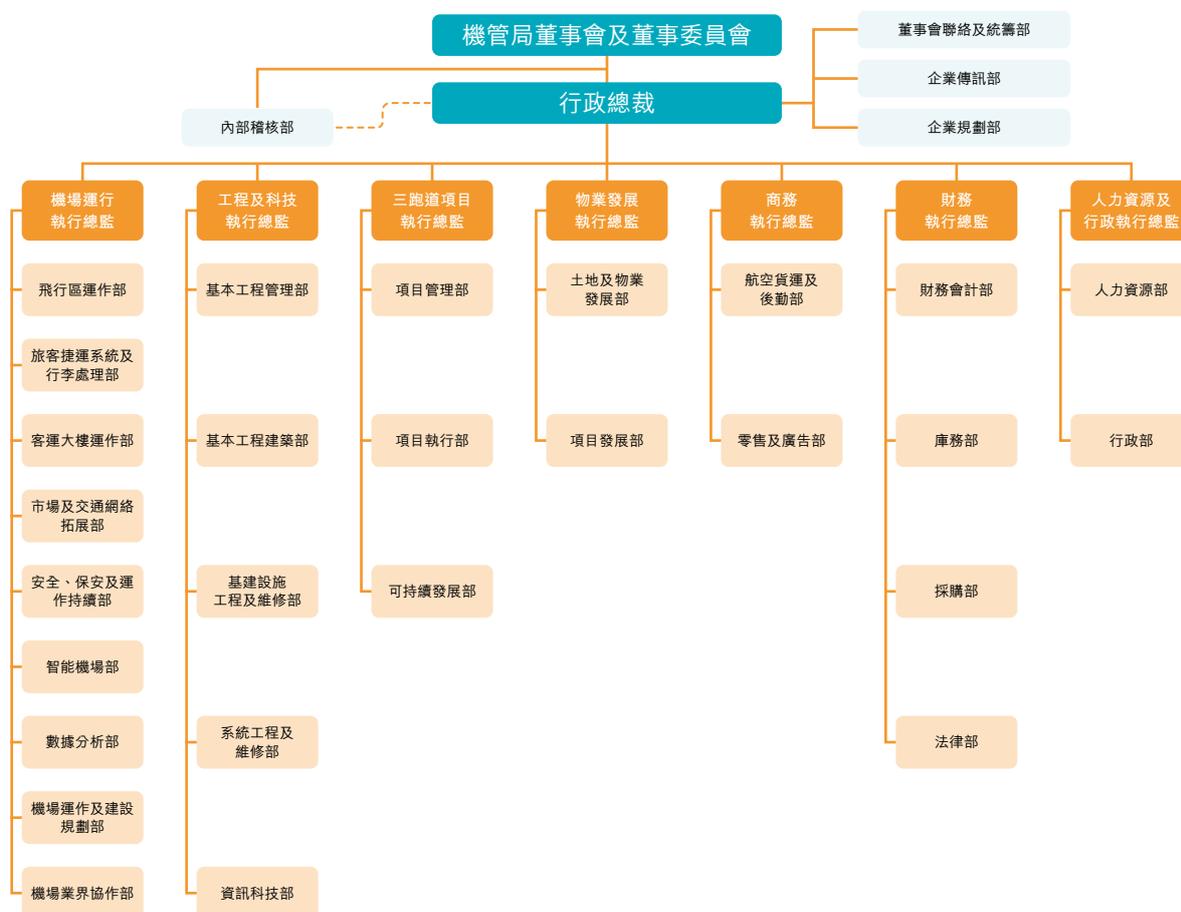
- 制訂策略性營運計劃以配合董事會設定的目標
- 為日常營運表現承擔行政責任
- 帶領管理層團隊進行董事會採納的政策及策略

## 行政管理人員

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

機管局的管理架構由功能部門及「處」組成。這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2021年3月31日，機管局的組織架構如下：

## 機管局組織架構



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

高級管理層或執行總監並無參與決定本身的薪酬。有關行政總裁及執行總監的薪酬詳細資料載於第109至112頁的財務報表附註。

公司秘書負責處理董事會相關事宜，並直接向行政總裁匯報。

## 主要諮詢委員會及管理委員會

除了四個董事委員會外，機管局亦設有諮詢委員會、管理委員會及統籌會議，以處理特定事宜，並會不時檢討有關委員會及會議的架構及成員名單，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
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>• 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>
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>• 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>
人力資源委員會	<ul style="list-style-type: none"><li>• 行政總裁(主席)</li><li>• 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，以及高級行政職位的繼任規劃</li><li>• 推動機管局的企業文化</li></ul>
機場用地發展 委員會	<ul style="list-style-type: none"><li>• 行政總裁(主席)</li><li>• 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>

## 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>
香港國際航空學院督導委員會	<ul style="list-style-type: none"><li>• 行政總裁(主席)</li><li>• 來自政府、學術界及機場同業的外界成員</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 向管理層提供指引，以協助航空學院達到為香港培育航空業人才的目標</li><li>• 為航空學院的定位及發展提出建議</li><li>• 協助航空學院持續營運</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，故採取開放政策披露資料，定期發放有關機管局表現及運作的資料，並載於其網站，而涉及航空保安及屬商業敏感的資料則屬例外。機管局的年度及中期財務報告亦刊載於其網站。

為提高透明度及公開程度，機管局遵照香港聯合交易所有限公司發出的《管治守則》，主動披露董事會及轄下委員會各成員出席會議的紀錄，以及董事會成員及執行總監的酬金。於2020/21年度，機管局透過其公開資料制度接受及處理共27宗查詢。

### 良好溝通

機管局採取開放積極的溝通政策。為了與持份者及公眾更有效地溝通，香港國際機場網站載有機管局、機場及各項服務的全面及最新資料。機管局利用Facebook、Instagram、YouTube、LinkedIn、Twitter、微信及網誌等社交媒體，以及流動應用程式「MyHKG」發放資訊。此外，機管局亦舉辦展覽，向公眾提供有關機場發展的資訊。

機管局安排記者會、工作坊及簡報會、新聞訪問、回應查詢及發布新聞稿和聲明，藉此通過大眾傳媒向公眾介紹機場最新的服務、增長及發展情況。機管局亦安排會議、論壇及機場參觀，加強與業務夥伴、航空業界及其他持份者的相互溝通。

機管局重視顧客的意見，透過網站、定量及定質意見調查、電郵、意見表格、電話熱線等多個途徑，獲取旅客、顧客及其他持份者的意見。

機管局制定計劃，藉著舉行會議、簡報會及機場參觀等活動，與各界持份者保持聯繫，讓他們對正在施工的三跑道系統項目有更深入了解。機管局不時與專業人員聯絡小組及社區聯絡小組會面，以講解項目的最新情況，並收集專家及社區領袖的意見，同時設立專題網站([www.threerunwaysystem.com](http://www.threerunwaysystem.com))以提供三跑道系統的最新資訊。

管理層定期與員工舉行會議及簡報會，闡述為達到機管局目標而進行的工作及計劃，高級管理層亦可藉此機會向員工講解各個新項目的最新進展，並就日後企業發展方向及重點分享見解。機管局透過月刊《翱翔天地》分享主要企業目標、策略、業績及重要活動資訊，同時亦舉行員工簡報會，與員工直接溝通。行政總裁每星期主持管理層會議，作為高級管理層分享重要資料的平台，讓他們了解各個發展項目及企業事項的最新情況。管理層會議的會議紀錄會發放予全體員工，並上載至機管局內聯網。

## 可持續發展

機管局的可持續發展願景是在不斷轉變且充滿挑戰的經濟、生態、科技及社會環境下，致力提升營運能力，在保持盈利的情況下持續發展，同時在機構內建立深厚的可持續發展文化。可持續發展部負責制訂及推行機管局的可持續發展策略、管理及匯報機制，由機管局各部門代表組成的可持續發展工作小組，則負責支持可持續發展匯報工作及框架的發展。

機管局於報告年度發表《2019/20 可持續發展報告》。這份報告按照全球報告倡議組織標準：核心選項及 G4《機場營運行業披露》的要求編製，並已獲香港品質保證局獨立驗證。

於2020/21年度，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，因而贏得多個獎項，其中包括：

- 為香港會計師公會舉辦的「可持續發展及社會責任報告獎 2020」公營/非牟利機構(大型機構)組別得主
- 在 CSRWorks International 舉辦的「2019 年亞洲可持續發展報告大獎」中，獲得「亞洲最佳可持續發展報告(公營機構)類別」銀獎
- 在《The Asset》舉辦的「The Asset AAA 級可持續資本市場區域獎 2020」中，獲頒發「最佳銀團貸款獎」
- 在《GlobalCapital Asia》舉辦的「GlobalCapital 亞洲大獎 2020」中，奪得「最佳投資級別銀團貸款」獎項
- 在建造業議會舉辦的「建造業議會可持續建築大獎 2020」中，三跑道系統項目的深層水泥拌合工程獲得「機構：項目業主(公營)」類別銀獎，以及「業界從業員：建造經理」類別卓越獎

## 風險管理及內部監控

### 風險管理

機管局的營運涉及多方面風險，其採取的風險管理方法詳情載列如下：

- 機管局實行年度企業規劃，要求所有相關部門識別各項主要挑戰，然後透過擬備年度業務計劃及每年更新五年業務計劃，為未來一年及五年制訂策略優先次序或項目，而高級管理層會於有關期間內審核各個項目的情況。
- 行政管理人員每年檢討各部門及主要附屬公司在面對主要業務、營運、財務及合規風險的內部監控工作，有關進一步詳情載於本報告「檢討內部監控」一節。
- 安全、保安及運作持續部評估營運風險，以確保機場就因旅客、行李、航機、貨物及資訊流動可能受阻而造成的影響作好準備，並將有關影響減至最少。機管局已制定運作持續計劃，並已進行測試，以管理可能出現的運作受阻情況。
- 機管局已因應三跑道系統項目要求制定風險評估及管理系統，並透過三跑道系統及工程委員會向董事會匯報。

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

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

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

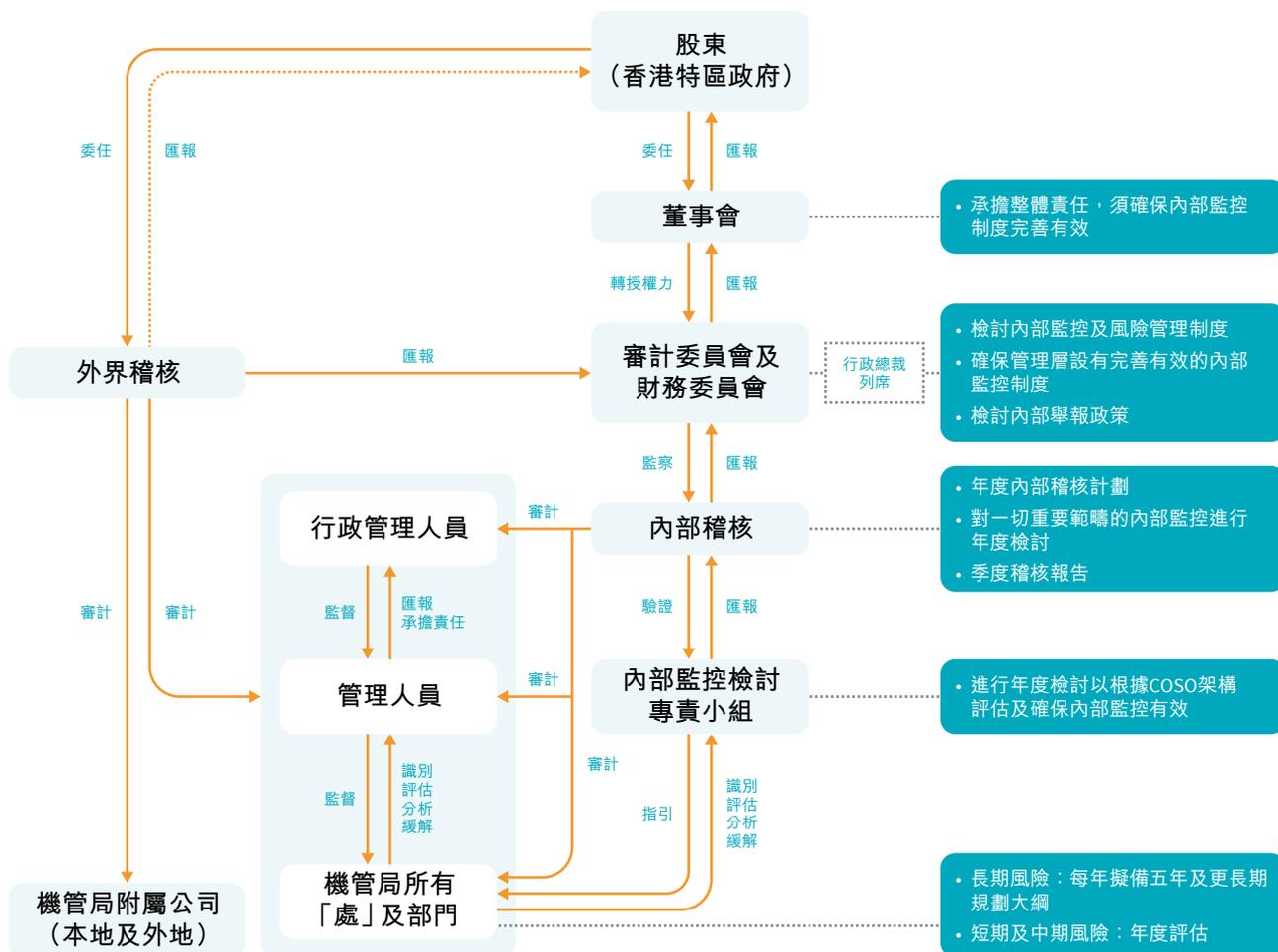
### 內部監控

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

機管局實施內部監控制度，是要合理保證：

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

機管局內部監控架構的主要特點如下：



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

## 董事會

董事會負責確保機管局推行有效的風險管理及監控制度，並由審計委員會及財務委員會協助履行有關責任。

## 審計委員會及財務委員會

審計委員會及財務委員會負責檢討機管局的風險管理制度，並確保推行有效的監控措施。委員會收取外聘核數師及內部稽核師提交的報告，並審議由報告引起的任何監控事宜。

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

## 行政管理人員

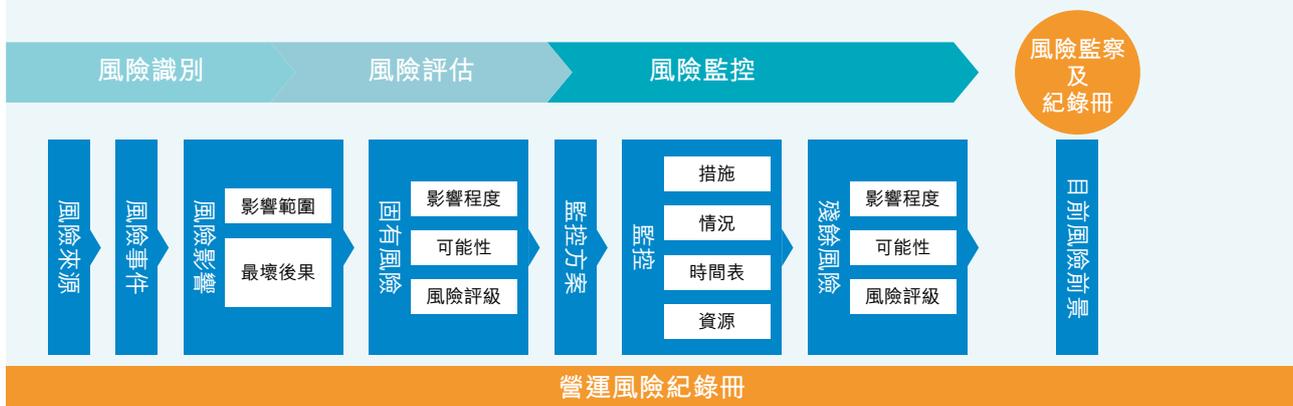
為確認因經濟、市場或環境轉變所產生的風險，管理層持續進行風險評估。這些評估有助董事會識別新的風險範疇和執行適當的緩解措施。

管理層採取不同方式，收集和分析市場資訊及數據，包括透過聯絡小組、委員會、國際組織及持份者參與活動，與業務夥伴、業界團體、政府及輿論領袖保持緊密溝通。

在獲取可能影響本身運作或風險承擔的資料後，機管局會在定期舉行的部門內部會議或跨部門會議，商討需要採取的跟進或預防措施。

## 營運及支援職能

由於可能影響機場運作的潛在風險眾多，所有運作部門必須推行全面的風險識別程序，以就維持機場持續運作的關鍵營運範疇，檢討所涉及的風險及業務持續管理程序。機管局風險識別程序的主要部分包括設立營運風險紀錄冊，以追蹤及記錄已確定的風險、制訂及持續更新各項防範和應對程序，並測試及演練各項行動計劃和程序，以確保行之有效。



## 外界稽核

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

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

以下分類列出機管局及其附屬公司在過去兩年向外聘核數師繳付的核數及非核數服務費用：

(百萬港元)	2020/21	2019/20
核數費用	7	7
非核數服務費	2	4

在2020/21年度，畢馬威會計師事務所提供的非核數服務，主要有關稅務遵例情況及其他顧問服務。

## 內部稽核

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

根據機管局由審計委員會及財務委員會審批的內部稽核憲章，內部稽核師在稽核工作上，可不受限制取得資料，並可完全自主地作出獨立的審核結論。首席內部稽核主管在行政管理上直接向行政總裁匯報，並可與審計委員會及財務委員會和該委員會主席直接聯繫，從而維持獨立性。

首席內部稽核主管提交的季度內部稽核報告，載列所觀察到的稽核問題及相關的改善建議，並闡述特別審核或調查所得的結果。

基於三跑道系統項目的規模，內部稽核部於2018/19年度開始持續檢討項目的主要監控準則，並將所觀察到的事宜載列於定期向審計委員會及財務委員會提交的報告。這項積極措施旨在就管理層需要關注事宜向三跑道項目團隊適時及持續提供建議，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「處」及部門亦須每半年匯報因應其風險狀況轉變而致使監控措施出現的變動。

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。最近一次檢討在2017年進行。

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

行政總裁亦獲授全面權力審批屬行政性質的財務承擔，這些承擔包括公共事業及政府開支。

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

## 財務規劃、監控及匯報

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

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結束後兩個月內提交審計委員會及財務委員會審閱，其後再提交董事會審批。財務報表經董事會審批後送交香港特區政府和立法會，並載於香港國際機場網站。

## 承擔責任

機管局視責任承擔為企業管治的其中一項基本要素，並按照這個理念建立企業架構及管理文化。根據目前架構，董事會為機管局的表現負責。行政管理人員負責機管局的日常業務運作，並就有關表現向董事會負責。

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

## 披露權益

機管局設有清晰完善的披露權益程序，作為防止出現潛在利益衝突的重要保障。

根據目前程序，董事會成員及高級管理人員在任命時及其後每年均須作出一般申報。當申報的權益有所改變，或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，便不能參與有關事宜的審議及決策程序。董事會成員的利益申報紀錄由企業秘書處保管，可供公眾查閱。

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

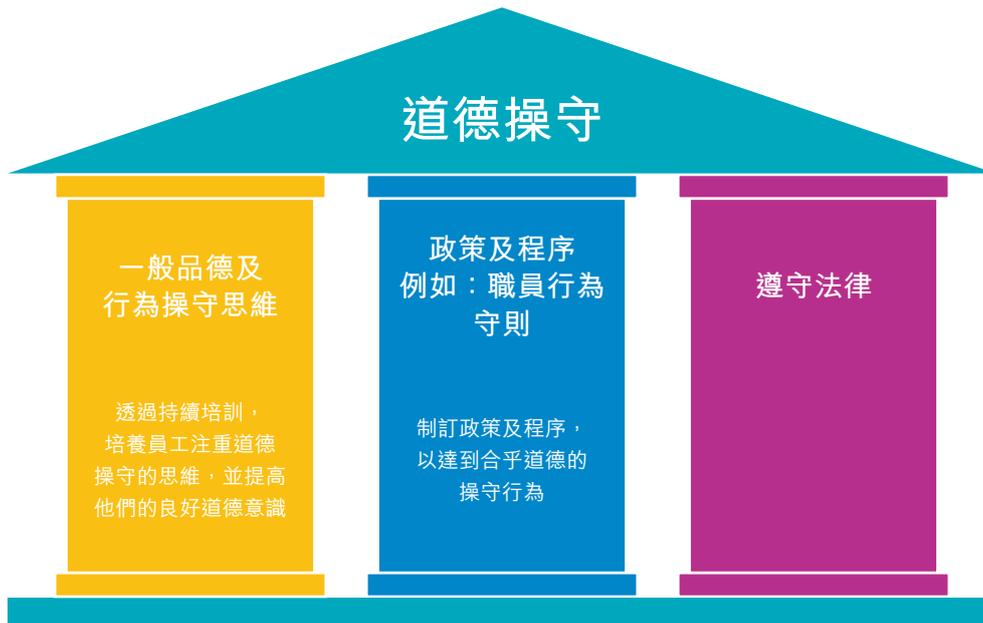
## 道德操守

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

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

全體員工有責任了解及遵守《職員行為守則》。為此，新員工均須在入職首個月參與《職員行為守則》的網上培訓課程，各員工每年亦須完成複修課程並通過測驗。

為培養員工注重道德操守的思維，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)	- 迎新課程 • 企業管治的重要性及框架 • 職員行為守則的要點	三個月內
	- 職員行為守則	一個月內 每年複修
	- 職員資訊保安手冊	一個月內 每年複修
	- 僱員安全手冊	一個月內
	- 機管局環境管理系統簡介	一個月內
法例遵守 (必須參加)	- 平等機會簡介會 - 資料私隱講座 - 廉政公署簡介會：基本認識 - 廉政公署簡介會：公職人員行為失當	一個月內
程序及實務 (提名參加)	- 內部稽查工作坊 - 財務政策工作坊 - 資訊科技政策工作坊 - 採購政策工作坊 - 外地公幹工作坊	六個月內

## 員工質素

機管局相信要實施有效的企業管治，必須推行多項監控制度，而制訂、監督及實行工作則須依靠員工才能進行。因此，機管局高度重視多項程序，包括嚴謹的員工招聘及甄選、目標明確的員工發展及繼任規劃，以及能激勵及留聘優秀人才的薪酬和獎勵制度。為提升員工的表現及行為，機管局自2002年起實施浮動薪酬制度。根據這個制度，員工的部分薪酬直接與機構及個人表現掛鈎，只有達到既定的機構和個人目標及指標才會發放。這個制度會定期檢討和修訂，以配合環境的轉變及最佳實務。

## 舉報政策

為進一步加強企業管治，機管局推行舉報政策，旨在鼓勵及指導員工直接向首席內部稽核主管提出有

關不正當行為的嚴重關注事宜，包括不當行為、不道德行為及違反《職員行為守則》，以作出適當調查，而沒有事後遭到追究的風險。

如有關事宜涉及道德操守，將會交予由高級管理人員組成的道德操守委員會審閱。委員會就有關事宜作適當考慮後，將向行政總裁提出建議。

## 符合規定

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

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

## 財務報告

機管局的綜合財務報表全面符合《機場管理局條例》第32條列明的財務報告規定。機管局的核數師確認，根據《香港財務報告準則》及《機場管理局條例》編製的綜合財務報表，能真實而中肯地反映機管局及其附屬公司（「集團」）於2021年3月31日的綜合財務狀況，以及集團截至該年度止的綜合財務表現和綜合現金流量。機管局的綜合財務報表按照香港聯合

交易所有限公司《上市規則》中適用的相關披露規定編製。從2006/07年度起，機管局一直主動公布中期財務業績。

### 企業管治守則及企業管治報告

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

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

管治守則條文	不相符原因
A.6.5 為全體董事安排及資助合適的培訓活動，以參與持續專業發展。董事應向公司提供所接受培訓的紀錄。	機管局為新委任的董事會成員安排合適的培訓及啟導計劃，讓成員了解機管局的目標、策略、營運及內部監控。董事會成員不時獲邀出席機場參觀活動及簡報會。
D.3.1 董事會或委員會的職權範圍應包括檢討及監察董事及高級管理人員的培訓及持續專業發展。	
A.7.1 董事會會議議程及會議文件應最少在董事會會議日期三天前送交全體董事。	機管局自行訂立更為嚴緊的指引，訂明在舉行董事會會議最少三整天前(不包括發送文件當天及舉行會議當天)須將會議文件發給董事會成員。在本報告年度合共99份文件當中，約84.8%符合上述指引。機管局會在切實可行的範圍內，繼續致力遵行這項指引。
B.1.2 這項守則條文與薪酬委員會職權範圍有關。	有關董事會成員薪酬決定權的條文不適用於機管局，因為《機場管理局條例》第11(4)條規定，董事會成員的薪酬由香港特區行政長官訂定。
E.1.1至 E.1.4 E.2.1 這些守則條文與周年大會的程序有關。	這些規定不適用於機管局，因為機管局只有一名股東，無須舉行周年大會。
建議最佳常規	不相符原因
B.1.8 年度報告內披露每名高級管理人員的酬金，並列出每名高級管理人員的姓名。	機管局決定自2014/15年度起，採納按薪酬範圍披露非董事會成員之高級行政人員薪金的方式。董事會成員酬金則繼續以具名方式披露。
C.1.6 應按照持續適用於半年度及年度賬目的會計政策，刊發季度財務業績及擬備季度財務報告。	機管局並無採納這項常規，以免因遵照常規的形式多於履行實質內容而投入過多資源。機管局向董事會和審計委員會及財務委員會提呈季度財務報告，董事會及委員會均有香港特區政府(唯一股東)代表擔任成員。

# 風險管理

香港機場管理局識別所面對的風險，並透過建立良好的內部監控環境，以及為配合不斷轉變的營運需要而持續作出改善，藉以處理有關風險。第17至43頁的企業管治報告載列風險管理及內部監控制度的詳情。

## 風險概況及監控措施

2020/21年度的年度檢討所識別的主要風險及推行的監控措施如下：

### 策略及營運風險

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

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>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</li><li>應付未來航空交通需求。根據IATA Consulting的最新預測，預計到2035年，航空交通需求將達客運量超過1.2億人次及貨運量約1 000萬公噸(包括航空郵件)</li><li>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</li><li>維持高水平服務</li><li>流量管理受到難以預見的干擾</li><li>維修老化設施</li><li>因2019冠狀病毒病實施旅遊限制，導致飛機起降量及客運量大幅下降</li></ul>
<b>監控措施</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>三跑道系統是策略性發展項目，有助提升香港的長遠競爭力及促進經濟發展。預計新第三條跑道將於2022年投入運作，現正制定行動計劃為跑道啟用作準備</li><li>聘用外間顧問及專家以強化內部的項目管理資源</li><li>與教育、行業及政府團體緊密合作，為本地工人提供培訓</li><li>持續監察及定期檢討服務水平及營運程序</li><li>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</li><li>研究新技術以提高預防性及智能維修的效率</li><li>作出持續投資，進行設施升級及更換項目，以確保機場運作高效安全</li><li>迅速實行多項預防措施，以保障旅客及機場員工的健康及安全，並為支持機場同業推出數輪紓緩措施</li></ul>

### 環境風險

長遠而言，保護環境是香港國際機場可持續發展的重要一環。機管局透過盡量減少機場運作對環境造成影響，致力以負責任的方式營運及發展機場。機管局已制定策略及營運措施，以管理環保事項。機管局的五年環保計劃清晰列明風險管理概念，其中包括規管、聲譽及營運三類環境風險。

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>在全面遵守環境法例的情況下營運機場</li><li>推行機管局各項環保措施</li></ul>
-------------	---

## 環境風險

- |             |   |
|-------------|---|
| <b>監控措施</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• 維持符合ISO14001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>• 確保任何環保措施以降低成本及/或風險為原則，以達到良好的業務效益</li></ul> |
|-------------|---|

有關機管局環保措施的詳情載於《2019/20可持續發展報告》，可於[www.hongkongairport.com](http://www.hongkongairport.com)查閱。

## 安全、保安及健康風險

安全是機場運作暢順的基本元素。有效推行安全管理系統對確保機場員工及旅客安全至為重要。由於受2019冠狀病毒病疫情影響，導致客運量減少，而機場綜合安全指數是按客運量計算比率，因此未能準確反映香港國際機場於2020/21年度的安全表現。在此期間，機管局已採用另一項安全指數，當客運量回復至2019/20年度水平時，將會重新採用機場綜合安全指數。香港國際機場繼續對可能危及安全運作環境的風險保持警覺。

- |             |  |
|-------------|--|
| <b>主要挑戰</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• 在疫情下維持安全於高水平，並為航空交通恢復作好準備</li><li>• 加強機場員工的安全及保安意識</li><li>• 全球各地恐怖活動及持續存在的本地保安威脅所帶來的風險不斷轉變</li><li>• 出現全球公共健康風險，例如寨卡病毒疾病、中東呼吸綜合症、麻疹及2019冠狀病毒病</li></ul> |
|-------------|--|

- |             |   |
|-------------|---|
| <b>監控措施</b> | <p><b>安全</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 營運有效的安全管理系統，並定期檢討及更新《機場安全管理系統手冊》，以確保其適當程度及效率</li><li>• 定期進行檢查和審核計劃及舉行安全委員會會議，以監察及檢討專營商、特許經營商及承包商的安全表現</li><li>• 持續監控新項目及設施帶來的機場安全風險</li><li>• 規定機場禁區通行證持有人、行李處理大堂員工及工程承建商必須參加基本安全培訓及安全意識測驗，以及安排非通行證持有人參與安全簡報會</li><li>• 舉辦涵蓋整個機場的安全推廣計劃</li></ul> <p><b>保安</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 實行已獲批准的寄艙行李檢查系統更換計劃，以提升行李保安的標準及效率</li><li>• 完成「輕捷」檢查通道測試，該通道為在一號客運大樓及三跑道系統實施的旅客保安檢查訂下更高標準</li><li>• 成立機場保安犬隻行動小組，以提升機場的槍械及爆炸品偵測工作</li><li>• 完成提升閉路電視攝影機的工作，以加強影像信息質素、保安監視與追蹤能力，以及進行活動錄影</li></ul> |
|-------------|---|

## 安全、保安及健康風險

<b>監控措施</b>	<b>健康</b> <ul style="list-style-type: none"><li>監察可能出現的公共健康風險，並與香港特區政府及機場同業緊密合作</li><li>透過推行以下措施，支持政府有關大型疾病爆發的應變計劃：<ul style="list-style-type: none"><li>為旅客及員工進行體溫檢測</li><li>作出廣播、張貼海報，以及在適當時向來自受影響地區的抵港旅客派發傳單</li><li>採用先進科技，以加強客運大樓的清潔及消毒工作</li><li>聯同港口衛生科舉辦工作坊，以提升機場同業的公共健康風險意識</li><li>與衛生署進行聯合演習，讓機場同業熟悉有關公共健康事故的緊急應變程序</li><li>推行各種對策以減低員工感染風險，例如在家工作安排、彈性上班時間及保持社交距離等</li><li>向機場同業派發口罩及消毒搓手液</li><li>推行社交距離措施，以及設立健康申報站和臨時樣本採集中心，以加強對2019冠狀病毒病及類似疾病爆發的應變能力</li><li>協調處理香港居民從受影響城市的返港安排</li><li>支持香港特區政府推行多項健康措施，包括加強實驗室監測計劃、機場員工強制檢測計劃、「安心出行」應用程式，以及在機場設立疫苗接種中心</li></ul></li></ul>
-------------	---

## 金融風險

機管局承受各種金融風險。

<b>主要挑戰</b>	信貸、流動資金、利率及外幣風險
<b>監控措施</b>	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23

## 資訊科技風險

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

<b>主要挑戰</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>新科技的應用，加上網絡攻擊愈趨頻繁及複雜，可能令機場的資訊科技基建及系統出現不穩定情況或面對保安風險</li><li>物聯網、雲端計算及大數據等新興科技的應用與發展趨勢，以及資訊科技與營運技術進一步整合，可能令機場系統出現漏洞的風險較高</li></ul>
<b>監控措施</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>制定資訊科技管治及風險管理架構，以確保穩定劃一的風險評估及管理</li><li>每年進行檢討，確保資訊科技項目符合企業策略</li><li>持續監察在資訊科技方面出現的保安風險，並積極制訂措施以提高風險意識</li><li>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</li><li>為免資訊科技過時，每年進行審視及制訂緩減計劃程序，並定期作出檢討</li><li>管理網絡安全及資訊科技與營運技術整合的策略方向</li></ul>

## 法律及規管風險

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

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"><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></ul>
監控措施	<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，亦會檢討判決、裁定、監管行動及投訴，以識別機管局可能面對的潛在風險範疇</li><li>就管理風險及應對變動適時制訂政策、程序及適當行動，指引管理層按照法規，在機管局可以承受的風險水平內營運</li><li>與管理層保持溝通及提供教育，以管理風險及應對任何變動</li><li>推行適當的風險緩解措施，並不斷檢討以作改進</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。

主要挑戰	<ul style="list-style-type: none"><li>吸納足夠人才以支持機場擴建</li></ul>
監控措施	<ul style="list-style-type: none"><li>制定直至2025/26年度的人力資源計劃及招聘策略，以確保適時招攬人才</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></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。

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

# 大事紀要

## 2020

### 4月

香港機場管理局支持推出「貨運站處理費優惠計劃」，藉此鞏固香港國際機場的競爭力及航空貨運樞紐的領先地位。



機管局延續向香港航空業提供的紓緩措施。新一輪紓緩措施涉及金額20億港元，包括向本港航空公司預先購買機票，並於全球旅遊復蘇時送出。



機管局採取多項防疫措施，包括在旅客設施表面測試應用抗菌塗層。

一號客運大樓指定範圍開始應用5G服務。

### 5月

機管局實施規定，要求旅客及員工在香港國際機場內必須佩戴口罩。



### 6月

機管局與21家本地及國際銀行簽訂五年期350億港元貸款。有關貸款將用作一般企業用途，以及包括三跑道系統項目在內的資本開支。



### 7月

香港國際機場第十次獲航空運輸學會頒發「亞洲機場效率昭著獎」。



### 8月

為支援香港政府對抵港旅客實施檢疫安排，T1中場客運廊(前稱中場客運大樓)改造成臨時樣本採集中心。



香港國際機場開始為旅客升降機安裝無接觸式按鈕面板。

### 9月

香港國際機場獲得國際機場協會的機場健康認證計劃認證，率先成為亞太區內獲得這項認證的機場之一。這項認證計劃對多項防疫措施進行評分。



香港國際機場獲《Smart Travel Asia》頒發「十年之最 — 最高效機場」獎項。



香港國際航空學院開辦「航空管理專業文憑」課程。

## 10月

三名機管局員工獲香港政府頒發「行政長官社區服務獎狀」，表揚他們在應對2019冠狀病毒病疫情的貢獻。

香港國際機場的無人駕駛拖車運作路線伸延至往來海天客運碼頭行李處理大堂與一號客運大樓行李處理大堂。



## 11月

香港國際機場在「世界旅遊獎」中獲評選為「2020亞洲最佳機場」，並在「2020年亞洲貨運、物流及供應鏈獎」中奪得「全球最佳機場」大獎。

機管局舉辦首個香港國際機場網上招聘會，為期兩天的活動吸引了20 000人參與。

機管局推出香港國際機場版大富翁桌上遊戲，玩家可以憑具香港國際機場特色的遊戲棋子，在棋盤探索機場環境，並增加對機場員工的了解。



新世界發展有限公司宣布，位於 SKYCITY 航天城的購物、餐飲及娛樂綜合發展項目命名為「11 SKIES」，其總樓面面積達380萬平方呎。

《行政長官2020年施政報告》公布，機管局計劃在香港口岸人工島興建兩個自動化停車場，以及自動駕駛運輸系統。



## 12月

為方便離港旅客，香港國際機場設有收費的2019冠狀病毒病檢測服務。



機管局簽訂的350億元貸款在「GlobalCapital亞洲大獎2020」中，獲得「最佳投資級別銀團貸款」獎項。

連接一號客運大樓與T1衛星客運廊(前稱北衛星客運廊)的天際走廊獲評為「綠建環評新建建築暫定金級」。

## 2021

### 1月



設於一號客運大樓的自助登機開口投入服務，讓離港旅客體驗無接觸式旅程。

香港國際機場在「Payload Asia Awards」中，獲頒「年度亞太地區最佳機場」殊榮。

### 2月

機管局為整個機場社區實施2019冠狀病毒病檢測計劃，並在機場設立四個專屬檢測中心。

機管局協調從北京運抵香港的首批2019冠狀病毒病疫苗運輸安排。



### 3月



香港國際機場獲國際機場協會頒授機場旅客體驗認證計劃第三級認證，成為少數獲得該項認證的機場。

香港國際機場推出全新的流動應用程式「My HKG」，採用更簡單易用的新設計。



隨着2019冠狀病毒病疫情延續，我們推出一系列措施，務求為旅客及機場員工提供安全的環境。香港國際機場亦展開多個項目，為疫情後的旅遊環境作準備，並令機場更添吸引力。



### 更安全環境

機場持續調整防疫措施，以保障旅客及機場員工



### 旅客體驗

機場推行一系列提升項目，為旅客帶來更愉快體驗



### 智能機場

機場應用新科技，讓旅客享受暢順便捷的機場旅程



## 客運服務

### 2019冠狀病毒病

於2020/21年度，我們繼續以健康及衛生為首要任務，除了小心監察疫情外，亦積極與香港政府、業務夥伴及其他持份者合作，並持續加強防疫措施，以保障香港國際機場安全。此外，我們全面檢討機場運作，以確保資源及設施切合旅客需求。

於2020年8月，T1中場客運廊(前稱中場客運大樓)離港層改造為臨時樣本採集中心，供抵港旅客使用。我們更換大樓內的座椅、登機閘口及地毯，並設立樣本採集間、檢疫安排櫃位及旅客等候區。我們採用自動化消毒機械人及地板清潔機械人，以保持T1中場客運廊以至整個機場的環境安全衛生。

由2020年5月起，設於一號客運大樓的專屬櫃檯向機場員工免費派發及收集2019冠狀病毒病檢測套裝。於2021年2月，我們配合香港政府規定為全體機場員工實施2019冠狀病毒病檢測計劃，並設立四個檢測中心及網上預約系統，以加快程序及避免人群聚集。我們亦鼓勵面對較高風險的僱員定期接受檢測，其中包括機艙清潔員，以及處理冷鏈物流和旅客檢疫程序的員工。

## 客運服務

為了保護員工，我們亦在客運大樓設置三個全身智能消毒通道，並在旅客登記櫃檯加裝防護隔板。

我們推行其他有助減低病毒傳播機會的新健康措施，包括在旅客登記櫃檯及手推行李車手柄等經常接觸的設施表面應用抗菌塗層。於2020年8月，我們開始在機場升降機試用無接觸式按鈕面板。於2021年年底，機場內41部旅客升降機，以及20組智能登記櫃檯及自助行李託運設施將會採用這項技術。

自2020年5月起，旅客及員工在機場範圍必須佩戴口罩。我們亦在機場協助推廣香港政府的「安心出行」流動應用程式。

機場內繼續營業的食肆均遵從保持社交距離的規例，而東大堂美食廣場劃分了獨立用餐區，分別供離港旅客、轉機及過境旅客，以及機場員工使用。

我們致力建設更安全的機場環境，同時亦顧及旅客對便捷服務的需求。由於2019冠狀病毒病檢測已成

為航空外遊的必要條件，香港國際機場於2020年12月起設有收費的快速檢測服務。此外，我們與洛杉磯國際機場合作為數碼健康通行證進行測試，通行證儲存了旅客的2019冠狀病毒病檢測結果，以更有效進行核實程序。

香港國際機場獲得國際機場協會機場健康認證計劃的認證，率先成為亞太區內獲得這項認證的設施之一。這項認證計劃對多項防疫措施進行評分。於2020年10月，三名香港機場管理局員工獲頒授「行政長官社區服務獎狀」，以表揚他們在應對2019冠狀病毒病疫情的傑出貢獻。



機場設立臨時樣本採集中心，以協助實施檢疫規定，同時採用抗菌塗層等先進科技，確保機場環境安全。



東大堂尊貴購物區面貌煥然一新，為顧客帶來更佳體驗。



## 支持機場夥伴

受疫情影響，香港國際機場客運量銳減，客運大樓內大部分商舖及食肆暫停營業，並獲寬免租金。現時約有20家店舖維持營業，主要在機場主要地點提供餐飲及基本服務，惟營業時間會縮短，其底租亦獲寬免。

我們亦豁免多項費用，包括長期閑置客機的停泊費、飛機維修及客運大樓特許經營費用，而客機着陸費、辦公室及貴賓室租金和其他費用亦獲得寬減。

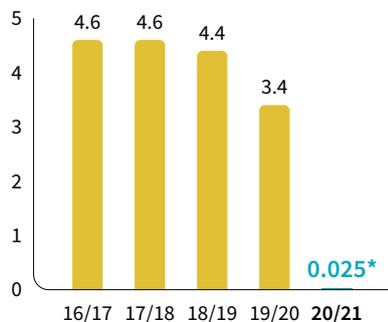
為向本地航空公司預早注入流動資金，機管局向這些航空公司預先購買機票，在疫情過後送予全球旅客及香港居民，作為市場推廣活動一部分。

## 更佳旅客體驗

在抗疫之時，我們亦繼續提升機場旅客設施，例如展開大型工程，將一號客運大樓登機閘口美化為充滿活力的主題區域。我們亦正興建全新的商務貴賓室，將於2021/22年度開始提供尊尚服務。

## 香港國際機場跨境海陸交通設施旅客量

(百萬人次)



\* 於2020/21年度，所有跨境海陸交通服務暫停，惟於2020年10月28日恢復部分從蛇口出發的海空快船轉駁服務。

東大堂的尊貴購物區已進行翻新，換上風格時尚優雅的天花及地板，與客運大樓的設計互相呼應，加上全新的照明裝置及數碼顯示屏，令購物區更添活力。兩層高旗艦店的裝修工程已經完成，中央客運廊的新美食廣場亦為開業作好準備。

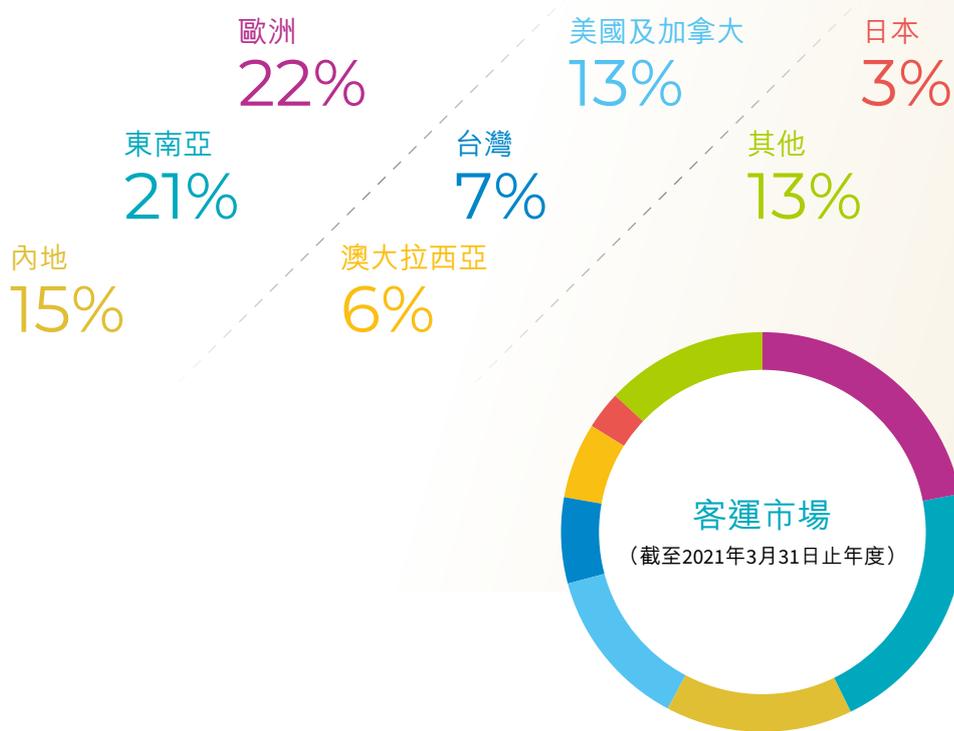
HKairportshop.com 現正進行革新，務求為旅客帶來圓滿購物體驗。這個電子購物平台將提供更多獨特的網上營銷至實體服務與推廣活動，以連繫顧客。我們已向機場同業預先推出全新的「HKairport Rewards」會員計劃，並稍後向公

眾推出。透過這項會員計劃，我們可對旅客喜好有更深入了解，並有助進一步提升機場體驗。

年內，一號客運大樓及T1衛星客運廊(前稱北衛星客運廊)的三間祈禱室已完成翻新，加設了熱水機、航班資訊顯示屏、新座椅、祈禱墊及設有無接觸式水龍頭的淋浴設施。同時，改裝108個公眾洗手間的工程正如期進行，洗手間將採用明亮設計，並配備多項創新功能，例如設有內置乾手機的洗手盆、以LED燈顯示可用廁格，並裝設數碼熒幕展示可用廁格數目等。



我們動用不同類型的升降台，清潔高度可達30米的一號客運大樓天花。



我們開始逐步將機場指南資訊台，更換為智能互動旅客服務中心。旅客可使用聊天機械人功能，或與顧客服務員實時聊天，這款互動電子裝置亦提供路向指示，以及有關航班、航空公司、購物與餐飲及其他機場設施的資料。機場正陸續安裝超過30個智能互動旅客服務中心，配合由機管局員工值勤的旅客服務中心。

機場地面運輸中心裝設了LED顯示屏，取代現有的巴士資料顯示板。該顯示屏實時展示巴士開出時間及服務安排等資訊，巴士路線亦以不同顏色區域劃分，讓旅客更容易找到巴士開出的位置。

由於客運量減少，我們亦藉此機會暫時關閉部分區域，加快進行維修及保養工作。例如我們動用了多部升降台，完成清潔面積達 172 000

平方米的一號客運大樓天花，這項工作一般需時一年，現在則縮短至三個月。

我們透過這些措施為機場換上新面貌，當需求逐漸恢復而重啟設施時，旅客將可享受舒適的環境。



旅客可使用全新自助登機閘口，在機場享受暢順便捷的無接觸式離境程序，亦更清潔衛生。

### 智能旅遊

我們利用科技，讓旅客在機場享用自動化及個人化的程序，這不但有助提高效率，更可提升旅遊體驗。

於2021年1月，設於一號客運大樓中央客運廊25個登機閘口的自助登機閘口投入運作。全新的電子閘口採用生物特徵技術及無接觸式感應器，以核實旅客身分，其間旅客無需再出示護照及登機證，這不但可令人流更暢順及提高保安水平，亦

能盡量減少旅客與員工的接觸，以及觸碰屏幕及其他經常使用設施的機會，從而減低病毒傳播風險。於2021/22年度，一號客運大樓將會全面使用自助登機閘口，生物特徵及無接觸式技術的應用亦將擴展至自助行李託運設施。

隨着自助保安閘口於2018/19年度在離境檢查站投入運作後，我們於本年度在機場九個轉機檢查站增設59部自助保安閘口。旅客可利用自

助保安閘口及自助登機閘口，享受暢順便捷的無接觸式旅程。日後自助保安閘口將會增設體溫檢測儀，為離港及轉機旅客進行體溫檢查。

於2021年3月，我們推出全新的「My HKG」流動應用程式，採用了充滿活力的設計，界面更簡單易用。日後應用程式將會加入多項新功能，包括提供機場設施及服務建議、旅遊提示，以及預訂機場服務等。

我們亦採用客運協同決策平台，按照預測的旅客人流及排隊輪候情況，從而更有效調配資源。

## 跨境連繫

由於因應疫情實施旅遊限制及檢疫措施，所有跨境陸路交通及大部分快船因而暫停服務。

於2020年5月至7月期間，我們營運了兩輪分別前往東莞及往來澳門的特別快船服務。這次在短時間內安排的包船航班，接載了超過4 000名乘客返回居住地。我們透過提供預辦登機服務，令香港國際機場的轉駁程序更具效率，並嚴格遵從所有法例及檢疫規定。在過程中，我們

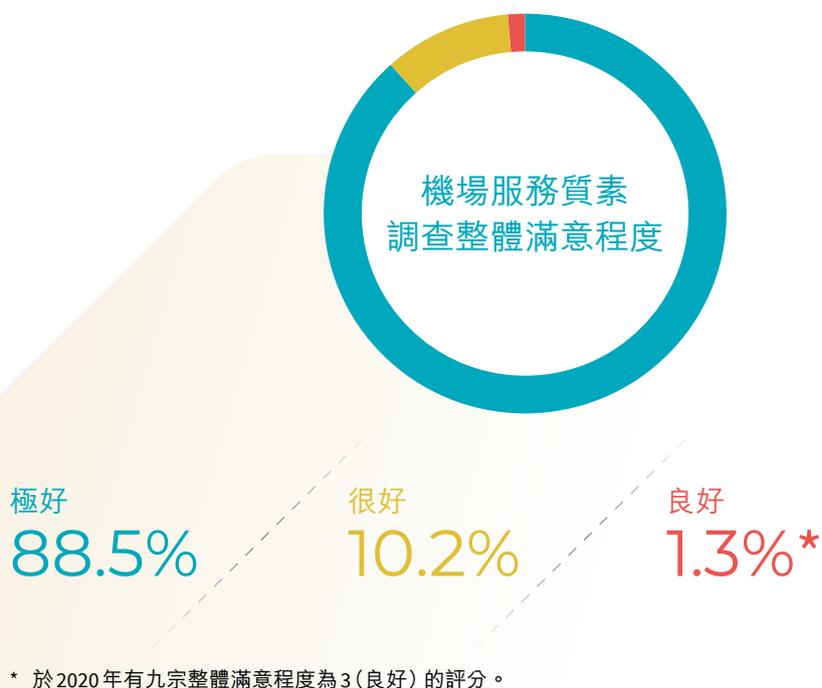
一直與各地政府、口岸管制機關、航空公司、快船服務營運商及地勤服務代理商保持緊密聯繫。有關包船安排得到外界好評，我們亦憑藉靈活應變的專業服務，獲得廣東及澳門政府和多個領事館的表揚。

我們於2020年10月28日恢復部分快船服務，並開始營運每天兩班由蛇口口岸前往香港國際機場的快船服務。我們現正就重開更多粵港澳大灣區快船服務進行磋商，並繼續嚴格實行防疫措施。

與此同時，我們正研究拓展機場的跨境服務，為航空交通復蘇作好準備。

我們正計劃在惠州及珠海橫琴等策略性地點開設新的城市候機樓，藉此擴闊於大灣區的服務網絡。受惠於港珠澳大橋及蓮塘/香園圍邊境管制站的開通，這些地區往來機場的交通連繫變得更為便利。

我們亦建議推行多個提升項目，包括在陸路邊境管制站提供專用通道、在車上為轎車乘客辦理清關及出入境檢查手續，以及行李收運服務，為旅客提供暢順方便的中轉服務。



多家航空公司表示有意參與預辦登機服務計劃，藉此拓展大灣區市場。於本年度，加入預辦登機服務計劃的航空公司包括加拿大航空、卡塔爾航空、德威航空及維珍航空。在服務暫停期間，我們為參與計劃的航空公司員工舉辦網上複修課程。

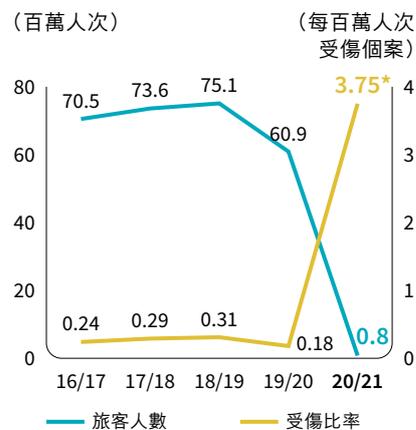
除了提升服務外，我們亦正興建全新的基建設施。海天中轉大樓(前稱多式聯運中轉客運大樓)將以一條封閉行車橋連接港珠澳大橋香港口岸，並計劃於2022年落成。封閉行車橋建造工程亦於2020年7月展

開。隨着海天中轉大樓及封閉行車橋啟用，經港珠澳大橋往來的抵港或離港航空旅客將無須在香港辦理出入境手續，轉機過程更為方便。這些項目將有助加強香港國際機場交通連繫，從而擴展腹地市場，並提高機場在大灣區的競爭力。

### 安全、保安及運作 持續

在疫情期間，我們一直堅守高水平的安全及保安標準，致力確保機場業務持續運作。

### 旅客量與受傷比率



\* 於2020/21年度錄得三宗受傷個案，於2019/20年度則有11宗。

機管局與機場保安有限公司合作成立機場保安應變小組，並於2020年4月投入服務。該小組負責處理保安事故及協助執行人群管理工作。

為增進機場同業的安全意識，並加強業務運作的應變能力，我們於2020/21年度舉辦超過40次演習及活動，以及逾130次培訓課堂、講座及工作坊，內容涵蓋機場及消防安全、公共健康及系統和設備故障等多個課題。

於2020年11月，我們舉行演習，以測試機場處理飛機事故及在機艙內發生化學品滲漏的能力，該次演習有超過20間機構及政府部門參與，期間亦實行了多項防疫措施。

機場綜合安全指數是按照客運量計算，以得出香港國際機場的受傷比率。由於客運量在疫情下驟降，因此該指數未能準確反映機場於2020/21年度的安全表現。在此期間，機管局採用另一項安全指數，當航空交通回復至2019/20年度水平時，將會重新採用機場綜合安全指數。

## 2020/21年度服務水平

行李運送(首件)<sup>1</sup>

99.9%

行李運送(最後一件)<sup>2</sup>

99.9%

經機橋登機及下機的旅客

93.5%

一般情況的離境保安檢查<sup>3</sup>

99.7%

一般情況的轉機保安檢查<sup>3&4</sup>

99.8%

<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。

<sup>4</sup> 由於轉機/過境服務於2020年4月至5月期間暫停，因此沒有該段期間的數據。





在2019冠狀病毒病疫情下，香港國際機場憑藉高效靈活的貨運服務，維持全球供應鏈運作暢順。於2020/21年度，我們繼續發揮優勢，鞏固機場作為領先航空貨運樞紐的地位。



#### 溫控貨物

機場備有先進設施，為溫控貨物提供可靠的運送服務



#### 電子商貿

推展新基建項目，有助機場把握電子商貿市場蓬勃發展帶來的機遇



## 貨運及航空服務

### 2019冠狀病毒病

香港國際機場於 2020/21 年度的貨運量保持平穩，同比減少 2.0% 至 460 萬公噸。

過往香港國際機場約四成貨物以客機機腹運載。在疫情期間，由於客機起降量大跌，令可用的機腹載貨空間銳減，貨運亦因而受到影響。

為保持機場貨運能力，香港機場管理局與民航處緊密合作，加快批准額外貨機升降時段。我們亦與本港衛生當局協調實施貨機機組人員檢疫安排，以盡量減低對貨運帶來影響，並保障公眾健康。



航空公司改裝航機機艙載貨，以保持貨運能力。

與此同時，我們支持航空公司營運「全載貨客機」，以及改裝航機機艙載貨。在此情況下，停機坪服務人員須以人手將貨物裝載到座椅上，然後以貨網繫穩。

年內，香港國際機場貨機起降量增加 24.0% 至 72 470 架次。貨機起降量上升彌補減少的機腹載貨空間，並提高機場貨運能力，令香港國際機場得以保持全球最繁忙國際貨運機場的地位。

## 溫控貨物

作為領先溫控貨物運送樞紐，香港國際機場備有約30部冷凍拖卡，為亞洲機場中規模最大。三家機場貨運站共提供總面積約5 000平方米及可設定不同溫度的冷藏庫。

於本年度，兩個停機坪遮蓋投入服務，有助提高機場冷鏈運送能力。除了保護貨物免受天氣因素直接影響外，這項創新設施亦設有電力供應，供冷凍拖卡及航空公司溫控集裝箱使用。這些新設施將為溫控貨物提供可靠的點對點運送服務。

在疫情期間，處理溫控疫苗成為航空貨運業面對的重大挑戰。於2020年12月，機管局與機場貨運同業、政府部門、藥品公司及其他物流服務營運商成立工作小組，以在機場有效處理疫苗。

於2021年2月，香港國際機場處理首批抵港2019冠狀病毒病疫苗的運輸安排。運載疫苗的航機獲優先



機管局協助處理首批從北京抵港的2019冠狀病毒病疫苗運輸安排。

拖曳，並停泊在靠近貨運站的停機位。這些疫苗亦獲安排優先卸貨，並在完成加快清關手續後，優先裝上貨車，以確保盡快發貨。

## 轉口郵件中心

經香港處理的轉口郵件量持續增長，為把握這些機遇，在機場將會興建一項新專用設施，以處理來自內地的轉口郵件。

## 香港國際機場物流園

為更有效應付粵港澳大灣區對航空貨運的需求，機管局正計劃在香港國際機場建設「空側海空聯運貨運碼頭」，以及在東莞這個廣東省領先製造業中心設立物流園。



貨運市場\*  
(截至2021年3月31日止年度)

\* 不包括航空郵件。

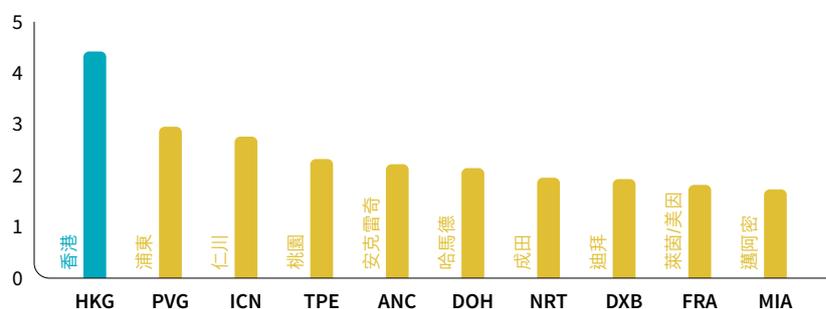
該兩項設施將為香港國際機場創造新的貨運業務。待設施全面投入運作後，內地出口貨物的安檢、打板、航空公司收貨程序及相關服務將在物流園進行，然後通過海路運送至香港國際機場禁區，再經空運轉運到全球各個航點。至於進口內地的貨物，將可直接由香港國際機場禁區運到物流園，所有貨運程序均會按照香港空運貨物保安規定進行。

## 擴展航空網絡

於2020/21年度，我們歡迎21家航空公司開始在香港國際機場提供服務。機場的航空網絡亦新增了11個航點，包括貝魯特、吉大港、達爾文、法蘭克福哈恩、霍巴特、印第安納波利斯、基輔、馬斯特里赫特、莫斯科伏努科沃、奧斯坦德及匹茲堡。

## 2020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2021年4月提供的初步數字



新停機坪遮蓋可提高機場冷鏈運送能力。



在2019冠狀病毒病疫情期間，香港機場管理局與各界持份者合作，以確保香港國際機場運作暢順。同時，我們把握航空交通量減少的時間，積極提升機場基礎建設及推行新科技，為交通量回復至正常水平作好準備。



### 疫情下運作

在疫情期間，我們與各界保持緊密合作，確保飛行區運作暢順



### 提升資產

透過設置新資產及升級工程，為機場未來發展作好準備



## 飛行區及系統

### 2019冠狀病毒病

在疫情爆發初期，機管局協助安排接載滯留外地香港居民的包機抵港工作。我們與政府部門、航空公司及地勤服務代理商合作，在緊迫時間內作出安排，並配合實施檢疫措施，以免威脅公眾健康。

我們因應疫情變化，為抵港航機推出新的停泊安排，以應對持續轉變的檢疫規定，並盡量減少對旅客造成不便。

閒置飛機亦令機場運作變得複雜。於高峰時期，在機場長期停泊的飛機超過 300 架。為應對這項前所未

有的挑戰，我們安排飛機停泊在滑行支道及滑行道，同時與民航處保持緊密合作，並與航空公司及飛機外勤維修專營商成立工作小組，以安全有效的方式調動飛機停泊位置。

由於大量飛機在機場停泊，為機場應對颱風工作帶來新挑戰。我們為此採取額外安全措施，包括為飛機額外加油、添置壓載物及輪檔，令飛機在強風下保持穩定。在部分較受風的滑行道，我們會因應飛機的體積及型號安排停泊位置，讓抗風能力較高的大型飛機可遮擋機身較細小的飛機。





新旅客捷運系統  
車廠容量增加，  
將可支持未來的  
三跑道系統運作。

### 強化資產

在疫情期間，我們加緊進行多項維修及升級項目，確保機場準備就緒，應對回復正常水平的航空交通及未來發展。

例如我們開始更換行李處理系統的四個主分揀器，這些分揀器自機場於1998年啟用以來一直使用至今。與現有傾斜托盤式分揀器相比，新的雙向皮帶式分揀器採用不同運行機制，能更有效處理不規則形狀的物件，並減少系統可能出現的停頓

及受損情況。新分揀器的安裝工程將於2021/22年度完成。此外，我們計劃翻新兩個副分揀器，以將其壽命延長十多年。

疫情令旅客捷運系統服務的需求銳減。於2021年2月，我們完成旅客捷運系統混凝土路面重鋪工程，這有助延長路面的使用期限，亦盡量減少可能出現的服務受阻情況。

旅客捷運系統車廠已於2020年10月進行搬遷，為香港國際機場擴建成為三跑道系統作準備。新車廠內

設維修設施，並提供更多空間以供存放及停放列車，以及設額外路線方便列車往來新車廠與列車線。已停止運作的車廠控制室現已作後備用途。

隨着設於中場停機坪的九個停機位於2020年8月至12月啟用，新增34個停機位的項目已順利完成。

## 採用新科技

我們推動機場運作自動化及數碼化，從而提升安全水平及運力。

於上個年度，香港國際機場成為首個機場在實際運作環境應用無人駕駛拖車運送行李。於2020年10月，無人駕駛拖車的行駛路線由海天客運碼頭行李處理大堂及封閉通道，伸延至經指定停機坪道路前往一號客運大樓行李處理大堂。現時無人駕駛拖車每隔10分鐘，為飛機轉乘快船或快船轉乘飛機的旅客運送行李。

於2020/21年度，我們在一號客運大樓行李處理大堂所有抵港行李輸送帶安裝自動條碼掃描系統，令香港國際機場成為亞洲首個機場按照國際航空運輸協會標準，支援航空公司點對點追蹤行李運送過程。

同時，我們推行電子化行李集裝箱報告(eBCR)系統，取代以人手及紙本形式核對行李裝機程序。透過eBCR系統，員工可利用流動裝置提交電子報告，當飛機旁的行李裝載程序完成，有關報告將會自動發送予航空公司、停機坪飛機服務代理商及行李管理辦事處。除了提高運作效率外，eBCR系統亦有助改善離港航班的準時表現，並可每年減少耗紙量約50萬張，員工亦可透過系統檢索一年內的報告。

於2021年3月，我們裝設了自動探測系統，以偵測是否有無人駕駛飛機系統闖入機場附近範圍，藉此加強航空安全。待第三條跑道於2022年啟用後，兩個探測站將在跑道附近運作。

我們亦就探測停機位有否出現闖入及受阻情況採取方案，利用視像分析及機器學習技術，分析實時閉路電視片段，藉此加強保障，以確保停機位暢通無阻，可供抵港航機停靠。

## 國際合作

為促進航空業復蘇步伐，國際機場基準計劃九個樞紐機場成員的高級行政人員成立了工作小組，並每月舉行網上會議，藉此交流疫情相關資料，以及就恢復航空交通的國際標準進行討論。

工作小組成員制定航班恢復策略，以及旅遊通道的測試程序，並各自與其政府商討，而機管局建議的風險為本策略獲得成員機場廣泛接受。



我們推行電子化行李集裝箱報告系統，以進一步推動機場飛行區運作數碼化。



在疫情下儘管受到旅遊限制影響，但內地機場的航空交通表現於2020年相對穩定，並持續推行發展項目，以應付目前及未來的需求。



### 知識交流

香港國際機場與內地機場  
分享經驗，達致互惠互利



### 嶄新科技

創新技術有助提升  
內地機場運力



## 內地發展項目

### 杭州蕭山國際機場

香港機場管理局於2006年購入杭州蕭山國際機場35%股權。

於2020年，蕭山機場的客運量下跌29.6%至2 820萬人次，飛機起降量減少18.4%至237 000架次，而貨運量則受惠於醫療物資及電子商貿貨運的強勁需求，增加16.2%至802 000公噸。

儘管國際客運量復蘇速度緩慢，但蕭山機場的國內航班運作於2020年年底前已回復正常。年內有一家航空公司加盟蕭山機場，客運服務網絡亦新增了四個國內航點，並開通前往曼谷、克拉克、吉隆坡、洛杉磯、馬德里、新加坡及東京的新貨

運航線。蕭山機場繼續位列內地最繁忙客運機場第十位及最繁忙貨運機場第五位。

為向旅客提供更舒適方便的服務，蕭山機場於2020年12月與中國國際航空及中國南方航空合作，為往來杭州與北京及杭州與廣州的航線推

出「精品快線」服務，提供專用停車位、離境下車區、旅客登記櫃檯、保安檢查通道及停機位，讓旅客享受更暢順快捷的旅程，有關航班亦會獲安排優先啟動及滑行，以助準時起飛。



蕭山機場為全新的多層結構智能化國際貨運站舉行開工奠基儀式。

## 內地發展項目

於2020年12月，蕭山機場連接至杭州地鐵一號及七號線，令往來機場與市中心的時間縮短至40分鐘。其他鐵路線包括機場快線，以及連接蕭山機場與杭州西部及主要城區的高速鐵路服務，將於杭州2022年第19屆亞運會舉行前投入運作。

於2020年，蕭山機場亦展開內地首個多層結構智能化國際貨運站的建造工程。這個項目的投資額達人民幣24億元，並計劃於2023年啟用。待擴建工程完成後，現有國際貨運站的面積將增至177萬平方米，並採用先進的自動化及資訊科技，每年可處理貨櫃及散裝貨物達60萬公噸。



虹橋機場設有自動登機閘口，令旅客倍添方便。

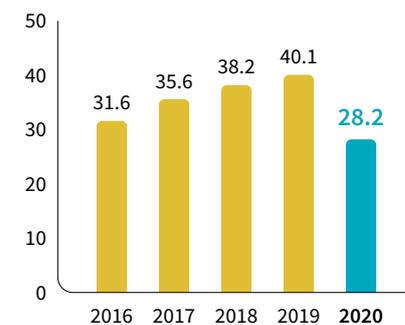
### 上海虹橋國際機場

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，管理上海虹橋國際機場航站樓運作及零售業務。

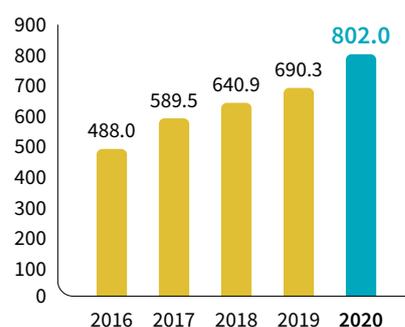
於2020年，虹橋機場的客運量下降31.7%至3 120萬人次，飛機起降量減少19.6%至219 404架次。由於實施口岸管制措施，自2020年3月25日起，虹橋機場的所有國際及

### 杭州蕭山國際機場吞吐量

(百萬旅客人次)



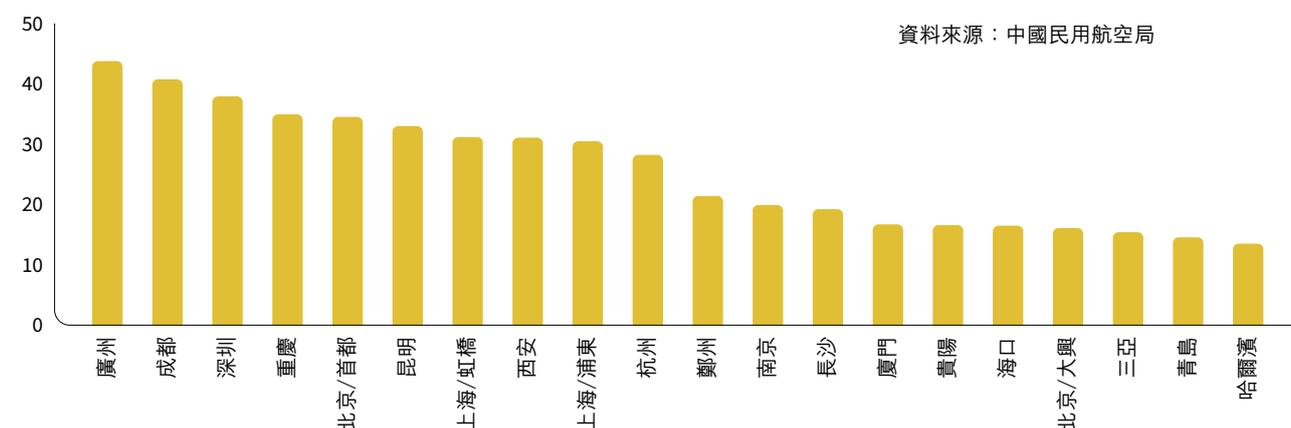
(千公噸貨物)



資料來源：中國民用航空局

### 2020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

區內航班須轉至上海浦東國際機場營運。

儘管受到管制措施影響，虹橋機場持續提升設施，為回復正常運作做好準備。二號航站樓18個旅客登記櫃檯已完成翻新，現提供一般及自助行李託運服務。

於2020年12月，虹橋機場在二號航站樓47號閘口開通採用容貌辨識技術的自動登機閘口，並將於2021年為13個離境登機閘口進行相關升級工程。

虹橋機場面積達2 800平方米的零售區翻新工程已如期於2020年完成，新增了24間店鋪。「路易威登」專門店亦首度進駐虹橋機場，令零售組合更為豐富。於2020年8月，機場推出零售推廣活動，帶動銷售額同比躍升113%。



珠海機場新航站樓的構想圖。

於2020年，虹橋機場在Skytrax意見調查的「旅客量4 000萬至5 000萬人次」組別中，獲選為「最佳機場」之一，並獲國際航空運輸協會頒發「場外值機最佳支持獎」。

## 珠海機場

自2006年起，香港機管局擁有珠海市珠港機場管理有限公司55%股權，該合資公司負責管理珠海機場。

於2020年，珠海機場的客運量下跌40.3%至730萬人次，飛機起降量減少29.4%至61 326架次，貨運量則下降24.8%至38 358公噸。珠海機場服務89個國內航點，其中包括18個新增航點。

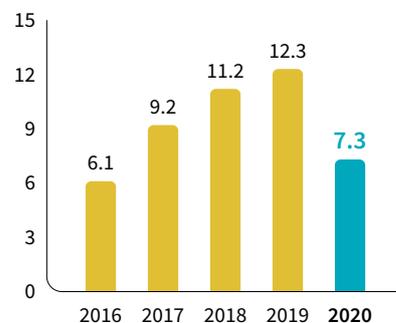
隨着推行綜合運行管理中心及機場協同決策系統的提升項目後，珠海機場的航班準時起飛率由2019年的89.6%增至2020年的92.9%。

為促進航空交通增長，珠海機場現正與香港國際機場合作發展跨境中轉服務。透過這項服務，珠海機場不但可接達國際航點，香港國際機場亦能連接至珠海機場廣闊的國內航班網絡，雙方亦正磋商作類似的貨運安排。

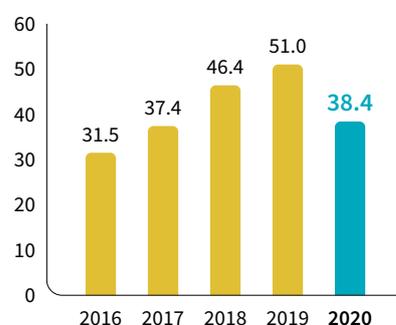
同時，在珠海市政府資助下，珠海機場正在建造面積達19萬平方米的航站樓、一條與現有跑道平行的滑行道，以及消防站等配套設施。待這些項目完成後，到了2023年，珠海機場每年可處理的客運量將由1 250萬人次增至2 750萬人次。

## 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



為確保香港國際機場的未來可持續發展，我們致力推動環保及回饋社會，並培育更多優秀人才。



### 環境可持續發展

香港國際機場致力在發展與環境保育之間取得平衡



### 員工福祉

在疫情下我們採取新工作方式，確保機管局及機場員工的健康及安全



## 可持續發展與人才

### 2019冠狀病毒病

香港機場管理局非常重視僱員及機場員工的福祉。

於2019冠狀病毒病疫情爆發初期，在全球各地的口罩及其他個人防護裝備供不應求下，我們成立了跨部門工作小組，與18個國家超過120個供應商接洽，為機管局員工及家人取得口罩供應。除了協助業務夥伴採購口罩外，我們亦為這些機構的必要服務員工如清潔員等安排口罩。

於2020/21年度，我們繼續派發口罩，並在機管局辦公室入口進行體溫檢查，同時亦設置更多消毒搓手

液機及加強消毒工作。在疫情嚴峻期間，我們作出彈性工作安排，包括提供視像會議、在家工作、彈性上班時間，以及將員工分組交替在辦公室工作等。

在疫情期間，我們採取了多個新方式，與員工保持聯繫。例如我們

於2020年6月舉行首個網上員工簡報會，員工對新的活動形式反應正面，參與人數亦增加至逾2 000人。業務講座系列亦改以網上形式舉行，由高級管理人員闡述機構各項發展，並開放予全體員工參加。



在疫情期間，我們改以網上形式舉辦員工聯繫及溝通活動，藉此保持社交距離。

機管局的人力資源部員工採用視像會議方式，與前線員工討論工作間面對的挑戰，並與新聘員工進行聯繫交流。疫情回穩時，我們重新舉行面對面小組會議，亦交替上述兩種方式進行招聘面試及培訓，藉此將感染風險減至最低，同時亦能盡量提升效率。

於2020年8月，我們以網上形式舉行「健康生活周」活動，鼓勵機管局員工保持健康生活方式。這項活動大受員工歡迎，共有超過1 700人次參與各種興趣及運動班，以及內容合時的健康講座，主題涵蓋疫情下的親子教育及壓力管理等。

機管局於2021年2月舉行網上直播派對，代替員工周年聚餐。在活動期間，我們向多名在企業嘉許計劃獲獎的員工頒發獎項，表揚他們的卓越貢獻及專業表現。

於年內，我們亦透過機場同業綜藝社，為機場同業舉行一系列網上講座及消閒活動。

### 環境及社會承諾

香港國際機場與業務夥伴緊密合作，共同應對環境挑戰。作為機場減碳計劃其中部分，我們於2020/21年度繼續舉辦「減碳獎勵計劃」，亦每半年舉行技術工作小組會議，並推行為個別行業而設的基準計劃。

我們正為2035年制訂減碳目標，這項長遠目標將以實際減排量為重點，並將配合香港政府的2050年碳中和目標。

於2021年3月，我們發表第八份《可持續發展報告》。報告載有機場員工專訪，講解如何將可持續發展融入機場日常工作。這份報告參照全球報告倡議組織(GRI)發表的GRI標準編製。

於2020/21年度，我們亦推動其他環保措施，例如將電動車智能充電系統擴展至飛行區。這個電力負載管理系統最先裝設在機場行政大樓停車場，用以監察每架車輛的電池狀況，並靈活分配電力予多架車輛，無需增加供電量。這個系統有助充電站發揮最大效能，亦可節省電力。

於2021年3月，為期三年的「賞·識東涌河」公眾參與項目圓滿結束。該項目由本地非政府機構綠色力量發起，並獲得香港國際機場環保基金支持，其中包括透過生態監察，以保育東涌河谷集水區，亦透過舉辦導賞團及工作坊，提高公眾對東涌河生態價值的認識。

除了推行環保活動外，機管局亦關懷鄰近社區。於2020年5月至7月期間，我們與多個非政府機構合作舉辦東涌探訪活動，「EXTRA MILE里·想高飛」參加者向超過400名長者及有需要家庭，以及「家長·童樂」計劃的參與家庭派發防疫福袋，提供清潔用品、口罩、罐頭食品及其他生活必需品等物資。



我們在「健康生活周」舉行了多種運動班及健康講座，鼓勵機管局員工培養健康生活方式。



「EXTRA MILE里·想高飛」參加者為東涌有需要家庭派發防疫福袋，提供清潔用品及罐頭食品等生活必需品。



## 加強培育人才

我們於年內繼續培育人才，為迎接未來挑戰作好準備。

於2020年7月，我們完成為具備潛質的中層經理級人員而設的領袖培訓計劃。這項為期12個月的計劃旨在培養參加者的能力、技巧及視野，以助他們擔任更高級領導工作。計劃內容涵蓋能力發展評估、360度表現評價、領袖培訓課程、實戰項目及個別指導等，參加者在

完成培訓計劃前向高級管理層簡報實戰項目內容。

我們亦為初級經理推出單元領袖培訓計劃，並順利完成。此外，為高級經理而設的領袖培訓計劃於2021年3月展開。

於年內，我們繼續為整個機構進行人才評估及繼任規劃工作。為吸納及挽留優秀人才，以及協助調配員工，我們為個別職系制定事業發展

計劃。此外，重點及潛質優厚的員工亦獲安排參與行政人員培訓。

於2020/21年度，「創益先鋒計劃」合共收到37個提案，並有超過200名前線員工參加，他們提出創新方案，提高工作間的服務水平與運作效率。首個網上「創益先鋒發布大會」於2021年3月舉行，吸引了600人參與，當中包括外界嘉賓及機場同業。

於2020年11月，機管局舉行首個網上招聘會，為期兩天的活動吸引超過20 000人參加。我們亦參與由香港中文大學舉辦的虛擬就業博覽會。

網上展覽讓參加者可到不同的虛擬攤位瀏覽有關僱主及職位空缺的資料，藉此了解機場的就業機會。網站亦設有對話功能，方便求職者作出查詢及面試安排。在防疫規例許可時，我們於深水埗及樂富舉行實體招聘會，以配合網上招聘活動。

於本年度，共有76名來自本地及海外大學及培訓院校的學生參與為期兩個月的暑期實習生計劃。參加者可藉此了解香港國際機場的工作環境，親身體驗機場運作。這項計劃有部分活動以網上形式進行，並順利完成。暑期實習生計劃於2020年8月結束，並在網上舉行完成典

禮。當天有200名嘉賓參加，暑期實習生以短片形式進行簡報，題目涵蓋機場的疫後復蘇計劃，以及在粵港澳大灣區推廣服務等。

於2020/21年度，我們亦更新了員工溝通及學習系統。全新網上學習平台「myLearning」已全面投入運作，我們亦提升了員工自助服務網上平台，並推出流動裝置版本，方便員工使用。於2020年9月，我們推出方便易用的流動裝置版網上招聘系統，藉此提升工作效率及新招聘員工的入職體驗。

於2021年3月，我們推出全新設計的內聯網，不但方便流動裝置使用，並換上全新面貌，讓使用者輕鬆尋找到所需內容。內聯網亦增設先進功能，包括個人化設定、簡單易用的搜尋功能，以及快速連接至常用功能和資料等。

為促進機場員工健康，我們於本年度完成機場緩跑徑、香港國際機場古物園及古窯公園的翻新工程。現時機場緩跑徑全長7.1公里，由機場連接至東涌，更可沿途前往香港國際機場古物園及古窯公園。古物園經翻新後，設置了水磨石座椅、健身設施及瑜伽平台。

### 香港國際航空學院

香港國際航空學院致力培育人才，以支持本地航空業，並推動香港發展成為區域培訓中心。於2020/21年度，航空學院提供1 350個課程，約有41 500人報讀。

受疫情影響，航空學院多個課程改以網上形式進行，其中包括與法國國立民用航空學院(Ecole Nationale de l'Aviation Civile, ENAC)及國際民用航空組織合辦的課程。每年舉辦的航空學院夏日營亦轉為網上教學，吸引了超過230名青年參與。

就業市場雖然充滿挑戰，航空學院仍獲得三家機場同業合作夥伴支持，加入航空營運文憑課程的實習計劃。該項計劃共有15家合作夥伴提供70個職位，全部51名學員均獲得實習機會。



香港國際機場首個網上招聘會吸引超過20 000人參加。

機場緩跑徑及公園完成翻新工程，為機場員工提供全新休憩空間。



航空學院亦協助管理機管局的機場培訓津貼計劃，以支援在疫情期間放無薪假期及希望提升技能的機場員工。於2020年4月至10月期間，航空學院處理了70 300份申請，按計劃合共發放6,600萬港元。

儘管面對疫情挑戰，航空學院仍繼續積極拓展課程。於2020年9月，航空學院推出為期15個月的航空管理專業文憑兼讀制課程，以助業界從業員發展事業。這項課程將管理概念融入工作，並涵蓋業內多個範疇。學員完成課程後將獲頒授證書，並可銜接學士課程。

航空學院亦已就與ENAC合辦的航空運輸管理高等碩士課程，取得香港的資歷架構認證。

於2020/21年度，航空學院開辦甚高頻無線電話的飛行區培訓課程，並推出數據視覺化簡介、飛機工程系統簡介，以及機場經濟及財務管理等多個新課程。

在機管局支持下，航空學院於本年度推出獎學金計劃，以鼓勵航空從業員繼續在專業範疇發展。

為增進公眾對航空業的興趣，航空學院舉行多場網上講座，共有超過1 150名本地師生參加。航空學院亦安排約150名校長、教師及童軍領袖參加三場機場參觀活動，活動期間採取了多項防疫措施。航空學院亦參與了17個網上展覽及八個實體展覽活動，藉此推廣航空業。

作為「企業技術學院網絡」的創辦成員，航空學院合辦了首屆「VPET推廣挑戰賽」，旨在提高本港中學生對職業專才教育(VPET)課程的認識。比賽共吸引35支隊伍參加，每隊須提交多媒體作品，展示職業專才教育推廣提案。



攝於2021年4月。

於2020/21年度，香港機場管理局逐步落實機場城市發展計劃，於未來十年提升香港國際機場運力及功能。機場城市將有助釋放香港國際機場的發展潛力，並推動本港經濟增長。



#### SKYCITY 航天城

這個大型商業發展項目  
將令香港國際機場  
成為矚目熱點



#### 香港口岸

香港口岸人工島的  
新發展項目有助機場充分  
發揮地利優勢，擴展在  
大灣區的腹地市場



## 展望未來

### 三跑道系統

三跑道系統項目是機場城市的核心部分。項目包括在機場島以北填海拓地 650 公頃，以及興建第三條跑道、滑行道系統及相關基礎建設，原有的二號客運大樓將會進行擴建，並興建 T2 客運廊（前稱三跑道客運大樓）。三跑道系統將成為匯聚客貨流的樞紐，帶動機場城市發展。

於 2020/21 年度，三跑道系統項目達到多個重要里程碑。填海工程已大致完成，面積 460 公頃的土地亦已交付予後續承建商。第三條跑道的路面鋪設工程於 2020 年 10 月展開，並預計於 2021 年年中完成。沿第三

條跑道旁的建築物正在興建中，跨越新跑道的滑行道工程亦已竣工。

於年內，T2 客運廊繼續進行地基及底部結構工程，而主樓及停機坪的工程合約亦已批出。改建現有北跑道的工程合約將於 2021 年批出，以於 2022 年動工前進行工地預備及調配工作。

二號客運大樓的地基及底部結構工程正在進行中，主大樓的工程合約已經批出，上蓋結構建造工程亦已動工。作為香港國際機場的運作中樞，新的機場中央控制中心上蓋結構及鋼製樓頂建造工程已於本年度展開。

在現有機場島上的旅客捷運系統隧道及行李處理系統隧道正在施工，有關隧道將連接二號客運大樓與 T2 客運廊。在填海土地上興建該兩條隧道的工程合約已經批出，而東行車隧道的前期工程亦繼續進行。

早在三跑道系統建造工程展開前，我們已推行全面的環境監察及審核計劃，並在專題網站定期發布有關計劃的資訊。我們一直致力實行在三跑道系統項目的已獲批准環境影響評估報告及環境許可證中承諾及列明的所有緩解措施。



SKYCITY航天城與亞博館第二期發展項目將產生強大協同效應。

## SKYCITY航天城

SKYCITY 航天城商業發展項目是機場城市的重要元素，將有助推動香港國際機場成為本港居民及訪客的矚目熱點。

SKYCITY 航天城包括總樓面面積達 380 萬平方呎的綜合購物、餐飲及娛樂設施，並於 2020 年 11 月命名為「11 SKIES」。由 K11 負責營運的「11 SKIES」將引入超過 800 間商店及食肆，並設有專為兒童而設的互動職業體驗樂園「KidZania」，以及全球最長的室內外小型賽車跑道「SkyTrack」，勢將成為全港最大型綜合購物、餐飲及娛樂設施。

此外，「11 SKIES」將設有三幢甲級寫字樓，各有不同的目標租戶，分別是從事財富管理、健康醫養服務及粵港澳大灣區相關業務的公司。

於 2020/21 年度，改善海洋生態基金及漁業提升基金為 13 個項目提供 1,330 萬港元資助。自兩個基金於 2016/17 年度成立以來，已向 31 個項目批出資助逾 4,400 萬港元。這些項目由大學、研究團體及漁業界組織負責管理及進行。

於年內，其他生態提升項目取得穩步進展。我們開始試行敷設人工魚礁，為海洋生物提供棲息及繁殖地，並計劃於 2021/22 年度在機場附近推行有關工作。我們亦完成了珊瑚移植的監察調查及分析，以及首階段的放養魚苗計劃。

同時，我們開始在三跑道系統的海堤裝設數百塊環海堤塊。這些海堤塊不但能提供保護空間，亦有助吸引不同種類的海洋生物在海堤生長。海堤的生態監察工作已於 2020 年 12 月展開，並將於 2021 年繼續進行。

為在北大嶼山劃定面積 2 400 公頃的海岸公園進行準備工作，我們於 2020/21 年度諮詢了區議會、漁民及環保團體等持份者，稍後亦將展開所需的法定程序。海岸公園的劃定工作將於 2024 年三跑道系統投入運作前完成。

我們在發展計劃中加入多項環保措施，為香港國際機場以至本港建設可持續發展的未來。



「11 SKIES」將於2022年至2025年間分階段開業。

毗鄰「11 SKIES」的麗豪航天城酒店將設有1 200間客房，預計於2021年年底前啟用。

## 亞洲國際博覽館

於本年度，我們完成了亞洲國際博覽館第二期發展項目的方案設計，詳細設計工作正進行中。

亞博館第二期將包括可容納20 000人的全港最大室內表演場地。待全新展覽及會議設施落成後，亞博館的樓面面積將增至10萬平方米，並與SKYCITY航天城產生強大協同效應。

## 香港口岸人工島

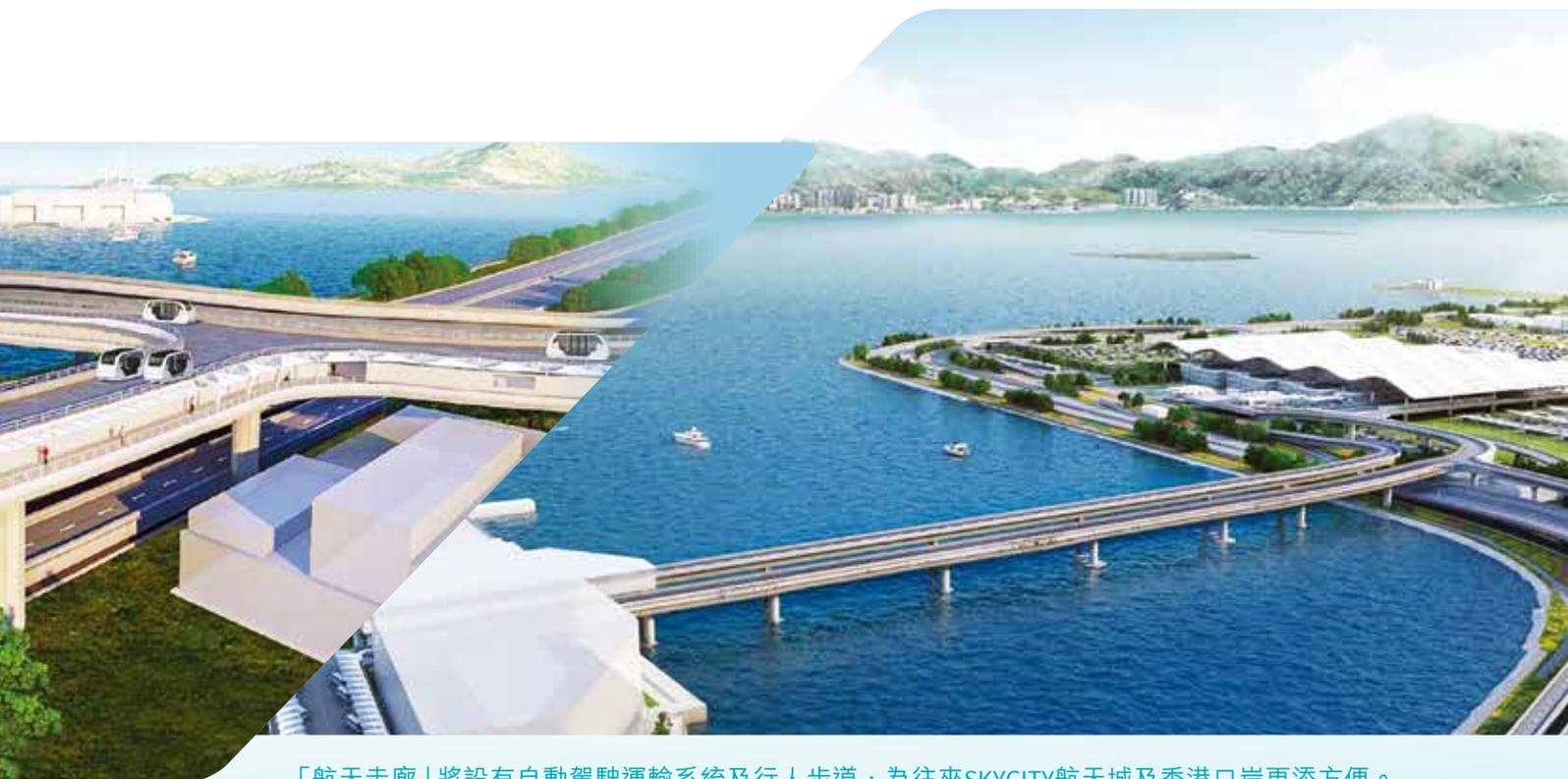
我們憑藉香港國際機場鄰近港珠澳大橋的地利優勢，充分發揮機場城市的發展潛力。

經過機管局為期18個月的土地用途研究後，香港政府接納我們的建議，在香港口岸人工島興建兩個自動化停車場，提供約6 000個停車位。使用「轉機停車場」的大灣區旅客可經海天中轉大樓（前稱多式聯運中轉客運大樓），從香港口岸人工島禁區範圍直接前往香港國際機場禁區，過程無需辦理出入境手續。來自大灣區的訪客亦可使用

「訪港停車場」，通過連接香港口岸人工島與SKYCITY航天城的非封閉行車橋「航天走廊」，前往SKYCITY航天城及香港其他地區。

「航天走廊」將包括自動駕駛運輸系統及行人步道，該項目已於2020年10月獲發環境許可證，詳細設計工作將於2021/22年度展開。我們亦計劃將自動駕駛運輸系統延伸，連接SKYCITY航天城至鄰近東涌。

此外，機管局將在香港口岸人工島興建香港國際航空學院新校舍及宿舍，以及其他航空相關設施。



「航天走廊」將設有自動駕駛運輸系統及行人步道，為往來SKYCITY航天城及香港口岸更添方便。

# 財務回顧

## 財務概要

(百萬港元)	2020/21	2019/20	+/-% <sup>1</sup>
收益	5,936	17,106	-65.3%
計算折舊和攤銷前營運費用	(8,054)	(7,886)	+2.1%
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	(2,118)	9,220	n/m
折舊和攤銷	(3,169)	(2,924)	+8.4%
利息及財務收入淨額	71	461	-84.6%
應佔一家聯營公司業績	53	(16)	n/m
應佔合資公司業績	(34)	269	n/m
除稅前(虧損)/溢利	(5,197)	7,010	n/m
所得稅抵免/(開支)	829	(1,112)	n/m
年度(虧損)/溢利	(4,368)	5,898	n/m
權益股東應佔(虧損)/溢利	(4,400)	5,866	n/m
宣派股息	-	-	-
<b>主要財務比率</b>			
股權收益	-4.8%	7.1%	
總負債/資本比率 <sup>2</sup>	31%	6%	
<b>主要交通量摘要<sup>3</sup></b>			
客運量 <sup>4</sup> (百萬人次)	0.8	60.9	-98.6%
貨運及航空郵件量 <sup>5</sup> (百萬公噸)	4.6	4.7	-2.0%
飛機起降量(千架次)	128	377	-66.2%

<sup>1</sup> 以四捨五入計算，與實際數字或有差異。

<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> 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>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。

n/m：並無意義

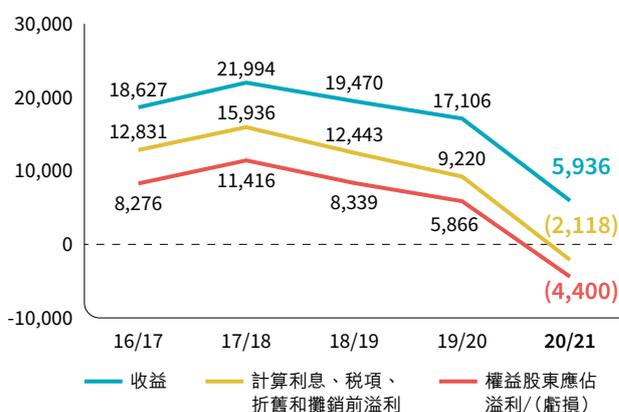
## 概覽

在截至2021年3月31日止的2020/21財政年度，由於爆發2019冠狀病毒病疫情、實施旅遊限制及檢疫措施，對全球航空業造成嚴重打擊，香港機場管理局亦面對前所未有的挑戰。

自2020年年初起，疫情對全球經濟帶來嚴重影響。由於實施旅遊限制及檢疫規定，加上限制非本港居民入境香港，航空旅遊需求因而銳減。於2020/21年度，香港國際機場錄得客運量80萬人次及飛機起降量127 760架次，分別按年減少98.6%及66.2%。由於可用客機機腹載貨空間不足，貨運及航空郵件量下

## 財務業績

(百萬港元)



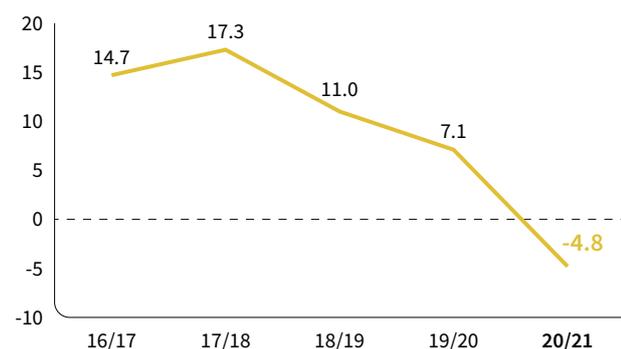
跌2.0%至460萬公噸，但隨着貨機班次增加，以及將客機用作「全載貨客機」，抵銷了機腹載貨空間不足的部分影響。

香港國際機場的客運量及飛機起降量下跌，對機場業務運作造成打擊。香港航空業面對前所未有的挑戰，於2020/21年度，機管局為此提供數輪總額達46.62億港元的紓緩措施，以支援機場同業。在這些財務紓緩措施中，有28.63億港元以收益寬減形式提供，其中包括扣減專營權費；寬免或扣減機場費用和機場辦公室、貴賓室、商舖及食肆租戶的租金。其餘17.99億港元的財務紓緩措施支出大部分與向本地航空公司預先購買機票，為航空公司注入流動資金相關。在疫情過後，機管局將會推出市場推廣活動，向旅客及香港居民送出機票。機管局亦向在疫情期間放無薪假的機場前線員工提供培訓津貼，藉此鼓勵員工提升知識及技能。

隨着客運量及飛機起降量下跌，以及為機場同業提供紓緩措施，於2020/21年度，機管局及其附屬公司（集團）錄得重大虧損，主要由於機場收費及保安費減少；機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及客運大樓租賃的收益下降；以及營運費用增加所致。集團的計算利息、稅項、折舊和攤銷前虧損為21.18億港元；如不計及財務紓緩措施支出16.33億港元，計算利息、稅項、折舊和攤銷前虧損則為4.85億港元。集團錄得權益股東應佔虧損44億港元，因此集團的股權收益減少至-4.8%。董事會不宣派本年度股息。

## 股權收益

(百分比)



## 收益

自2020年年初爆發疫情以來，全球多個主要航點及香港均實施檢疫措施及旅遊限制，導致客運交通幾近癱瘓。收益總額減少65.3%至59.36億港元，主要是由於機場收費及保安費減少，以及零售特許經營權、機場禁區輔助服務專營權及客運大樓租賃於2020/21年度的收益下降所致。主要收益類別包括機場收費及保安費；來自航空保安服務、機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告的收益；其他客運大樓商業收益；以及其他收入，合共佔收益總額96.8%。

機場收費及保安費主要包括飛機着陸及停泊費；在香港國際機場使用客運大樓及相關設施與服務的費用；以及向離港旅客提供航空保安服務的費用。這項收益下跌71.9%至17.54億港元，佔收益總額29.5%，主要由於限制非香港居民入境，加上不同國家及地區實施旅遊限制及檢疫措施，導致客運量及飛機起降量減少，以及為航空公司提供紓緩措施所致。

航空保安服務費主要是來自向航空公司、特許經營商及專營服務商提供保安服務的收入。儘管客運量及飛機起降量下跌，惟這項收益上升32.8%至4.86億港元，佔收益總額8.2%，主要由於為衛生署提供與2019冠狀病毒病檢疫相關的保安服務所致。

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專營權費及其他費用，這些服務包括航空貨物處理、飛機維修、航油燃油系統、飛機加油、航機膳食、停機坪飛機服務、公務飛機處理、機場禁區車輛停泊許可證及地勤支援設備維修等。這項收益下跌30.1%至17.55億港元，佔收益總額29.6%，主要由於年內飛機起降量下降，令來自航機膳食、停機坪服務及維修的專營權費減少；航空燃油處理量減少，令來自航

空燃油系統的專營權費減少；為航機膳食、飛機加油、維修及貨運站服務等航空輔助服務提供紓緩措施；寬減停機坪服務、維修及機場禁區車輛相關費用等惠及航空公司的紓緩措施；以及於疫情爆發後飛機起降量及貨運量下降，令珠海機場的地勤服務及貨運收益減少所致。

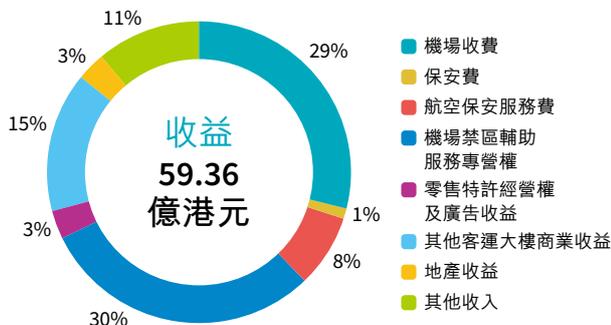
零售特許經營權及廣告收益指在機場提供零售服務（主要是免稅及一般商品）、餐飲店及廣告的特許經營商應付機管局的租金及費用。這項收益減少96.6%至2.03億港元，佔收益總額3.4%。收益減少主要由於客運量下跌；為商舖及食肆提供租金寬減；以及商舖及食肆因疫情而暫停營業所致。

其他客運大樓商業收益主要包括航空公司和其他租戶租賃辦公室、機場貴賓室及旅客登記櫃檯的收入。這項收益下跌36.5%至9.15億港元，佔收益總額15.4%，主要由於本財政年度的客運大樓辦公室及貴賓室的租金寬減；航空公司提早終止的機場貴賓室租賃；以及出租率減少所致，但來自衛生署為抵港旅客在T1中場客運廊（前稱中場客運大樓）設立臨時樣本採集中心的租金收入，抵銷了部分跌幅。

其他收入增加74.9%至6.35億港元，佔收益總額10.7%，主要由於香港特區政府豁免2019/20年度的航空交通管制服務費用攤銷所致。

### 收益來源

（截至2021年3月31日止年度）



### 營運費用

集團繼續秉持審慎理財原則，在維持最高水平的安全、保安、服務及可持續發展表現之餘，亦嚴格控制營運費用。計算折舊和攤銷前營運費用總額增加2.1%至80.54億港元，主要由於財務紓緩措施支出，包括在財政年度內向本地航空公司預先購買機票所致。如不計及所有財務紓緩措施支出，計算折舊和攤銷前營運費用總額則減少18.6%至64.21億港元。

主要費用類別包括員工薪酬及有關費用、維修及保養、營運合約服務、政府服務、其他營運費用，以及折舊和攤銷，合共佔營運費用總額約93.4%。集團約39.2%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。

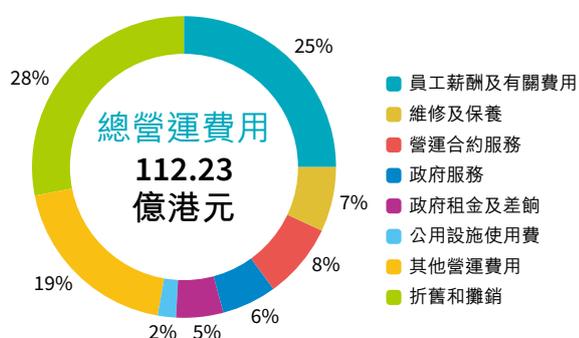
員工薪酬及有關費用主要包括基本薪金、房屋及其他津貼、優秀表現酬金及退休福利。這項費用減少2.3%至28.5億港元，佔營運費用總額25.4%，主要由於常額員工人數減少，以及暫停招聘人手及薪酬調整所致。

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。這項費用下降21.7%至7.34億港元，佔營運費用總額6.5%，主要由於部分設施因應客運量及飛機起降量下跌而暫停服務，飛行區及客運大樓的維修工程亦因而縮減，導致有關費用減少。

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。這項費用減少 35.4% 至 8.54 億港元，佔營運費用總額 7.6%，主要由於航空交通量下跌，導致多項服務的開支減少，例如行李相關服務、手推行李車管理、預辦登機服務、澳門口岸預辦登機服務及機場禁區接駁車服務等，加上向衛生署收回在 T1 中場客運廊為抵港旅客設立臨時樣本採集中心的費用所致。

## 營運費用分類

(截至 2021 年 3 月 31 日止年度)



政府服務費用分別包括應付予民航處的航空交通管制服務費用，以及應付予香港天文台的航空氣象服務費用。政府服務費用減少 16.3% 至 7.12 億港元，佔營運費用總額 6.3%，主要由於 2019/20 年度航空交通管制服務費用最終下調所致。

其他營運費用增加 58.4% 至 21.66 億港元，佔營運費用總額 19.3%。這項費用增加主要由於向本地航空公司預先購買機票所致。

折舊和攤銷增加 8.4% 至 31.69 億港元，佔營運費用總額 28.2%，主要由於在財政年度內完成設施及系統的擴建和改善項目所致。

## 內地機場

儘管中國內地疫情迅速有效受控，但仍對機管局持有股權的機場帶來負面影響。

於 2020 年，杭州蕭山國際機場(蕭山機場)的客運量下跌 29.6% 至 2 820 萬人次，飛機起降量亦減少 18.4% 至 237 000 架次，貨運量則跳升 16.2% 至 802 000 公噸。由於主要受疫情影響，於 2020/21 年度機管局應佔蕭山機場虧損為 3,500 萬港元。

於 2020 年，珠海機場的客運量下跌 40.3% 至 730 萬人次，飛機起降量減少 29.4% 至 61 326 架次，貨運量下降 24.8% 至 38 358 公噸。由於主要受疫情影響，於 2020/21 年度機管局應佔珠海機場溢利減少 54.3% 至 1,600 萬港元。

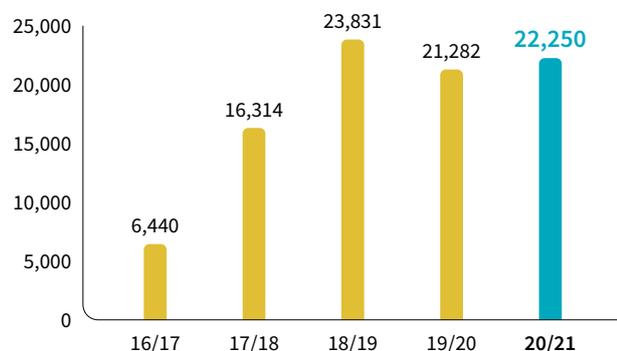
## 財務狀況

儘管於 2020/21 年度錄得虧損，集團的財務狀況仍然穩健，並資本充裕。於 2021 年 3 月 31 日，集團的權益總額達 941.82 億港元，較上個年度增加 9.3%，主要是由於 2020/21 年度發行 15 億美元雙期高級永續資本證券及不派發 2019/20 年度股息所致。

投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備為 1,117.2 億港元，佔資產總值 71.7%。於 2020/21 年度，集團資本開支為 222.5 億港元，主要與三跑道系統、一號客運大樓運力提升項目、擴建四號停車場、中場範圍停機坪發展項目、連接 T1 衛星客運廊(前稱北衛星客運廊)與一號客運大樓的天際走廊工程、翻新客運大樓、SKYCITY 航天城基礎建設工程、在的士停候區興建辦公大樓，以及提升其他設施和系統有關。集團預計將會錄得重大資本開支，直至三跑道系統工程竣工為止。

## 資本開支

(百萬港元)



註：未扣除用於償付三跑道系統項目建設費用的機場建設費前的資本開支。

無形資產為2.81億港元，是經營及管理珠海機場及亞洲國際博覽館展覽中心的專營權，分別由2006年及2018年起計20年期及12.5年期內的未攤銷成本。

聯營公司權益為6.27億港元，當中包括集團於香港國際展覽中心有限公司(持有亞洲國際博覽館的權益)資產淨值的實際權益，以及應收聯營公司款項及優先股溢價。

合資公司權益為47.1億港元，當中包括集團於蕭山機場及滬港機場管理(上海)有限公司資產淨值的實際權益，以及有關的商譽。

應收賬款及其他應收款減少17.5%至26.05億港元，主要是由於疫情及向機場同業提供紓緩措施，導致收益減少所致。

應付賬款及其他應付款總額減少11.1%至126.64億港元，主要由於應付建造費用及向特許經營商收取的按金減少所致。

未使用的機場建設費為4.58億港元，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2019/20年度的33.7億港元，減少至本年度的1.06億港元，主要由於客運量下跌所致。

遞延收入為22.92億港元，主要包括就分租機場租賃土地預先收取的款項，以及香港特區政府給予的補貼。

## 股息

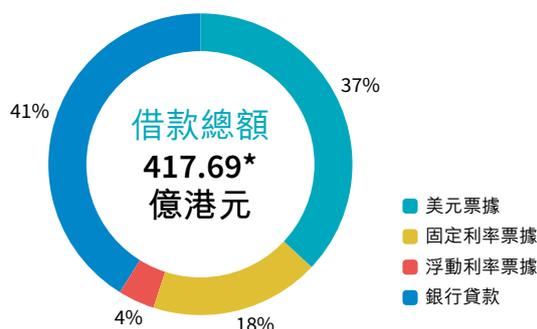
根據三跑道系統的財務安排方案，董事會不宣派2020/21年度股息。

## 現金流量

經營活動產生的現金淨額由2019/20年度的99.83億港元，減少至本年度的現金流出淨額29.42億港元，主要是由於本年度錄得虧損所致。

## 貸款及融資計劃

(於2021年3月31日)



\* 已計算2.23億港元未攤銷財務費用。

## 資金籌集

於2021年3月31日，機管局的借款總額為417.69億港元(2019/20年度：52.15億港元)。年內，機管局成功進行多項融資，籌集合共489.68億港元，以及175億港元承諾循環信貸額度。這些融資包括：

- 1) 五年期350億港元銀團信貸，包括：
  - 175億港元定期貸款；及
  - 175億港元循環貸款(於2021年3月31日尚未提取)

- 2) 15億美元的雙期高級永續資本證券
- 3) 15億美元的雙期10年期及30年期美元機構票據
- 4) 根據80億美元的中期票據計劃，透過私募方式發行81.79億港元票據

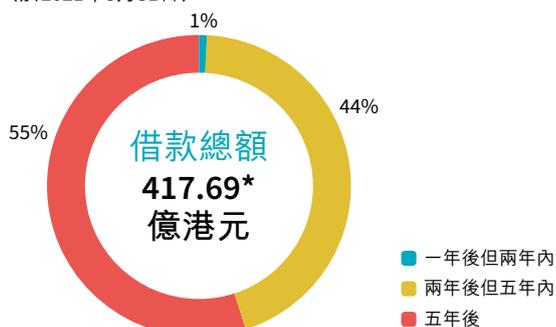
在上述發行票據中，高級永續資本證券沒有法定到期日，機管局作為發行人有權選擇在贖回日贖回證券。高級永續資本證券以混合資本形式發行，按照適用會計準則劃歸為權益。在此架構下，有關證券可給予機管局最大靈活性，以管理槓桿比率及債務到期情況，這有助應對現時不明朗的業務狀況，亦可令機管局的債券投資者基礎更多元化。

從上述票據發行所得款項，機管局將用作包括三跑道系統項目的資本開支及一般企業用途。

機管局於本年度維持其信貸評級。機管局獲標準普爾授予AA+級的長期本地貨幣及外幣信貸評級，與香港特區政府的評級相同。

## 貸款到期概況

(於2021年3月31日)



\* 已計算2.23億港元未攤銷財務費用。

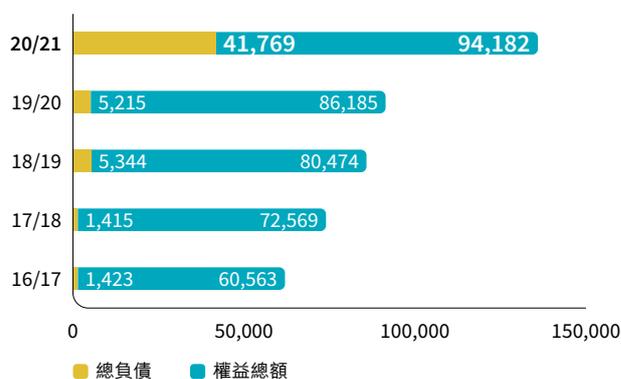
## 財務風險管理

機管局運用不同的工具和投資技巧管理財務風險，其中包括將借款攤分在不同日子續期或償還。機管局亦使用各種金融工具(例如利率掉期、交叉貨幣掉期及遠期外匯合約)對沖財務風險。根據已獲核准的政策，機管局採取措施以維持適當的固定及浮動利率借款組合，務求把利率波動對盈利的影響減至最低。

機管局在內地機場投資及持有人民幣現金及銀行結餘，故涉及人民幣匯率變動風險。此外，機管局持有美元現金、銀行結餘和應收賬款及其他應收款，以及以美元發行的外部借款，因此亦受美元匯率變動影響。然而，在條件許可的情況下，機管局已將以其他貨幣發行的外部借款轉換為港元，其收益及成本大部分亦以港元計價。機管局亦利用遠期外匯合約為日後的澳元計價交易對沖風險。

## 資本結構

(百萬港元)



## 展望

在疫情下，世界各地經濟不同界別面對前所未有的挑戰，全球航空業尤其遭受沉重打擊。儘管我們仍然難以掌握旅客需求將於何時回升，但我們深信當疫情受控時，航空旅遊需求將會反彈。

我們繼續以健康及衛生為首要工作，為航空交通復蘇作好準備。除了提升機場基礎建設外，我們亦採用更多自動化及無接觸式技術，以減少員工與旅客的身體接觸，並盡量減低觸碰觸控式屏幕和其他設施的機會，例如採用先進的自動化清潔機械人，以保持機場環境清潔安全。我們推出自助登機閘口，並擴展自助保安閘口的應用範圍，將旅客身分核證程序自動化。我們亦將無接觸式技術應用於機場的旅客升降機，並研究未來更廣泛採用這些技術。隨着我們採取全面的清潔消毒措施及使用無接觸式技術，香港國際機場已準備就緒，在情況回復正常時迎接旅客。

我們在機場進行提升項目，待旅客再次到訪時，機場將以煥然一新的面貌示人，並繼續提供優質服務。一號客運大樓尊貴購物區已進行翻新，令零售組合更多元化。機場多個地點設置了全新的數碼顯示屏及大型LED幕牆，展示創意和趣味內容。在航空交通恢復時，天際走廊、一號客運大樓東大堂擴建工程，以及將登機閘口美化為不同主題區域等其他項目將為啟用作好準備。為提升旅客體驗，我們推出全新的「My HKG」流動應用程式，界面設計更簡潔易用，並將會加入多項新功能，例如旅客可在抵達機場前預訂服務，以及推出會員獎賞計劃等。透過5G基建及數碼化停機坪管理系統，將有助進一步提高運作效率，並將香港國際機場發展成為智能機場。我們會繼續採用新技術及推行提升項目，以善用機場設施。

除了提升旅客體驗外，我們亦正積極擴展機場運力及功能，將香港國際機場發展成為機場城市，這項具前瞻性的發展計劃將推動香港及區內的經濟發展及長遠繁榮。

三跑道系統項目工程現正進行，預期新跑道將如期於2022年投入服務。整個三跑道系統項目包括大樓

及相關基礎建設預計於2024年啟用。三跑道系統是解決香港國際機場容量限制的長遠方案，有助機場維持競爭力，並鞏固作為國際航空樞紐的領先地位。

SKYCITY航天城是機場城市的重要部分，當中的購物、餐飲及娛樂設施綜合發展項目「11 SKIES」，將計劃於2022年至2025年間分階段開業。SKYCITY航天城首家酒店—麗豪航天城酒店設有1 200間客房，將於2021年落成。SKYCITY航天城亦計劃興建更多酒店及寫字樓，令這個發展項目成為本港居民及訪客的矚目熱點。

為與機場城市創造新協同效應，我們將在連接港珠澳大橋的香港口岸人工島興建兩個自動化停車場，以及建造連接香港口岸人工島至SKYCITY航天城的自動駕駛運輸系統，日後更計劃將系統伸延至東涌。我們亦正為亞博館第二期發展進行規劃，包括設有20 000個座位的多用途活動場地，以滿足市場對國際流行音樂會及體育活動的殷切需求。待第二期發展完成後，亞博館的展覽設施面積將增至10萬平方米。

為了把握粵港澳大灣區的發展潛力及擴展機場的貨運腹地市場，我們將在東莞設立物流園，以及在香港國際機場建設「空側海空聯運貨運碼頭」。這些設施將有助提升香港國際機場的貨運能力，並帶動行業增長。我們亦正在探討深化與珠海機場的合作，並制定長遠發展計劃，促進兩地機場優勢互補。

由於疫情持續影響航空業，航空交通將需要一段時間才會回升，因此溢利在中期內增長步伐將會放緩。與此同時，我們會繼續謹慎管理機場業務，並不斷致力提高運力，秉持審慎理財原則以節省成本，同時在安全、保安、服務及可持續發展方面維持最高水平，為航空交通復蘇作好準備。我們相信香港國際機場將繼續滿足旅客期望，為持份者創優增值，並為香港及大灣區帶來裨益。

# 目錄

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

# 董事會報告書

截至2021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2021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2021年3月31日止年度的財務表現與於2021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5.36億港元(2019/20年度：2.05億港元)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2021年3月31日的銀行貸款及其他借款的詳情，載於財務報表附註17。

## 財務概要

集團過去五個財政年度的財務業績、資產及負債概要，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2021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238.9萬港元（2019/20年度：338.1萬港元），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	17%	
五大顧客	36%	
最大供應商		20%
五大供應商		50%

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2021/22年度的財務預算，以及2021/22年度至2025/26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20。退休福利計劃的行政管理及機管局所供的款項會以該等計劃的投資經理及獨立精算師所提供的報告作為參考，定期予以檢討。

## 企業管治

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

## 職員

於2021年3月31日，機管局共有2,870名員工（於2020年3月31日：2,844名），人數不包括附屬公司員工。機管局制訂了人力資源政策，以確保職員的薪酬具競爭力，而且按照機管局的績效管理及獎勵制度，將薪酬與表現掛鉤。自2002年起，機管局實施浮動薪酬制度，加強以績效為本的薪酬管理文化。機管局會定期檢視有關制度，以確保員工薪酬保持市場競爭力。

## 董事會成員及執行總監

於本報告日期，在任董事會成員及執行總監簡歷載於本年報第12頁至第15頁。於本財政年度開始日至本報告日期期間的董事會成員變動如下：

- 林奮強先生及杜彼得先生在擔任董事會成員六年後，於2020年5月31日離任。
- 陳仲尼先生、周雯玲女士及楊長華女士獲委任為董事會成員，任期為三年，由2020年6月1日至2023年5月31日止。
- 何俊賢議員及易志明議員再獲委任為董事會成員，任期為一年，由2020年6月1日至2021年5月31日止。
- 唐家成先生再獲委任為董事會成員，任期為三年，由2020年6月1日至2023年5月31日止。
- 楊長華女士及唐家成先生分別於2020年6月1日及2020年7月13日辭任董事會成員。
- 梁穎宇女士及王鳴峰資深大律師獲委任為董事會成員，任期為兩年八個月，由2020年10月1日至2023年5月31日止。
- 黃永灝先生及何俊賢議員在分別擔任董事會成員六年及五年五個月後，於2021年5月31日離任。
- 前財務執行總監羅志聰先生於2020年4月1日辭任，李沛鏗先生於2020年7月3日獲委任為財務執行總監。
- 前物業發展執行總監區浩章先生於2021年5月18日退休。

## 董事會成員及執行總監的合約權益

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

## 關聯方交易

本年度達成或持續進行的重大關聯方交易詳情，載於財務報表附註25。

## 董事會成員對財務報表的責任

董事會成員負責為每個財政年度編製財務報表，真實而公平地反映集團的財務狀況、以及在該年度集團的財務表現及現金流量。在編製截至2021年3月31日止年度的財務報表時，董事會成員選擇了適當的會計政策並貫徹應用；作出審慎合理的判斷及估計；並以機場持續經營為基礎編製財務報表。董事會成員負責妥善備存會計紀錄，而有關紀錄無論在任何時間，都須以合理的準確程度披露集團的財務狀況。

## 核數師

畢馬威會計師事務所獲委任為機管局核數師，並一直留任至今。該項委任由香港特區政府行政長官根據《機場管理局條例》第32條予以批准。

## 財政年度結束後的變動

本報告已計及財政年度結束後至本報告通過日期之間出現的變動。

承董事會命

何惠芬

董事會秘書

香港，2021年5月31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2021年3月31日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及綜合財務報表附註，包括主要會計政策概要。

我們認為，該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於2021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30(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2021年3月31日止年度收益總額的63%。</p> <p>機場收費及保安費在機場設施使用時確認。其收益確認基於貴局的綜合及多界面信息技術系統所統計的飛機起降量及客運量。</p> <p>來自機場禁區輔助服務專營權、零售特許經營權及廣告(統稱「專營權及特許經營權營運」)的收益一般以以下金額的較高者收取(1)根據輸送量、旅客數目、租金指數或佔用面積計算的最低數額,及(2)根據專營商及特許經營商賺取的總收益的既定百分比計算的金額(「專營權費」)。對某些專營商而言,專營權收益是根據最低數額及專營權費收取。</p> <p>專營權及特許經營權營運收益在其專營權及特許經營權協議覆蓋的會計期間分期確認,並計及因吞吐量、旅客數目、租金指數或佔用面積變動導致的最低數額調整,以及專營商及特許經營商在計費周期應付的專營權費的任何調整。</p> <p>我們將來自機場收費及保安費和專營權及特許經營權營運的收益的確認視為關鍵審計事項的原因是其對綜合財務報表的重要性,以及機場收費及保安費的釐定涉及綜合信息技術系統。</p>	<p>我們用以評估來自機場收費及保安費以及專營權及特許經營權營運的收益的確認的審計程式包括以下程式:</p> <ul style="list-style-type: none"><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與相關專營權/特許經營權信息,包括已簽署的專營權/特許經營權協議中列明的月度支付及專營權/特許經營權期間,重新計算最低數額,並評估最低數額和專營權費兩者中的較高數額者是否已在適當的會計期間記錄;及</li><li>• 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>

## 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28(b)(ii)以及附註30(g)(vi)及30(s)所載列的相關會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>貴局在香港國際機場營辦多個基本工程項目。這些項目可能需數年時間才能完工，並涉及繁複的合約安排。</p> <p>貴局就清償承建商可能因延期、額外成本或其他不可預知狀況提出的索賠所需的預期數額計提項目準備。所需項目準備的評估涉及管理層的重大判斷，該等判斷具有固有的不確定性，因實際應付金額可能與預期項目準備不符。</p> <p>我們將基本工程項目的項目準備評估視為關鍵審計事項的原因是，項目索賠的評估和項目準備的釐定涉及管理層的重大判斷和假設，該等重大判斷和假設具有固有的不確定性。</p>	<p>我們用以評估基本工程項目的項目準備的審計程式包括以下程式：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 評價項目索償評估的主要內部監控的設計及執行；</li> <li>• 審核負責監督基本工程項目進度的董事會小組委員會的會議記錄，與管理層討論項目狀況，包括截至討論之日發生的成本、待竣工的關鍵項目里程碑及項目索賠，並評估其對貴集團的潛在財務影響；</li> <li>• 獲取於報告日的項目索賠狀態報告，對比報告中的索賠金額與承建商提交的索賠申請，與財務處、項目會計及監控團隊和工程項目部門討論項目進度及已計提的項目準備(抽查)，對比管理層假設與關鍵合同條款及與承建商的通訊(抽查)，以向會影響管理層對項目準備的預估的假設及重大判斷提出質疑；</li> <li>• 通過對比本年實際清償數額(包括項目索賠)與於2020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

2021年5月31日

# 綜合損益表

截至2021年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2021年	2020年
機場收費		1,731	4,718
保安費		23	1,514
航空保安服務費		486	366
機場禁區輔助服務專營權		1,755	2,510
零售特許經營權及廣告收益		203	5,893
其他客運大樓商業收益		915	1,441
地產收益		188	301
其他收入		635	363
<b>收益</b>	8	<b>5,936</b>	17,106
員工薪酬及有關費用	4	(2,850)	(2,918)
維修及保養		(734)	(937)
營運合約服務		(854)	(1,323)
政府服務		(712)	(851)
政府租金及差餉		(521)	(173)
公用設施使用費		(217)	(317)
其他營運費用	3(b)	(2,166)	(1,367)
<b>計算折舊和攤銷前營運費用</b>		<b>(8,054)</b>	(7,886)
<b>計算折舊和攤銷前營運(虧損)/溢利</b>		<b>(2,118)</b>	9,220
折舊和攤銷		(3,169)	(2,924)
<b>計算利息及財務費用前營運(虧損)/溢利</b>	3(a)	<b>(5,287)</b>	6,296
利息及財務費用：			
財務費用	5	(63)	(25)
利息收入		134	486
		71	461
應佔一家聯營公司業績	12	53	(16)
應佔合資公司業績	13	(34)	269
<b>除稅前(虧損)/溢利</b>		<b>(5,197)</b>	7,010
所得稅抵免/(開支)	6(a)	829	(1,112)
<b>年度(虧損)/溢利</b>		<b>(4,368)</b>	5,898
<b>以下各方應佔部分：</b>			
本局權益股東		(4,400)	5,866
非控股權益		32	32
<b>年度(虧損)/溢利</b>		<b>(4,368)</b>	5,898

第105至第158頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

# 綜合損益及其他全面收益表

截至2021年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	2021年	2020年
<b>年度(虧損)/溢利</b>	<b>(4,368)</b>	5,898
<b>年度其他全面收益</b>		
不會重新分類為損益的項目：		
重新計量以下各方的界定利益退休責任淨額：		
- 本局	238	(49)
(扣除)/增加：遞延稅項	(39)	8
	199	(41)
- 在中華人民共和國(「中國」)的一家附屬公司	2	(2)
- 在中國的一家合資公司	11	48
	212	5
其後可能重新分類為損益的項目：		
換算在中國的一家附屬公司和合資公司的財務報表的匯兌差額	433	(341)
現金流量套期：套期儲備的淨變動，已扣除稅項	177	(22)
現金流量套期：套期儲備成本的淨變動，已扣除稅項	(42)	171
	568	(192)
<b>年度其他全面收益</b>	<b>780</b>	(187)
<b>年度全面收益總額</b>	<b>(3,588)</b>	5,711
<b>以下各方應佔部分：</b>		
本局權益股東	(3,651)	5,703
非控股權益	63	8
<b>年度全面收益總額</b>	<b>(3,588)</b>	5,711

第105至第158頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

# 綜合財務狀況表

2021年3月31日(以港元列示)

百萬元	附註	2021年	2020年
<b>非流動資產</b>			
投資物業	9	59	69
租賃土地權益	9	6,070	6,299
其他物業、機械及設備	9	105,591	86,856
		<b>111,720</b>	93,224
無形資產	10	281	308
聯營公司權益	12	627	589
合資公司權益	13	4,710	4,369
應收賬款及其他應收款	14	100	-
衍生金融資產	23(e)	331	76
		<b>117,769</b>	98,566
<b>流動資產</b>			
存料及零件		122	104
應收賬款及其他應收款	14	2,505	3,158
可收回稅項	6(c)	308	201
衍生金融資產	23(e)	6	1
現金及銀行結餘	15	35,109	12,872
		<b>38,050</b>	16,336
<b>流動負債</b>			
應付賬款及其他應付款	16	(11,219)	(12,834)
帶息借款	17	-	(600)
本期稅項	6(c)	(17)	(5)
未使用的機場建設費	18	(458)	(974)
遞延收入	19	(215)	(564)
衍生金融負債	23(e)	(54)	-
		<b>(11,963)</b>	(14,977)
<b>流動資產淨額</b>			
		<b>26,087</b>	1,359
<b>資產總值減流動負債</b>			
		<b>143,856</b>	99,925
<b>非流動負債</b>			
應付賬款及其他應付款	16	(1,445)	(1,406)
帶息借款	17	(41,769)	(4,615)
遞延收入	19	(2,077)	(2,312)
衍生金融負債	23(e)	(10)	(23)
界定利益退休責任淨額	20	(82)	(336)
遞延稅項負債	6(d)	(4,291)	(5,048)
		<b>(49,674)</b>	(13,740)
<b>資產淨值</b>			
		<b>94,182</b>	86,185
<b>資本及儲備</b>			
股本	21	30,648	30,648
儲備		51,469	55,120
本局權益股東應佔權益總額		82,117	85,768
永續資本證券	22	11,585	-
非控股權益		480	417
<b>權益總額</b>			
		<b>94,182</b>	86,185

於2021年5月31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2021年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	本局權益股東應佔部分							永續 資本 證券	非控股 權益	權益 總額
		股本	匯兌 儲備	資本 儲備	套期 儲備	套期 儲備 成本	保留 溢利	總額			
<b>於2019年4月1日</b>		30,648	393	1,040	-	(56)	48,040	80,065	-	409	80,474
<b>本年度權益變動：</b>											
年度溢利		-	-	-	-	-	5,866	5,866	-	32	5,898
其他全面收益		-	(318)	-	(22)	171	6	(163)	-	(24)	(187)
全面收益總額		-	(318)	-	(22)	171	5,872	5,703	-	8	5,711
由保留溢利轉入資本儲備	21(c)(ii)	-	-	22	-	-	(22)	-	-	-	-
<b>於2020年3月31日和 2020年4月1日</b>		<b>30,648</b>	<b>75</b>	<b>1,062</b>	<b>(22)</b>	<b>115</b>	<b>53,890</b>	<b>85,768</b>	<b>-</b>	<b>417</b>	<b>86,185</b>
<b>本年度權益變動：</b>											
年度(虧損)/溢利		-	-	-	-	-	(4,400)	(4,400)	-	32	(4,368)
其他全面收益		-	403	-	177	(42)	211	749	-	31	780
全面收益總額		-	403	-	177	(42)	(4,189)	(3,651)	-	63	(3,588)
由保留溢利轉入資本儲備	21(c)(ii)	-	-	37	-	-	(37)	-	-	-	-
發行永續資本證券	22	-	-	-	-	-	-	-	11,628	-	11,628
發行永續資本證券的直接成本		-	-	-	-	-	-	-	(43)	-	(43)
<b>於2021年3月31日</b>		<b>30,648</b>	<b>478</b>	<b>1,099</b>	<b>155</b>	<b>73</b>	<b>49,664</b>	<b>82,117</b>	<b>11,585</b>	<b>480</b>	<b>94,182</b>

第105至第158頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

# 綜合現金流量表

截至2021年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2021年	2020年
<b>經營活動</b>			
除稅前(虧損)/溢利		(5,197)	7,010
調整項目：			
折舊		2,905	2,660
租賃土地權益攤銷		229	229
無形資產攤銷		35	35
票據及銀行貸款利息		455	187
租賃負債利息		1	1
其他借貸成本及利息費用		116	50
資本化為在建資產的借貸成本		(536)	(205)
利息收入		(134)	(486)
就衍生金融工具公允價值套期的公允價值收益		(7)	(10)
就衍生金融工具現金流量套期的虧損/(收益)淨額		7	(17)
公允價值套期的相關套期帶息借款的虧損淨額		8	19
應佔一家聯營公司業績		(53)	16
應佔合資公司業績		34	(269)
應收賬款及其他應收款的減值虧損		195	413
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額		30	13
匯兌虧損淨額		19	-
遞延收入攤銷		(547)	(315)
就界定利益退休計劃確認的費用		48	54
<b>營運資金變動前營運(虧損)/溢利</b>		<b>(2,392)</b>	<b>9,385</b>
存料及零件增加		(18)	(20)
應收賬款及其他應收款增加		(170)	(104)
應付賬款及其他應付款(減少)/增加		(153)	509
遞延收入(減少)/增加		(37)	1,470
界定利益退休責任淨額減少		(65)	(22)
<b>營運業務(所用)/產生的現金</b>		<b>(2,835)</b>	<b>11,218</b>
已付香港利得稅		(106)	(1,195)
已付中國企業所得稅		(1)	(40)
<b>經營活動(所用)/產生的現金淨額</b>		<b>(2,942)</b>	<b>9,983</b>
<b>投資活動</b>			
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款(存放)/到期淨額		(9,904)	9,494
已收利息		244	428
從一家聯營公司收取的股息	12	15	47
從一家合資公司收取的股息		2	-
預付承建商款項		(16)	-
購入其他物業、機械及設備付款		(23,185)	(21,986)
出售其他物業、機械及設備收款		4	-
就一家在中國的附屬公司支付的年度專營權費		(38)	(36)
<b>投資活動所用的現金淨額</b>		<b>(32,878)</b>	<b>(12,053)</b>

## 綜合現金流量表

百萬元	附註	2021年	2020年
<b>融資活動</b>			
已付票據及銀行貸款利息	15(b)	(382)	(189)
已付租賃租金的利息部分	15(b)	(1)	(1)
已付其他借貸成本及利息費用	15(b)	(384)	(31)
已付租賃租金的資本部分	15(b)	(14)	(13)
已收機場建設費	15(b)	613	3,661
提取新銀行貸款	15(b)	17,500	-
發行票據收款	15(b)	19,808	-
償還票據	15(b)	(600)	(100)
就利率掉期(已付的利息費用)/已收的利息收入淨額	15(b)	(5)	14
發行永續資本證券	22	11,628	-
發行永續資本證券的直接成本		(43)	-
<b>融資活動產生的現金淨額</b>		<b>48,120</b>	<b>3,341</b>
<b>現金及現金等價物增加淨額</b>			
<b>於年初的現金及現金等價物</b>		<b>6,188</b>	<b>4,937</b>
外幣匯率變動影響		33	(20)
<b>於年末的現金及現金等價物</b>	15(a)	<b>18,521</b>	<b>6,188</b>

第105至第158頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

# 綜合財務報表附註

(以港元列示)

## 1. 本局的主要業務

機場管理局(「本局」)是中華人民共和國香港特別行政區政府(「政府」)全資擁有的法定機構。本局的前身臨時機場管理局在1990年成立。1995年12月1日，隨着《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、發展及維持位於赤鱸角的香港機場。按照上述宗旨，本局亦可在赤鱸角從事與機場有關的商貿或工業活動，並且可在香港或香港以外的任何地方，從事或營辦與機場有關的活動。根據該條例的規定，本局須以審慎的商業原則經營業務。

本局的主要附屬公司及其主要業務載於附註11。

本局及各主要附屬公司統稱為集團。

## 2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準

### (a) 合規聲明

本綜合財務報表是按照香港會計師公會頒布所有適用的《香港財務報告準則》(此統稱包括所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》和詮釋)、香港公認會計原則及《機場管理局條例》的規定編製。本綜合財務報表同時符合適用的《香港聯合交易所有限公司(「香港聯合交易所」)證券上市規則》披露規定，但由於本局的股份並非公開買賣，故有關每股盈利的披露規定與本局無關。集團採用的主要會計政策概要載列於附註30。

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30(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31)。

### (b) 綜合財務報表的編製基準

綜合財務報表包括集團的財務報表，以及集團所持有聯營公司及合資公司的權益。

除若干金融工具按公允價值調整或入賬(分別見下文附註30(e)、(f)及(n)所載的會計政策)外，編製本綜合財務報表時是以歷史成本作為計量基準。

## 2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準(續)

### (b) 綜合財務報表的編製基準(續)

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

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

有關管理層在應用《香港財務報告準則》時所作出對本綜合財務報表有重大影響的判斷，以及各項主要的估計數額不確定因素，載列於附註28。

## 3. 計算利息及財務費用前營運(虧損)/溢利

### (a) 集團在計算利息及財務費用前營運(虧損)/溢利已扣除/(計入)：

百萬元	2021年	2020年
核數師酬金：		
– 核數服務	7	7
– 稅務服務	1	1
– 其他服務	1	3
已消耗的存件及零件	59	91
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額	30	13
應收賬款及其他應收款的減值虧損(附註14(b))	195	413
折舊：		
– 根據營業租賃租出的自有資產(附註9(d))	141	130
– 使用權資產	24	14
– 其他資產	2,740	2,516
攤銷：		
– 租賃土地權益		
– 以營業租賃租出(附註9(d))	18	18
– 其他	211	211
– 無形資產(附註10)	35	35
有關短期租賃及低價值資產的費用	2	4
投資物業租金減直接支出2,500萬元(2020年：1,900萬元)	(20)	(38)

### (b) 其他營運費用

其他營運費用包括應收賬款及其他應收款的減值虧損(附註14(b))，以及向本地航空公司購買機票，藉此為航空公司提供流動資金。

#### 4. 員工薪酬及有關費用

百萬元	2021年	2020年
界定供款退休計劃的供款	154	148
就界定利益退休計劃確認的費用(附註20)	48	54
退休計劃總成本	202	202
薪金、工資及其他福利	3,558	3,436
員工薪酬及有關費用總額	3,760	3,638
減：資本化為在建資產的員工薪酬及有關費用	(910)	(720)
	2,850	2,918

#### 5. 財務費用

百萬元	2021年	2020年
銀行貸款利息	128	-
票據利息	327	187
租賃負債利息	1	1
其他借貸成本	64	31
其他利息費用	52	19
利息費用總額	572	238
減：資本化為在建資產的借貸成本	(536)	(205)
	36	33
匯兌虧損淨額	19	-
就衍生金融工具公允價值套期的公允價值收益 <sup>1</sup>	(7)	(10)
就衍生金融工具現金流量套期的虧損/(收益)淨額	7	(17)
公允價值套期的相關套期帶息借款的虧損淨額	8	19
	63	25

<sup>1</sup> 包括就公允價值套期安排的利率掉期交易相關的利息收入淨額400萬元(2020年：利息費用淨額300萬元)。

借貸成本每月按集團的平均資金成本資本化。本年度的平均資本化年利率為2.53%(2020年：3.88%)。

## 6. 稅項

### (a) 綜合損益表所示的稅項為：

百萬元	2021年	2020年
本期稅項 — 香港利得稅		
– 年度準備	17	802
– 上年度(超額準備)/準備不足	(5)	135
本期稅項 — 中國企業所得稅		
– 年度準備	3	29
– 上年度超額準備	(3)	–
遞延稅項(附註6(d))		
– 暫時差異的產生和轉回	(841)	146
	<b>(829)</b>	1,112

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%(2020年：25%)計算。

### (b) 稅項(抵免)/支出和會計(虧損)/溢利按適用稅率計算的對賬：

百萬元	2021年	2020年
除稅前(虧損)/溢利	<b>(5,197)</b>	7,010
按在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前(虧損)/溢利的名義稅項(抵免)/開支	<b>(892)</b>	1,164
不可扣減支出的稅務影響	78	53
無須計稅收入的稅務影響	(20)	(105)
上年度(超額準備)/準備不足	(8)	135
未確認稅務虧損及其他暫時差異的稅務影響	15	–
以往未確認的暫時差異的稅務影響	(2)	–
轉回以往確認的暫時差異的稅務影響	–	(135)
實際稅項(抵免)/支出	<b>(829)</b>	1,112

### (c) 綜合財務狀況表所示的(可收回稅項)/本期稅項為：

百萬元	2021年	2020年
年度準備(附註6(a))		
– 香港利得稅	17	802
– 中國企業所得稅	3	29
已付暫繳香港利得稅	(3)	(1,002)
已付/應付中國企業所得稅	(1)	(45)
以往年度(可收回稅項)/稅務準備結餘	(307)	20
	<b>(291)</b>	(196)
在綜合財務狀況表劃歸為：		
可收回稅項	<b>(308)</b>	(201)
本期稅項	17	5
	<b>(291)</b>	(196)

## 6. 稅項(續)

### (d) 綜合財務狀況表內已確認的遞延稅項資產與負債為：

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

百萬元 引致遞延稅項的項目：	超過相關 折舊和其他 支出的折舊 免稅額	稅項虧損	遞延收入、 界定利益 退休計劃的 責任及其他	在中國的 一家合資 公司的 未分配溢利	總額
於2019年4月1日	5,028	-	(156)	38	4,910
在損益列支/(計入)	199	-	(61)	8	146
計入其他全面收益	-	-	(8)	-	(8)
於2020年3月31日	5,227	-	(225)	46	5,048
於2020年4月1日	<b>5,227</b>	<b>-</b>	<b>(225)</b>	<b>46</b>	<b>5,048</b>
在損益列支/(計入)	<b>583</b>	<b>(1,390)</b>	<b>(36)</b>	<b>2</b>	<b>(841)</b>
在其他全面收益列支	-	-	<b>84</b>	-	<b>84</b>
<b>於2021年3月31日</b>	<b>5,810</b>	<b>(1,390)</b>	<b>(177)</b>	<b>48</b>	<b>4,291</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9,600萬元(2020年：6,600萬元)及200萬元(2020年：500萬元)的累積稅項虧損和其他暫時差異確認遞延稅項資產。根據現行稅法，有關香港附屬公司的稅項虧損不設應用限期。

## 7. 董事會成員與執行總監酬金

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

### 基本酬金

基本酬金包括基本薪金、房屋及其他津貼和實物利益。

### 優秀表現酬金

這項酬金根據個人表現和集團業績酌情發放。

### 退休福利

退休福利指集團的應計退休基金供款或代替退休計劃供款的約滿酬金。

7. 董事會成員與執行總監酬金(續)

(a) 董事會成員酬金

本局董事會成員的酬金如下：

2021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>	-	-	-	-	-
陳仲尼(於2020年6月獲委任)	92	-	-	-	92
周雯玲(於2020年6月獲委任)	92	-	-	-	92
歐智華	110	-	-	-	110
何俊賢	110	-	-	-	110
梁穎宇(於2020年10月獲委任)	55	-	-	-	55
盧偉國	110	-	-	-	110
黃冠文	110	-	-	-	110
黃永灝	110	-	-	-	110
王鳴峰(於2020年10月獲委任)	55	-	-	-	55
胡文新	110	-	-	-	110
易志明	110	-	-	-	110
盛智文	110	-	-	-	110
財經事務及庫務局局長 <sup>2</sup>	110	-	-	-	110
運輸及房屋局局長 <sup>2</sup>	110	-	-	-	110
民航處處長 <sup>2</sup>	110	-	-	-	110
林奮強(於2020年5月離任)	18	-	-	-	18
杜彼得(於2020年5月離任)	18	-	-	-	18
唐家成(於2020年7月辭任)	31	-	-	-	31
<b>執行成員</b>					
林天福(行政總裁)	-	6,217	2,936	905	10,058
	<b>1,571</b>	<b>6,217</b>	<b>2,936</b>	<b>905</b>	<b>11,629</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. 董事會成員與執行總監酬金(續)

### (a) 董事會成員酬金(續)

2020年 千元	董事會 成員袍金	基本酬金	優秀 表現酬金	退休福利	總額
<b>董事會成員</b>					
<b>非執行成員</b>					
蘇澤光 <sup>1</sup>	-	-	-	-	-
歐智華(於2019年6月獲委任)	92	-	-	-	92
何俊賢	110	-	-	-	110
林奮強	110	-	-	-	110
盧偉國(於2019年6月獲委任)	92	-	-	-	92
杜彼得	110	-	-	-	110
唐家成	110	-	-	-	110
黃冠文	110	-	-	-	110
黃永灝	110	-	-	-	110
胡文新(於2019年6月獲委任)	92	-	-	-	92
易志明	110	-	-	-	110
盛智文	110	-	-	-	110
財經事務及庫務局局長 <sup>2</sup>	110	-	-	-	110
運輸及房屋局局長 <sup>2</sup>	110	-	-	-	110
民航處處長 <sup>2</sup>	110	-	-	-	110
陳靜芬(於2019年12月辭任)	78	-	-	-	78
馮婉眉(於2019年5月離任)	18	-	-	-	18
林健鋒(於2019年5月離任)	18	-	-	-	18
李承仕(於2019年5月離任)	18	-	-	-	18
<b>執行成員</b>					
林天福(行政總裁)	-	6,689	3,290	890	10,869
	1,618	6,689	3,290	890	12,487

<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. 董事會成員與執行總監酬金(續)

### (b) 執行總監酬金

本局執行總監的酬金總額如下：

千元	2021年	2020年
基本酬金	21,863	26,786
優秀表現酬金	9,383	9,945
退休福利	2,847	3,065
	<b>34,093</b>	<b>39,796</b>

下表載列了介乎以下酬金範圍的執行總監人數：

元	人數	
	2021年	2020年
1,000,001至1,500,000	-	1
1,500,001至2,000,000	-	1
3,500,001至4,000,000	1	-
4,000,001至4,500,000	1	3
4,500,001至5,000,000	2	-
5,000,001至5,500,000	1	1
5,500,001至6,000,000	1	1
6,000,001至6,500,000	1	1
6,500,001至7,000,000	-	1
	<b>7</b>	<b>9</b>

年內，五位最高酬金的人士分別為一位行政總裁和四位執行總監(2020年：五位分別為一位行政總裁和四位執行總監)。各人的酬金詳情分別披露於附註7(a)及上表。

## 8. 分部資料

### 報告分部取得收益的服務

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

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

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

## 8. 分部資料(續)

### 主要服務的收益

集團主要服務的收益載列於綜合損益表。

### 收益分拆

按主要服務劃分的客戶合約收益分拆如下：

百萬元	2021年	2020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	1,731	4,718
保安費	23	1,514
航空保安服務費	486	366
其他	401	670
	2,641	7,268
<b>其他來源收益</b>		
機場禁區輔助服務專營權	1,486	2,117
零售特許經營權及廣告收益	203	5,751
其他客運大樓商業收益	915	1,431
其他	691	539
	3,295	9,838
	5,936	17,106

集團於《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收益主要以時點確認。

### 地理區域資料

除集團在中國的某些附屬公司的投資及所持有合資公司的權益(詳情分別披露於本綜合財務報表附註11和附註13)外，集團絕大部分收益及營運溢利均源自香港的業務，因此並無呈列有關地理區域的資料。

### 主要客戶資料

集團的客戶基礎多元化，只有與一名客戶(2020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10.36億元(2020年：一名客戶帶來43.67億元收益)。這些收益僅包括來自集團所知受該名客戶共同控制的實體。

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

(a) 賬面金額對賬

百萬元	其他物業、機械及設備						使用權 資產	在建工程	小計	投資物業	租賃 土地權益	總額
	飛行區	客運大樓 及地面 運輸中心	通道、 公用設施、 其他建築物 及支援設施	系統、 裝置、 機械及 設備	傢具、 裝置及 設備							
<b>成本</b>												
於2019年4月1日	14,108	30,246	16,535	12,442	2,505	37	32,565	108,438	162	11,309	119,909	
匯兌調整	-	(9)	-	(11)	(7)	-	(4)	(31)	-	-	(31)	
增置	15	42	-	335	367	-	16,442	17,201	-	-	17,201	
重新分類	545	448	267	3,515	60	-	(4,819)	16	(16)	-	-	
出售	(92)	(13)	(9)	(516)	(49)	-	-	(679)	-	-	(679)	
於2020年3月31日	14,576	30,714	16,793	15,765	2,876	37	44,184	124,945	146	11,309	136,400	
於2020年4月1日	14,576	30,714	16,793	15,765	2,876	37	44,184	124,945	146	11,309	136,400	
匯兌調整	1	11	-	14	14	-	8	48	-	-	48	
增置	7	13	2	497	310	23	20,776	21,628	-	-	21,628	
重新分類	503	2,124	(419)	(210)	168	-	(2,156)	10	(10)	-	-	
出售	(98)	(1,346)	(269)	(363)	(82)	-	-	(2,158)	-	-	(2,158)	
於2021年3月31日	14,989	31,516	16,107	15,703	3,286	60	62,812	144,473	136	11,309	155,918	
<b>累計折舊、攤銷及 減值</b>												
於2019年4月1日	4,929	14,229	7,905	7,260	1,777	-	-	36,100	80	4,781	40,961	
匯兌調整	-	(3)	-	(3)	(2)	-	-	(8)	-	-	(8)	
年度折舊和攤銷	464	892	516	572	197	14	-	2,655	5	229	2,889	
重新分類	-	-	6	1	1	-	-	8	(8)	-	-	
出售時撥回	(89)	(8)	(8)	(512)	(49)	-	-	(666)	-	-	(666)	
於2020年3月31日	5,304	15,110	8,419	7,318	1,924	14	-	38,089	77	5,010	43,176	
於2020年4月1日	5,304	15,110	8,419	7,318	1,924	14	-	38,089	77	5,010	43,176	
匯兌調整	-	4	-	4	4	-	-	12	-	-	12	
年度折舊和攤銷	451	1,042	494	661	228	24	-	2,900	5	229	3,134	
重新分類	-	-	4	1	-	-	-	5	(5)	-	-	
出售時撥回	(93)	(1,329)	(264)	(360)	(78)	-	-	(2,124)	-	-	(2,124)	
於2021年3月31日	5,662	14,827	8,653	7,624	2,078	38	-	38,882	77	5,239	44,198	
<b>賬面淨值</b>												
於2021年3月31日	9,327	16,689	7,454	8,079	1,208	22	62,812	105,591	59	6,070	111,720	
於2020年3月31日	9,272	15,604	8,374	8,447	952	23	44,184	86,856	69	6,299	93,224	

## 9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

(b) 根據政府發出的私人協約批地檔(「批地」)，政府授予本局位於赤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。土地開拓成本淨額113.09億元(2020年：113.09億元)及土地溢價4,000元已劃歸為租賃土地權益。租賃土地的權益成本不包括未來土地溢價(如有)。

### (c) 投資物業的公允價值計量

投資物業按成本減去累計折舊和減值虧損入賬，其公允價值披露只供參考之用。

集團委任獨立測量師行——萊坊測量師行有限公司(「估值師」)(其部分員工為香港測量師學會資深會員，對位於所估物業地區和類別有較近期的經驗)為其投資物業進行估值以作出披露。估值師在估值時已考慮了投資物業的轉讓限制。估值師參考了租金收入淨額並且考慮到潛在復歸租金收入，估算集團的投資物業於2021年3月31日的公允價值為4.70億元(2020年：5.41億元)，並屬於公允價值層級當中的第三層級(附註23(e))。

集團旗下投資物業的公允價值是以收益法釐定。根據收益法，投資物業的所有可出租空間的現行租金收入，會按照有關租賃合約的未屆滿年期資本化。在復歸時，即現有租約屆滿時，假設各辦公室於報告日按市場租金出租，然後按投資者預期這類物業的市場收益率資本化，並適當地考慮市場對與政府租賃屆滿時重續的期望。假設空置單位(如有)於報告日按其各自的市場租金出租。定期收入的資本化價值和復歸收入的資本化價值的總和，在經過適當遞延後代表了投資物業的市值。

(d) 集團已根據專營權/分租協議分租部分租賃土地權益，以進行機場相關發展項目及提供機場禁區輔助服務，分租期一般由5年至49年不等。根據專營權/分租協議，專營商/承租人在各自的專營權/分租期間獲授予租賃土地的分租權益。集團亦將客運大樓及相關資產的部分地方以營業租賃方式出租，一般年期由三年至五年不等。所有條款於續約時重新商定。

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

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

百萬元	2021年	2020年
1年內	2,794	3,726
1年後但5年內	6,112	11,092
5年後	11,158	12,058
	20,064	26,876

## 9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

### (d) (續)

除上述者外，於上一年度，集團開始將其租賃土地權益的一部分分租予發展商，以發展和管理將計劃分階段啟用的SKYCITY航天城商業發展項目。分租協議有效期至2066年。如協議所載，集團將僅在營運初始階段收取收益租金。在初始階段後，集團將在餘下的租賃期內收取保證租金或收益租金兩者之中的較高金額。收益租金佔該商業發展項目所得總收益的20%或30%(須視乎隨後的調整而定)。

年內，營業租賃和專營權/分租協議在損益確認的收入為27.23億元(2020年：95.95億元)。以上收入已包括或有租金6.42億元(2020年：64.63億元)。

於2021年3月31日，集團根據不可解除專營權/分租協議分租予第三方的租賃土地權益(以進行機場相關發展項目及提供機場禁區輔助服務)的成本減去該土地權益的累計攤銷後金額為4.69億元(2020年：4.88億元)，本年度攤銷額則為1,800萬元(2020年：1,800萬元)。

於2021年3月31日，集團根據不可解除的營業租賃租予第三方的其他物業、機械及設備的成本減去累計折舊後金額為22.29億元(2020年：21.16億元)，本年度折舊額則為1.41億元(2020年：1.30億元)。

- (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1,200萬元。上年度進行的類似審閱導致集團的年度折舊增加淨額約600萬元。

## 10. 無形資產

百萬元	2021年	2020年
<b>成本</b>		
於4月1日	540	561
匯兌調整	25	(21)
於3月31日	565	540
<b>累計攤銷</b>		
於4月1日	232	211
匯兌調整	17	(14)
年度攤銷	35	35
於3月31日	284	232
<b>賬面淨值</b>		
於3月31日	281	308

於2021年3月31日的無形資產是指集團經營及管理珠海機場及亞洲國際博覽館的專營權，有關專營權分別以直線法分20年及12.5年攤銷。

## 11. 於附屬公司的投資

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

\* 中外合資經營企業

### (a) 珠港機場公司

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

百萬元	2021年	2020年
非控股權益的百分比	45%	45%
非流動資產	609	465
流動資產	563	586
非流動負債	(249)	(80)
流動負債	(191)	(200)
資產淨值	732	771
非控股權益的賬面金額	329	347
收益	551	655
年度溢利	29	64
年度全面收益總額	31	61
非控股權益應佔年度的溢利	14	28
非控股權益應佔年度的全面收益總額	15	27

## 11. 於附屬公司的投資(續)

### (b) 亞博館管理公司

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

## 12. 聯營公司權益

百萬元	2021年	2020年
應佔資產淨值	187	136
應收一家聯營公司款項	268	225
優先股溢價	172	228
	627	589

集團在聯營公司擁有的權益按權益法在綜合財務報表內入賬，詳情如下：

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

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

集團有權以優先股股息的形式獲得香港國際展覽公司的股權回報及優先股產生的回報。優先股股息的結算視乎香港國際展覽公司是否有可分派溢利或現金盈餘而定。本年度應佔香港國際展覽公司溢利為5,300萬元(2020年：應佔虧損1,600萬元)。年內，以現金收取1,500萬元的優先股股息(2020年：4,700萬元)。

## 13. 合資公司權益

百萬元	2021年	2020年
應佔資產淨值	4,483	4,159
商譽	227	210
	4,710	4,369

### 13. 合資公司權益(續)

集團在合資公司擁有的權益按權益法在綜合財務報表內入賬，詳情如下：

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

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

#### (a) 杭州機場公司

杭州機場公司為非上市的中外合資經營企業，營運期為30年。

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

百萬元	2021年	2020年
<b>杭州機場公司總額</b>		
非流動資產	23,653	16,650
流動資產	4,240	4,852
非流動負債	(7,354)	(4,937)
流動負債	(7,909)	(4,846)
資產淨值/權益	12,630	11,719

百萬元	2021年	2020年
收入	2,880	4,319
費用	(2,977)	(3,328)
除稅前(虧損)/溢利	(97)	991
所得稅	(4)	(226)
除稅後(虧損)/溢利	(101)	765
其他全面收益	33	137
全面收益總額	(68)	902

13. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

百萬元	2021年	2020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	<b>12,630</b>	11,719
集團的實際權益	<b>35%</b>	35%
集團應佔杭州機場公司的資產淨值	<b>4,421</b>	4,102
商譽	<b>227</b>	210
於綜合財務報表的賬面金額	<b>4,648</b>	4,312

年內保留溢利變動如下：

百萬元	2021年	2020年
應佔除稅後(虧損)/溢利	<b>(35)</b>	268
應佔其他全面收益	<b>11</b>	48
減：轉入資本儲備	<b>(15)</b>	(19)
保留應佔(虧損)/溢利及其他全面收益	<b>(39)</b>	297
結轉自以往年度的應佔保留溢利	<b>1,271</b>	974
應佔保留溢利轉入下年度	<b>1,232</b>	1,271

年內資本儲備變動如下：

百萬元	2021年	2020年
於4月1日	<b>998</b>	979
轉自保留溢利	<b>15</b>	19
於3月31日	<b>1,013</b>	998

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	2021年	2020年
已訂約	<b>7,111</b>	11,087
已授權但未訂約	<b>14,693</b>	15,310
	<b>21,804</b>	26,397

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。

## 13. 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	2021年	2020年
<b>滬港機場公司總額</b>		
流動資產	135	126
流動負債	(9)	(9)
資產淨值/權益	126	117

百萬元	2021年	2020年
收入	12	12
費用	(8)	(9)
除稅前溢利	4	3
所得稅	(1)	-
淨溢利及其他全面收益	3	3

百萬元	2021年	2020年
<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	126	117
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	62	57

14. 應收賬款及其他應收款

百萬元	2021年	2020年
應收賬項	3,378	3,556
減：虧損準備(附註14(b))	(1,116)	(927)
其他應收賬款	2,262	2,629
	59	347
預付承建商款項	2,321	2,976
預付款項	16	-
按金及債券	236	160
	32	22
	2,605	3,158
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動資產	2,505	3,158
非流動資產	100	-
	2,605	3,158

於2021年3月31日，流動資產項下的所有應收賬款及其他應收款預期於一年內收回或確認為支出，惟一筆為數1,800萬元(2020年：1,600萬元)的應收款項除外，該筆款項預期於逾一年後收回。

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

百萬元	2021年	2020年
未到期	1,383	1,443
逾期1個月以下	120	333
逾期1至3個月	87	279
逾期3個月以上	672	574
	2,262	2,629

應收賬項一般於開單日期後14天至30天內到期。集團的信貸政策載列於附註23(a)。集團持有30.03億元(2020年：23.70億元)的現金存款和銀行擔保作為應收賬項的抵押品。

## 14. 應收賬款及其他應收款(續)

### (b) 應收賬項減值

集團採用準備賬來記錄應收賬項的減值虧損，但在集團認為收回的可能性極低時，則會將減值虧損的數額直接沖銷應收賬項(附註30(l))。

年內虧損準備的變動如下：

百萬元	2021年	2020年
於4月1日	927	515
在其他營運費用中已確認的減值虧損	195	413
註銷不可收回的款項	(6)	(1)
於3月31日	1,116	927

### (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91天至120天的應收賬項的預期虧損率介乎於12%至100%(2020年：逾期1天至30天至逾期91天至120天的應收賬項的預期虧損率介乎於3%至82%)。除任何特殊風險承擔外，本局通常會根據過往經驗向賬齡超過180天(2020年：180天)的應收賬項計提全數準備。

## 15. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料

### (a) 現金及銀行結餘包括：

百萬元	2021年	2020年
於存款時起計3個月內到期的銀行存款	16,548	4,351
銀行及手頭現金	1,973	1,837
綜合現金流量表內的現金及現金等價物	18,521	6,188
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款	16,588	6,684
綜合財務狀況表內的現金及銀行結餘	35,109	12,872

於2021年3月31日，由一家附屬公司持有為數4.25億元(2020年：4.78億元)的現金及銀行結餘，受中國的貨幣兌換限制。

15. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料(續)

(b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：

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

百萬元	利息及其他借貸 成本應付款 及遞延		未攤銷 財務費用	租賃負債	應收機場 建設費	衍生金融 資產淨額	總計
	帶息借款 (附註17)	財務費用 (附註17)					
於2020年4月1日	5,215	(47)	(17)	24	(960)	(54)	4,161
<b>融資現金流量產生的變動：</b>							
已付票據及銀行貸款利息	-	(382)	-	-	-	-	(382)
已付租賃租金的利息部分	-	-	-	(1)	-	-	(1)
已付其他借貸成本及利息費用	-	(67)	(317)	-	-	-	(384)
已付租賃租金的資本部分	-	-	-	(14)	-	-	(14)
已收機場建設費	-	-	-	-	613	-	613
提取新銀行貸款	17,500	-	-	-	-	-	17,500
發行票據收款	19,808	-	-	-	-	-	19,808
償還票據	(600)	-	-	-	-	-	(600)
就利率掉期已付的利息費用淨額	-	(5)	-	-	-	-	(5)
融資現金流量產生的變動總額	36,708	(454)	(317)	(15)	613	-	36,535
<b>非現金流變動：</b>							
票據及銀行貸款利息(附註5)	-	455	-	-	-	-	455
租賃負債利息(附註5)	-	-	-	1	-	-	1
其他借款成本(附註5)	-	64	-	-	-	-	64
機場建設費	-	-	-	-	(106)	-	(106)
其他非現金流變動	(154)	34	111	23	-	(219)	(205)
其他變動總額	(154)	553	111	24	(106)	(219)	209
於2021年3月31日	41,769	52	(223)	33	(453)	(273)	40,905

## 15. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料(續)

### (b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：(續)

百萬元	利息及其他借貸 成本應付款 及遞延		未攤銷 財務費用	租賃負債	應收機場 建設費	衍生金融 負債/ (資產)淨額	總計
	帶息借款	財務費用					
	(附註17)	(附註17)	(附註17)	(附註16)		(附註23(e))	
於2019年4月1日	5,344	(2)	(19)	37	(1,251)	62	4,171
<b>融資現金流量產生的變動：</b>							
已付票據利息	-	(189)	-	-	-	-	(189)
已付租賃租金的利息部分	-	-	-	(1)	-	-	(1)
已付其他借貸成本及利息費用	-	(31)	-	-	-	-	(31)
已付租賃租金的資本部分	-	-	-	(13)	-	-	(13)
已收機場建設費	-	-	-	-	3,661	-	3,661
償還票據	(100)	-	-	-	-	-	(100)
就利率掉期已收的利息收入淨額	-	14	-	-	-	-	14
融資現金流量產生的變動總額	(100)	(206)	-	(14)	3,661	-	3,341
<b>非現金流變動：</b>							
票據利息(附註5)	-	187	-	-	-	-	187
租賃負債利息(附註5)	-	-	-	1	-	-	1
其他借款成本(附註5)	-	31	-	-	-	-	31
機場建設費	-	-	-	-	(3,370)	-	(3,370)
其他非現金流變動	(29)	(57)	2	-	-	(116)	(200)
其他變動總額	(29)	161	2	1	(3,370)	(116)	(3,351)
於2020年3月31日	5,215	(47)	(17)	24	(960)	(54)	4,161

## 16. 應付賬款及其他應付款

百萬元	2021年	2020年
應付賬款及應計費用	10,090	11,515
已收按金	1,033	1,342
合約保留金	1,508	1,359
租賃負債	33	24
	12,664	14,240
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	11,219	12,834
非流動負債	1,445	1,406
	12,664	14,240

## 16. 應付賬款及其他應付款(續)

於2021年3月31日，除了為數14.45億元(2020年：14.06億元)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	2021年	2020年
30天內或接獲通知時到期	3,701	4,051
30天後但60天內到期	1,405	3,163
60天後但90天內到期	644	609
90天後到期	4,340	3,692
	<b>10,090</b>	<b>11,515</b>

## 17. 帶息借款

百萬元	2021年	2020年
應付票據(a)		
於2019年至2043年到期的港元固定利率票據	7,444	1,356
於2027年到期的港元浮動利率票據	1,500	-
於2029年至2051年到期的美元票據	15,548	3,876
銀行貸款(c)	17,500	-
減：未攤銷財務費用	(223)	(17)
	<b>41,769</b>	<b>5,215</b>

(a) 本局於2010年推出了一項價值10億美元的中期票據計劃。在此之前，本局的港元票據是透過私人配售發行。於2017年，該計劃增加至80億美元。於2019年2月，本局根據一項價值80億美元的中期票據計劃，以發行價99.857%發行本金額為5億美元的票據，票面年息率為3.45%，將於2029年到期。有關票據在香港聯合交易所上市，並在交叉貨幣掉期下以港元償還(見附註23(d))。

年內，本局根據一項價值80億美元的中期票據計劃發行總數81.79億美元的票據。在這些已發行的票據中，66.79億元為固定利率票據，期限為5至10年，票面年息率介乎1.55%至2.33%之間。其餘的15億元是浮動利率票據，期限為7年，票面年息率以香港銀行同業拆息率為計算基準。

於2021年2月，本局以發行價99.140%發行本金額為9億美元的美元票據，票面年息率為1.625%，將於2031年到期。此外，本局以發行價99.711%發行了本金額為6億美元的美元票據，票面年息率為2.625%，將於2051年到期。這些票據在香港聯合交易所上市。

年內，本局已悉數償還6億元的固定利率票據，票面年息率介乎4.80%至4.85%不等。於以往期間，本局已悉數償還1億元的固定利率票據，票面年息率為3.85%。

於2021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4.20%不等(2020年：2.25%至4.85%)。固定利率票據為無抵押，並須於到期時悉數償還。

## 17. 帶息借款(續)

- (b) 於2015年12月，本局簽訂了一項價值50億元的五年期港元無抵押循環信貸。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息率為計算基準。於2020年7月，該信貸已獲自願註銷。
- (c) 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。年內，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2021年3月31日，循環貸款部分並無未償付餘額。
- (d) 本局擁有價值26.89億元(2020年：21.88億元)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2021年3月31日，該等信貸並無未償付的餘額(2020年：無)。
- (e) 於2021年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

百萬元	2021年	2020年
1年內或接獲通知時	-	600
1年後但2年內	565	-
2年後但5年內	18,127	556
5年後	23,077	4,059
	41,769	4,615
	41,769	5,215

- (f) 帶息借款無須受到借款人訂立的任何財務契約所規限。帶息借款均以攤銷成本入賬。用作套期公允價值風險的港元固定利率票據的賬面金額，會按所套期風險的公允價值的變動作出調整。有關集團流動資金風險管理的其他詳情載列於23(b)。

## 18. 未使用的機場建設費

百萬元	2021年	2020年
於4月1日	974	1,685
加：本年已收及應收機場建設費	106	3,370
減：三跑道項目資本支出	(622)	(4,081)
於3月31日	458	974

機場建設費在乘客登機時產生。航空公司根據各自的乘客量向本局劃撥機場建設費。

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

## 19. 遞延收入

遞延收入主要指就機場用地的租賃土地權益分租契約及政府資助的已收款項。上述款項分別按附註30(t)(v)和附註30(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。

## 20. 僱員退休福利

### (a) 界定利益退休計劃

本局對根據香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的一項界定利益退休計劃(「香港計劃」)作出供款，參與者佔本局僱員人數的10%(2020年：11%)。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(2020年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2021年3月31日按照《香港會計準則》第19號—「僱員福利」，採用「預期累積利益單位」精算法及根據多項精算假設對計劃進行的獨立精算估值，本局就這項計劃承擔的責任中，有98%(2020年：70%)得到受託人持有的計劃資產所保障。簽署有關估值報告的精算師是美國精算師公會的資深會員，或於其他精算團體具備同等資格。

珠港機場公司為合資格僱員制定一項界定利益退休計劃(「珠港機場公司計劃」)，參與者佔珠港機場公司僱員人數的28%(2020年：29%)，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2021年3月31日按照《香港會計準則》第19號—「僱員福利」以預期累積利益單位法進行。

集團須就這項計劃承受精算風險，例如利率風險、投資風險和長壽風險。有關退休計劃的資料披露如下：

(i) 在綜合財務狀況表確認的數額如下：

百萬元	2021年	2020年
<b>香港計劃</b>		
注入資金責任的現值	845	931
計劃資產的公允價值	(825)	(652)
	20	279
<b>珠港機場公司計劃</b>		
未注資責任的現值	62	57
界定利益退休責任淨額	82	336

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計將於截至2022年3月31日止年度向香港界定利益退休計劃供款2,000萬元。

## 20. 僱員退休福利(續)

### (a) 界定利益退休計劃(續)

(ii) 計劃資產包括以下項目：

百萬元	2021年	2020年
權益證券	428	298
公司債券	355	317
現金	40	37
其他應收款淨額	2	-
	825	652

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50%資產為權益證券，並有50%資產為債券和現金。

珠港機場公司計劃未獲注資，所以並無任何計劃資產。

(iii) 界定利益責任的現值變動如下：

百萬元	2021年	2020年
<b>香港計劃</b>		
於4月1日	931	958
重新計量：	(42)	(9)
- 因財務假設變動而產生的精算收益	(10)	(19)
- 經驗調整	(32)	10
計劃的已付利益	(91)	(75)
本期服務成本	40	43
利息費用	7	14
於3月31日	845	931
<b>珠港機場公司計劃</b>	62	57
於3月31日	907	988

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5.6年(2020年：6.0年)和8.8年(2020年：9.5年)。

(iv) 計劃資產的變動如下：

百萬元	2021年	2020年
於4月1日	652	754
集團已向計劃支付的供款	65	22
計劃的已付利益	(91)	(75)
計劃資產的實際回報	199	(49)
- 利息收入	5	11
- 計劃資產回報，不包括利息收入	196	(58)
- 由計劃資產撥出的行政費用	(2)	(2)
於3月31日	825	652

20. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(v) 已在綜合損益及其他全面收益表確認的數額如下：

百萬元	2021年	2020年
<b>在損益確認的數額：</b>		
<b>香港計劃</b>		
本期服務成本	40	43
由計劃資產撥出的行政費用	2	2
界定利益責任淨額的利息淨額	2	3
	44	48
<b>珠港機場公司計劃</b>	4	6
在損益確認的總額	48	54
<b>在其他全面收益確認的數額：</b>		
<b>香港計劃</b>		
重新計量：		
- 因財務假設變動而產生的精算收益	(10)	(19)
- 經驗調整	(32)	10
計劃資產的回報，不包括利息收入	(196)	58
	(238)	49
<b>珠港機場公司計劃</b>	(2)	2
在其他全面收益確認的總額	(240)	51
界定利益(貸項)/借項總額	(192)	105

本期服務成本、已支付的行政費用和界定利益責任淨額的利息淨額分別於綜合損益表的以下項目中確認。

百萬元	2021年	2020年
員工薪酬及有關費用	48	54

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：

	2021年	2020年
<b>香港計劃</b>		
貼現率	0.9%	0.7%
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	3.2%	2.6%

## 20. 僱員退休福利(續)

### (a) 界定利益退休計劃(續)

#### (vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：(續)

以下分析顯示了主要精算假設出現0.5%的變動時，於2021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	(23)	24
未來長期薪金增幅	27	(26)
<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十年期間歸屬。
- (ii) 中國的相關法規規定，設於中國的附屬公司須參加由其各自所屬市政府管理的基本界定供款退休金計劃。除按僱員的薪金、獎金和部分津貼的某一比率作出年度供款外，集團並無任何其他支付基本退休福利的重大責任。

## 21. 資本和儲備

### (a) 權益組成部分的變動

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

### (b) 股本

百萬元	本局	
	2021年	2020年
法定、已發行、已分配及繳足股本：		
306,480股(2020年：306,480股普通股)每股10萬元的普通股	30,648	30,648

## 21. 資本和儲備(續)

### (c) 儲備的性質和用途

#### (i) 匯兌儲備

匯兌儲備包含換算香港境外實體的財務報表所產生的所有外幣匯兌差額。匯兌儲備按附註30(u)所載列的會計政策處理。

#### (ii) 資本儲備

資本儲備主要包含集團應佔一家在中國的合資公司業績，以及應佔機場保安公司的保留溢利；前者根據中國政府相關法規不可分派，後者則根據公司組織章程大綱及股東協議不可分派。

#### (iii) 套期儲備

套期儲備包括現金流量套期所用套期工具的公允價值累計變動淨額的有效部分，而所套期現金流量須待其後確認按照附註30(f)所載就現金流量套期所採納的會計政策確認。

#### (iv) 套期儲備成本

套期儲備成本包括根據附註30(f)就現金流量套期所採納的會計政策，在現金流量套期所用的衍生金融工具的外幣基差和遠期元素影響產生的公允價值。

#### (v) 儲備的可分派程度

於2021年3月31日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為479.58億元(2020年：524.69億元)。董事會不建議就截至2021年3月31日止年度派付任何末期股息(2020年：無)。

#### (vi) 資本管理

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

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

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

百萬元	附註	2021年	2020年
總負債 <sup>1</sup>	17	41,769	5,215
總權益		94,182	86,185
總資本 <sup>2</sup>		135,951	91,400
總負債/資本比率		31%	6%

<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。

## 22. 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。

## 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值

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

### (a) 信貸風險

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

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

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

集團在信貸評級良好的金融機構存放現金及銀行結餘，以盡量減低信貸風險。集團與信貸評級良好的交易對手進行涉及衍生金融工具的交易。集團亦已跟這些交易對手簽訂了淨額結算協議。鑒於他們的信貸評級良好，管理層預期沒有任何投資交易對手不能履行責任。

集團的信貸風險主要受到每個客戶的個別信貸特徵所影響，而客戶所經營行業或所處國家並非影響因素。因此，當集團對個別客戶承受重大風險時，便會產生信貸風險甚為集中的情況。於報告期末，集團所擁有應收賬款及其他應收款總額的7%(2020年：13%)及55%(2020年：55%)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。

## 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

### (a) 信貸風險(續)

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

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

### (b) 流動資金風險

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

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>2021年</b>						
帶息借款	41,769	50,050	704	1,247	20,265	27,834
應付賬款及其他應付款	11,664	11,810	9,888	625	932	365
利率掉期(淨額結算)	(188)	382	81	85	203	13
交叉貨幣掉期(淨額結算)	(77)	(77)	(2)	(12)	(50)	(13)
遠期外匯合約	(9)	159	-	9	30	120
	<b>53,159</b>	<b>62,324</b>	<b>10,671</b>	<b>1,954</b>	<b>21,380</b>	<b>28,319</b>
<b>2020年</b>						
帶息借款	5,215	6,735	784	155	982	4,814
應付賬款及其他應付款	13,240	13,330	11,909	83	1,200	138
利率掉期(淨額結算)	(6)	7	3	3	1	-
交叉貨幣掉期(淨額結算)	(71)	(133)	(15)	(15)	(44)	(59)
遠期外匯合約	23	160	-	-	29	131
	<b>18,401</b>	<b>20,099</b>	<b>12,681</b>	<b>226</b>	<b>2,168</b>	<b>5,024</b>

上表顯示，集團為數7.04億元(2020年：7.84億元)的帶息借款(包括利息)將於2021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。

## 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

### (c) 利率風險

利率風險是指金融工具的公允價值或未來現金流量因市場利率變動而波動的風險。集團的利率風險主要來自長期帶息借款。以浮動利率及固定利率計息的借款分別涉及現金流量利率風險和公允價值利率風險。於2019年5月前，集團採用的政策是透過帶息金融資產及負債的訂約條款或使用利率掉期，確保40%至60%的借款實際上是以固定利率為計息基準。鑑於未來數年將提高外部借款，集團已於2019年5月將固定利率借款率修訂為70%至100%。下文第(ii)項載列在管理層監察下的集團利率概況。

#### (i) 利率風險套期

集團訂立以港元為單位的利率掉期，以達到適切地將風險分散於固定和浮動利率的集團政策。

集團將利率掉期劃歸為公允價值或現金流量套期，並按照附註30(f)所載的會計政策按公允價值入賬。

集團於報告期末已簽訂的掉期的名義金額、期限及公允價值詳情載列於附註23(e)。有關數額均在綜合財務狀況表確認為衍生金融工具。

集團僅尋求套期基準利率部分，並採用1:1的套期比率。利率掉期與借款之間存在經濟關係是透過配對其關鍵合約條款(包括參考利率、票期、期限、利息付款及/或收款日期)、掉期的名義金額及借款的未償還本金額釐定。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	2021年	2020年
於4月1日	-	-
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	176	-
減：遞延稅項	(29)	-
於3月31日	147	-
年內利率掉期的公允價值變動	179	-
在綜合損益表中確認的套期無效部分	(3)	-
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	176	-

## 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

### (c) 利率風險(續)

#### (ii) 利率概況

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

百萬元	2021年	2020年
<b>固定利率借款</b>		
銀行貸款 <sup>1</sup>	17,428	-
固定利率票據	22,278	4,659
浮動利率票據 <sup>1</sup>	1,498	-
	<b>41,204</b>	4,659
<b>浮動利率借款</b>		
固定利率票據 <sup>2</sup>	565	556
借款總額	<b>41,769</b>	5,215
固定利率借款佔借款總額百分比	<b>99%</b>	89%

<sup>1</sup> 轉為固定利率

<sup>2</sup> 轉為浮動利率

#### (iii) 敏感度分析

於2021年3月31日，假設其他變數保持不變，利率每增加50個基點，估計可導致集團的除稅後溢利及保留溢利減少約200萬元(2020年：200萬元)；假設其他變數保持不變，利率每減少50個基點，估計可導致集團的除稅後溢利及保留溢利增加約400萬元(2020年：200萬元)。當利率增加或減少時，綜合權益的其他組成部分將分別減少約3.27億元(2020年：無)及增加約3.32億元(2020年：無)。由於預期這對帶息銀行存款所構成的影響不大，因此有關分析不會考慮這個因素。

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

### (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。

## 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

### (d) 外匯風險(續)

集團所承擔的外匯風險主要源於非相關業務的功能貨幣為單位的票據發行，以及未來交易所產生的應付款。引致這種風險的貨幣主要是美元和澳元。

於2021年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自為數20億美元(2020年：5億美元)的已發行美元票據，以及為數24.75億美元(2020年：3.50億美元)的現金及銀行結餘。

儘管港元與美元掛鈎可大幅減低美元貨幣風險，但集團通過使用交叉貨幣掉期套期大部分美元票據兌港元的付款進一步降低了風險。集團將這些交叉貨幣掉期指定為現金流量套期。集團於報告期末訂立的交叉貨幣掉期的名義金額、期限及公允價值詳情載列於附註23(e)。該等金額於綜合財務狀況表確認為衍生金融工具。

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

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

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

這些套期關係中可能出現無效部分的主要原因是每筆交易的日數和日調整不同。

下表提供對外匯風險的套期儲備對賬，並顯示套期關係的有效性：

百萬元	2021年	2020年
於4月1日	(22)	-
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	8	(70)
從權益轉移至綜合損益表的金額	24	48
減：遞延稅項	(2)	-
於3月31日	8	(22)
年內交叉貨幣掉期的公允價值變動	(24)	(48)
年內遠期外匯合約的公允價值變動	32	(22)
在綜合損益表中確認的套期無效部分	-	-
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	8	(70)

## 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

### (d) 外匯風險(續)

截至2021年3月31日，集團以美元計值的借款大部分通過訂立交叉貨幣掉期轉換為港元。集團的目標是將所有外幣借款轉為港元。由於港元與美元掛鈎，波幅在7.75至7.85之間，因此管理層認為未套期美元風險的相關外匯風險對集團亦無重大影響。因此，管理層認為無須進行敏感度分析。

於2021年3月31日，集團承擔由為數人民幣1.63億元(2020年：人民幣1.42億元)的現金及銀行結餘所產生的人民幣貨幣風險。如果港元兌人民幣升值/貶值5%，而所有其他變數保持不變，集團稅後溢利和保留溢利將分別減少/增加800萬元(2020年：700萬元)。有關分析與2019/20年度所採用的基準相同。

集團並無就於中國註冊成立的實體的投資相關的外匯風險進行套期。

### (e) 公允價值計量

#### (i) 按公允價值計量的金融資產及負債

##### 公允價值層級

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

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

按成本值入賬的投資物業的公允價值披露是符合上述層級(附註9(c))。

於2020年及2021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(2020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。

## 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

### (e) 公允價值計量(續)

#### (i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

##### 公允價值層級(續)

於報告期期末，未行使的衍生金融工具的公允價值和名義金額概述如下：

百萬元	2021年			2020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	230	(51)	無	-	-
交叉貨幣掉期	500美元	83	-	500美元	71	-
	600美元	-	(6)	無	-	-
遠期外匯合約	29澳元	9	-	29澳元	-	(23)
公允價值套期						
利率掉期	550元	9	-	550元	6	-
永續資本證券的衍生金融工具		6	(7)		-	-
總計		337	(64)		77	(23)
減：1年內收回/(結清)的部分						
現金流量套期						
利率掉期	19,000元	-	(51)	無	-	-
交叉貨幣掉期	500美元	-	-	500美元	-	-
	600美元	-	-	無	-	-
遠期外匯合約	29澳元	-	-	29澳元	-	-
公允價值套期						
利率掉期	550元	6	-	550元	1	-
永續資本證券的衍生金融工具		-	(3)		-	-
		6	(54)		1	-
1年後收回/(結清)的部分		331	(10)		76	(23)

於2021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1.3年至9.9年內(2020年：2.3年至9.4年內)到期。

於2021年3月31日，合資格作公允價值套期的衍生金融工具於報告期期末起計1.1年至1.5年內(2020年：2年至2.5年內)到期。

## 23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

### (e) 公允價值計量(續)

#### (i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

##### 第二層級公允價值計量所用的估值方法及輸入值

遠期外匯合約、交叉貨幣掉期及利率掉期的公允價值為本局於報告期期末終止掉期及遠期外匯合約時應收或應付的估計數額，並已計及當時利率及交易對手當時的信譽。倘若採用貼現現金流量法，預計未來現金流量會以管理層的最佳估計為準，所用的貼現率為類似工具於報告期期末的市場利率。

#### (ii) 按公允價值以外入賬的金融資產及負債的公允價值

按成本值或攤銷成本入賬的集團金融工具的賬面金額與2021年及2020年3月31日的公允價值並無重大差異，惟以下金融工具除外，其賬面金額及公允價值與公允價值層級披露如下：

百萬元	於3月31日 名義金額	於3月31日 的賬面金額	於3月31日 的公允價值	公允價值計量分類為		
				第一層級	第二層級	第三層級
<b>2021年</b>						
固定利率票據	2,000美元及 7,429元	22,843	22,736	15,116	7,620	-
<b>2020年</b>						
固定利率票據	500美元及 1,350元	5,215	5,661	4,239	1,422	-

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

## 24. 未償付承擔

未在綜合財務報表內計提準備的未償付資本開支承擔如下：

百萬元	2021年			2020年		
	三跑道系統	其他	總額	三跑道系統	其他	總額
已訂約	48,636	6,560	55,196	27,944	6,864	34,808
已授權但未訂約	28,346	26,498	54,844	64,999	25,193	90,192
	76,982	33,058	110,040	92,943	32,057	125,000

集團的合資公司杭州機場公司的未償付承擔另外披露於附註13(a)中。

## 25. 重大關聯方交易

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

董事會成員、執行總監及其相關人士均視作本局的關聯方。本局與這些人士之間的重大交易(如有)均須另行披露。已付董事會成員和執行總監的酬金披露於附註7。

除已於綜合財務報表其他部分披露外，本局在年內曾進行以下各項重大關聯方交易：

- (a) 本局與政府達成協議，由政府提供機場內有關污水泵系統、污水處理廠和飛行區地面照明的維修服務。本年度產生的相關服務費用為6,300萬元(2020年：7,600萬元)。於2021年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為2,300萬元(2020年：5,000萬元)。
- (b) 本局還與政府達成服務協議，由政府提供機場內的航空氣象服務、航空交通管制服務，以及飛機救援及消防服務。本年度產生的費用為7.08億元(2020年：8.47億元)。於2021年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為40萬元(2020年：40萬元)。
- (c) 本局及本局的附屬公司HKIA Staff Services Limited(「HKIASS」)與政府達成服務協議，據此，本局同意以零代價通過HKIASS向政府提供額外人手，以配合於機場提供航空交通管制服務(附註25(b))時對人力資源的預期需求。
- (d) 本局與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)達成協議，而政府是港鐵公司的大股東。按照協議，港鐵公司須為一號和二號客運大樓、海天客運碼頭和中場客運大樓的旅客捷運系統提供維修服務。本年度產生的服務費用為1.27億元(2020年：1.29億元)。於2021年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為1.27億元(2020年：1.29億元)。
- (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。本年度就零售調整退還的淨額為1,000萬元(截至2020年3月31日止年度收取總金額：6,400萬元)。於2021年3月31日，本局應付主題樂園公司的金額為1,000萬元(2020年：無)。
- (f) 本局附屬公司機場保安公司向本局以外的多個政府部門、機關及政府控制實體提供保安相關服務，於本年度已收款項總額為5,900百萬元(2020年：5,200萬元)。於2021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(2020年：2,600萬元)。

### 25. 重大關聯方交易(續)

- (g) 亞博館管理公司與香港國際展覽公司訂立管理及經營協議，香港國際展覽公司負責管理、推廣、營運及維持亞洲國際博覽館展覽中心，政府為該公司的主要股東(附註11)。
- (h) 本局與機場保安公司向一個政府部門及多家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3.95億元(2020年：無)。於2021年3月31日，應收相關政府部門或這些實體款項總額為1,800萬元(2020年：無)。

### 26. 2019冠狀病毒病疫情的影響

由於2019冠狀病毒病疫情爆發，以及包括香港在內的大部分主要目的地實施檢疫和旅遊限制，航空客運量及航空交通量因而大幅減少。疫情對本局收益造成影響，加上本局向航空業界提供紓緩措施，導致本年度錄得虧損。

本局一直密切監察這些情況對運作和財務的影響，並已採取緩解措施，特別是本局透過內部資源和可用財務融資獲取流動資金，以配合即將展開的業務運作和基本工程項目需求。

由於疫情不斷變化，本局將於下一次的中期審閱，重新評估疫情對其營運和財務狀況的影響。

### 27. 直接和最終控權方

於2021年3月31日，集團的直接母公司和最終控權方為政府。

### 28. 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財務報表內的租賃土地權益，不終止確認。

## 28. 會計判斷和估計(續)

### (a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷(續)

#### (iii) 合資公司權益

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

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

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

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

### (b) 主要的估計數額不確定因素

附註20和23(e)分別載有關於界定利益退休責任和金融工具公允價值的假設和風險因素的資料。其他主要的估計數額不確定因素如下：

#### (i) 物業、機械及設備的預計可用年限和折舊

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

管理層會每年審閱物業、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。

### 29. 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：2020/040/1)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2020年4月1日至2021年3月31日止期間，已收取的捐款為5萬元(2020年：52萬元)。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7,771元(2020年：9萬元)後，捐款淨額4萬元(2020年：43萬元)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、香港聖公會東涌綜合服務、離島婦聯有限公司及鄰舍輔導會東涌綜合服務中心。

### 30. 主要會計政策概要

#### (a) 會計政策的修訂

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

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

集團並無採用任何在本會計期間尚未生效的新準則或詮釋。

#### (b) 附屬公司和非控股權益

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

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

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

非控股權益在綜合財務狀況表內的權益項目中，與本局權益股東應佔的權益分開列示。非控股權益應佔集團業績的權益，會按本年度損益總額和全面收益總額在非控股權益與本局權益股東之間作出分配的形式，在綜合損益表和綜合損益及其他全面收益表內列示。來自非控股權益持有人的貸款和對這些持有人的其他合約責任是按負債的性質，根據附註30(n)或(o)在綜合財務狀況表內列為金融負債。

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (b) 附屬公司和非控股權益(續)

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

當集團喪失於附屬公司的控制權時，按出售有關附屬公司的全部權益入賬，由此產生的收益或虧損在損益中確認。在喪失控制權日期所保留有關前附屬公司的權益，按公允價值確認，此筆金額在首次確認金融資產時當作公允價值，或(如適用)在首次確認於聯營公司或合資公司的投資時當作成本(參閱附註30(c))。

#### (c) 聯營公司及合資公司

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

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

於聯營公司或合資公司的投資是按權益法記入綜合財務報表，但劃歸為持有待售(或已計入劃歸為持有待售的處置組合)的投資除外。按權益法，有關投資按成本首次入賬，並就集團於收購日應佔被投資公司可辨別資產淨值的公允價值超過投資成本的數額(如有)作出調整。投資成本包括購買價、與購入投資直接相關的其他成本，以及對構成集團股權投資一部分的聯營公司或合資公司的任何直接投資，其後就集團應佔被投資公司資產淨值的收購後變動及與這些投資有關的任何減值虧損作出調整(附註30(d)和(j))。於收購日超過成本的任何數額、集團年內應佔被投資公司的收購後除稅後業績和任何減值虧損在綜合損益表內確認，而集團應佔被投資公司的收購後除稅後其他全面收益項目則在綜合損益及其他全面收益表內確認。

當集團對聯營公司或合資公司承擔的虧損額超過其應佔權益時，集團應佔權益便會減少至零，並且不再確認額外虧損；但如集團須履行法定或推定責任，或替聯營公司或合資公司作出付款則除外。就此而言，集團應佔權益是以按權益法計算投資的賬面金額，以及實際上構成集團在聯營公司或合資公司投資淨額一部分的長期權益為準。

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

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

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

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (d) 商譽

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

就於合資公司的投資來說，商譽的賬面金額會計入應佔合資公司權益的賬面金額中，而整項投資會在有客觀的減值跡象時進行減值測試(附註30(j))。

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

出售合資公司時，任何應佔商譽均包括在出售項目的損益內。

#### (e) 衍生金融工具

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

#### (f) 衍生金融工具及套期活動的會計處理

集團指定的若干衍生工具：(1)為對已確認資產或負債或已確定承擔的公允價值作出的套期(公允價值套期)或(2)對已確認資產或負債或極有可能進行的預期交易的現金流量變動，或已承諾未來交易的外匯風險作出套期(現金流量套期)。

##### (i) 公允價值套期

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

##### (ii) 現金流量套期

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

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

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

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (f) 衍生金融工具及套期活動的會計處理(續)

##### (iii) 不符合套期會計法資格的衍生工具

不符合套期會計法資格的任何衍生金融工具的公允價值變動會即時於損益內確認。

#### (g) 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

##### (i) 本局須負責承擔開拓機場用地的所有成本。土地開拓成本和土地溢價已劃歸為租賃土地權益。租賃土地權益按成本減去累計攤銷和減值虧損(附註30(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30(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30(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30(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30(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30(h)所載的會計政策開始計提折舊。

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (g) 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

##### (vii) 租賃資產

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

##### (1) 作為承租人

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

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

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

##### (2) 作為出租人

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

如果集團以營業租賃出租資產，有關的資產會按性質列入綜合財務狀況表，並按下文附註30(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30(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。

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (h) 折舊

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

預計可用年限如下：

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

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

#### (i) 無形資產(商譽除外)

集團購入的無形資產按成本減去累計攤銷(如有既定的預計可用年限)和減值虧損(附註30(j))後記入綜合財務狀況表內。

有既定可用年限的無形資產攤銷按直線法於資產的預計可用年限內在損益列支。集團的無形資產為一項有既定可用年限的專營權，由可供使用當日起在12.5年至20年的專營期內攤銷。集團會每年審閱攤銷的期限和方法。

## 30. 主要會計政策概要(續)

### (j) 資產減值

(i) 集團在每個報告期期末審閱內部和外來的資料，以確定以下資產是否出現減值跡象，或是以往確認的減值虧損已經不再存在或可能已經減少：

- 租賃土地權益；
- 投資物業；
- 其他物業、機械及設備；
- 無形資產；
- 聯營公司權益；及
- 合資公司權益。

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

(ii) 中期財務報告和減值

集團在中期期末採用了在財政年度終結時會採用的相同減值測試、確認和轉回準則。

### (k) 存料及零件

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

### (l) 應收賬款及其他應收款

應收賬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。

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (l) 應收賬款及其他應收款(續)

##### *計量預期信貸虧損*

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

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

##### *信貸風險顯著增加*

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

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

##### *撇銷政策*

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

先前已撇銷但其後收回的資產於收回期間在損益中確認為減值轉回。

#### (m) 機場建設費

本局向乘客收取的機場建設費專門用於償付三跑道項目的建設費用。機場建設費在實際收取或成為應收取時於財務狀況表內確認。在機場建設費用於償付相關建設費用前，其以未使用機場建設費入賬。在償付建設費用之時，其將從未使用機場建設費轉出，並從三跑道項目資產的賬面金額中扣除。因此，機場建設費實際上是通過下調的折舊費用，在三跑道資產的預計可用年限內計入損益。

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (n) 帶息借款及借貸成本

帶息借款按公允價值減去相關交易成本後首次確認。首次確認後，帶息借款中沒有套期的部分以攤銷成本入賬，而首次確認的數額與贖回價值之間的任何差異，連同任何應付利息和費用，均以實際利息法於借貸期內在損益中確認。首次確認後，帶息借款中進行公允價值套期的部分的賬面金額會重新計量，而因對風險進行套期所產生的公允價值變動會在損益中確認，以抵銷相關套期工具的收益或虧損影響。

與收購、建造或生產需要長時間才可以投入擬定用途的資產直接相關的借貸成本，則予以資本化為該資產成本的一部分。其他借貸成本於產生期間列支。

屬於合資格資產成本一部分的借貸成本在資產產生開支、借貸成本產生和使資產投入擬定用途所必須的準備工作進行期間開始資本化。在使合資格資產投入擬定用途所必須的絕大部分準備工作中止或完成時，借貸成本便會暫停或停止資本化。

#### (o) 應付賬款及其他應付款

應付賬款及其他應付款按公允價值首次確認，其後按攤銷成本入賬；但如貼現影響並不重大，則按成本入賬。

#### (p) 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款和現金、存放於銀行和其他金融機構的活期存款，以及短期和高流動性的投資。這些投資可以隨時換算為已知的現金額，價值變動方面的風險不大，並在購入後3個月內到期。

#### (q) 僱員福利

##### (i) 短期僱員福利和界定供款退休計劃的供款

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

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

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

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (q) 僱員福利(續)

##### (ii) 界定利益退休計劃責任

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

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

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

#### (r) 所得稅

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

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (r) 所得稅(續)

- (iii) 遞延稅項資產與負債分別由可抵扣和應稅暫時差異產生。暫時差異是指資產和負債在財務報告中的賬面金額與這些資產與負債的計稅基礎的差異。遞延稅項資產也可以由未使用稅項虧損和未使用稅款抵減產生。

除了某些有限的例外情況外，所有遞延稅項負債和遞延稅項資產(只限於很可能獲得能使用該遞延稅項資產來抵扣的未來應稅溢利)都會確認。支持確認由可抵扣暫時差異所產生遞延稅項資產的未來應稅溢利，包括因轉回目前存在的應稅暫時差異而產生的數額；但這些轉回的差異必須與同一稅務機關和同一應稅實體有關，並預期在可抵扣暫時差異預計轉回的同一年間或遞延稅項資產所產生的稅項虧損可向後期或向前期結轉的期間內轉回。在決定目前存在的應稅暫時差異是否足以支持確認由未利用可抵扣虧損和稅款抵減所產生的遞延稅項資產時，亦會採用同一準則，即差異是否與同一稅務機關和同一應稅實體有關，以及是否預期能夠在同一期間或多個期間內使用未利用可抵扣虧損或稅款抵減而轉回。

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。

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (r) 所得稅(續)

##### (iii) (續)

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

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

#### (s) 準備及或有負債

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

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

#### (t) 收益確認

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

- (i) 機場收費，包括著陸費、停泊費及客運大樓費，於使用有關機場設施時確認。
- (ii) 向旅客提供航空保安服務而收取的保安費於使用有關機場設施時確認。
- (iii) 向航空公司、專營商及特許經營商提供保安服務而收取的航空保安服務費，均在提供服務時確認。

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (t) 收益確認(續)

- (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。

#### (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末的外幣匯率換算。匯兌盈虧在損益中確認。

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

香港境外實體的業績按與交易日的外幣匯率相若的匯率換算為港元。綜合財務狀況表項目(包括香港境外實體合併計算時產生的商譽)則按報告期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。

### 30. 主要會計政策概要(續)

#### (v) 關聯方

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

一名人士的近親是指與有關實體交易並可能影響該人士或受該人士影響的家庭成員。

#### (w) 分部報告

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

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

### 31. 已頒布但尚未在截至2021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截至2021年3月31日止年度尚未生效，亦沒有在本綜合財務報表採用的多項修訂及一項新準則——《香港財務報告準則》第17號——「保險合約」。這些修訂及準則變化包括下列可能與集團有關的項目。

	在以下日期或之後開始的 會計期間生效
《香港財務報告準則》第3號修訂——「概念框架的參考」	2022年1月1日
《香港會計準則》第16號修訂——「物業、機械及設備：擬定用途前的 所得款項」	2022年1月1日
《香港財務報告準則》年度改進(2018至2020年周期)	2022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)	16/17	17/18	18/19	19/20	20/21
<b>綜合損益表</b>					
收益	18,627	21,994	19,470	17,106	5,936
計算折舊和攤銷前營運費用	(5,796)	(6,058)	(7,027)	(7,886)	(8,054)
計算利息、稅項、折舊和攤銷前溢利	12,831	15,936	12,443	9,220	(2,118)
折舊和攤銷	(3,079)	(3,097)	(3,123)	(2,924)	(3,169)
利息及財務收入淨額	131	275	379	461	71
應佔一家聯營公司業績	-	-	-	(16)	53
應佔合資公司業績	83	201	261	269	(34)
除稅前溢利/(虧損)	9,966	13,315	9,960	7,010	(5,197)
所得稅(開支)/抵免	(1,656)	(1,829)	(1,558)	(1,112)	829
年度溢利/(虧損)	8,310	11,486	8,402	5,898	(4,368)
以下各方應佔部分：					
本局權益股東	8,276	11,416	8,339	5,866	(4,400)
非控股權益	34	70	63	32	32
<b>綜合財務狀況表</b>					
非流動資產	57,572	67,060	84,292	98,566	117,769
流動資產	16,748	21,870	24,938	16,336	38,050
流動負債	(6,740)	(8,652)	(15,581)	(14,977)	(11,963)
流動資產淨額	10,008	13,218	9,357	1,359	26,087
資產總值減流動負債	67,580	80,278	93,649	99,925	143,856
非流動負債	(7,017)	(7,709)	(13,175)	(13,740)	(49,674)
資產淨值	60,563	72,569	80,474	86,185	94,182
股本	30,648	30,648	30,648	30,648	30,648
儲備	29,647	41,553	49,417	55,120	51,469
永續資本證券	-	-	-	-	11,585
非控股權益	268	368	409	417	480
權益總額	60,563	72,569	80,474	86,185	94,182
<b>主要財務及營運統計數字</b>					
宣派股息(百萬港元)	-	-	-	-	-
股權收益	14.7%	17.3%	11.0%	7.1%	-4.8%
總負債/資本比率 <sup>1</sup>	2%	2%	6%	6%	31%
客運量 <sup>2,3</sup> (百萬人次)	70.5	73.6	75.1	60.9	0.8
貨運及航空郵件量 <sup>2,4</sup> (百萬公噸)	4.7	5.1	5.1	4.7	4.6
飛機起降量 <sup>2</sup> (千架次)	410	423	429	377	128

<sup>1</sup> 總負債是指帶息借款。總資本是指總負債加上總權益。

<sup>2</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>3</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>4</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 — 2021年3月

俄羅斯航空	宿霧太平洋航空	獅子航空	新加坡航空
AeroLogic*	中華航空	Longtail Aviation*	Sky Gates Cargo Airlines*
Aerovias de Mexico, S.A. de C.V.*	中國貨運航空*	德國漢莎航空	Southern Air Inc.*
Air Atlanta Icelandic*	中國東方航空	德國漢莎貨運航空*	SpiceJet
加拿大航空	中國南方航空	馬來西亞航空	春秋航空
中國國際航空	Condor*	華信航空	斯里蘭卡航空
中國國際貨運航空*	埃及航空	蒙古航空	Star Air*
法國航空	以色列航空	緬甸國家航空	金鵬航空*
香港華民航空*	阿聯酋航空	National Air Cargo*	瑞士國際航空
印度航空	埃塞俄比亞航空	尼泊爾航空	泰國亞洲航空
新西蘭航空	阿提哈德航空	日本貨物航空*	Thai AirAsia X
新畿內亞航空	長榮航空	Olympus Airways*	泰國國際航空
Air Transport International*	伊斯尼斯航空	菲律賓航空	泰國微笑航空
AirAsia X Berhad	Federal Express*	菲律賓亞洲航空	土耳其航空
俄羅斯空橋貨運航空*	斐濟航空	Polar Air Cargo*	美國聯合航空
全日空	芬蘭航空	澳洲航空	聯合包裹運送服務*
美國航空	嘉魯達印尼航空	卡塔爾航空	越捷航空
韓亞航空	Hi Fly*	Raya Airways*	越南航空
亞特拉斯*	香港快運航空	Rossiya Airlines*	維珍航空
Aviastar-TU Airlines*	香港貨運航空*	汶萊皇家航空	維珍澳大利亞航空
AZUR Air*	香港航空	Royal Flight Airlines	Western Global Airlines*
孟加拉航空	IndiGo	皇家約旦航空	Wind Rose Aviation*
英國航空	日本航空	San Marino Executive Aviation*	廈門航空
C.A.L – Cargo Airlines*	吉祥航空	沙特阿拉伯航空*	
CargoLogicAir*	Kalitta Air*	北歐航空	
盧森堡國際貨運航空*	荷蘭皇家航空	酷航	
Cargolux Italia S.p.A.*	K-Mile Air*	順豐航空*	
國泰航空	大韓航空	Silk Way West Airlines*	

\* 只提供貨運服務

# 香港國際機場航班目的地 — 2021年3月

<b>北亞</b>	宿霧	迪拜	米蘭/馬爾奔薩	芝加哥
北京/首都	克拉克*	迪拜/阿勒馬克圖姆*	莫斯科/多莫杰多沃*	辛辛那提*
長沙	登巴薩	海德拉巴	莫斯科/謝列梅傑沃	哥倫布*
成都	河內	吉達*	莫斯科/伏努科沃*	達拉斯
重慶	胡志明市	加德滿都	奧斯坦德/布魯日*	檀香山*
大連	雅加達	加爾各答	巴黎	休斯敦*
福岡	亞庇	科威特*	維也納*	亨茨維爾*
福州	吉隆坡	孟買	葉卡捷琳堡*	印第安納波利斯*
廣州	吉隆坡/梳邦*	馬斯喀特*	蘇黎世	洛杉磯
杭州	古晉*	新西伯利亞	<b>澳大利亞/太平洋島嶼</b>	路易斯維爾*
高雄	納閩島*	利雅得*	亞德萊德	孟菲斯*
哈巴羅夫斯克*	馬尼拉	沙迦*	奧克蘭	邁阿密*
克拉斯諾亞爾斯克*	檳城	塔什干*	布里斯班	紐約/約翰肯尼迪
名古屋	金邊	特拉維夫	凱恩斯	紐約/紐瓦克*
南昌	新加坡	<b>歐洲</b>	基督城	奧克蘭*
南京	泗水	阿姆斯特丹	達爾文*	安大略*
寧波	<b>中東/中亞/南亞</b>	巴塞羅那*	關島	費城*
大阪/關西	阿布扎比	布魯塞爾	霍巴特	匹茲堡*
三亞	阿拉木圖	布達佩斯*	墨爾本	波特蘭*
札幌	安曼	科隆*	楠迪	三藩市
首爾/仁川	巴林*	法蘭克福	珀斯	多倫多
上海/浦東	巴庫*	法蘭克福/哈恩*	莫爾茲比港	溫哥華
台中	班加羅爾	赫爾辛基	悉尼	華盛頓/杜勒斯
台北	貝魯特/拉菲克哈里里*	伊斯坦堡	圖文巴/威爾坎普*	<b>中美及南美</b>
東京/羽田	金奈	伊斯坦堡/阿塔圖爾克*	<b>非洲</b>	瓜達拉哈拉*
東京/成田	吉大港/博登加*	基輔/波里斯波*	亞的斯亞貝巴	墨西哥城*
武漢	科倫坡	萊比錫*	開羅*	
廈門	達曼*	列日*	<b>北美</b>	
鄭州	德里	倫敦/希斯路	阿克雷奇*	
<b>東南亞</b>	達卡	盧森堡*	阿特蘭大*	
斯里巴加灣市	多哈	馬斯特里赫特/亞琛*		
曼谷/蘇凡納布		馬德里/巴拉克斯		

\* 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)

