



(按香港《機場管理局條例》在香港成立的法定機構)

於2026年到期的4.25厘港元債券

認購價：100%

證券代號：4701

於2026年到期的4.25厘港元債券(「債券」)將由機場管理局(亦可稱為「香港機場管理局」)(「機場管理局」)發行。債券將發行予符合本發行備忘錄所述申請資格之香港公眾人士。機場管理局保留根據所接獲的有效申請決定將予發行的債券本金總金額之權利(惟須受本發行備忘錄所述之最高發行金額限制)。

標普全球評級對機場管理局之長期本地貨幣和長期外幣之評級為AA+。債券並無具體信貸評級。評級並非對購買、出售或持有債券作出的推薦，而給予評級的評級機構可隨時暫停、下調、修改或撤回評級。

儘管本發行備忘錄日期為2024年1月5日並於該日刊發，認購期將於2024年1月17日方會開始。於認購期開始前，任何認購債券之申請將不獲處理或接納，而投資者概不得就債券作出任何投資決定。

認購債券之申請可透過：(i) 配售銀行；或(ii) 香港中央結算有限公司(「香港結算公司」)直接或經指定證券經紀提出。就透過配售銀行提出認購債券之申請而言，為指示配售銀行代表你申請認購債券，你必須已經於擬給予指示之配售銀行擁有或必須開立銀行帳戶及投資帳戶。就透過香港結算公司或指定證券經紀(視乎情況而定)提出認購債券之申請而言，為指示香港結算公司或你的指定證券經紀代表你申請認購債券，你必須已經於香港結算公司擁有或必須開立投資者帳戶，或必須確保你的指定證券經紀持有香港結算公司之帳戶(視乎情況而定)。

債券之認購價為100%。機場管理局於到期時支付債券利息及償還債券本金金額之責任並不獲中華人民共和國香港特別行政區政府(「香港政府」)擔保，亦非香港政府之責任。

任何人士只能提交一份申請。倘申請人擬提交多於一份申請(不論透過配售銀行或香港結算公司(直接或經指定證券經紀提出))，則其所有申請將會被拒絕。

機場管理局已向香港聯合交易所有限公司(「香港聯交所」)申請批准將於發行日發行之債券買賣及上市，而該等債券預期將於2024年2月6日獲准上市。

申請認購債券之申請人將被視為已向機場管理局作出載於「如何申請認購債券」一節中「本人需要作出甚麼確認」一段所載的一系列確認及承認。

債券於香港聯交所上市不應被視作債券或機場管理局之商業價值或信貸質素或本文件披露內容之質素的指標。香港交易及結算所有限公司、香港聯交所、香港結算公司、聯席牽頭行、配售銀行、指定證券經紀、受託人及該等代理(定義見債券之條款及條件)對本文件之內容概不負責，對其準確性、完整性或充分性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不就因本文件全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

為使債券具有流通性及可於二手市場進行買賣，本發行備忘錄第45至46頁所列之市場莊家已同意，就其將會購入或出售之債券報價，惟須受若干限制規限(請參閱「債券買賣、上市及提早贖回」一節中「債券之市場莊家安排」一段)。這些安排不保證可為債券營造交投活躍之二手交易市場。

債券將以不記名方式於發行日發行，而代表將於發行日發行之債券本金總金額之總額債券將會於債券發行日存放於由香港金融管理局(「金管局」或「經管者」)營運之債務工具中央結算系統(「債務工具中央結算系統」)之分託管人，只要總額債券仍存放於分託管人，債務工具中央結算系統將為債券之持票人。債券投資者必須透過於債務工具中央結算系統參與者(本身首先必須為其中一間配售銀行或香港結算公司)開設之投資帳戶持有其債券之權益。香港大部分銀行及證券經紀均已於債務工具中央結算系統設有帳戶或可使用有關帳戶，債券於發行後可透過這些帳戶持有或轉讓，而債券投資者須依賴其配售銀行、香港結算公司或其證券經紀(視乎情況而定)把債券利息及本金款項記入債券投資者之帳戶。

聯席牽頭行

中國銀行(香港)有限公司

香港上海滙豐銀行有限公司

配售銀行

中國銀行(香港)有限公司

香港上海滙豐銀行有限公司

交通銀行(香港)有限公司

東亞銀行有限公司

中信銀行(國際)有限公司

中國建設銀行(亞洲)股份有限公司

集友銀行有限公司

創興銀行有限公司

花旗銀行(香港)有限公司

招商永隆銀行有限公司

大新銀行有限公司

星展銀行(香港)有限公司

富邦銀行(香港)有限公司

恒生銀行有限公司

中國工商銀行(亞洲)有限公司

南洋商業銀行有限公司

華僑銀行(香港)有限公司

上海商業銀行有限公司

渣打銀行(香港)有限公司

指定證券經紀

耀才證券國際(香港)有限公司

致富證券有限公司

安信國際證券(香港)有限公司

光大證券投資服務(香港)有限公司

第一上海證券有限公司

富途證券國際(香港)有限公司

香港國際證券有限公司

新富證券有限公司

國金證券(香港)有限公司

永豐金證券(亞洲)有限公司

SoFi Securities (Hong Kong) Limited

南華證券投資有限公司

大盛証券投資有限公司

大德證券(亞洲)有限公司

老虎證券(香港)環球有限公司

大華繼顯(香港)有限公司

勝利證券有限公司

宏高證券有限公司

發行備忘錄日期：2024年1月5日

重要事項

投資債券並不同於定期存款，並且涉及投資風險。進一步詳情請參閱「重要投資考慮因素」及「風險因素」章節。

你在決定是否申請認購任何債券前，務必細閱本發行備忘錄，以了解債券的發售及確保你完全明白任何與投資債券有關的風險。如你對本發行備忘錄的內容有任何疑問，應尋求獨立專業意見。

機場管理局、聯席牽頭行、配售銀行、指定證券經紀、受託人或該等代理均不會為你提供投資意見：你必須自行決定債券是否符合你的投資需要，並在適當的情況下尋求專業意見。

本發行備忘錄由機場管理局行政總裁、首席營運總監及執行總監共同及個別承擔全部責任，包括其中遵照香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「**上市規則**」）提供有關機場管理局的詳細資料。機場管理局行政總裁、首席營運總監及執行總監於作出一切合理查詢後確認，就其所深知及確信，本發行備忘錄所載資料在各重大方面均屬準確及完整，並無誤導或欺詐成分，且並無遺漏任何其他資料，以致本發行備忘錄所載任何聲明或本發行備忘錄具有誤導性。

任何對於債券的認購申請應純粹根據在本發行備忘錄中所提供的資訊而作出。未有任何人士獲授權提供本發行備忘錄未載列或與本發行備忘錄不符的任何資料或機場管理局未就債券提供的任何其他資料，或就該等資料作出任何陳述，而倘有人提供該等資料或作出該等陳述，則不應視為獲機場管理局、聯席牽頭行、配售銀行、指定證券經紀、香港結算公司、受託人或該等代理授權提供的資料或作出的陳述而加以依賴。

本發行備忘錄及就債券提供的任何其他資料，一概不擬用於為任何信貸或其他方面的評估提供基礎，亦不應被視為機場管理局、聯席牽頭行、配售銀行、指定證券經紀、香港結算公司、受託人或該等代理向任何接獲本發行備忘錄或接獲任何其他有關債券的資料的人士推薦購買任何債券。每位有意購買或持有任何債券的投資者，應自行獨立查核機場管理局的財務狀況及事務，並自行評估其信譽。

本發行備忘錄的交付在任何時候均並不表示其所載有關機場管理局的資料在刊發日期後任何時間仍屬正確，或就債券提供的任何其他資料於載有該等資料的文件所示日期後任何時間仍屬正確。投資者在決定是否認購、購買或持有任何債券時，應審閱（其中包括）本發行備忘錄所載與機場管理局有關的財務資料。在不影響上市規則第25.12條的情況下，倘於本發行備忘錄日期至認購期開始期間出現任何影響本發行備忘錄所載任何資料的重大轉變，而假若是在刊發在本發行備忘錄日期前發生，有關該事件的資料應已刊載於本發行備忘錄內，則發行人將立即刊發補充發行備忘錄，披露任何有關重大轉變。

關於債券的發售及招售不得在任何有關發售或招售屬不合法或未獲正式授權的司法管轄區或情況下進行。派發本發行備忘錄及發售債券在某些司法管轄區可能受法律限制。機場管理局、聯席牽頭行及配售銀行要求擁有本文件的人士知悉並遵守任何該等限制。

敬請注意

This Offering Memorandum is available in both English and Chinese, and the English version will prevail. The Airport Authority has only published an electronic version of this Offering Memorandum. The Airport Authority will not provide printed copies of this Offering Memorandum. You may download a copy of this Offering Memorandum on the Airport Authority's website at www.hongkongairport.com and the website of the Hong Kong Stock Exchange at www.hkexnews.hk.

本發行備忘錄備有中英文版本，並以英文版本為準。機場管理局只刊發本發行備忘錄的電子版。機場管理局不會提供本發行備忘錄的印刷本。你可於機場管理局網站 www.hongkongairport.com 及香港聯交所網站 www.hkexnews.hk 下載本發行備忘錄。

已向香港聯交所申請的豁免

機場管理局已申請豁免嚴格遵守下列上市規則規定，以使機場管理局可：

- (a) 根據上市規則附錄D1C第39段，於不早於本發行備忘錄日期前三個月提供機場管理局的綜合資本總額聲明及負債聲明；
- (b) 根據上市規則第2.14條，促使機場管理局必須就根據上市規則所發出的任何上市文件、通函或公告內披露於相關上市文件、通函或公告日期當天每名董事的姓名；
- (c) 促使每名董事及每名新董事在行使其作為機場管理局董事的權力及職責時必須遵守上市規則第3.09B條的規定；
- (d) 促使每名董事及每名新董事(不論於其出任機場管理局董事時或停止擔任機場管理局董事後)須遵守上市規則第3.09C條項下的承諾；
- (e) 促使每名董事及每名新董事在其委任生效前須遵守上市規則第3.09D條的規定及促使機場管理局遵守其項下的附註；
- (f) 根據上市規則第3.20條，促使各董事在下列情況下(以香港聯交所不時規定的方式)將下述資料通知香港聯交所：
 - (i) 於其獲委任後在合理可行情況下盡快提供其電話號碼、手機號碼、傳真號碼(如有)、電郵地址(如有)、住址及聯絡地址(如與住址不同)，以接收香港聯交所或證監會所發出的信函及送達的通知書和其他文件，以及香港聯交所可能不時規定的其他個人詳細資料；
 - (ii) 於其出任董事期間，如第(1)分條所述聯絡資料有變，須在合理可行情況下盡快(無論如何於有關變動出現後28日內)通知香港聯交所；及
 - (iii) 於其不再出任董事的日期起計3年內，如第(1)分條所述聯絡資料有變，須在合理可行情況下盡快(無論如何須於有關變動出現後28日內)通知香港聯交所。

於其出任董事期間或不再出任董事後，香港聯交所或證監會就任何目的向董事發出的任何信函及／或送達的通知書及其他文件(包括但不限於送達紀律程序的通知)若乃由其親自接收，或乃透過郵寄、傳真或電郵發送至其向香港聯交所提供的地址或號碼，即視作已向其有效及充分送達。董事及前董事均有責任通知香港聯交所其最新的聯絡資料。若

董事及前董事未能向香港聯交所提供其最新的聯絡資料，或未有為向其發出的通知、文件或信件提供轉送安排，其可能會不知悉香港聯交所或證監會向其展開的任何程序；

- (g) 根據上市規則第24.10(8)條，於上市文件落實刊發至少十四天前向香港聯交所提交下列資料以供初步審核：上市規則第3.20(1)所述有關每名董事／機場管理局決策機關成員的聯絡資料及個人詳細資料(以香港聯交所不時規定的形式及方式)；
- (h) 根據上市規則第24.14(8)條，於刊發上市文件後，於可行的最早日期向香港聯交所提交一份按F表格(登載於香港聯交所網站上的監管表格)的相若形式作出並由機場管理局一名董事或秘書正式簽署的聲明，連同任何應支付但以往尚未支付的上市年費(參閱香港聯交所網站的費用規則)，作為批准上市的一項條件；
- (i) 根據上市規則第24.17條，促使每名董事及機場管理局決策機關成員：
 - (i) 確保上市規則第24.11(2)(a)條所述的上市文件，以及其後於上市申請過程中向香港聯交所提交的每份上市文件擬稿均載有上市規則第13.51(2)條所述其所有履歷詳情，且該等詳情均屬真實、準確及完整；及
 - (ii) 如證券開始買賣前，上市規則第24.17(a)條所述的履歷詳情有任何變動，即盡快通知香港聯交所；及
- (j) 根據上市規則第25.11條及附錄D1C第2段，促使機場管理局每名董事對本發行備忘錄所載的資料負責，並於本發行備忘錄就此刊載聲明。

基於下文所載的替代資料及安排，以及鑒於機場管理局的董事會成員在條例第45條享有個人責任的豁免權，香港聯交所已授予所尋求的豁免：

- (a) 有關自資本聲明日期起至本發行備忘錄日期止期間機場管理局的綜合資本總額及負債狀況並無發生重大變動的聲明將載入本發行備忘錄；
- (b) 根據上市規則第2.14條，機場管理局必須就根據上市規則所發出的任何上市文件、通函或公告內披露於相關上市文件、通函或公告日期當天行政管理人員每名成員的姓名；
- (c) 機場管理局須促使行政管理人員每名成員，以及行政管理人員每名新成員在行使其作為行政管理人員成員的權力及職責時必須遵守上市規則第3.09B條的規定；

- (d) 機場管理局須促使行政管理人員各成員，以及行政管理人員各新成員(不論於其出任行政管理人員成員時或停止擔任行政管理人員後)須遵守上市規則第3.09C條項下的承諾；
- (e) 機場管理局須促使行政管理人員每名成員，以及行政管理人員每名新成員在其委任生效前須遵守上市規則第3.09D條及其附註項下的規定及促使機場管理局遵守該項下的附註。尤其是：
- (i) 年利達律師事務所(作為機場管理局有關香港法律的法律顧問)已於2023年12月1日及2023年12月4日為行政管理人員各成員提供培訓，並已向彼等說明(i)上市規則項下適用於彼等(作為機場管理局(上市發行人)的行政管理人員成員)的所有適用規定；及(ii)向香港聯交所作出任何虛假聲明或提供虛假資料的可能後果，包括但不限於持續遵守上市規則及違反任何該等條文的後果，而行政管理人員各成員已確認其明白其作為行政管理人員成員的義務；
- (ii) 載有(i)相關培訓日期；及(ii)行政管理人員每名成員確認其明白其作為行政管理人員成員的責任的聲明，將於本發行備忘錄內披露；
- (iii) 在任何行政管理人員新成員的委任生效前，機場管理局亦將委聘年利達律師事務所(作為機場管理局有關香港法律的法律顧問)為其提供培訓，以確保每名新成員將明白上市規則項下對其適用(作為機場管理局(上市發行人)的行政管理人員成員)的所有適用規定，並明白向香港聯交所作出任何虛假聲明或提供虛假信息可能產生的後果，包括但不限於繼續遵守上市規則及任何違反該等條文的後果；及
- (iv) 載有(i)相關培訓日期；及(ii)行政管理人員新成員確認其明白其作為行政管理人員成員的責任的聲明將於該名新成員獲委任後刊發的下一份年報內披露；
- (f) 根據上市規則第3.20條，機場管理局須促使行政管理人員各成員在下列情況下(以香港聯交所不時規定的方式)將下述資料通知香港聯交所：
- (i) 於其獲委任後在合理可行情況下盡快提供其電話號碼、手機號碼、傳真號碼(如有)、電郵地址(如有)、住址及聯絡地址(如與住址不同)，以接收香港聯交所或證監會所發出的信函及送達的通知書和其他文件，以及香港聯交所可能不時規定的其他其他個人詳細資料；
- (ii) 於其出任行政管理人員成員期間，如第(i)分段所述聯絡資料有變，須在合理可行情況下盡快(無論如何於有關變動出現後28日內)通知香港聯交所；及

- (iii) 於其不再出任行政管理人員成員的日期起計3年內，如第(i)分段所述聯絡資料有變，須在合理可行情況下盡快(無論如何須於有關變動出現後28日內)通知香港聯交所。

於其出任行政管理人員成員期間或不再出任行政管理人員後，香港聯交所或證監會就任何目的向其發出的任何信函及／或送達的通知書及其他文件(包括但不限於送達紀律程序的通知)若乃由其親自接收，或乃透過郵寄、傳真或電郵發送至香港聯交所提供的地址或號碼，即視作已向其有效及充分送達。行政管理人員成員及前行政管理人員成員均有責任通知香港聯交所其最新的聯絡資料；

- (g) 根據上市規則第24.10(8)條，機場管理局須於上市文件落實刊發至少十四天前向香港聯交所提交上市規則第3.20(1)所述有關行政管理人員各成員的聯絡資料及個人詳細資料(以香港聯交所不時規定的形式及方式)，以供初步審核；
- (h) 根據上市規則第24.14(8)條，於刊發本發行備忘錄後，機場管理局須於可行的最早日期向香港聯交所提交一份按F表格(登載於香港聯交所網站上的監管表格)的相若形式作出並由行政管理人員的一名成員正式簽署的聲明，連同應支付的上市年費(參閱香港聯交所網站的費用規則)，作為批准上市的一項條件；
- (i) 根據上市規則第24.17條，機場管理局須促使行政管理人員每名成員：
 - (i) 確保上市規則第24.11(2)(a)條所述的上市文件內，以及其後於上市申請過程中向香港聯交所提交的每份上市文件擬稿均載有上市規則第13.51(2)條所述其所有履歷詳情，且該等詳情均屬真實、準確及完整；及
 - (ii) 如證券開始買賣前，上市規則第24.17(a)條所述的履歷詳情有任何變動，即盡快通知香港聯交所；及
- (j) 根據上市規則第25.11條及附錄D1C第2段，機場管理局須促使行政管理人員每名成員對本發行備忘錄所載的資料負責，並於本發行備忘錄就此刊載聲明。

機場管理局董事會成員享有的法定豁免權構成香港聯交所授予第3至4頁所述的上市規則項下的豁免的基礎。有關法定豁免權的進一步詳情請參閱「一般資料」。

用於本發行備忘錄中並經定義的詞彙

很多用於本發行備忘錄的字詞及用語具有特定涵義。除非因個別情況而必須賦予所用字詞或用語不同的涵義，否則本發行備忘錄使用的字詞及用語具有下表所賦予的涵義。本發行備忘錄內對債券投資者或證券經紀「持有」債券的提述，均指該投資者或證券經紀在總額債券代表的債券中持有間接權益，而該總額債券將於債券發行日存放於由金管局營運的債務工具中央結算系統的分託管人，只要總額債券仍存放於分託管人，債務工具中央結算系統將為債券的持票人。

三跑道系統	三跑道系統，香港國際機場將根據此系統經營三跑道。
三跑道系統項目	將香港國際機場擴展為三跑道系統連同其相關工程。
申請款項	申請人申請認購債券時就債券本身支付的金額(不包括任何費用)。你可以從第30頁「甚麼是『申請款項』? 跟『認購款項』有甚麼不同?」一段進一步了解申請款項。
董事會或機場管理局董事會	具有《機場管理局條例》(香港法例第483章)賦予該詞的涵義。
債券持有人	具有債券條款及條件賦予該詞的涵義。
債券	於2026年到期的4.25厘港元債券。
營業日	債務工具中央結算系統營運及香港的銀行營業的任何日子(除星期六、星期日或公眾假期外)，惟另有指明者除外。為免生疑問，倘於該日一般營業時間的全部或任何時段，債務工具中央結算系統暫停營運或香港的銀行暫停營業，則該日將不是營業日。
中央結算系統	香港結算公司運作的中央結算及交收系統。
指定銀行帳戶	指中央結算系統投資者戶口持有人、中央結算系統結算參與者或中央結算系統託管商參與者所指定，並獲香港結算公司批准在中央結算系統作為金額交收用途的銀行帳戶。
指定證券經紀	本發行備忘錄第48至49頁所列的任何指定證券經紀，其為認購期內你可選用作首次申請認購債券的唯一證券經紀。
申請資格	本發行備忘錄第12頁所載的資格。

行政管理人員	機場管理局的行政管理人員，當中包括機場管理局的行政總裁、首席營運總監及執行總監。
總額債券	代表債券本金總金額的永久總額債券。
香港國際機場	香港國際機場。
香港結算公司	香港中央結算有限公司。
香港	中華人民共和國香港特別行政區。
香港聯交所	香港聯合交易所有限公司。
投資者帳戶	由獲接納參與中央結算系統的投資者戶口持有人於香港結算公司開立的帳戶。
投資者賠償基金	根據《證券及期貨條例》第236條成立的投資者賠償基金。
投資者賠償基金規則	證監會根據《證券及期貨條例》第244(2)條所制定的香港法例第571T章《證券及期貨(投資者賠償－申索)規則》。
投資者戶口持有人	獲接納以投資者戶口持有人身份參與中央結算系統的人士，可為個人或聯名個人或法團。
聯席牽頭行	中國銀行(香港)有限公司及香港上海滙豐銀行有限公司。
市場莊家	本發行備忘錄第45至46頁所列之任何市場莊家。
配售銀行	本發行備忘錄第45至46頁所列之任何配售銀行。
中國	中華人民共和國，就本發行備忘錄而言，不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣。
主要付款代理	中國銀行(香港)有限公司。
《證券及期貨條例》	香港法例第571章《證券及期貨條例》。

證券經紀

中央結算系統結算參與者或中央結算系統託管商參與者，包括證券經紀、託管銀行或任何其他被中央結算系統接納為結算參與者或託管商參與者的機構。在本發行備忘錄中，所有中央結算系統結算參與者及中央結算系統託管商參與者均被稱為「證券經紀」。

證監會

根據香港法例第24章《證券及期貨事務監察委員會條例》(已廢除)第3條成立並根據《證券及期貨條例》第3條存續的證券及期貨事務監察委員會。

認購款項

債券申請人就其獲分配的債券於發行日所實際支付的金額(不包括任何費用)。你可以從第30頁「甚麼是『申請款項』? 跟『認購款項』有甚麼不同?」一段進一步了解認購款項。

受託人

中國銀行(香港)信託有限公司。

目錄

	頁次
發售債券	11
重要投資考慮因素	17
申請認購債券的預期時間表	19
如何申請認購債券	23
持有債券	35
債券買賣、上市及提早贖回	38
常見問題	43
申請途徑	45
債券的條款及條件	51
風險因素	66
所得款項用途	83
機場管理局	84
管理層	109
資本及負債狀況	116
財務資料概要	118
交收及結算及託管	122
債券的稅務事項	124
個人資料收集聲明	126
一般資料	129
財務報表索引	F-1
附錄一 申請表格 – 配售銀行	A-1
附錄二 申請表格 – 指定證券經紀	A-5

發售債券

債券按以下概述及本發行備忘錄所述的條款發售。債券的條款及條件內所界定的詞彙應與本概要所界定者具有相同涵義。債券條款及條件的完整描述請參閱「債券的條款及條件」一節。

債券 於2026年到期的4.25厘港元債券

證券代號 4701

認購期 2024年1月17日上午9:00至2024年1月25日下午2:00

機場管理局可以在無預先通知的情況下，決定提前結束或延長債券的發售時間。發行日（以及各付息日及到期日）可能因而相應地有所更改。倘發行日有任何更改，機場管理局將就新發行日及其他與發售相關的日期（包括上市日、付息日及到期日）及時作出公告。

機場管理局亦保留在發行日當日或之前隨時取消發售的權利。倘機場管理局如此取消發售，則機場管理局將於發行日當日或之前及時作出取消公告。

貨幣 港元

息率(票面息率) 每年4.25厘，每三個月期末支付。

債券將以債券本金金額的100%發售，因此於發行時的息率應相等於債券的收益率。由於機場管理局每季度分期就債券支付年度利息，故你於每三個月收取年度利息的四分之一時，你實際的年度回報可能較上述票面息率稍高（皆因貨幣時間值所致）。

發行日 2024年2月5日，受本發行備忘錄第21至22頁所述調整規限。

申請價 100%

申請款項為申請價乘以你所申請認購的債券本金金額。你必須於你提出申請時繳付申請款項。

認購價 認購價等於申請價。

贖回價 100%

申請途徑	申請可透過(i)配售銀行或(ii)香港結算公司(直接或經指定證券經紀)提出。
申請資格	債券只限持有有效香港身份證的人士申請。
手續費	0.15%
	就透過配售銀行提出的申請而言，這是你就辦理申請向配售銀行支付的費用，該費用會按照你申請認購債券的申請款項的百分比計算。這項費用是一項額外的費用，並未包括在申請款項內。你的配售銀行可以選擇豁免或調低其所徵收的手續費。同時擔任聯席牽頭行的配售銀行將豁免有關債券認購申請的手續費。
經紀費	<p>就直接透過香港結算公司提出的申請而言，這是你就辦理申請向香港結算公司支付的費用，該費用會按照你申請認購債券的申請款項的0.15%計算。</p> <p>就透過指定證券經紀提出的申請而言，你所支付的經紀費數額由你的指定證券經紀釐定(而且可能高於或低於0.15%)。請向你的指定證券經紀查詢收取該項費用的詳情。</p> <p>你須於申請認購債券時支付相等於申請款項一定百分比的經紀費(如有)。</p>
本金申請金額	<p>債券的最低本金申請金額為10,000港元。你的債券本金申請金額必須為10,000港元的完整倍數。</p> <p>如債券的本金申請金額少於10,000港元或並非10,000港元的完整倍數，有關申請將會被拒絕。</p>
最低面額	10,000港元
發行總額	機場管理局將會根據所接獲的有效申請決定將予發行的債券本金總金額(惟須受下文所述的最高發行金額限制)。機場管理局保留在發行日當日或之前隨時取消發售的權利。
最高發行金額	債券的最高發行金額為5,000,000,000港元。

到期日* 2026年8月5日，惟倘該日並非營業日，則將順延至下一個營業日，但倘會延後至下個公曆月，到期日則將提前至緊靠該日的前一個營業日。

機場管理局將於到期日償還你所持債券本金金額的100%。

倘發行日有任何更改，機場管理局將就新發行日及其他與發售相關的日期(包括上市日、付息日及到期日)及時作出公告。

付息日* 2024年5月5日、2024年8月5日、2024年11月5日、2025年2月5日、2025年5月5日、2025年8月5日、2025年11月5日、2026年2月5日、2026年5月5日及2026年8月5日，惟倘任何付息日並非營業日，則相關付息日將順延至下一個營業日，但倘會延後至下個公曆月，付息日則將提前至緊靠該付息日的前一個營業日。

**債券持有人選擇於付息日
提早贖回** 於債券的各季度付息日，你將有權要求機場管理局以其本金金額的100%贖回你所持有部分或全部債券，連同截至(但不包括)贖回日的應計及未付的利息。

倘你有意行使提早贖回權，你必須於指定截止時間前按第38至39頁「如何行使權利於付息日贖回債券？」一節所述的方式提交提早贖回要求。

**債券持有人於有關事項後
選擇贖回** 於有關事項(定義見債券的條款及條件)發生後，你將有權要求機場管理局以其本金金額的100%贖回你所持有部分或全部債券，連同截至(但不包括)贖回日的應計及未付的利息。

倘你有意行使提早贖回權，你必須按債券的條款及條件內條件4(b)所述的方式提交提早贖回要求。

* 就此項而言，「營業日」具有債券的條款及條件內條件3(d)所賦予的涵義。

消極保證

只要任何債券或息票仍未償還，機場管理局不得就其全部或任何部分現有或未來業務或資產增設或准許任何尚未償還的抵押權益(不包括獲准抵押權益)，作為任何現有或未來證券(或就其授出的有關擔保)的抵押品，惟倘債券及息票同時獲平均地及按比例地抵押，以與該等證券或擔保具同等權益，或在受託人全權酌情認為不會損害債券持有人的利益或經債券持有人通過特別決議案(定義見信託契據)批准的情況下就債券授出的其他抵押則除外。

無擔保

債券並不獲香港政府擔保。

購買債券時，你將依賴機場管理局的信譽行事。

上市

機場管理局已向香港聯交所申請批准將於發行日發行的債券買賣及上市，而該等債券預期將於2024年2月6日獲准上市。

倘發行日有任何更改，機場管理局將就新發行日及其他與發售相關的日期(包括上市日、付息日及到期日)及時作出公告。

於香港聯交所上市的債券將以本金金額每100港元為單位進行買賣，而每手債券的買賣為100個單位(換言之，每手買賣相等於本金金額為10,000港元的債券)。

債券將不會於任何其他證券交易所上市。

結算及交收

國際證券號碼： HK0000979754

通用編碼： 273958142

債務工具中央結算系統工具號碼： BCHKFB24001

大會

信託契據載有召開債券持有人大會的規定，以審議任何有關債券的事項，包括修訂債券條款及條件的任何規定。任何有關修訂須經特別決議案批准後方可作出。該類大會可於持有不少於尚未償還債券本金金額的總額十分之一的債券持有人的書面要求下，由機場管理局及受託人召開。就特別決議案投票而召開的任何大會的法定人數將為兩名或以上持有或代表超過一半尚未償還債券本金總額的人士，然而，保留事項僅可透過於債券持有人大會通過的特別決議案批准，且該債券持有人大會上的法定人數為兩名或以上持有或代表不少於尚未償還債券本金總額三分之二的人士（或在任何有關續會上，則為不少於尚未償還債券本金總額五分之一的人士）。於任何上述大會正式通過的任何特別決議案對所有債券持有人及息票持有人均具約束力，不論其有否出席大會。

此外，由或代表持有不少於債券本金金額90%且當時有權收取債券持有人大會通告的債券持有人簽署的書面決議案將會如特別決議案般生效。有關書面決議案可載於一份文件或同一形式的多份文件內，每份文件由或代表一名或以上的債券持有人簽署。

市場莊家安排

機場管理局擬於債券年期內維持市場莊家安排。機場管理局已委任本發行備忘錄第45至46頁所列之若干配售銀行為有關債券之市場莊家，竭盡所能在場外交易中為零售投資者維持債券的市場。他們將透過於各市場莊家在任何營業日的正常銀行營業時間就其願意向你買入債券的價格（買入價）及願意向你出售債券的價格（賣出價）進行報價，以維持債券的市場。

賣出價的報價將只會以竭盡所能基準提供，而市場莊家只有在其作為市場莊家自身持有債券的情況下，方會提供報價。買入價的報價將為實價，惟受各市場莊家就限制對任何單一實體承受風險的內部指引所規限。

請留意，除向市場莊家賣出債券外，你亦有權要求機場管理局於債券各季度付息日贖回你的債券，詳情載於上文「債券持有人選擇於付息日提早贖回」。

然而，市場莊家有可能隨時終止其所提供的市場莊家服務。機場管理局亦可隨時委任額外市場莊家或替代市場莊家（倘市場莊家終止提供其所提供的市場莊家服務）。市場莊家安排既不能保證債券會有一個交投活躍的二手交易市場，也不能保證你能夠就你希望購買或出售的債券本金金額取得一個確定的買入價或確定的賣出價。

請另外參閱「債券買賣、上市及提早贖回」一節中「債券的市場莊家安排」一段。

進一步發行

機場管理局可不時未經債券持有人同意，增加及發行額外債券，而此等債券乃(a)明示與債券合併構成一個系列；及(b)在各方面均與債券相同，惟其各自的發行價、發行日期及開始計算利息日及首次支付債券利息的日期則不同。上述發行的額外債券與債券應合併構成同一系列。

所得款項用途

機場管理局將運用發行債券所得款項淨額撥作其資本開支（包括三跑道系統項目的資本開支）及作一般企業用途。

重要投資考慮因素

投資債券並不同於定期存款，並且涉及投資風險。有關進一步詳情，亦請參閱「風險因素」一節。

投資債券涉及風險。債券為投資產品，且投資債券並不同於定期存款。債券不受香港存款保障計劃保障，亦不獲香港政府外匯基金擔保。此外，債券可能不受投資者賠償基金保障。你應根據你的財務狀況、投資經驗及投資目的判斷債券是否適合進行投資，否則不應投資債券。如有疑問，請諮詢你的獨立專業顧問。

債券項下的派付僅限於債券本金金額連同債券年內應付的全部利息。

你有權要求機場管理局於債券的各季度付息日以其本金金額的100%贖回你所持有的債券，連同截至(但不包括)贖回日的應計及未付的利息。倘你並未行使權利於下一個付息日提早贖回你的債券，債券的市值及你在二手市場上出售你的債券的能力將於各付息日之間的時間內受制於利率及/或流通性風險。你於債券的投資須承受利率風險，原因為倘現行港元利率於債券的年內上升，港元固定利率投資(包括債券)的市值一般會下跌。因此，你的債券的市值可能會低於你所投資的金額。由於未必會有交投活躍的二手市場，或完全沒有任何二手市場，你於債券的投資可能面臨流通性風險，因此，你可能無法為你的債券找到買家。雖然債券將會在香港聯交所上市及買賣，但你必須注意這並不保證債券會有一個交投活躍的二手交易市場，也不保證你能夠就債券取得一個確定的買入價或一個確定的賣出價，這亦不保證你能隨時取得債券的價格資料。假如你未能取得這些資料，你可能未能在有依據的基礎上，決定是否出售你的債券。此外，雖然機場管理局已委任若干市場莊家維持債券的市場，但債券的買賣市場可能有限。假如你有意向市場莊家出售你的債券，你將須依賴你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀(視乎情況而定)。相關市場莊家、香港結算公司及/或你的證券經紀(視乎情況而定)可能就此項交易向你收取費用。

如投資任何其他固定收益產品一樣，投資債券亦須承擔發行人可能無法償還本金或支付任何利息之信貸風險。標普全球評級對機場管理局的長期本地貨幣和長期外幣的評級為AA+(於本發行備忘錄日期，與香港政府獲授的評級相同)。債券並無具體信貸評級。機場管理局的信貸評級可能不能反映所有與結構、市場、本發行備忘錄所討論的其他風險因素以及其他可能影響債券價值的因素有關的風險的潛在影響。評級並非對購買、出售或持有債券作出的推薦，而給予評級的評級機構可隨時暫停、下調、修改或撤回評級。概無法保證評級將於任何特定期間內維持有效，亦無法保證給予評級的評級機構日後將不會根據其判斷或於必要情況下修改評級，或不會在任何時候以其他方式暫停或撤回評級。

債券不設抵押且不獲香港政府擔保。當你認購債券，你將依賴機場管理局的信譽行事。雖然機場管理局由香港政府全資擁有，但其借款及其他責任(包括債券)並不獲香港政府擔保。機場管理局信譽的變更及市場情況(例如香港及世界各地的經濟及政治環境)的變更，可能會降低你的債券的市值，亦可能會影響機場管理局支付你的債券本金和利息的能力。倘機場管理局無力償債或未能履行其於債券項下的責任時，債券持有人只可藉無抵押債權人身份對機場管理局提出申索。在最壞的情況下，你可能會損失全部投資款項。

債券將以總額債券代表，概不會就你所持有的債券發行單獨的正式債券。你無法直接持有債券亦無法直接行使任何提早贖回權。為確保你作為債券投資者的權利(包括任何提早贖回權)，你將須依賴你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀(視乎情況而定)代表你採取行動。假如你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀(視乎情況而定)未能按照你的指示採取行動或無力償還或未能履行其責任，你將會需要根據你與你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀(視乎情況而定)之間的安排條款對你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀(視乎情況而定)採取行動。

申請認購債券的預期時間表

2024年1月17日(星期三)
上午9:00
開始接受認購的日期
開始認購日期

你可由此日起申請認購債券。請另外參閱「如何申請認購債券」一節。

2024年1月25日(星期四)
下午2:00
截止接受認購的日期
截止日期

倘若你指示一間配售銀行代表你申請認購債券：

所有親身、透過互聯網、電話銀行服務或流動理財服務提出的申請，必須於截止日期下午2:00前遞交。配售銀行其後將不會接納任何申請。

申請款項將於截止日期凌晨零時起，從你在已給其申請指示的配售銀行的指定銀行帳戶中扣除。

倘若你指示香港結算公司(不論是直接或透過指定證券經紀)代表你申請認購債券：

所有申請認購債券的指示(不論是你作為香港結算公司投資者帳戶持有人直接發出，或透過你的指定證券經紀間接給予的指示)，必須於截止日期下午2:00前由香港結算公司收取。香港結算公司其後將不會接納任何申請認購債券的指示。請留意，你的指定證券經紀可能按你的證券帳戶或託管帳戶(視乎情況而定)的條款及條件，訂定其本身接受申請認購指示的截止時間。你應向你的指定證券經紀查明其接受申請認購指示的截止時間。

申請款項將於此日自你指定的銀行帳戶或你的指定證券經紀指定的銀行帳戶(視乎情況而定)中扣除。

請另外參閱「如何申請認購債券」一節中「使用哪一種申請途徑有所謂嗎？」、「如何透過配售銀行申請認購債券？」、「如何直接透過香港結算公司申請認購債券？」及「如何透過指定證券經紀申請認購債券？」各段。

2024年2月1日(星期四)
分配日

分配日與機場管理局的內部程序相關。分配日只會因其改變可能導致發行日的改變(如下文所述)而與你相關。

2024年2月5日(星期一)
發行日

機場管理局將於發行日當日或之前在其網站 www.hongkongairport.com 及香港聯交所網站 www.hkexnews.hk 公佈下列各項：

- 發行額；
- 接獲有效申請的本金金額；及
- 每名投資者最高本金申請金額(如有設立)。

倘若你已指示一間配售銀行代表你申請認購債券：

你的配售銀行已同意將由發行日起開始以郵遞方式(或以任何其他相互同意的方式)通知你所獲分配的債券(如有)、適用的認購款項及你的申請款項中的任何退款金額。配售銀行已同意自發行日起五個營業日內(包括該日)(即2024年2月9日前)完成所有通知。

你所獲分配的債券將於你的配售銀行全數支付你就該等債券所支付的認購款項時發行。你的配售銀行已同意於同一日將你所獲分配的債券記入你在有關配售銀行開立的證券或投資帳戶。你將僅可在債券已記入你的指定帳戶後及你的配售銀行完成通知後買賣債券。

所有申請款項及／或任何適用手續費的退款將會如「如何申請認購債券」一節中「倘若本人應獲退還任何申請款項及／或手續費或經紀費，這種情況將會怎樣？」一段所描述般作出。

倘若你已(直接或經指定證券經紀)指示香港結算公司代表你申請認購債券：

香港結算公司已同意通知你或你的指定證券經紀(視乎情況而定)你所獲分配的債券(如有)、適用的認購款項及你的申請款項中的任何退款金額。香港結算公司已同意於發行日當日或之前完成所有通知。如果你透過指定證券經紀申請認購債券，你將要依賴你的指定證券經紀把有關資料及時地轉告給你。機場管理局已於2023年11月28日的證券經紀簡介會上要求已出席該簡介會的指定證券經紀自發行日起五個營業日內(包括該日)(即2024年2月9日前)完成所有通知，但概不保證該等指定證券經紀將遵守此要求。

你所獲分配的債券將於香港結算公司全數支付你就該等債券所支付的認購款項時發行。香港結算公司已同意於同一日將你所獲分配的債券記入你在香港結算公司開立的投資者帳戶或你的指定證券經紀在香港結算公司開立的帳戶(視乎情況而定)。你將僅可在債券已記入你的指定帳戶後及香港結算公司或你的指定證券經紀(視乎情況而定)完成通知後買賣債券。如你欲了解更多有關申請認購債券的通知及退款安排的資料，你應諮詢香港結算公司或你的指定證券經紀(視乎情況而定)索取進一步詳情。請另外參閱「如何申請認購債券」一節中「使用哪一種申請途徑有所謂嗎？」一段。

所有申請款項及／或任何經紀費的退款將會如「如何申請認購債券」一節中「倘若本人應獲退還任何申請款項及／或手續費或經紀費，這種情況將會怎樣？」一段所描述般作出。

2024年2月6日(星期二)
上市日

債券在香港聯交所的上市將於此日生效，並開始在香港聯交所進行買賣。

上述時間以香港時間為準。

開始認購日期及於其後的任何日期，概不會因任何原因而調整或延長(惟機場管理局有權在未有作出預先通知的情況下縮短或延長認購期)，除非：

- (1) 倘由截止日期至發行日的期間內(首尾兩日不包括在內)的任何日子(星期六、星期日或香港公眾假期除外)，因任何原因並非營業日，分配日及／或發行日將順延，直至經調整的分配日及經調整的發行日分別預期是截止日期後第五個營業日及第七個營業日；
- (2) 倘截止日期：
 - (a) 因任何原因並非營業日，截止日期將為下一個營業日(該日將成為經調整的截止日期)，而經調整的分配日及經調整的發行日分別預期是經調整的截止日期後第五個營業日及第七個營業日；或
 - (b) 因香港的銀行在當日中午12:00後部分時間停止辦公(例如中午12:00後黑色暴雨警告信號、八號或以上熱帶氣旋警告信號或「極端情況」正在香港生效)而並非營業日，則該日將仍為截止日期及被當作營業日，但經調整的分配日及經調整的發行日分別預期為截止日期後第六個營業日及第八個營業日；

- (3) 倘分配日：
- (a) 因任何原因並非營業日，分配日將為下一個營業日（該日將成為經調整的分配日），而經調整的發行日預期是截止日期後的第七個營業日；或
 - (b) 因香港的銀行在當日中午12:00後部分時間停止辦公（例如中午12:00後黑色暴雨警告信號、八號或以上熱帶氣旋警告信號或「極端情況」正在香港生效）而並非營業日，則該日將仍為分配日及被當作營業日，但經調整的發行日預期是截止日期後的第八個營業日；
- (4) 倘發行日因任何原因並非營業日，發行日將為下一個營業日，而該日將成為經調整的發行日；
- (5) 上市日為發行日後一個營業日。倘發行日因任何原因而順延，則上市日將會相應順延，惟須獲香港聯交所批准方可作實；及
- (6) 倘上市日因任何原因並非營業日，則上市日將不會順延至下一個營業日（該日將仍為上市日）。

如何申請認購債券

本人可以從甚麼地方獲得本發行備忘錄？

在債券的認購期期間及只要尚有任何債券尚未償還，你可於機場管理局網站 www.hongkongairport.com 及香港聯交所網站 www.hkexnews.hk 下載本發行備忘錄的副本。

機場管理局只刊發本發行備忘錄的電子版。機場管理局將不會提供本發行備忘錄的印刷本。

本人是否合資格申請認購債券？

債券的合資格申請人只限於持有有效香港身份證的人士。該條件於本發行備忘錄內稱為申請資格。在使用聯名帳戶提出申請的情況下，其中一位聯名帳戶持有人必須持有有效的香港身份證。機場管理局有權贖回於申請認購債券時不符合申請資格的申請人所獲分配的任何債券。該等債券將會於通知所指明的日期，按相等於其本金金額乘以認購價的金額贖回，且不會支付任何應計及未付的利息。

請另外參閱下文「本人需要作出甚麼確認？」一段，以了解其他限制，以及參閱下文「可否就認購債券提出重複申請？」一段，以了解有關使用聯名帳戶提出申請的進一步詳情。

如何申請認購債券？

債券的認購期為2024年1月17日(星期三)上午9:00至2024年1月25日(星期四)下午2:00。你可以透過以下三個的任何一個申請途徑申請認購債券：

- 透過任何列於本發行備忘錄第45至46頁所列之配售銀行申請；
- 直接透過作為中央結算系統營運者的香港結算公司申請(你將須擁有一個在香港結算公司開立的投資者帳戶，才可透過這途徑申請)；或
- 透過任何列於本發行備忘錄第48至49頁中的指定證券經紀申請。

債券申請必須於2024年1月25日(星期四)下午2:00前提交，方獲接納。

倘若你透過指定證券經紀提出申請，你的指定證券經紀可能訂定其本身接受申請認購指示的截止時間。如有疑問，請向你的指定證券經紀查詢。

可否直接向機場管理局申請認購債券？

不可以。你只可以透過配售銀行或香港結算公司(直接或經指定證券經紀)申請認購債券。

申請認購債券時還應注意哪些其他事項？

你只可認購為10,000港元的完整倍數的債券本金金額。如本金申請金額少於10,000港元或並非10,000港元的完整倍數，有關申請將會被拒絕。

儘管允許單次申請認購債券的最高本金金額為50億港元，但當機場管理局認為有必要防止債券由單一投資者過份集中持有時，機場管理局保留在發行日當日或之前的任何時刻，及在沒有預先作出通知的情況下，就債券設定每名投資者的最高本金申請金額的權利。

假如機場管理局就債券設定每名投資者的最高本金申請金額，而任何申請認購債券的本金金額超越該上限，則該項申請將被視為以最高本金申請金額提出，並且任何已支付的申請款項中超出該最高本金申請金額的部分（以及（就透過配售銀行提出的申請而言）任何手續費或（就直接透過香港結算公司提出的申請而言）任何經紀費）將不計利息退還。就透過指定證券經紀提出的申請而言，申請人應向其指定證券經紀查詢有關該指定證券經紀如何向其退還任何申請款項及／或經紀費或其他費用的詳情。請另行參閱下文有關退款安排的「倘若本人應獲退還任何申請款項及／或手續費或經紀費，這種情況將會怎樣？」一段。

任何透過配售銀行或香港結算公司（不論是為擁有在香港結算公司開立的投資者帳戶的投資者或為透過指定證券經紀申請認購的投資者作出）向機場管理局提出的申請將構成認購債券之要約。

使用哪一種申請途徑有所謂嗎？

就申請認購債券而須付的費用，可能因使用不同的申請途徑而有所分別。有關費用見下文「如何透過配售銀行申請認購債券？」、「如何直接透過香港結算公司申請認購債券？」及「如何透過指定證券經紀申請認購債券？」各段。

債券申請認購方法也會影響你在成功申請認購後持有債券的方式。雖然你能不時更改持有債券的方式，但是你可能要就該行為繳付費用。

持有債券的方式會影響你需要依賴甚麼人士就債券繳付及收取款項以及發出及接收通知、如何買賣債券、如何證明你擁有債券權益及如何就任何機場管理局因債券應付但仍未支付的款項提出申索。

詳情請參閱下文「持有債券」及「債券買賣、上市及提早贖回」各章節。倘若你未能肯定哪一種申請認購債券的途徑最適合你，你應該尋求專業意見。

此外，你申請認購債券的方式可能會影響你獲通知(i)你的申請是否成功；及(ii)你獲分配的債券（倘若申請成功）或退還你的申請款項的時間（倘申請不成功或部分不成功）。如果你透過配售銀行申請認購債券，配售銀行已同意自發行日起五個營業日內（包括發行日）完成所有通知。如果你直接透過香港結算公司申請認購債券，香港結算公司已同意於發行日當日或之前完成所有

通知。如果你透過指定證券經紀申請認購債券，儘管香港結算公司已同意於發行日當日或之前完成對指定證券經紀的所有通知，但你將要依賴你的指定證券經紀把有關資料及時地轉告給你（可能為自發行日起五個營業日（包括發行日）以上）。機場管理局已於2023年11月28日的證券經紀簡介會上要求已出席該簡介會的指定證券經紀自發行日起五個營業日內（包括該日）完成所有通知，但概不保證該等指定證券經紀將遵守此要求。你將僅可在債券已記入你的指定帳戶後及你的配售銀行、香港結算公司或你的指定證券經紀（視乎情況而定）完成通知後買賣債券。如你欲了解更多有關申請認購債券的通知及退款安排的資料，你應諮詢你的配售銀行、香港結算公司或你的指定證券經紀（視乎情況而定）索取進一步詳情。

如何透過配售銀行申請認購債券？

本發行備忘錄第45至46頁列明債券的配售銀行。

如果你希望透過配售銀行申請認購債券，你必須在配售銀行擁有一個銀行帳戶及一個證券或投資帳戶。請注意，假如你需要在配售銀行開立一個銀行帳戶及／或一個證券或投資帳戶以申請認購債券，你的配售銀行可能會因應其必須遵守的監管及內部規定而對你作出評估。每間配售銀行可能會對你在該銀行開立的證券或投資帳戶訂定不同的條款及條件，以及收取不同的手續費及其他費用。

你可以按照本發行備忘錄第46至47頁中的指示，在配售銀行的指定分行或透過其網上、電話銀行服務或流動理財服務申請認購債券。請向有關配售銀行查詢指定分行的地址，以及查詢該配售銀行是否為債券提供網上銀行服務、電話銀行服務及流動理財服務。

當你透過配售銀行申請認購債券時，除了債券的申請款項外，亦須支付相關的手續費（如適用）。配售銀行可行使其絕對酌情權收取手續費。配售銀行最多可收取的手續費為你所申請認購的債券的申請款項的0.15%。你的配售銀行可以自行選擇豁免或調低其所徵收的手續費。同時擔任聯席牽頭行的配售銀行將豁免就債券認購申請的手續費。配售銀行可能就任何其他為你提供與債券有關的服務收取額外的費用。例如，配售銀行可能就託管債券及／或轉移債券收取費用。

你必須確保你的申請符合你的配售銀行指明的規定。

如何直接透過香港結算公司申請認購債券？

如果你希望直接透過香港結算公司申請認購債券，你必須擁有一個在香港結算公司開立的投資者帳戶。假如你需要在香港結算公司開立一個投資者帳戶以申請認購債券，香港結算公司可能會因應其必須遵守的監管及內部規定而對你作出評估。

當你透過香港結算公司申請認購債券時，除了債券的申請款項外，你亦須支付相關的經紀費。直接透過香港結算公司申請認購債券的情況下將收取的經紀費為你所申請認購的債券的申請款項的0.15%。香港結算公司可能就任何其他為你提供與債券有關的服務收取額外的費用。例如，香港結算公司可能就託管債券及／或轉移債券收取費用。

請另外參閱下文「如何透過香港結算公司（直接或經指定證券經紀）向香港結算公司發出電子指示申請認購？」一段。

如何透過指定證券經紀申請認購債券？

如果你希望透過證券經紀申請認購債券，你只可在證券經紀屬指定證券經紀的情況下，方可以此方式申請認購債券。本發行備忘錄第48至49頁列明債券的指定證券經紀。

如果你希望透過指定證券經紀提出申請，你必須在該指定證券經紀擁有一個證券或託管帳戶。請注意，假如你需要在指定證券經紀開立一個證券或託管帳戶以申請認購債券，你的指定證券經紀可能會因應其必須遵守的監管及內部規定而對你作出評估。不同的指定證券經紀可能對你在該指定證券經紀開立的證券或託管帳戶訂定不同的條款及條件，以及收取不同的經紀費及其他費用。

當你透過指定證券經紀申請認購債券時，除了債券的申請款項外，你亦須支付相關的經紀費（如適用）。你所須支付的經紀費（如適用）數額由你的指定證券經紀決定（並且可能高於或低於0.15%）。香港結算公司及／或你的指定證券經紀可能就任何其他為你提供與債券有關的服務收取額外費用。例如，香港結算公司及／或你的指定證券經紀可以就託管債券及／或轉移債券收取費用。

請另外參閱下文「如何透過香港結算公司（直接或經指定證券經紀）向香港結算公司發出電子指示申請認購？」一段。

香港結算公司概不會就指定證券經紀所提供的服務或任何人士經指定證券經紀申請認購債券所蒙受的任何損失承擔任何責任。

如何透過香港結算公司（直接或經指定證券經紀）向香港結算公司發出電子指示申請認購？

1. 決定你擬購買的債券本金金額。債券每份面額為10,000港元，因此你決定購買的債券本金金額必須為10,000港元（至少）或10,000港元的完整倍數，而允許單次申請認購債券的最高本金金額為50億港元。由於債券發售通過非競爭性投標進行，你毋須指定任何投標價。有關更多詳情請進一步參閱本發行備忘錄「申請認購債券的預期時間表」一節。
2. 指定證券經紀作為代名人可代表不同客戶以自己的名義提交多於一份的申請。在其提交予香港結算公司的申請認購指示輸入欄中，指定證券經紀須為每名實益擁有人提供：
 - (a) 實益擁有人的香港身份證上列出的實益擁有人姓名；
 - (b) 帳號；及
 - (c) 實益擁有人的香港身份證號碼。
3. 你申請認購債券的申請款項為你所申請認購的債券本金金額的100%（不包括任何經紀費）。你必須確保你的申請款項和任何經紀費（如適用）全部存入你指定的銀行帳戶，以便在香港結算公司用於金額交收用途或由為你進行申請的指定證券經紀提供。你所支付的申請款項將不獲發收據。

4. 如你已擁有自己的香港結算公司投資者帳戶，你應根據不時生效的香港結算公司《投資者戶口操作簡介》及《香港結算一般規則》中所載的程序，透過中央結算系統「結算通」電話系統或中央結算系統互聯網系統或客戶服務中心向香港結算公司發出電子指示進行申請。
5. 如你透過指定證券經紀申請認購債券，但你尚未開立證券或託管帳戶，你需直接與你的指定證券經紀作出必要的安排，以便開立適當的帳戶，填妥申請表格，並向你的指定證券經紀支付申請款項連同你的指定證券經紀收取的任何費用或佣金。然後，你的指定證券經紀將透過香港結算公司代表你申請認購債券並支付申請款項。
6. 你必須確保，你自己作為香港結算公司投資者戶口持有人直接發出或由你的指定證券經紀間接發出的適當申請指示，須於2024年1月25日(星期四)下午2:00之前獲香港結算公司接納。在此之後申請認購債券的任何指示將不予接納。

本人需要索取申請表格嗎？

機場管理局不會印發債券申請表格。然而，為了令申請程序更標準化及提高其效率，機場管理局準備了一份標準申請範本(該表格附於本發行備忘錄附錄一及附錄二)，以分別供配售銀行及指定證券經紀用以執行你的指示。你將須要作出下文「本人需要作出甚麼確認？」一段所載一系列的確認和承認。

本人需要作出甚麼確認？

當你申請認購債券時，你將被視為向機場管理局以及(假如你透過配售銀行提出申請)你的配售銀行、(假如你直接透過香港結算公司提出申請)香港結算公司或(假如你透過指定證券經紀提出申請)指定證券經紀確認以下事項：

- (1) 你同意接納你所申請認購的債券或你獲分配的任何較低金額的債券；
- (2) 你明白你的債券不獲提供所有權證書，而債券只會以記帳形式顯示和記錄，而你將不會就你的債券擁有任何可直接向機場管理局提出申索的權利；
- (3) 你同意假如因為任何理由，你不獲分配任何債券，或你所申請認購的債券不獲全數分配給你，全部或適當部分的申請款項將會不計利息向你退還，而與退款有關的風險亦會由你承擔；你亦同意所有可能從你提出申請該日起至退款當日止累計的利息，將歸獲存入有關金額的帳戶之持有人所有(該等帳戶持有人即機場管理局及／或你的配售銀行、香港結算公司及／或你的指定證券經紀中的適用者)。若你透過指定證券經紀提出申請，你應向你的指定證券經紀查詢有關該指定證券經紀如何向你退還任何申請款項及／或經紀費或其他費用的詳情。請另外參閱下文「倘若本人應獲退還任何申請款項及／或手續費或經紀費，這種情況將會怎樣？」一段；
- (4) 你明白債券將會透過債務工具中央結算系統(一個由金管局操作的債務證券託管、結算及交收系統)持有，換言之：

- (a) 假如你透過配售銀行或香港結算公司持有債券，你將須依賴有關配售銀行或香港結算公司：
- (i) 把記入其結算帳戶的利息及本金款項，記入你在其持有的帳戶；
 - (ii) 把其收到由機場管理局發出的通知傳遞給你；及
 - (iii) 證明你持有你的債券；及
- (b) 假如你透過證券經紀持有債券：
- (i) 你將須依賴香港結算公司把記入香港結算公司的結算帳戶的利息及本金款項，記入你的證券經紀指定的銀行帳戶；此外，你亦須依賴香港結算公司把其收到由機場管理局發出的通知傳遞給你的證券經紀，以及證明你的證券經紀持有債券；及
 - (ii) 你將須依賴你的證券經紀把香港結算公司記入該證券經紀指定的銀行帳戶的利息及本金款項，記入你在該證券經紀持有的帳戶；此外，你亦須依賴你的證券經紀把其從香港結算公司收到的通知傳遞給你，以及證明你持有你的債券。

在本第(4)段中，「**結算帳戶**」就配售銀行而言，是指配售銀行在金管局開立並用以結清本身的結算餘額的帳戶；或就香港結算公司而言，是指其指定往來銀行在金管局開立而用作結算(其中包括銀行同業間收付的結算)的帳戶；

- (5) 你已取得本發行備忘錄的電子版，並且已細閱及明白本發行備忘錄之內容；此外，在申請認購債券一事上，你並沒有依賴任何其他訊息或資料；
- (6) 你明白並同意機場管理局並不會對任何配售銀行、香港結算公司或證券經紀提供的經紀、託管、銀行(包括網上銀行、電話銀行及流動理財服務)或任何其他服務、或因使用任何配售銀行、香港結算公司或證券經紀提供的任何銀行帳戶、證券或投資帳戶、託管帳戶或經紀、託管、銀行或任何其他服務而引起的任何後果或損失，承擔任何責任；
- (7) 根據下文「可否就認購債券提出重複申請？」一段的規定，你並未就債券提出多於一項申請；
- (8) 你持有有效的香港身份證，或倘若你正使用聯名帳戶提出申請，則你或其中一位聯名帳戶持有人持有有效的香港身份證；
- (9) 你並非身處美國或加拿大境內，亦並非在(經修訂的)1933年《美國證券法》S規例中所指的美籍人士(包括任何居於美國的人士及任何根據美國法律組織或註冊成立的合夥經營或法團)或加拿大居民；此外，你並非以代理人的身份為任何美籍人士或加拿大居民行事；以及
- (10) 你同意「個人資料收集聲明」一節所載的個人資料收集聲明。

當你申請認購債券時，即向機場管理局以及(假如你透過配售銀行提出申請)你的配售銀行、(假如你直接透過香港結算公司提出申請)香港結算公司或(假如你透過指定證券經紀提出申請)你的指定證券經紀確認上述事項。你明白機場管理局將不會在你並未確認上述事項的情況下向你發行你所申請認購的債券。當你提出申請時，你的配售銀行、你的指定證券經紀及／或香港結算公司亦可能會要求你確認上述及其他事項。

如何得知申請是否成功？

機場管理局將會在分配日，通知配售銀行及香港結算公司發行的債券的本金總金額及任何其他相關資料。於發行日當日或之前，機場管理局將就(i)發行額；(ii)接獲有效申請的本金金額；及(iii)每名投資者的最高本金申請金額(如有設立)在其網站www.hongkongairport.com及香港聯交所網站www.hkexnews.hk作出公告。

債券將會在發行日發行。

- 如果你透過配售銀行申請認購債券，你的配售銀行同意自發行日起五個營業日內(包括發行日)，通知你的申請是否成功及(倘若申請成功)你獲分配的債券。
- 如果你直接透過香港結算公司申請認購債券，香港結算公司同意在發行日當日或之前，通知你的申請是否成功及(倘若申請成功)你獲分配的債券。
- 如果你透過指定證券經紀申請認購債券，香港結算公司同意在發行日當日或之前，通知你的指定證券經紀你的申請是否成功及(倘若申請成功)你獲分配的債券。你將要依賴你的指定證券經紀把有關通知及時地轉告給你。機場管理局已於2023年11月28日的證券經紀簡介會上要求已出席該簡介會的指定證券經紀自發行日起五個營業日內(包括發行日)完成所有通知，但概不保證該等指定證券經紀將遵守此要求。如欲了解更多有關申請認購債券的通知及退款安排的資料，你應諮詢你的指定證券經紀索取進一步詳情。請另外參閱上文「使用哪一種申請途徑有所謂嗎？」一段。

於發行日當日，債券將以電腦系統記帳之方式發行，有關的電腦系統記帳將記入香港結算公司及成功申請認購債券的配售銀行的各個債務工具中央結算系統帳戶中，而香港結算公司及配售銀行將會於該日把成功申請認購債券的申請人就其獲分配的債券而已付的全部認購款項發放予機場管理局。

機場管理局保留在債券的發行日當日或之前隨時取消發售全部或一部分的債券之權利，及在無預先通知的情況下，延長或縮短債券的認購期。倘若機場管理局取消發售債券(全部或部分)：

- 機場管理局將於發行日當日或之前及時就有關取消發售發出公告，並將於該情況下在其網站www.hongkongairport.com及香港聯交所網站www.hkexnews.hk發出公告；
- 債券或其有關部分將不獲發行；及

- 債券的申請款項(以及(就透過配售銀行提出的申請而言)任何手續費或(就直接透過香港結算公司提出的申請而言)任何經紀費)的全部或相關部分將不計利息退還予所有申請人。就透過指定證券經紀提出的申請而言，申請人應向其指定證券經紀查詢有關該經紀如何向其退還任何申請款項及／或經紀費或其他費用的詳情。請另外參閱下文「倘若本人應獲退還任何申請款項及／或手續費或經紀費，這種情況將會怎樣？」一段。

可否就認購債券提出重複申請？

你不可以就債券提出多於一項申請。為此，債券的每一項申請將以一個香港身份證號碼來識別；不管該項申請是使用僅以擁有該香港身份證號碼的人士的名義開立的帳戶提出的申請，還是該人士使用其與一位或多於一位其他人士的聯名帳戶提出的申請，該項申請將被視為由該人士提出的申請。

倘若用以識別任何一項以上的申請的香港身份證號碼相同，則該等申請將被視為重複申請，以及將會被拒絕。

- 倘若你使用僅以你自己的名義開立的帳戶提出申請，該項申請將以你的香港身份證號碼來識別。
- 倘若你使用以你本人與一位或多於一位聯名帳戶持有人的名義開立的聯名帳戶提出申請，該項申請將以你本人或其他聯名帳戶持有人當中一位的香港身份證號碼來識別。請向經手辦理你所提出的申請的配售銀行、香港結算公司及／或指定證券經紀(視乎情況而定)查詢，以確定哪一位聯名帳戶持有人的香港身份證號碼將會被用來識別該項申請。

甚麼是「申請款項」？跟「認購款項」有甚麼不同？

申請款項是當你申請認購債券時，你須就債券的本金金額而支付的金額。申請款項相等於債券的申請價乘以本金申請金額。申請款項將由你提出申請的時候起被扣起，留待認購款項發予機場管理局及／或支付任何退款。請另外參閱下文中關於退款安排的「倘若本人應獲退還任何申請款項及／或手續費或經紀費，這種情況將會怎樣？」一段。

認購款項是債券發行時你實際就你獲分配的債券的本金金額所支付的金額。認購款項會從你的申請款項中支付予機場管理局。

認購款項相等於你獲分配的債券的本金金額乘以該等債券的認購價。債券的認購價等於申請價。

申請款項及認購款項均不包含手續費、經紀費或其他費用。

機場管理局與配售銀行及市場莊家之間有甚麼銷售債券的安排？

配售銀行與機場管理局於2023年12月6日訂立配售銀行協議，以監管債券的發售、發行及配售。市場莊家與機場管理局於2023年12月6日訂立市場莊家協議(「**市場莊家協議**」)，以監管有關債券的市場莊家安排。作為債券投資者，你在此等協議下並沒有任何權利。

機場管理局將會在發行日後30日內向每間配售銀行支付一項相當於該配售銀行獲發的債券本金金額0.15%的配售及分銷費。配售銀行亦可能會就成功申請認購債券之人士獲分配的債券向其收取手續費。你的配售銀行可以自行選擇豁免或調低其所徵收的手續費。同時擔任聯席牽頭行的配售銀行將豁免就債券認購申請的手續費。假如你未能獲全數分配你所申請認購的債券，或完全不獲分配任何債券，你就申請不獲分配的債券而已支付的任何手續費將獲不計利息全數退還。有關退款安排的資料，請另外參閱下文中「倘若本人應獲退還任何申請款項及／或手續費或經紀費，這種情況將會怎樣？」一段。

機場管理局並沒有與任何配售銀行訂立任何非金錢佣金或回佣的安排。

機場管理局與香港結算公司及指定證券經紀有甚麼安排？

機場管理局及香港結算公司之間的安排，受限於雙方就發售債券在2023年12月15日簽訂的中央結算系統納入協議以及債務工具中央結算系統及中央結算系統的規則及規例。

指定證券經紀各自已向機場管理局作出有關(其中包括)認購及提早贖回任何債券之若干承諾。

機場管理局並沒有與任何指定證券經紀訂立任何直接安排或協議。任何指定證券經紀於債券的權益將透過香港結算公司持有。

作為債券的投資者，你於上述協議或承諾項下並無任何權利。

香港結算公司(代表其本身及有關的指定證券經紀)向機場管理局收取一項相當於香港結算公司獲發的債券本金金額0.15%的配售費。香港結算公司及有關指定證券經紀亦可能會各自直接向成功申請認購債券之人士收取經紀費。假如你未能獲全數分配你所申請認購的債券，或完全不獲分配任何債券，你就申請不獲分配的債券而已支付予香港結算公司的任何經紀費將獲不計利息全數退還。倘若你透過指定證券經紀提出申請，你應向你的指定證券經紀查詢有關該經紀會否向你退還你已向其支付的任何經紀費以及(如會退款)有關如何退款的詳情。有關退款安排的資料，請另外參閱下文中「倘若本人應獲退還任何申請款項及／或手續費或經紀費，這種情況將會怎樣？」一段。

機場管理局並沒有與香港結算公司或任何指定證券經紀訂立任何非金錢佣金或回佣的安排。

發售是否已獲包銷？

債券的發售並未獲任何人士包銷。

倘若債券獲超額認購，這種情況將會怎樣？

債券的最高發行金額為5,000,000,000港元。機場管理局可以因應投資者的需求而決定或調整最終發行金額，但最終發行金額不會超過上文中列明的最高發行金額。最高發行金額將不會被調整。

假如債券獲超額認購(即認購債券的有效申請的本金總金額超出債券的最終發行金額)，債券的分配將取決於就債券收到的有效申請數目：

- 倘若收到的債券有效申請數目等於或少於發行數目(即最終發行金額除以10,000港元後)，機場管理局在其全權酌情權下，打算盡量滿足申請認購債券數目較少的投資者的需求，然後以抽籤方式分配任何餘下的債券。
- 每位申請人將獲發一手買賣(相等於本金金額為10,000港元的債券)，僅作說明用途。倘剩餘充足債券，機場管理局將可行使其絕對酌情權分配二手買賣予申請認購兩手買賣或以上的申請人。倘其後仍剩餘充足債券，機場管理局屆時將向申請認購三手買賣或以上的申請人分配第三手買賣。上述程序將會持續進行，直至所有剩餘債券不足以進行下一輪分配，其後則以抽籤方式分配剩餘債券為止。
- 假如債券獲超額認購而機場管理局無法向每位作出有效申請的申請人分配一手買賣的債券，機場管理局將會透過債務工具中央結算系統以抽籤的方式分配債券。每位中籤的有效申請人將獲分配本金金額為10,000港元的債券。

倘若你未能獲全數分配你所申請認購的債券，或完全不獲分配任何債券，你就申請不獲分配的債券而已支付的任何申請款項(以及(倘若你透過配售銀行提出申請)任何手續費或(倘若你直接透過香港結算公司提出申請)任何經紀費)將獲不計利息全數退還。倘若你透過指定證券經紀提出申請，你應向你的指定證券經紀查詢有關該經紀會否向你退還你已向其支付的任何申請款項及／或經紀費或其他費用以及(如會退款)有關如何退款的詳情。請另外參閱下文中「倘若本人應獲退還任何申請款項及／或手續費或經紀費，這種情況將會怎樣？」一段。

倘若本人應獲退還任何申請款項及／或手續費或經紀費，這種情況將會怎樣？

倘若發生下列情況，你已支付的申請款項及(如適用)已支付的手續費或經紀費將獲部分或全部退還：

- 你的申請全部或部分不成功；

- 債券獲超額認購，因此你未能獲全數分配你所申請認購的債券；
- 在發行日當日或之前的任何時候，機場管理局為了防止債券由單一投資者過份集中持有而就債券設定每名投資者的最高本金申請金額，而你所申請認購的債券本金金額超出了該最高本金申請金額；及／或
- 在發行日當日或之前的任何時候，機場管理局取消發售債券。

如果你透過配售銀行申請認購債券，你的配售銀行同意自發行日起五個營業日內(包括發行日)，將任何該等退款的相應金額轉賬至你在該配售銀行的指定銀行帳戶。

如果你直接透過香港結算公司申請認購債券，香港結算公司同意在發行日當日或之前，向你退還任何該等退款的相應金額。

如果你透過指定證券經紀申請認購債券，香港結算公司同意在發行日當日或之前，向你的指定證券經紀退還任何該等退款的相應金額。你將要依賴你的指定證券經紀把該等退款及時地轉交給你。機場管理局已於2023年11月28日的證券經紀簡介會上要求已出席該簡介會的指定證券經紀自發行日起五個營業日內(包括發行日)完成所有通知，但概不保證該等指定證券經紀將遵守此要求。請另外參閱上文「使用哪一種申請途徑有所謂嗎?」一段。你應向你的指定證券經紀查詢有關在上述任何一種情況下其如何向你退還任何申請款項及／或經紀費或其他費用的詳情。

債券持有人的受託人及機場管理局的代理人所履行的行政職能是什麼？

債券的相關行政事宜已於信託契據及付款代理協議內處理，有關契據及協議(各自為「**信託契據**」及「**付款代理協議**」)將由機場管理局與(就信託契據而言)中國銀行(香港)信託有限公司(作為受託人)，及(就付款代理協議而言)與受託人及中國銀行(香港)有限公司(作為機場管理局的主要付款代理、計算代理(「**計算代理**」)及債務工具中央結算系統交存代理(合稱「**該等代理**」))於2024年2月5日或前後訂立。

信託契據載有機場管理局與受託人之間的安排，包括：

- 受託人代表債券持有人(定義見信託契據)持有債券；及
- 組織及召開債券持有人大會。

債券持有人應有權(透過特別決議案(定義見信託契據)行使)罷免任何受託人，除非該罷免後仍有有關債券的受託人(即信託公司(定義見信託契據))在任，否則任何受託人的罷免不得生效。

付款代理協議載有機場管理局與該等代理之間的安排，包括：

- 支付債券的本金及利息；

- 認證總額債券；
- 萬一機場管理局需要發行單獨債券，則如此行事；及
- 備案及處理其他行政事宜。

機場管理局可在任何時候至少提前60日書面通知受託人及主要付款代理，以終止主要付款代理的任命，惟只要仍有債券未償還，則(i)有關通知應於有關債券或息票(定義見債券的條款及條件)的任何付款到期日前或後至少30日屆滿；及(ii)根據債券的條款及條件，有關通知應在罷免或任命主要付款代理前至少30日但不超過45日前發出。

此外，受付款代理協議規定的自動終止所規限，終止主要付款代理或計算代理任命應於委任新主要付款代理(應為銀行或信託公司)或計算代理(視乎情況而定)後方可生效，而倘當時並無債券的條款及條件所規定的付款代理，則付款代理(定義見付款代理協議)的辭任或終止任命均不會生效。

持有債券

如何持有債券？

債券將以不記名方式發行並以代表將於發行日發行的債券本金總金額的總額債券代表。總額債券將在債券發行日存放於由金管局營運的債務工具中央結算系統的分託管人，只要總額債券仍存放於分託管人，債務工具中央結算系統將為債券的持票人，且你將不會就你所持有的債券獲發行任何單獨正式債券。因此，你無法直接持有債券。債券亦沒有臨時所有權證書。本發行備忘錄提述你「持有」債券是指你在總額債券代表的債券中持有間接權益。

債券投資者不能在債務工具中央結算系統開設個人帳戶。因此，你僅可透過配售銀行或香港結算公司(直接或經證券經紀)持有債券。你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀向你提供的證券或投資帳戶及其他服務乃基於其條款及條件。機場管理局對你的配售銀行、香港結算公司或證券經紀如何處理你的帳戶或其提供的服務性質或質素概不負責。

請向你的配售銀行或證券經紀查詢。如有需要，請先就不同配售銀行及證券經紀的服務進行比較。不同配售銀行及證券經紀會就其服務收取不同的費用，並在處理申請上有不同的安排。你必須充分了解由你的配售銀行或證券經紀訂立，並適用於你的帳戶的條款及條件。倘你不了解該等安排，應當要求你的配售銀行或證券經紀解釋。

你的配售銀行、香港結算公司及／或證券經紀的收費將會影響你的投資債券總回報。

本人須依賴本人的配售銀行、香港結算公司及／或證券經紀為本人作出甚麼行動？

倘你透過配售銀行或在香港結算公司開設的投資者帳戶持有債券，你的配售銀行或香港結算公司(視乎情況而定)將代你(及透過他們持有債券的任何其他投資者)於債務工具中央結算系統帳戶中持有你的債券。機場管理局將向他們支付你的債券的利息及本金金額，而你將須依賴他們以確保你就債券收取的款項已及時存入你在配售銀行或香港結算公司開設的帳戶，以及(如有需要)證明你於債券的權益，並就機場管理局因債券應付但仍未支付的任何款項提出申索。你的債券獲發行後，機場管理局向債券投資者發出的任何通知將向你的配售銀行或香港結算公司發出，你須依賴他們以確保你及時收到機場管理局的通知。同樣地，你將須依賴你的配售銀行或香港結算公司向機場管理局及時轉交任何你發出的通知。

倘你透過證券經紀持有債券，你的證券經紀將為你安排於其在香港結算公司開設的中央結算系統帳戶代你持有你的債券(連同其代任何其他投資者持有的任何債券)，而香港結算公司將會以其在債務工具中央結算系統開設的帳戶持有你的債券(連同其代任何其他投資者持有的任何債券)。機場管理局將向香港結算公司支付你的債券的利息及本金金額，然後由香港結算公司支付該等款項予你的證券經紀。因此，你將須依賴香港結算公司及你的證券經紀以確保你就債券收取的款項能及時存入你在你的證券經紀開設的帳戶，以及(如有需要)證明你於債券的權益，

以及就機場管理局因債券應付但仍未支付的款項提出申索。你的債券獲發行後，機場管理局發出的任何通知將向香港結算公司發出以轉交予你的證券經紀，而你將須依賴香港結算公司及你的證券經紀以確保你及時收到機場管理局的通知。同樣地，你將須依賴你的證券經紀及香港結算公司向機場管理局及時轉交任何你發出的通知。

機場管理局概不就任何配售銀行、香港結算公司或任何證券經紀(不論直接或間接地)向你提供的任何帳戶或服務承擔任何責任。

如何證明本人持有債券？

債券將以不記名方式發行並以代表將於發行日發行的債券本金總金額的總額債券代表。總額債券將於債券發行日存放於由金管局營運的債務工具中央結算系統的分託管人，只要總額債券仍存放於分託管人，債務工具中央結算系統將為債券的持票人。

- 倘你透過配售銀行持有債券，你必須依賴你的配售銀行提供的記錄及帳戶結單，以證明你於債券的權益。
- 倘你透過你於香港結算公司持有的投資者帳戶持有債券，你必須依賴香港結算公司透過中央結算系統向你提供的記錄及帳戶結單，以證明你於債券的權益。
- 倘你透過證券經紀持有債券，你必須依賴你的證券經紀向你提供的記錄及帳戶結單，以及香港結算公司透過中央結算系統向你的證券經紀提供的記錄及帳戶結單，以證明你於債券的權益。

在所有情況下，配售銀行或香港結算公司必須依賴債務工具中央結算系統的電腦記錄，以證明其在債務工具中央結算系統持有債券。債務工具中央結算系統將不時就你的配售銀行或香港結算公司在債務工具中央結算系統持有債券發出結單。該結單將成為他們在債務工具中央結算系統持有債券的最終憑證。然而，你仍須如上文所述證明你透過你的配售銀行或香港結算公司及你的證券經紀(如適用)於債券中所持有的權益。

機場管理局如何付款及發出通知？

機場管理局透過其主要付款代理中國銀行(香港)有限公司向你的配售銀行或香港結算公司支付債券的本金及利息。機場管理局一經支付有關款項，即使你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀未有向你轉交或延遲轉交有關付款中你應佔的部分，機場管理局就有關付款對任何人士亦將再無任何進一步義務。

機場管理局會以電子方式透過債務工具中央結算系統向你的配售銀行或香港結算公司發出有關債券的通知。你將須依賴你的配售銀行或香港結算公司及你的證券經紀(如適用)向你轉交該等通知。只要債券在香港聯交所上市，機場管理局須確保向債券持有人發送的通知亦登載於機場管理局網站(www.hongkongairport.com)及香港聯交所網站(www.hkexnews.hk)。

如何向本人的配售銀行、香港結算公司或本人的證券經紀發出通知及指示？

- 倘你透過配售銀行持有債券，你可根據適用於你在你的配售銀行開設的帳戶的條款及條件所指明的方式發出通知及指示。

- 倘你透過在香港結算公司開設的投資者帳戶持有債券，你可透過中央結算系統發出通知及指示。
- 倘你透過證券經紀持有債券，你可根據適用於你在你的證券經紀開設的帳戶的條款及條件所指明的方式發出通知及指示，並由你的證券經紀透過中央結算系統轉交。

債券買賣、上市及提早贖回

如何方能在到期前撤回於債券的投資？

倘你有意於到期前撤回於債券的投資，你可以：

- 行使債券項下的提早贖回權，要求機場管理局於付息日贖回你的債券－請參閱下文「如何行使權利於付息日贖回債券？」；或
- 出售債券－請參閱下文「如何出售債券？」。

如何行使權利於付息日贖回債券？

作為債券投資者，你擁有提早贖回權，要求機場管理局根據債券的條款及條件於各季度付息日贖回你的部分或全部債券（如為部分，則贖回的本金金額僅可為10,000港元的完整倍數）。倘你行使有關提早贖回權，債券將以其本金金額的100%被贖回，連同截至（但不包括）贖回日的應計利息。

- 倘你透過配售銀行或於香港結算公司開設的投資者帳戶持有債券，你必須於你希望你的債券被贖回的付息日相應的下列指定期間內（即有關付息日前30至60個曆日期間）向你的配售銀行或香港結算公司提交提早贖回要求（以你的配售銀行或香港結算公司規定的方式）。

向你的配售銀行或香港結算公司提交提早贖回要求的時間 <small>(附註1)</small>		贖回債券的付息日(債券持有人認沽提早贖回日期) <small>(附註2)</small>
不早於：	不遲於下列日期的下午5:00前：	
1. 2024年3月6日	1. 2024年4月5日	2024年5月5日
2. 2024年6月6日	2. 2024年7月6日	2024年8月5日
3. 2024年9月6日	3. 2024年10月6日	2024年11月5日
4. 2024年12月7日	4. 2025年1月6日	2025年2月5日
5. 2025年3月6日	5. 2025年4月5日	2025年5月5日
6. 2025年6月6日	6. 2025年7月6日	2025年8月5日
7. 2025年9月6日	7. 2025年10月6日	2025年11月5日
8. 2025年12月7日	8. 2026年1月6日	2026年2月5日
9. 2026年3月6日	9. 2026年4月5日	2026年5月5日

1. 倘任何截止時間為香港公眾假期或週末，則會提前至緊靠該日的前一個營業日。

2. 付息日可按債券條款及條件的條件3進行調整。

- 倘你透過證券經紀持有你的債券，你的證券經紀將需要於上述指定時間向香港結算公司提交提早贖回要求(以香港結算公司規定的方式)。因此，你應向你的證券經紀查詢提交提早贖回要求的規定方式及你須向證券經紀提交提早贖回要求的最早及最遲日期，以於指定付息日進行贖回。

你應注意，在你的債券被贖回後，債券將被註銷，而你將不再享有該等債券下的權利，且你將無權就該等債券收取任何進一步款項。

如何出售債券？

債券可按下列方式出售：

- 透過香港聯交所；或
- 以場外交易方式，包括向機場管理局就債券委任的市場莊家出售。(你亦可以場外交易方式向配售銀行或有意從你買入債券的任何其他人士出售債券。任何此項出售將受你與相關配售銀行或其他人士的協議規限。)

你只有在直接透過香港結算公司或透過你的證券經紀持有債券的情況下，方可經香港聯交所出售債券。

倘你直接透過香港結算公司持有債券，你需要將債券轉移給你的證券經紀，以便下達出售指令。倘你透過證券經紀持有債券，則你能夠經香港聯交所出售債券，亦可以場外交易方式向配售銀行或有意向你購買債券的任何其他人士(包括向市場莊家)出售債券。倘你向市場莊家出售任何債券，你可指示你的證券經紀向該市場莊家轉移該等債券。相關市場莊家或你的證券經紀可能就此項交易向你收取費用。請另外參閱下文「債券的市場莊家安排」一段。

倘你並無直接透過香港結算公司或透過證券經紀持有債券而是透過配售銀行持有債券，你可選擇以下列方式出售債券：

- 倘你透過配售銀行持有債券，你可以場外交易方式向配售銀行或有意向你購買債券的任何其他人士(包括向市場莊家)出售債券。你可聯絡市場莊家，以查詢其願意買入債券的價格。請另外參閱下文「債券的市場莊家安排」一段。市場莊家可能要求你將你的債券轉移至在其開設的證券或投資帳戶，以讓其向你買入你的債券。有關轉移可能須收取費用。請注意，倘你須為此而在市場莊家開設帳戶，該市場莊家可能要求對你進行評估，以遵守其監管及內部規定；
- 倘你透過配售銀行持有債券，且有意透過香港聯交所買賣任何債券，你將須事先指示你的配售銀行從你在該配售銀行開設的證券或投資帳戶轉移該等債券至你在你的證券經紀開設的證券或託管帳戶。你的配售銀行、香港結算公司及／或你的證券經紀可能就此項

交易向你收取費用。倘你並無在證券經紀開設證券或託管帳戶，你將須為此開設上述帳戶。在該情況下，你的證券經紀可能要求對你進行評估，以遵守其監管及內部規定；或

- 或者，你的配售銀行或可將債券轉移到其透過債務工具中央結算系統及中央結算系統在香港結算公司開設的股份帳戶中(換言之，你的配售銀行或可擔任證券經紀的角色)。你的配售銀行及／或香港結算公司可能就此項交易向你收取費用。

如何轉移本人的債券？

你必須根據適用於你在你的配售銀行、香港結算公司或證券經紀開設的帳戶的條款及條件，向你的配售銀行、香港結算公司或證券經紀發出轉移指示以轉移債券。

債券可透過賬面過帳的方式由一個債務工具中央結算系統帳戶轉移至另一個債務工具中央結算系統帳戶。因此，你僅可把你的債券轉移予下列人士：

- 配售銀行；
- 在配售銀行持有投資或證券帳戶的人士；
- 在香港結算公司持有投資者帳戶的人士；
- 證券經紀；或
- 在證券經紀持有證券或託管帳戶的人士。

與轉移相關的交收及結算乃根據適用於債務工具中央結算系統的規則，透過債務工具中央結算系統進行。

誰是市場莊家？

機場管理局已委任本發行備忘錄第45至46頁所列之若干配售銀行為有關債券之市場莊家。市場莊家的聯絡詳情載列於本發行備忘錄第45至46頁。

債券的市場莊家安排

機場管理局擬於債券年期內維持市場莊家安排。機場管理局已委任本發行備忘錄第45至46頁所列之若干配售銀行為有關債券之市場莊家，竭盡所能在場外交易中為零售投資者維持債券的市場。他們將透過於各市場莊家在任何營業日的正常銀行營業時間就其願意向零售投資者買入債券的價格(買入價)及願意向零售投資者出售債券的價格(賣出價)進行報價，以維持債券的市場。

賣出價的報價將只會以竭盡所能基準提供，而市場莊家只有在其作為市場莊家自身持有債券的情況下，方會提供報價。買入價的報價將為實價，惟受各市場莊家就限制對任何單一實體承受風險的內部指引所規限。

此外，市場莊家有可能隨時終止其所提供的市場莊家服務。機場管理局亦可隨時委任額外市場莊家或替代市場莊家(倘市場莊家終止提供其所提供的市場莊家服務)。機場管理局現時有意於

債券尚未償還前盡合理可能維持類似上文所述的市場莊家安排。在任何情況下，市場莊家安排既不能保證債券會有一個交投活躍的二手交易市場，也不能保證你能夠就你希望購買或出售的債券本金金額取得一個確定的買入價或確定的賣出價。

市場莊家提供的報價可能與債券在香港聯交所的最近成交價有所不同，且市場莊家在提供報價時可依賴的資料可能非常有限。不同市場莊家或會提供不同報價。

市場莊家可能要求你將你的債券轉移至在其開設的證券或投資帳戶，以讓其向你買入你的債券，或要求你在該市場莊家開設證券或投資帳戶，以讓其向你出售其債券。有關轉移可能須收取費用。請注意，倘你須為此而在市場莊家開設帳戶，該市場莊家可能要求對你進行評估，以遵守其監管及內部規定。

債券於香港聯交所上市的安排

機場管理局已向香港聯交所申請批准將於發行日發行的債券買賣及上市，而該等債券預期將於2024年2月6日獲准上市。於香港聯交所買賣的債券將以每100港元為本金金額單位進行買賣，而每手債券的買賣為100單位（換言之，每手買賣相等於本金金額為10,000港元的債券）。債券將不會於任何其他證券交易所上市。債券將獲香港結算公司接納為合資格證券，自上市日或由香港結算公司所選定的任何其他日期起在中央結算系統內記存、結算及交收。債券的報價及交易將以其本金金額為基礎，並以百分比表示。例如，「99.50」的價格為債券本金金額的99.50%。

於香港聯交所上市的債券買賣，須在交易日後第二個結算日在中央結算系統內進行結算。買賣雙方均須就債券交易代價繳付以下費用及徵費：

- 有關交易代價金額的0.0027%作為證監會交易徵費；
- 有關交易代價金額的0.00565%作為交易費；及
- 有關交易代價金額的0.00015%作為會計及財務匯報局交易徵費。

雖然截至本發行備忘錄日期，證監會已暫時暫停徵收債券交易代價的0.002%的投資者賠償徵費，但此徵費可能通用於債券。

中央結算系統內的所有活動均須遵守不時生效的《香港結算一般規則》及《中央結算系統運作程序規則》。

上市既不保證債券會有一個交投活躍的二手交易市場，亦不保證你將能就你希望購買或出售的債券本金金額取得一個確定的買入價或確定的賣出價。

債券在香港聯交所上市後，你於債券的權益以及你所進行的任何債券交易可能會受投資者賠償基金保障。你能否受惠於此項保障，將取決於你和與你進行交易的另一方(包括你的配售銀行、香港結算公司及／或你的證券經紀)是否符合《證券及期貨條例》及投資者賠償基金規則中所載的若干標準。你如欲取得更多有關你能否就債券獲投資者賠償基金保障的資料，你應尋求獨立意見，並諮詢你的配售銀行、香港結算公司或證券經紀(如適用)。

常見問題

(A) 一般資料

債券的評級如何？

債券並無具體的信貸評級，但於本發行備忘錄日期，標普全球評級對機場管理局的長期本地貨幣和長期外幣的評級為AA+。此信貸評級僅反映信貸評級機構的意見，並非對購買、出售或持有債券作出的推薦，而給予評級的評級機構可隨時暫停、下調、修改或撤回評級。

像投資任何其他固定收益產品一樣，投資債券亦須承擔發行人可能無法償還本金或支付任何利息之信貸風險。投資者可以參考產品發行人或產品本身(如有)的信貸評級，從而評估信貸風險，但你不應只依賴該等信貸評級。

債券不設抵押且不獲香港政府擔保。你購買債券時，將依賴機場管理局的信譽行事。機場管理局信譽之變更及市場情況(如香港及世界各地的經濟及政治環境)的變更，可能會降低你的債券的市值，亦可能會影響機場管理局支付你的債券本金和利息的能力。在最壞的情況下，你可能會損失全部投資款項。

(B) 投資回報

投資債券的主要益處是甚麼？

債券：

- 由擁有達「投資級別」的優良信貸評級的機場管理局發行；「投資級別」一詞通常用於描述信譽及信貸質素相對較高的發行人及債券發行。就標普全球評級而言，獲得「BBB-」或以上評級的發行人通常被視為擁有「投資級別」。標普全球評級對機場管理局的長期本地貨幣和長期外幣的評級為AA+；及
- 在整個債券的投資年期內，定期每季度向你支付利息。

本人將會從債券獲得甚麼投資回報？

機場管理局將於債券的到期日，償還債券本金金額的100%。

此外，機場管理局將於每三個月的預定債券付息日按年利率4.25%支付利息。由於機場管理局每季度分期就債券支付年度利息，故你於每三個月收取年度利息的四分之一時，你實際的年度回報可能較上述票面息率稍高(皆因貨幣時間值所致)。

在計算回報時，你亦應該留意你在申請認購債券時及你為持有債券而在配售銀行、你的證券經紀及／或香港結算公司開立並維持證券或投資帳戶時所產生的費用，以及其他可能產生的費用。

本人能否將本人收到的利息再投資於債券？

利息收入不可再投資於債券。

(C) 其他事項

是否必須持有有效的香港身份證才可以在二手市場購買債券？

參與債券二手市場的人士無須持有香港身份證。

於債券的二手市場交易中，利息如何分配？

於香港聯交所債券的二手市場交易中利息分配的現有市場慣例(及相關資訊)，載於香港聯交所網站www.hkex.com.hk。請注意市場慣例可能會不時變更。如有疑問，你應尋求獨立專業意見。

誰對本發行備忘錄負責？

機場管理局行政總裁、首席營運總監及執行總監共同及個別對本文件所載資料的準確性承擔全部責任，並經作出一切合理查詢後確認，就其所深知及確信，本發行備忘錄並無遺漏任何其他事實致使本發行備忘錄所載任何聲明具有誤導性。

香港交易及結算所有限公司、香港聯交所、聯席牽頭行、配售銀行、香港結算公司、指定證券經紀、受託人或該等代理均不會以任何方式對本發行備忘錄的準確性負責。

本發行備忘錄是否備有英文版本？

本發行備忘錄備有英文及中文版本。本發行備忘錄以英文版本為準，中文譯本僅供你參考。

申請途徑

配售銀行

如果你希望了解如何透過配售銀行申請認購債券，請向以下其中一間配售銀行查詢。在本發行備忘錄日期，下文所列的銀行已獲委任為債券的配售銀行(下文所提供的電話號碼為各配售銀行處理有關如何給予申請認購債券指示的查詢熱線)。

下文中「市場莊家」一欄中帶有「✓」標記的配售銀行也已獲委任為有關債券之市場莊家，竭盡所能到場外交易中為零售投資者維持債券的市場。

你可以按照下文所述的方式，透過配售銀行的指定分行或配售銀行的網上銀行服務、電話銀行服務或流動理財服務發出申請認購債券的指示。

		查詢熱線	申請途徑				市場莊家
			分行	網上銀行	電話銀行	流動理財	
1.	中國銀行(香港)有限公司	3669 3668	✓	✓	✓	✓	✓
2.	香港上海滙豐銀行有限公司	2269 2121	✓	✓	✓	✓	✓
3.	交通銀行(香港)有限公司	2239 5559	✓	✓	✓	✓	✓
4.	東亞銀行有限公司	2211 1311	✓	✓	x	x	✓
5.	中信銀行(國際)有限公司	2287 6767	✓	x	x	x	x
6.	中國建設銀行(亞洲)股份有限公司	2903 8343	✓	✓	✓	✓	x
7.	集友銀行有限公司	2232 3633	✓	✓	✓	x	x
8.	創興銀行有限公司	3768 6888	✓	x	x	x	✓
9.	花旗銀行(香港)有限公司	2860 0222	✓	x	x	x	x
10.	招商永隆銀行有限公司	2309 5555	✓	✓	x	✓	x
11.	大新銀行有限公司	2828 8001	✓	✓	x	✓	✓
12.	星展銀行(香港)有限公司	2290 8888	✓	x	x	x	x
13.	富邦銀行(香港)有限公司	2566 8181 (選擇語言後按3)	✓	x	✓	x	x
14.	恒生銀行有限公司	2826 8866	✓	✓	✓	✓	x

		申請途徑					市場莊家
		查詢熱線	分行	網上銀行	電話銀行	流動理財	
15.	中國工商銀行 (亞洲)有限公司	2189 5588	✓	✓	×	×	✓
16.	南洋商業銀行 有限公司	2622 2633	✓	✓	✓	×	✓
17.	華僑銀行(香港) 有限公司	2815 9919	✓	✓	×	×	✓
18.	上海商業銀行 有限公司	2818 0282	✓	✓	×	×	×
19.	渣打銀行(香港) 有限公司	2886 8868	✓	✓	×	×	✓

- 親身：你可以親身前往配售銀行的任何指定分行發出申請認購債券的指示。你可以透過上文所列的查詢熱線索取各配售銀行指定分行的名單。

- 透過互聯網：你可以透過下文所列的提供網上銀行服務的配售銀行網站申請認購債券：

1.	中國銀行(香港)有限公司	www.bochk.com
2.	香港上海滙豐銀行有限公司	www.hsbc.com.hk/ipo
3.	交通銀行(香港)有限公司	www.hk.bankcomm.com
4.	東亞銀行有限公司	www.hkbea.com
5.	中國建設銀行(亞洲)股份有限公司	www.asia.ccb.com
6.	集友銀行有限公司	www.chiyubank.com
7.	招商永隆銀行有限公司	www.cmbwinglungbank.com
8.	大新銀行有限公司	www.dahsing.com
9.	恒生銀行有限公司	www.hangseng.com
10.	中國工商銀行(亞洲)有限公司	www.icbcasia.com
11.	南洋商業銀行有限公司	www.ncb.com.hk
12.	華僑銀行(香港)有限公司	www.ocbc.com.hk
13.	上海商業銀行有限公司	www.shacombank.com.hk

- 透過電話：你可以透過下文所列的提供電話銀行服務的配售銀行的電話銀行服務號碼申請認購債券：

	電話銀行服務號碼	服務時間
1. 中國銀行(香港)有限公司	投資服務熱線：3988 2688 (選擇語言後按3) 中銀理財熱線：3988 2888 (選擇語言後按6) 智盈理財熱線：3988 2988 (選擇語言後按6)	星期一至星期五： 上午8:00至下午8:00 星期六：上午8:00至下午3:00
2. 香港上海滙豐銀行有限公司	2269 2121	星期一至星期五： 上午8:00至下午7:00 星期六：上午8:00至下午1:00
3. 交通銀行(香港)有限公司	2269 9033	星期一至星期五： 上午9:00至下午6:00 星期六：上午9:00至下午1:00
4. 中國建設銀行(亞洲)股份有限公司	2903 8343	星期一至星期五： 上午9:00至下午6:00
5. 集友銀行有限公司	粵語：2232 3882 英語：2232 3887 普通話：2232 3883 集友理財及智盈理財： 2232 3638 (選擇語言後按4， 然後按2)	星期一至星期五： 上午8:00至下午8:00 星期六：上午8:00至下午3:00
6. 富邦銀行(香港)有限公司	2806 4303	星期一至星期五： 上午9:30至下午5:00 星期六：上午9:30至下午 12:30
7. 恒生銀行有限公司	2826 8866	星期一至星期五： 上午8:45至下午5:40 星期六：上午9:00至下午1:00
8. 南洋商業銀行有限公司	粵語：2850 1228 英語：2850 1227 普通話：2850 1229 南商理財及智盈理財： 2616 6166 (選擇語言後按4， 然後按3)	星期一至星期五： 上午8:00至下午8:00 星期六：上午8:00至下午3:00

- 透過流動理財：你可以透過上文所列的提供流動理財服務的配售銀行申請認購債券。你可以透過上文所列的相關查詢熱線查詢如何透過該等配售銀行的流動理財的途徑提出申請認購。

當你透過網上銀行服務、電話銀行服務或流動理財服務的途徑提出申請認購時，需要遵守有關由該等配售銀行提供的網上銀行設施、電話銀行設施或流動理財設施(視乎情況而定)的條款及條件。

香港結算公司及指定證券經紀

如果你持有在香港結算公司開立的投資者帳戶並希望了解如何透過香港結算公司直接申請認購債券，請致電2979 7888聯絡香港結算公司。否則，你可以聯絡以下其中一間指定證券經紀，以了解透過該等指定證券經紀申請認購債券的程序。有關進一步詳情，請參閱本發行備忘錄第26至27頁的「如何透過香港結算公司(直接或經指定證券經紀)向香港結算公司發出電子指示申請認購？」一段。

指定證券經紀

請注意，如果你希望透過一間證券經紀申請認購債券，則你只能向指定證券經紀申請認購。

如果你希望了解如何透過指定證券經紀申請認購債券，請向以下其中一間指定證券經紀查詢。在本發行備忘錄日期，下文所列的證券經紀已獲委任為債券的指定證券經紀(下文所提供的電話號碼為各指定證券經紀處理有關如何給予申請認購債券指示的查詢熱線)。

你可以按照下文所述的方式，透過指定證券經紀的指定分行或指定證券經紀的網上申請服務、電話申請服務或流動應用程式申請服務發出申請認購債券的指示。

		申請途徑					
		中央結算 系統參與者 編號	查詢熱線	分行	網上申請	電話申請	流動應用 程式申請
1.	耀才證券國際(香港)有限公司	B01668	2537 1371	✓	✓	✓	✓
2.	致富證券有限公司	B01584	2500 9228	✓	✓	✓	✓
3.	安信國際證券(香港)有限公司	B01905	2213 1830	✓	x	✓	x
4.	光大證券投資服務(香港)有限公司	B01086	2822 5001	✓	✓	✓	✓
5.	第一上海證券有限公司	B01686	2532 1580	✓	✓	✓	✓
6.	富途證券國際(香港)有限公司	B01955	2523 3588	x	x	x	✓
7.	香港國際證券有限公司	B01231	2853 8038	✓	x	✓	x
8.	新富證券有限公司	B01275	2853 2128	✓	x	✓	x
9.	國金證券(香港)有限公司	B01256	3523 6121	✓	x	✓	x
10.	永豐金證券(亞洲)有限公司	B01497	2523 6685	✓	✓	✓	x
11.	SoFi Securities (Hong Kong) Limited	B01940	2693 8888	x	x	x	✓
12.	南華證券投資有限公司	B01289	2330 5881	✓	x	✓	x

申請途徑

		中央結算 系統參與者 編號	查詢熱線	分行	網上申請	電話申請	流動應用 程式申請
13.	大盛証券投資有限公司	B01676	2542 1727	✓	x	✓	x
14.	大德證券(亞洲)有限公司	B01439	2545 5333	✓	x	✓	x
15.	老虎證券(香港)環球 有限公司	B02142	2760 2550	✓	x	✓	✓
16.	大華繼顯(香港)有限公司	B01353	2136 1818	✓	✓	✓	✓
17.	勝利證券有限公司	B01445	2525 2437	✓	✓	✓	✓
18.	宏高證券有限公司	B01129	2853 0111	✓	x	x	x

- 親身：你可以親身前往任何指定證券經紀的指定分行發出申請認購債券的指示。你可以透過上文所列的查詢熱線索取各指定證券經紀指定分行的名單。

- 透過互聯網：你可以透過下文所列提供網上申請服務的指定證券經紀網站申請認購債券：

1.	耀才證券國際(香港)有限公司	www.bsgroup.com.hk
2.	致富證券有限公司	https://chiefeasy.chiefgroup.com.hk/
3.	光大證券投資服務(香港)有限公司	https://www.ebshkdirect.com/ https://trade.ebscn.hk/ https://www.ebshkfg.com/
4.	第一上海證券有限公司	www.mystockhk.com
5.	永豐金證券(亞洲)有限公司	https://www.sinopacasia.com/
6.	大華繼顯(香港)有限公司	www.utrade.com.hk
7.	勝利證券有限公司	www.victorysec.com.hk

- 透過電話：你可以透過下文所列提供電話申請服務的指定證券經紀電話申請服務號碼申請認購債券：

	電話申請號碼	服務時間
1.	耀才證券國際(香港) 有限公司	3127 0888 3604 1888 3188 0928 3768 7188
		星期一至星期五： 上午8:30至下午6:00 星期六：上午10:00至下午5:00 星期日：上午11:00至下午5:00

	電話申請號碼	服務時間
	3961 6688	星期一至星期五：
	3666 5688	上午8:30至下午6:00
	3768 0888	星期六：上午10:00至下午5:00
	3929 2798	
	3193 1688	
	3763 3388	
	2537 1371	星期一至星期五：
		上午8:30至下午7:00
2. 致富證券有限公司	2500 9118	星期一至星期五：
	2203 0500	上午8:30至下午5:30
	2500 9199	星期六：上午10:00至下午1:00
3. 安信國際證券(香港)有限公司	2213 1830	星期一至星期五：
		上午9:00至下午5:30
4. 光大證券投資服務(香港)有限公司	請聯絡你的 財富管理經理	星期一至星期五：
		上午9:00至下午4:00
5. 第一上海證券有限公司	2532 1928	星期一至星期五：
		上午9:00至下午6:00
	400 882 1066	星期一至星期五：
		上午9:00至下午6:00
6. 香港國際證券有限公司	2853 8038	星期一至星期五：
	2853 8000	上午9:00至下午5:30
7. 新富證券有限公司	2853 2143	星期一至星期五：
	2853 2146	上午9:30至下午5:00
	2853 2100	
8. 國金證券(香港)有限公司	3523 6121	星期一至星期五：
		上午9:30至下午5:30
9. 永豐金證券(亞洲)有限公司	2523 6685	星期一至星期五：
		上午9:00至下午6:00
10. 南華證券投資有限公司	2330 5881	星期一至星期五：
		上午9:30至下午5:30
11. 大盛証券投資有限公司	2542 1727	星期一至星期五：
		上午8:45至中午12:00；
		下午1:00至下午5:30
12. 大德證券(亞洲)有限公司	2545 5333	星期一至星期五：
		上午9:30至下午5:00
13. 老虎證券(香港)環球有限公司	2760 2588	星期一至星期五：
		上午9:30至下午5:30
14. 大華繼顯(香港)有限公司	2136 1818或 請聯絡你的 投資顧問	星期一至星期五：
		上午9:00至下午6:00
15. 勝利證券有限公司	2525 2437	星期一至星期五：
		上午9:00至下午6:00

- 透過流動應用程式：上文列出了提供流動應用程式服務的指定證券經紀，你可以透過這些指定證券經紀的流動應用程式服務來申請債券。你可以透過上文所列的查詢熱線查詢如何透過該指定證券經紀的流動應用程式途徑提出申請。

當你透過網上、電話或流動應用程式的途徑提出申請時，需要遵守有關由該等指定證券經紀提供的網上、電話或流動應用程式設施(視乎情況而定)的條款及條件。

債券的條款及條件

以下(除斜體段落外)條款及條件(「**條件**」)形式大致上與將附於債券背頁者相同。

總額債券(定義見下文)、正式債券(定義見下文)及相關條款及條件將以英文發行。若與中文版本有任何爭議或歧義，概以英文版本為準。

香港機場管理局(「**機場管理局**」)董事會於2023年11月27日授權發行於2026年到期的4.25厘港元債券(「**債券**」)。債券由機場管理局與中國銀行(香港)信託有限公司(「**受託人**」，如文義所指，該詞語包括當時根據信託契據擔任受託人的所有其他人士或公司)將於2024年2月5日或前後簽訂的一項信託契據(經不時修訂、補充或更替，「**信託契據**」)構成。機場管理局與作為主要付款代理(「**主要付款代理**」)、債務工具中央結算系統交存代理(「**債務工具中央結算系統交存代理**」)及計算代理(「**計算代理**」)的中國銀行(香港)有限公司及受託人將於2024年2月5日或前後就債券簽訂一份付款代理協議(「**付款代理協議**」)。當時的主要付款代理(及就債券不時委任的任何付款代理)於下文稱為「**付款代理**」。在這些條件中，凡提及「**該等代理**」均指付款代理、債務工具中央結算系統交存代理及計算代理，而「**該代理**」則指其中任何一方。機場管理局將於2024年2月5日或前後就債券簽署一份以債務工具中央結算系統(「**債務工具中央結算系統**」)若干帳戶持有人(在該文件中列明)為受惠人的平邊契據(「**平邊契據**」)。

信託契據、付款代理協議及平邊契據的副本均可於一般營業時間內，在受託人及付款代理的指定辦事處索閱。債券持有人(「**債券持有人**」)及息票(定義見下文)(不論是否附於債券)的持有人(「**息票持有人**」)均視為已知悉信託契據、付款代理協議及平邊契據適用於他們的一切規定。

本文所述的「**債券**」，指(i)有關任何由永久總額債券(「**總額債券**」)，而此詞彙應包括(除非文義另有規定)發行與根據條件11發行的任何額外債券有關的任何其他永久總額債券)所代表的債券，此等總額債券及債券本金金額中的任何10,000港元單位，及(ii)有關任何以總額債券的權益作為交換而發行的正式債券(「**正式債券**」)，則為此等正式債券。

信託契據、付款代理協議或平邊契據所界定的詞語及字眼與此等條件內所用者有相同涵義，惟文義另有指明或另有列明則除外。

1 形式、面額及所有權

(a) 總額債券的形式

債券發行後將以總額債券代表，且不附帶息票(「**息票**」)，其形式大致上如信託契據附表2所載。總額債券將會存放於由香港金融管理局(「**經營者**」)營運的債務工具

中央結算系統的分託管人，只要總額債券仍存放於分託管人，債務工具中央結算系統將為債券的持票人，並僅可在下列所載的情況下兌換為正式債券。

倘(i)任何債券的本金於到期須予償還時或在根據條件7債券被立即宣告到期及須予償還後仍未支付，或(ii)總額債券是代表債務工具中央結算系統或任何其他結算系統持有，而任何該等結算系統連續十四日暫停運作(除因法定或其他假期)，或宣佈有意或實際上已永久終止運作，則機場管理局將會發行正式債券以交換該總額債券。

除以上非常少數的情況外，於總額債券擁有權益的人士將不會獲實物支付正式債券。

機場管理局已簽署以債券工具中央結算系統的若干帳戶持有人(定義見平邊契據)為受惠人的平邊契據，倘(i)出現條件1(a)所述的任何有關交換事件及(ii)受託人根據信託契據必須直接向機場管理局採取行動而在一段合理期間內未能採取行動，而持續未採取行動，此平邊契據則促使個別債券持有人可作出強制執行。

(b) 正式債券的形式及面額

正式債券(倘發行)將依順序編碼及以不記名方式發行，每份面額為10,000港元，並於發行時附有息票及可送交債務工具中央結算系統存託。

(c) 所有權

凡任何債券以總額債券代表，每名按經營者當時記錄所示為某本金金額的債券持有人之人士(經營者就任何人士的帳戶所示就該等債券的本金金額而發出的任何憑證或其他文件，就所有目的而言均屬不可推翻並具約束力，惟有明顯謬誤者除外)，則就所有目的而言均被機場管理局、受託人、付款代理及經營者視為該等債券所涉及及本金金額的持有人，惟就支付債券本金或利息方面除外，與其有關而相對於機場管理局、受託人、付款代理及經營者的權利則根據總額債券的條款並受其規限下，屬總額債券的持票人所有(「**債券持有人**」及「**債券的持有人**」等字眼及相關字眼則作相應詮釋)。以總額債券代表的債券只能按照經營者當時的規則及程序轉讓。

除以上所述外，債券及其任何有關的息票之所有權將於交付債券及其任何有關的息票時一併轉移。機場管理局、受託人、付款代理及經營者可就所有目的而言將總額債券或正式債券(以及其任何有關的息票)的持票人視為其絕對擁有人(不論是否已過期及不論是否有任何有關所有權的通知或書面文件或有關之前遺失或失竊的通知)；但就總額債券而言前段所載的條文將不受影響。

2 債券的地位及消極保證

(a) 地位

債券及任何息票均為機場管理局的直接、無條件、非次級及無抵押責任，而其於所有時候彼此之間享有同等權益，並最少與機場管理局現時及未來所有其他無抵押責任享有同等權益，惟被強制性及一般法律條文可能賦予優先地位的相關責任除外。

(b) 消極保證

只要任何債券或息票尚未償還(定義見信託契據)，機場管理局不得就其全部或部分現有或未來業務或資產增設或准許任何尚未償還的抵押權益(不包括獲准抵押權益)，作為任何現有或未來證券(或就其授出的有關擔保)的抵押品，惟倘債券及息票同時獲平均地及按比例地抵押，以與該等證券或擔保具同等權益，或在受託人全權酌情認為不會損害債券持有人的利益或經債券持有人通過特別決議案(定義見信託契據)批准的情況下就債券及息票授出的其他抵押則除外。

於這些條件中，

「**三跑道系統項目**」指將機場擴建為三跑道系統及相關工程；

「**機場**」指在香港赤鱗角及鄰近地區提供、經營、發展及經辦的民航機場，連同為經營機場必需或適當的設施、休憩設施及服務，及包括機場及其設施、休憩設施及服務的任何部分；

「**擔保**」指就任何人士的任何債項而言，另外一名人士支付該債項的任何責任，包括(但不限於)：

- (i) 購買該債項的任何責任；
- (ii) 為支付該債項提供資金而放債、購買或認購股份或其他證券或購買資產或服務的任何責任；
- (iii) 就拖欠支付該債項而引致的彌償保證；及
- (iv) 對該債項承擔責任的任何其他協議；

「**香港**」指中華人民共和國香港特別行政區；

「**債項**」指任何人士就借取或籌集款項的任何債項，包括(但不限於)下列或與下列有關的任何債項：

- (i) 根據任何承兌信貸融資接納籌措的款額；
- (ii) 根據任何購買債券融資籌措的款額；
- (iii) 與根據適用法律及公認會計原則被視為融資或資本租賃的租約或租購合約相關的任何負債款額；
- (iv) 與任何可延至超過60日方繳付的資產或服務的購買價相關的任何負債款額；及
- (v) 從商業角度具借款效果的任何其他交易(包括(但不限於)遠期銷售或購買協議)所籌措的款額；

「**批地文件**」指香港政府及機場管理局分別(i)於1995年12月1日訂立及經日期為2021年8月31日的協議協定將期限由2047年7月1日延長至2071年8月30日的有關赤鱸角地段第一號的新批地條件編號第7996號；(ii)於2016年9月21日訂立的有關赤鱸角地段第三號的新批地條件編號第22378號；及(iii)於2021年8月31日訂立的有關赤鱸角地段第四號的新批地條件編號第22924號(以不時經補充、修訂或替代者為準)及根據此等批地文件而設立的任何租約，包括任何實際或被視作的租約；

「**獲准抵押權益**」指：

- (i) 就(按機場管理局認為合適的目的及方法)發展機場相關發展(定義見批地文件下的相關文件)而言，機場管理局於土地或樓宇的任何權益的任何抵押權益；
- (ii) 就機場管理局購入的任何資產(或有關所有權文件)，作為此等資產的全部或部分購買價或支付任何有關資產的購買價而借入的資金的抵押的任何抵押權益；
- (iii) 機場管理局購入受該抵押權益約束的任何資產(或其所有權文件)的任何抵押權益；
- (iv) 機場管理局任何資產的任何租賃、銷售及租回或銷售及回購；
- (v) 於一般業務過程中(包括經營機場及／或發展機場管理局的全部或任何土地或樓宇)產生，並與借款無關，及其總額不會對機場管理局的業務或財務狀況造成重大及負面影響或損害的留置權；及
- (vi) 就機場管理局現時及未來與SKYCITY航天城赤鱸角第三號部分或三跑道系統項目相關的資產產生的任何抵押權益；

「**人士**」指任何個人、公司、法團、商號、合夥商號、合營企業、社團、組織、國家或國家機構或其他實體，不論是否擁有獨立法人身份；

「**證券**」指以債券、票據、公司債券或其他類似證券、或以為集資而運用或接納的匯票之形式或以其為代表的任何債項，而該債項現時或於發行或接納時，擬在任何證券交易所或場外交易證券市場報價、上市或作日常買賣，或透過財務機構或機構投資者之間的任何結算系統買賣；

「**抵押權益**」指任何類別的按揭、抵押、質押、留置權、押貨預支或其他抵押權益或抵押安排及根據任何司法管轄權區的法律，與任何前述者類同的任何事項；及

「**SKYCITY 航天城赤鱗角第三號部分**」指赤鱗角地段第三號或其任何部分的建議發展項目，根據2016年9月21日的新批地條件編號第22378號，將由機場管理局發展為機場營運發展或由該部分機場管理局的租戶發展為機場相關發展；且機場管理局可向有關租戶指定赤鱗角地段第三號某一特定部分所需的規模及其他限制以及機場相關發展的特定類型（例如酒店、辦公、零售、餐飲、娛樂或其他商業用途以及與機場有關的其他服務及設施）。

3 利息

(a) 利息孳生及付款

債券將由（及包括）2024年2月5日（「**發行日**」或「**開始計算利息日**」）起按利率（定義見下文）計息，並於每季度末（即在2024年5月5日、2024年8月5日、2024年11月5日、2025年2月5日、2025年5月5日、2025年8月5日、2025年11月5日、2026年2月5日、2026年5月5日及2026年8月5日）支付，惟倘上述任何日期為非營業日，則順延至下一個營業日，但倘會延後至下個公曆月，付息日則會提前至緊靠該日的前一個營業日（各稱為「**付息日**」）。每個由發行日或任何付息日（包括該日）起至下一個付息日（不包括該日）止的期間於此等條款或條件內稱為「**利息期**」。

(b) 停付利息

每份債券將由到期贖回的日期起不再計算利息，除非於到期呈示或退還債券時，所全額支付的債券本金遭不當扣起或拒絕支付或以其他方式拖欠支付，在這情況下遭不當扣起或拒絕支付或拖欠的本金金額（於任何索償或判決之前及之後）將會繼續按利率（或如較高者，則按香港法例當時規定的判定債項利率）孳生利息，直至以下較早發生的日期為止：(i)再次呈交或退還有關債券時，有關債券持有人或其代表收到有關債券所欠一切款項當日；或(ii)付款代理已通知有關的持有人（根據條件10或個別通知）其已收到有關債券所欠的一切款項後第七日。

(c) **利率**

債券由發行日起(包括該日)按年利率4.25厘(「**利率**」)就未償還本金金額計息，並於每季度末支付一次。

(d) **利息計算**

於任何利息期就任何債券應付的利息應由計算代理計算，以利率乘以有關債券本金金額，將積數再乘以利息期已過渡的實際日數，並除以365日(半仙會四捨五入至一仙)。

於本條件3中，「**營業日**」指(i)倘有關債券並未呈交予債務工具中央結算系統，則為銀行在有關地點開門營運的任何日子(星期六或星期日除外)，或倘有關債券已呈交予債務工具中央結算系統，則為債務工具中央結算系統營運的任何日子(星期六或星期日除外)，及(ii)香港商業銀行及外匯市場營業的任何日子(星期六或星期日除外)。

4 **贖回及購買**

(a) **最後贖回**

除非提早贖回或購買及註銷，否則債券將於付息日按本金金額贖回，即2026年8月5日或最接近之日。債券不得以本條件4(a)以外的方式由機場管理局選擇贖回。

(b) **債券持有人於有關事項後選擇贖回**

倘發生任何以下情況(各稱為「**有關事項**」)，機場管理局將可按任何債券持有人的選擇，於有關事項提早贖回日期按債券本金金額連同截至有關事項提早贖回日期(不包括該日)的應計利息(如有)贖回該債券持有人所持有的全部或部分(如為部分，本金金額僅可為10,000港元的完整倍數)債券：

- (1) 因機場管理局或香港政府的任何行動或根據香港任何新法例或法規，導致香港政府(i)不再對機場管理局董事會的大部分成員的組成擁有控制權；或(ii)不再直接或間接持有機場管理局具投票權的股本面值一半以上；或
- (2) 機場管理局出售全部或大部分限制資產，惟不包括下列各情況：(i)根據私有化、合併、重整或安排或作為私有化、合併、重整或安排的一部分，以使所有或大部分的有限資產歸屬其他若干法團所有(於該歸屬後，該法團的財務狀況與機場管理局相類似，或獲受託人信納，或受託人經香港商人或投資銀行建議，該歸屬將不會重大損害債券持有人的利益)，及該等其他法團須承

擔機場管理局的全部或大部分義務及責任或(視乎情況而定)該等與限制資產有關的義務及責任，包括機場管理局根據信託契據、付款代理協議、債券及平邊契據的所有義務及責任；或(ii)按公平商業條款磋商，並獲批地文件所批准，將全部或部分限制資產分租或特許；或(iii)當該出售為或構成獲准抵押權益；或(iv)將與機場運作有關而須提供予香港政府的任何房屋或設施分租或特許予香港政府；或(v)將為機鐵經營及發展而提供的設施分租或特許予港鐵公司；或(vi)因租賃、出售及租回或出售及回購與機場管理局任何資產有關的安排而產生的任何出售事項；或(vii)機場管理局就SKYCITY航天城赤鱗角第三號部分或三跑道系統項目作出的任何出售事項。

「**有關事項提早贖回日期**」指機場管理局指定的日期，該日為於有關事項發生後四十五日後及六十日內。

機場管理局將根據條件10於任何有關事項發生後十日內知會債券持有人，簡要闡釋有關事項的性質，並列明有關事項提早贖回日期及行使本條件4(b)所述提早贖回權利的相關程序。

根據本條件4(b)行使要求提早贖回的權利時，債券持有人必須於有關事項提早贖回日期前不少於二十一日內，將有關債券連同與該等債券有關、於有關事項提早贖回日期(如有)後到期的所有息票，以及填妥的贖回通知(通知不可撤回，表格可向主要付款代理索取)，交回主要付款代理。

就這些條件而言：

「**機鐵**」指港鐵公司經過西九龍在香港島、大嶼山島及機場間建造的鐵路，包括機場快線及東涌線；

「**港鐵公司**」指香港鐵路有限公司；及

「**限制資產**」指機場營運發展及機場輔助發展(定義各見批地文件下相關文件)，連同機場管理局根據批地文件對其所位於的土地的權利。

(c) **債券持有人選擇於付息日提早贖回**

任何債券的持有人有權按其選擇要求機場管理局於債券持有人認沽提早贖回日期按債券本金金額贖回全部或部分(如為部分，本金金額僅可為10,000港元的完整倍數)該債券持有人持有的債券，連同截至有關債券持有人認沽提早贖回日期(但不包括該日)的應計利息。

根據本條件4(c)行使要求提早贖回的權利時，債券持有人必須於有關債券持有人認沽提早贖回日期前不少於二十一日內，將有關債券連同與該等債券有關、於有關債

券持有人認沽提早贖回日期後到期的所有息票(如有)，以及填妥的贖回通知(通知不可撤回，表格可向主要付款代理索取)，交回主要付款代理。

「債券持有人認沽提早贖回日期」指緊隨根據本條件4(c)發出贖回通知當日後之下個付息日。

當債券由總額債券代表並存放於債務工具中央結算系統時，債券投資者須透過其債券持有機構提交提早贖回要求。

倘投資者透過配售銀行或香港結算公司持有其債券，則投資者須於其有意贖回債券的付息日所對應的下列指定期間內，向其配售銀行或香港結算公司提交提早贖回要求。

向有關配售銀行或香港結算公司 提交提早贖回要求的時間 ^(附註1)		贖回債券的付息日 (債券持有人認沽提早 贖回日期) ^(附註2)
不早於：	於下列日期不遲於下午5:00 前：	
1. 2024年3月6日	1. 2024年4月5日	2024年5月5日
2. 2024年6月6日	2. 2024年7月6日	2024年8月5日
3. 2024年9月6日	3. 2024年10月6日	2024年11月5日
4. 2024年12月7日	4. 2025年1月6日	2025年2月5日
5. 2025年3月6日	5. 2025年4月5日	2025年5月5日
6. 2025年6月6日	6. 2025年7月6日	2025年8月5日
7. 2025年9月6日	7. 2025年10月6日	2025年11月5日
8. 2025年12月7日	8. 2026年1月6日	2026年2月5日
9. 2026年3月6日	9. 2026年4月5日	2026年5月5日

- 倘任何截止時間為香港公眾假期或週末，則會提前至緊靠該日的前一個營業日。
- 付息日可根據條件3進行調整。

倘投資者透過證券經紀持有其債券，則其證券經紀須於上述指定時段向香港結算公司提交提早贖回要求(以香港結算公司規定的方式)。因此，投資者應向其證券經紀查詢提交提早贖回要求的規定方式以及投資者須向其證券經紀提交提早贖回要求的最早及最遲日期，以於指定付息日進行贖回。

(d) 從不合資格申請人贖回

債券僅可由持有有效香港身份證人士申請。機場管理局可隨時在發出不少於五天的通知後，按相等於本金金額乘以認購價的金額，於通知所指明的日期贖回於申請認購債券時未持有有效香港身份證的申請人獲分配的任何債券，且不會支付任何應計未付利息。

(e) 購買

機場管理局或其任何附屬公司可在任何時間在公開市場或其他地方按任何價格購買債券，但倘債券以總額債券的形式代表，則上述債券連同收取利息的權利一併購買，而對任何正式債券而言，則連同其附帶的所有尚未到期息票一併退還。倘經投標購買，所有債券持有人均須獲得同等的投標的機會。根據本條件4(e)所購買的任何債券可供持有、重新發行、轉售或退還予主要付款代理作註銷。

(f) 債務工具中央結算系統記錄及部分贖回

以總額債券代表的債券持有人可於條件4(b)或4(c)(視乎情況而定)訂明的時限內向主要付款代理發出通知，告知所行使其權涉及的債券本金金額，行使條件4(b)或4(c)所述債券持有人的認沽期權。機場管理局應促使債券項下任何期權的任何行使均應記入債務工具中央結算系統的記錄，且於作出任何有關記錄後，相應調整以該總額債券代表的債券的本金金額。就任何正式債券及部分贖回而言，通知亦應包含將予贖回的債券的序號，亦須遵守任何適用法律及規則、任何證券交易所或其他有關機構的規例及要求。

(g) 註銷

根據條件4(b)或4(c)贖回的任何債券應退還予主要付款代理作註銷，而一旦退還，則所有有關債券應立即予以註銷。為作註銷而退還的任何債券不得供重新發行或轉售，及機場管理局就任何有關債券之義務應予以解除。

5 付款

(a) 付款方法

視乎下列規定，款項將會以轉賬方式支付至結算帳戶。付款將在所有情況下須受制於香港或其他付款地方適用的任何財政或其他法例或法規。

就本條件5(a)而言，「**結算帳戶**」是指，倘受款人為持牌銀行，該銀行於經營者所設立並為其結餘作結算的帳戶，或倘受款人並非持牌銀行，則是指其指定往來銀行於經營者所設立作(其中包括)銀行同業付款結算的帳戶。

(b) 呈交債券及息票

- (i) 總額債券：就以總額債券代表的債券所支付的本金及利息將會（在符合下述規定下）以上文列明的方式或總額債券訂明的方式，於總額債券在付款代理指定的辦事處呈交或退還時（視乎情況而定）以港元支付。每項支付的本金，將會由任何付款代理在總額債券上作出記錄，而每項利息支付，則可紀錄在總額債券上或任何付款代理的記錄中，而該等記錄為有關付款的表面證據。

總額債券的持有人（或如信託契據所規定，受託人）為唯一有權收取以總額債券代表的債券所支付的款項，而機場管理局支付每項數額的責任，可藉着向總額債券的持有人（或受託人，視乎情況而定）付款或按其指示付款，即可解除。經營者的記錄所示為持有某本金金額的債券的每名人士於機場管理局每次向總額債券持有人或按其指示付款後，僅可從經營者支取其應佔的款項。在不影響平邊契據規定的情況下，除總額債券的持有人外，其他人士不得就該總額債券的到期款項而向機場管理局索償。

- (ii) 正式債券：就正式債券本金的付款，將會（須符合下文規定）在呈交或退還正式債券時（視乎情況而定）以港元支付，及就正式債券利息的付款，將會（須符合下文規定）在息票呈交或退還時（視乎情況而定）以港元支付。在上述情況，呈交或退還地點均為付款代理指定的辦事處。
- (iii) 息票：正式債券應連同所有附帶的尚未到期息票呈交，以供付款。於有關正式債券的到期須予償還日期，有關的未到期息票（不論是否仍附帶）將告無效及毋須就該等息票作出付款。
- (iv) 於營業日付款：債券或息票只可於為呈交地點（如經結算帳戶轉賬付款，則在香港）營業日的日子呈交並獲付款。假如有關債券或息票根據本段呈交付款之日為到期日後，則毋須因此額外支付利息或其他款項。在本條件5(b)下，「營業日」指(i)倘有關債券並未呈交予債務工具中央結算系統，則為銀行在有關地點營運的任何日子（星期六或星期日除外），或倘有關債券已呈交予債務工具中央結算系統，則為債務工具中央結算系統營運的任何日子（星期六或星期日除外），及(ii)倘如上述以轉往結算帳戶的方式支付，則為香港商業銀行及外匯市場營業的任何日子（星期六或星期日除外）。
- (v) 應付利息：倘任何正式債券的贖回到期日並非付息日，就上述債券由前一次付息日或（視乎情況而定）發行日（包括該日）起計的累計利息（如有），只會在有關的正式債券呈交或退還時始支付。

(c) 付款代理

機場管理局保留權利隨時更換或終止委聘任何付款代理及委任額外或其他付款代理，但其將須繼續擁有一名在香港設有指定辦事處的付款代理。任何有關更換付款代理或其指定辦事處的通告將會及時發放予債券持有人。

6 稅項及扣起款項

債券及息票的一切本金及／或利息付款，將於預扣或扣減香港或代表香港或任何其他有權在香港徵收稅項的機關任何目前或未來規定徵收的任何性質的稅項、課稅或徵費之後支付。

根據現行香港法例，就支付予債務證券持有人的本金及／或利息並毋須徵收任何預扣稅。

7 失責事況

倘發生以下任何一項事況(「失責事況」)而事況仍然持續：

- (a) 拖欠款項：任何債券應付的本金、利息或其他款項已遭拖欠超過十四天；或
- (b) 交叉失責：(i)機場管理局拖欠支付任何借款的本金或利息已超逾規定的寬限期，或(ii)機場管理局所擔保任何借款到期及要求兌現時無法履行，或(iii)機場管理局的任何借款因任何失責原因或有失責事況(不論如何表述)，須在指定的到期日前提早到期及須予償還，而涉及本金金額的總額必須至少為400,000,000港元或以另一種或多種其他貨幣計算之等值，或(iv)宣佈全面凍結支付機場管理局的債務；或
- (c) 其他失責：機場管理局未能履行或遵守債券(或在與債券有關的範圍內)或信託契據所載的任何其他義務，而(i)受託人認為有關失責事況為無法補救，或(ii)倘受託人認為有關失責事況為能夠補救，於受託人向機場管理局發出書面要求補救以上情況後，該失責事況於六十天後仍未獲補救；或
- (d) 清盤：除在發生有關事項(定義見條件4(b))的情況外，發出命令或通過有效決議案或頒佈法案將機場管理局結業、清盤或解散；或
- (e) 強制執行抵押：機場管理局的全部或大部分業務、資產及收益遭享有抵押權益人士接管，或為此而委任接管人、管理人或其他性質相類的人員，或須就機場管理局的任何大部分業務、資產及收益針對實施或強制執行或起訴發出扣押或執行，及於針對實施或強制執行的六十天內不獲解除。

則：

- (i) 受託人可酌情宣佈債券即時到期及應予支付；及
- (ii) 受託人倘獲持有當時尚未贖回債券本金金額最少25%的人士的書面指示，或債券持有人通過特別決議案作出指示，則須宣佈全部債券即時到期及應須支付，在以上情況下，有關債券即會按其本金金額連同累計利息(如有)成為到期及應付款項。倘債券根據本條件7而成為到期及應付款項，即會根據該等條件(各項條件繼續適用)的規定繼續計息。

於債券根據本條件7或其他條件成為即時到期及應付款項後的任何時間，受託人可酌情及毋須另行通知而向機場管理局採取其認為適當的法律程序，以強制執行債券本金(連同累計利息)的還款，並強制執行信託契據的規定，但毋須一定要採取上述程序，除非(1)其已獲持有當時尚未贖回的債券的本金金額不少於25%的人士或通過債券的持有人的特別決議案作出指示；及(2)其已獲得令其信納的彌償保證。

除非受託人根據信託契據必須採取行動而在一段合理期間內並無採取行動，且繼續不採取行動，否則平邊契據項下的債券持有人或受益人不得直接向機場管理局採取行動。

於本條件7中：

「**借款**」指借入款項、承兌以及任何票據、公司債券、債券、匯票、期票或機場管理局為集資而發出、簽立、承兌、發行、背書或擔保的類似金融工具的本金金額的債務，但不包括為完成提供貨物或服務付款而非與集資有關的所訂信用狀或合約而發出的匯票。

8 大會、修訂條件、豁免及取代

(a) 一般情況

信託契據載有召開債券持有人大會的規定，以審議任何有關債券的事項，包括修訂該等條件的任何規定。任何有關修訂須經特別決議案批准後方可作出。該類會議可於持有不少於尚未償還債券本金金額的總額十分之一的債券持有人的書面要求下，由機場管理局及受託人召開。就特別決議案投票而召開的任何大會的法定人數將為兩名或以上持有或代表所持或代表超過一半債券本金金額的總額的人士，然而，保留事項(定義見信託契據)僅可透過於債券持有人大會通過的特別決議案批准，且該債券持有人大會上的法定人數為兩名或以上持有或代表不少於三分之二尚未償還債券本金金額的總額的人士(或在任何有關續會上，則為不少於未償還債券的本金金額的總額五分之一的人士)。於任何上述大會正式通過的任何特別決議案對所有債券持有人及息票持有人均具約束力，不論其有否出席大會。

此外，由或代表持有不少於債券本金金額90%且當時有權收取債券持有人大會通告的持有人簽署的書面決議案將會生效，猶如該決議案為特別決議案。有關書面決議案可載於一份文件或同一形式的多份文件內，每份文件由或代表一名或以上的債券持有人簽署。

倘債券投資者為一家獲認可結算所(定義見香港法例第571章《證券及期貨條例》)或其代名人，其可授權其認為適宜的一名或多名人士在任何債券持有人大會上出任其代表或委任代表，惟倘超過一名人士獲此授權，則該項授權文據或代表委任表格須列明每名獲授權人士所代表的債券金額。該名獲授權人士將有權代表該認可結算所行使該認可結算所或其代名人可行使的同等權力，猶如其為個人債券持有人。

(b) 受託人的酌情權

受託人在符合前文規定下，可毋須獲得債券持有人的同意而在任何時間及不時：

- (i) 同意對債券、息票、該等條件或信託契據的規定作出任何修訂，倘以受託人的意見，此修訂乃屬形式上、次要或技術性質，或對某個明顯謬誤或已證實錯誤作出修改，以遵守法律的強制性規定，或為糾正債券、息票、該等條件或信託契據當中的任何含糊之處，或糾正、修正或補充任何欠妥條文，或並無嚴重損害債券持有人的利益；或
- (ii) 豁免或授權機場管理局毋須遵守(包括已違反或未違反的)信託契據或債券的規定或任何其他行為或不作為的事情(該行為或不作為的事情倘不獲豁免或授權，本身或連同任何其他行為或不作為的事情或會構成失責事況)，倘受託人認為此舉不會嚴重損害債券持有人的權益，或受託人確定上述最初提及的行為或不作為事情雖則有條件7的規定，仍不屬一項失責事況。

任何上述修訂或豁免對債券持有人及息票持有人有約束力，除非受託人同意，否則須根據條件10，應盡快在隨後將任何上述修訂或豁免通知債券持有人。

9 時效歸益權

持有人根據本債券收取付款的權利，會在下述付款有關日期的十年後(以本金而言)或六年後(以利息而言)即告無效。

在本條件9而言，債券到期應付款項的「**有關日期**」指該等付款首次到期的日期，但倘若付款代理於該日期或之前並未收到有關該等債券的全數應付款項，「**有關日期**」則指根據條件10就收到上述款項向債券持有人正式發出通知的日期後十四天。

10 通知

(a) 總額債券

直至發行任何正式債券之前及當總額債券全部由經營者代為持有，則任何致債券持有人的通知須以電子方式向付款代理及經營者交付以知會債券持有人，方為有效發出。任何有關通知將於有關通知交付予付款代理及經營者當日後的第七日視為已通知債券持有人。

(b) 正式債券

任何致正式債券持有人的通知倘在(i)香港的《南華早報》刊登，或倘該報不再刊行或未能及時在該報刊登，在香港另一份普遍發行的英文報章刊登；及在(ii)香港的《信報》刊登，或倘該報不再刊行或未能及時在該報刊登，在香港另一份普遍發行的中文報章刊登，或在上述任何一項內，以機場管理局(在取得受託人批准後)決定的方式刊登，即屬有效通知。任何上述通知將被視為於英文或中文報章首天刊登時發出。息票持有人(如有)在各種情況下將被視為已獲悉根據本條件10給予正式債券持有人通知的內容。

(c) 債券持有人發出的通知

倘正式債券已經發行，任何債券投資者發出的通知必須以書面發出，並連同有關債券或各項債券送交受託人(副本抄送予付款代理)。當債券以總額債券代表，上述通知可由任何債券持有人以受託人、付款代理及經營者可能就此目的而言批准的方式給予付款代理。

(d) 聯交所規定

只要債券在香港聯合交易所有限公司(「香港聯交所」)上市，機場管理局須確保向債券持有人發送的通知亦刊載於其本身網站及香港聯交所網站。

11 進一步發行

機場管理局可不時未經債券持有人或息票持有人同意，增加及發行額外債券，而此等債券乃(a)明示與債券合併構成一個系列；及(b)在各方面均與債券相同，惟其各自的發行價、發行日期及開始計算利息日及首次支付債券利息的日期則不同。上述發行的債券與原來債券應合併構成同一系列，而且這些條件所指的債券包括(除非文義另有規定)根據本條件11發行的任何與債券組成同一系列的其他債券。

12 補發債券

任何債券(就本條件12而言包括任何息票)倘有遺失、失竊、損毀、塗污或毀壞，可於申請人繳付有關補發費用後，按機場管理局可能合理要求的有關證據、彌償保證、安全或其他條款於付款代理指定辦事處補發(以上條款只適用於正式債券)。債券於香港聯交所上市期間，該等費用不得超過香港聯交所規則及規例不時規定的任何最高金額。被損毀或塗污的債券或息票必須先行交還，始會獲補發。

13 受託人的彌償保證

信託契據載有向受託人作出的彌償保證的規定，和解除其責任的規定。受託人有權與機場管理局訂立業務交易而不必就該等交易可帶來任何溢利作出交待。

14 監管法律及司法管轄權

(a) 監管法律

債券及息票均受香港法例約束，並按香港法例詮釋。

(b) 司法管轄權

為受託人及債券持有人的專有利益，機場管理局不可撤回地同意，香港的法院擁有專屬司法管轄權解決可能由債券引起或與債券有關的任何紛爭訴訟、法律行動或程序(在本條件14合稱為「**程序**」)，皆可以在該等法院提起進行。

(c) 放棄豁免權

倘機場管理局可在任何司法管轄區就其本身或者其資產或收益申請豁免起訴、執行、扣押(無論執行中、判決前或其他情況)或其他法律程序及倘任何有關司法管轄區賦予機場管理局或者其資產或收益有關豁免權(無論有否申請)，機場管理局同意不會申請並不可撤銷地放棄有關豁免權，惟以有關司法管轄區法律允許範圍內為限。

(d) 同意強制執行

機場管理局基本同意就任何程序提供的救濟或發出的有關該等程序的任何傳票，包括(但不限於)對任何財產(不論其用途或擬訂用途)提出、強制執行或實行因該等程序作出或發出的頒令或判決。

風險因素

有意投資債券的人士應仔細考慮本發行備忘錄內所有資料，包括以下風險因素概要：

與債券有關的風險

不等同於定期存款

債券投資涉及風險。債券為投資產品，且投資債券並不等同於定期存款。債券不受香港存款保障計劃保障，亦不獲香港政府外匯基金擔保。此外，債券可能不受投資者賠償基金保障。你應根據你的財務狀況、投資經驗及投資目的判斷債券是否適合進行投資，否則不應投資債券。如有疑問，請諮詢你的獨立專業顧問。

債券具有有限派付及升幅

債券項下的派付僅限於債券本金金額連同債券年期內應付的全部利息。

利率及流通性風險

你有權要求機場管理局於債券的各季度付息日以其本金金額的100%贖回你所持有的債券，連同截至(但不包括)贖回日的應計及未付的利息。倘你並未行使權利於下一個付息日提早贖回你的債券，債券的市值及你在二手市場上出售你的債券的能力將於各付息日之間的時間內受制於利率及／或流通性風險。

你於債券的投資須承受利率風險，原因為倘現行港元利率於債券的年期內上升，港元固定利率投資(包括債券)的市值一般會下跌。因此，你的債券的市值可能會低於你所投資的金額。

由於未必會有交投活躍的二手市場，或完全沒有任何二手市場，你於債券的投資可能面臨流通性風險，因此，你可能無法為你的債券找到買家。雖然債券將會在香港聯交所上市及買賣，但你必須注意這並不保證債券會有一個交投活躍的二手交易市場，也不保證你能夠就債券取得一個確定的買入價或一個確定的賣出價，這亦不保證你能隨時取得債券的價格資料。假如你未能取得這些資料，你可能未能在有依據的基礎上，決定是否出售你的債券。此外，雖然機場管理局已委任若干市場莊家維持債券的市場，但債券的買賣市場可能有限。假如你有意向市場莊家出售你的債券，你將須依賴你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀(視乎情況而定)。相關市場莊家、香港結算公司及／或你的證券經紀(視乎情況而定)可能就此項交易向你收取費用。

信貸風險

如投資任何其他固定收益產品一樣，投資債券亦須承擔發行人可能無法償還本金或支付任何利息之信貸風險。標普全球評級對機場管理局的長期本地貨幣和長期外幣的評級為AA+ (於本發

行備忘錄日期，與香港政府獲授的評級相同)。債券並無具體信貸評級。機場管理局的信貸評級可能不能反映所有與結構、市場、本發行備忘錄所討論的其他風險因素以及其他可能影響債券價值的因素有關的風險的潛在影響。評級並非對購買、出售或持有債券作出的推薦，而給予評級的評級機構可隨時暫停、下調、修改或撤回評級。概無法保證評級將於任何特定期間內維持有效，亦無法保證給予評級的評級機構日後將不會根據其判斷或於必要情況下修改評級，或不會在任何時候以其他方式暫停或撤回評級。

債券不設抵押，且不獲香港政府擔保

債券不設抵押，且不獲香港政府擔保。當你認購債券，你將依賴機場管理局的信譽行事。雖然機場管理局由香港政府全資擁有，但其借款及其他責任(包括債券)並不獲香港政府擔保。機場管理局信譽的變更及市場情況(例如香港及世界各地的經濟及政治環境)的變更，可能會降低你的債券的市值，亦可能會影響機場管理局支付你的債券本金和利息的能力。倘機場管理局無力償債或未能履行其於債券項下的責任時，債券持有人只可藉無抵押債權人身份對機場管理局提出申索。在最壞的情況下，你可能會損失全部投資款項。

無執行債券下任何責任的直接合同權利

債券將以總額債券代表，概不會就你所持有的債券發行單獨的正式債券。你無法直接持有債券亦無法直接行使任何提早贖回權。為確保你作為債券投資者的權利，你將須依賴你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀(視乎情況而定)代表你採取行動。假如你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀(視乎情況而定)未能按照你的指示採取行動或無力償還或未能履行其責任，你將會需要根據你與你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀(視乎情況而定)之間的安排條款對你的配售銀行、香港結算公司或你的證券經紀(視乎情況而定)採取行動。

債券可能不適合所有投資者進行投資

債券屬投資產品。除非有意投資者擁有專業知識(獨自或獲財務顧問協助)來評估債券在多變的條件下的表現、對債券價值帶來的影響及該項投資對其整體投資組合的影響，否則不應投資債券。

各有意投資者應根據自身情況以決定是否適合投資債券。尤其是，各有意投資者應：

- (i) 有足夠的知識及經驗對債券、投資債券的優勢及風險以及本發行備忘錄所載的資料作出有意義的評估；
- (ii) 獲得及了解合適的分析工具，並參照其特定的財務狀況，以評估投資債券及相關投資對其整體投資組合的影響；

- (iii) 擁有足夠財務資源及流動資金以承擔投資債券的全部風險，包括當本金或利息以一種或多種貨幣支付，或當支付本金或利息的貨幣與有意投資者的貨幣不同；
- (iv) 全面理解債券的條款及熟知任何相關指數及金融市場的表現；及
- (v) 能夠評估(獨自或獲財務顧問協助)可能影響其投資及承擔適用風險能力的潛在經濟、利率及其他因素的情況。

修改及豁免

債券的條款及條件載有召開債券持有人大會以審議通常影響其利益事宜的條文。該等條文允許特定大多數持有人約束所有債券持有人，包括未出席相關會議及於會上投票的債券持有人及與大多數持有人投相反票的債券持有人。

其他市場的發展可能對債券的市價造成不利影響

國際金融市場及世界經濟狀況不景氣或會對債券的市價造成不利影響。債券的市場在不同程度上受到其他市場(尤其是亞洲)的經濟及市場狀況的影響。雖然每個國家的經濟狀況有所不同，但投資者對某一國家發展的反應可能對其他國家的證券市場及證券發行產生影響。發生全球金融危機時，國際金融市場可能經歷大幅波動。倘國際金融市場日後出現類似變動，債券的市價可能會受到不利影響。

機場管理局可能無法贖回債券

倘債券持有人根據債券的條款及條件中條件4(b)(於發生有關事項(定義見債券的條款及條件)時)或條件4(c)(於債券持有人在債券持有人認沽提早贖回日期(定義見債券的條款及條件)行使其提早贖回權利時)行使其認沽期權，機場管理局將須贖回有關債券持有人持有的全部或部分債券。倘出現該等情況，機場管理局手頭可能並無足夠的現金，且可能無法及時或按可接納條款安排融資贖回債券，或甚至無法贖回。在該情況下，贖回債券的能力亦可能受其他債務工具的條款限制。在該等情況下，機場管理局未能贖回債券將構成失責事況(定義見債券的條款及條件)，而該等事件亦可能構成機場管理局或其附屬公司的其他債務條款項下的失責事況。

規管債券的香港法例的任何變動可能對債券持有人造成不利影響

債券的條款及條件受香港法例規管。概無法保證債券發行日後任何可能的司法判決或對香港法例或行政慣例變更的影響。

債券可能不受投資者賠償基金保障

投資者應注意，債券在香港聯交所上市後，你於債券的權益以及你所參與的任何債券交易或會或不會受到投資者賠償基金的保障。設立投資者賠償基金之目的，乃為因有關於香港聯交所買

賣產品的持牌中介人或授權財務機構的違約而遭受金錢損失的投資者支付賠償。你是否符合資格獲此保障將取決於你及與你進行交易的人士(包括香港結算公司及／或你的證券經紀)是否滿足《證券及期貨條例》及投資者賠償基金規則中所載的若干標準。如果你想取得更多有關你就債券能否受投資者賠償基金保障的資料，你須尋求獨立意見，並諮詢你的證券經紀(如適當)。

與機場管理局及其業務和營運有關的風險

機場管理局面臨冠狀病毒病(「2019冠狀病毒病」)造成的疫情風險及營運中斷，且易受未來爆發任何其他大規模傳染病的影響

2019冠狀病毒病自2019年爆發以來，引發廣泛的全球健康危機，各國紛紛採取各種保持社交距離及限制旅遊措施，對全球經濟，尤其對航空及旅遊業帶來嚴重影響。

自2019冠狀病毒病爆發以來，全球實施的入境限制、旅遊限制令及檢疫措施對航空及旅遊業產生負面影響，致使勞動力嚴重短缺，並導致香港國際機場(「香港國際機場」)或(「機場」)的客運量及貨運量大幅下降。例如，於2020年2019冠狀病毒病爆發期間，客運量為880萬人次及飛機起降量為160,655架次，較2019冠狀病毒病爆發前的2019年分別下降87.7%及61.7%。2019冠狀病毒病疫情導致的香港國際機場的交通量下降，對機場管理局的整體業務、財務狀況及經營業績造成了不利影響。

同樣地，航空輔助業務(包括停機坪服務、飛機維修、航機膳食及其他航空輔助業務營運商)均因2019冠狀病毒病疫情導致香港及全球航空交通量減少而受到影響，從而對機場管理局的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

截至本發行備忘錄日期，機場管理局的業務、財務狀況及經營業績仍在從2019冠狀病毒病疫情帶來的不利影響中逐漸恢復。概無法保證2019冠狀病毒病疫情不會在不久的將來捲土重來並變得更加嚴重，而2019冠狀病毒病疫情引起的恐慌亦可能對航空及旅遊業產生持續不利影響。倘全球航空旅遊需求無法恢復至疫情前的水平，則客運及空運增長率放緩，甚至亞太地區內以及亞太地區與其他地區之間的市場萎縮，均將繼續對機場管理局的運營及財務狀況產生不利影響。

除2019冠狀病毒病的爆發以外，過往其他傳染病亦曾有爆發，例如2003年的重症急性呼吸綜合症(非典型肺炎)、2005年的H5N1病毒或「甲型禽流感」、2009年的H1N1病毒或「甲型豬流感」以及2019年香港的麻疹爆發，該等事件對受影響國家及地區的經濟產生了重大不利影響。任何高傳染性疾病的進一步大規模爆發，例如2019冠狀病毒病，均可能會對機場管理局的財務狀況及經營業績產生不利影響。

外部融資或會使機場管理局面臨利率及匯率風險，從而影響其財務狀況及經營業績

機場管理局已借入並可能繼續借入大量外幣。於2023年9月30日，機場管理局的計息借款總額為1,027.05億港元，且所有借款均為固定利率借款（當中已考慮指定利率掉期的影響）。機場管理局籌集的任何外部融資均可能受到利率及匯率波動的影響。於2023年9月30日，機場管理局的借款總額的32%及68%分別以港元及美元計值。概不保證機場管理局進行的任何對沖交易均能減低或消除利率及外幣變動的影響。利率上升，例如美國聯邦儲備局近期縮減刺激經濟的量化寬鬆政策以及加息導致香港利率上升，或港元與其他貨幣之間的匯率波動，均可能在機場管理局日後進一步訂立有關安排時，限制掉期或對沖工具的效用或增加該等工具的成本。這可能增加機場管理局的借款成本或減少資金的供應情況。此外，無法保證任何有關風險管理方法的有效性或日後能夠獲得或以可接受條款獲得有關對沖工具。

機場管理局面臨信貸風險，從而影響其財務狀況及經營業績

機場管理局的信貸風險來自應收賬款及其他應收款、主要作對沖用途而訂立的場外衍生金融工具、現金及現金等價物以及帶息投資。機場管理局的財務狀況可能因應收款項無法全額收回的風險而受到影響。

具體而言，機場管理局的絕大部分交易對手均在受2019冠狀病毒病疫情影響的經濟領域（即航空及零售業）開展業務。雖然貨運服務受到的影響相對較小，但客運量受疫情的影響嚴重，全球航空公司的業務均面臨流動資金及其他壓力。這一趨勢對其他服務航空業的行業產生了涓滴效應，包括停機坪服務、餐飲、航空燃油系統、地面支援、飛機維修、休息室服務、香港國際機場零售店及其他服務，其均為機場管理局的主要交易對手。機場管理局的應收賬項一般於開單日期後14天至30天內到期；然而，在上述非常時期，機場管理局曾放寬若干信貸條件，並採取其他措施協助交易對手渡過難關。機場管理局將密切監控其業務及營運，並在適當情況下考慮機場管理局及其交易對手的營運環境。機場管理局曾根據《機場管理局條例》（香港法例第483章）（「**條例**」）行使權利扣留飛機，以自航空公司收回應收賬款。

由於上文所述，於2023年9月30日，機場管理局就應收賬項確認虧損準備10.72億港元，較截至2023年3月31日止年度略有減少。截至2022年及2023年3月31日止年度，機場管理局亦分別錄得虧損淨額27.55億港元及19.30億港元，按年比減少30%。

然而，概無法保證機場管理局的交易對手將不會面臨嚴重的財務困境，而在此情況下，機場管理局可能無法及時或根本無法收回其應收賬款及其他應收款。

機場管理局依賴眾多專營商及其他業務交易對手經營香港國際機場

截至2023年3月31日，機場約有53,000名員工，其中僅有2,646名或不足總員工人數約5%的員工直接受僱於機場管理局(不包括其附屬公司)。這反映香港國際機場的大部分業務由專營商及其他業務交易對手進行。例如，機場管理局的專營商提供主要航空物流服務，即航空貨物、停機坪服務、航機膳食、航空燃油系統、飛機加油服務、飛機維修、機場禁區車輛加油服務及地勤支援設備維修，該等所有服務對航空公司及機場營運商確保乘客、貨物及飛機安全、高效流通而言至關重要。此外，機場的所有客運航空公司、貨運業務、商用航空中心運營以及零售及餐飲服務均由第三方提供。

概無法保證機場管理局的專營商及其他業務交易對手將能夠繼續以過往方式或是否能繼續在香港國際機場提供服務。尤其是，在2019冠狀病毒病疫情期間，機場管理局的眾多交易對手均遭受財務困難。請參閱上文「機場管理局面臨信貸風險，從而影響其財務狀況及經營業績」。亦概無法保證機場管理局尚未開始運作或即將全面運作的新專營商，如阿里巴巴集團旗下物流公司菜鳥領導的高端物流中心或11 SKIES(於「機場管理局」一節「將香港國際機場打造成新地標」一段進一步詳述)，將達至預期水平。倘機場管理局的任何專營商或其他業務交易對手無法或不願繼續提供其過往所提供的服務，或機場管理局的其中一名新專營商的表現無法達至預期水平，可能會導致香港國際機場的營運中斷，從而對機場管理局的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

勞工短缺可能對香港航空業的復甦及機場管理局的業務、前景及營運業績造成重大不利影響

香港國際機場及機場社區依賴大量勞工履行各項職能及提供不同服務，以支持香港國際機場的營運。先前疫情相關的旅遊限制已導致勞工嚴重短缺。這已導致並可能繼續導致(其中包括)即使在取消旅遊限制後，招聘員工及工人以支持香港國際機場的營運以及恢復服務及航班方面的困難增加。隨著旅遊限制取消後航空客運量的增加，預期航空業的人力需求將會增加。於2023年6月，香港政府宣佈推出行業輸入勞工計劃，在保障本地工人優先就業的前提下，允許航空業輸入最多6,300名非管理級工人。該計劃為航空業提供的十類工種包括：地勤人員、客戶服務員、飛機拖車司機、牽引車司機、機艙工作員、機坪服務員、倉務處理員／貨站服務員、飛機維修技工／技術員、機械／升降台操作員及維修員。招聘過程正在進行中。然而，概無法保證僅憑新計劃將能夠緩解勞工短缺的問題及能夠應付航空業日益增加的人手需求。任何勞工短缺均可能對香港航空業的復甦及機場管理局的業務、前景及營運業績造成重大不利影響。

機場管理局將須在其若干債務到期後再融資

於2023年9月30日，機場管理局的計息借款總額為1,027.05億港元。機場管理局就截至2023年3月31日止年度及截至2023年9月30日止六個月的票據及銀行貸款支付的利息金額分別為20.14億港元及17.90億港元。例如，於2023年1月，機場管理局發行了30億美元的多筆票據，包括於

2026年到期的4.875% 5億美元高級票據、於2028年到期的4.750% 10億美元綠色票據、於2030年到期的4.875% 7億美元高級票據及於2033年到期的4.875% 8億美元高級票據。於2022年1月，機場管理局發行了40億美元的多筆票據，包括於2032年到期的2.500% 12億美元票據、於2052年到期的3.250% 12億美元票據、於2062年到期的3.500% 6億美元票據及於2027年到期的1.750% 10億美元綠色票據。於2021年2月，機場管理局分別發行了本金金額9億美元的票據及本金金額6億美元的票據，分別於2031年及2051年到期。於2020年6月，機場管理局與21家本地及國際銀行建立350億港元的五年期無抵押定期及循環信貸。該信貸包括金額均為175億港元的定期貸款及循環信貸。於已發行票據以及定期及循環信貸的預定到期日，並視乎香港國際機場的航空交通復甦情況，機場管理局可能需要為部分票據以及定期及循環信貸再融資。在新興市場營運的實體能否獲得信貸，很大程度上受投資者對該市場整體信心水平的影響，因此，任何影響市場信心的因素（例如信貸評級下降或國家或央行干預市場）可能影響實體於任何此等市場的融資代價或融資額度。此外，地緣政治風險等因素可能對市場信心產生不利影響，進而影響融資成本及融資額度。概無法保證機場管理局將容易獲得或按有利或與過去相似的條款獲得再融資或額外融資或有關再融資或額外融資的成本將不會對機場管理局的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

機場管理局須為其業務進行重大融資

機場管理局每年產生大量資本開支及其他開支，以提供、營運、發展及維持香港國際機場。機場管理局的大部分營運現金流量用於支付該等資本開支及其他開支。機場管理局進行新項目時亦會產生大量資本開支，包括三跑道系統項目，按付款當日價格計算的估計成本為1,415億港元。除經營盈餘外，機場管理局預計將透過債務及收取機場建設費（「**機場建設費**」）的方式為三跑道系統項目提供資金。倘機場管理局的營運現金流量大幅減少，機場管理局或需大幅增加借款，以應付該等資本開支承擔。

此外，機場管理局的資本開支預算可能不準確，因此需要在中短期內增加槓桿以彌補差額。尤其是，機場管理局目前正在進行多項重大擴建項目，該等項目可能會延遲或成本超支。需大量資本開支的項目預算嚴重超支或延誤，或會導致資本開支進一步增加。已完成整項工程項目移交出現任何延誤亦可能導致資本開支增加。概無法保證機場管理局日後不會出現延遲或成本超支，從而可能增加其業務的融資成本，並對機場管理局的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

來自區內其他機場及高速列車等的競爭加劇，可能對機場管理局的營運造成不利影響

香港國際機場面臨來自區內其他機場及其他交通工具的競爭。尤其是：

- 區內機場的改善及擴建，將會加劇大灣區地區的競爭，而可能會減少香港國際機場在該地區的客運量及貨運量的佔比；及
- 中國正在規劃以高速列車連接主要城市的大型鐵路基礎設施發展項目。廣深港高鐵線香港段已於2018年9月23日向公眾開放。預期高鐵將顯著提升鐵路服務質素，使鐵路運輸的競爭力與航空旅行不相上下。該等高速連接可能與航空運輸進行競爭，並減少使用香港國際機場的旅客人數。

俄羅斯與烏克蘭之間的軍事衝突以及由此導致的美國及其他國家對俄羅斯的制裁造成了嚴重的市場混亂

俄羅斯與烏克蘭之間的軍事衝突造成了嚴重的市場混亂、能源、石油及其他大宗商品價格波動以及全球供應鏈中斷。美國及其他國家以及若干國際組織對俄羅斯及若干俄羅斯個人、銀行實體及公司(包括俄羅斯航空公司及俄羅斯營運的飛機)實施了廣泛的金融及經濟制裁以及出口管制及進口限制。尤其是，美國及若干其他國家對俄羅斯飛機實施飛行禁令，俄羅斯亦對若干國家的航空公司關閉了空域。國外註冊飛機如要經營往來香港的定期航班，必須根據《空運(航空服務牌照)規例》(香港法例第448A章)第3(1)(a)條向民航處處長取得經營許可證。此外，所有航空公司或飛機營運商在往返香港國際機場之前，必須取得民航處為每次飛機起降(抵港及離港)分配的時段。因此，機場管理局無權指示或拒絕飛機在香港國際機場降落或起飛。根據條例第34條，機場管理局有法定責任就其提供的服務收費。機場管理局有義務就提供的服務(例如降落及停機服務)向在香港國際機場降落的所有航班(包括經民航處授權的俄羅斯營運航班)收費。視乎事實及情況以及有關制裁機構的執行優先次序，機場管理局可能會面臨制裁或出口管制風險。概無法預測軍事衝突的程度及時間、俄羅斯採取的行動、美國及其他國家因此實施的制裁以及地區及全球的市場中斷情況，但這些事件可能對區域及全球金融市場及經濟狀況產生重大不利影響。

截至本發行備忘錄日期，俄烏戰爭仍在繼續，並持續為航空及旅遊業帶來無法預期的變化。有關局勢瞬息萬變，不可預測，並可能對機場管理局的財務狀況及經營業績造成不利影響。視乎事態發展情況及有關制裁部門的執法重點，機場管理局可能面臨潛在的制裁或出口管制風險。

機場管理局可能無法察覺及防止其高級職員、僱員、代表、代理、承包商、分包商、客戶或其他第三方的欺詐活動或其他不當行為

機場管理局的高級職員、僱員、代表、代理、承包商、分包商、客戶或其他第三方可能有欺詐活動或其他不當行為，令其遭受財務或其他損失、規管行動、訴訟及聲譽受損。不同類型的

當行為可能包括行賄或受賄；隱藏未經授權或非法活動，導致未知及無法管理的風險或損失；有意隱瞞重要事實，或未能執行識別潛在風險必要的盡職審查程序，而這對機場管理局作出投資及其他決定至關重要；不當使用或披露保密資料；推薦不適合機場管理局客戶的產品、服務或交易；挪用資金；進行超過授權限額的交易；從事虛假陳述或欺詐、欺騙或其他不當活動；進行有損機場管理局客戶利益的未經授權或過度交易；進行任何內幕交易；或以其他方式不遵守適用法律及規例或機場管理局的內部政策及程序。

例如，於2022年8月，機場管理局以短期合約聘用的四名員工因涉嫌在授出工程及物料供應合約，以及與三跑道系統項目有關的相關行政及財務安排上存在貪污行為而被廉政公署拘捕。該事件已導致廉政公署對相關前員工提起訴訟。

機場管理局的內部控制程序可能無法及時或根本無法識別所有不合規事件或可疑交易。此外，預防措施可能無法總是察覺及防止該等活動及不當行為。概無法保證將來不會發生欺詐活動或其他不當行為。倘發生該等欺詐活動或其他不當行為，可能對機場管理局的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響，或可能因此對機場管理局造成負面宣傳並損害其聲譽。

機場管理局的業務增長取決於機場管理局可能無法控制的跑道容量

機場管理局的業務增長，取決於跑道容量及其能否為適應更大的飛機起降量而進行及時有效的提升。概不保證香港國際機場的跑道容量可提升至符合其未來增長的程度。

於2016年4月，徵詢香港行政會議的意見後行事的香港行政長官（「**行政長官會同行政會議**」）核准赤鱸角分區計劃大綱（「**赤鱸角分區計劃大綱**」）草圖，並根據香港法例第127章《前濱及海床（填海工程）條例》（「**《前濱及海床（填海工程）條例》**」）批准就香港國際機場擴建成三條跑道系統的填海工程。

於2016年8月1日，三跑道系統開工建設。

於2017年9月，機場管理局發佈其財務顧問就三跑道系統項目的詳細融資建議提交的報告。三跑道系統項目的整體融資安排是按照「共同承擔，用者自付」原則制訂，並將透過保留機場管理局的營運盈餘、向由香港國際機場離港的旅客徵收機場建設費及市場借貸方式集資。

三跑道系統項目涵蓋七項核心工程及設施：(i)填海拓地650公頃；(ii)興建一條全長3,800米的新跑道及滑行道，同時重新配置中跑道；(iii)興建一座新客運廊及一個提供63個停機位的停機坪；(iv)興建一條全長2,600米的新旅客捷運系統（「**旅客捷運系統**」）；(v)興建一個新的行李處理系統；(vi)擴建二號客運大樓；及(vii)興建其他相關機場支援基礎建設、道路網及交通設

施。二號客運大樓擴建工程由一幢八層高的主大樓及南北附屬大樓組成，其中亦包括新旅客捷運系統及新行李處理系統。二號客運大樓擴建工程在香港綠色建築議會有限公司推出的BEAM Plus綠建環評認證計劃中取得91分的整體評分及榮獲暫定鉑金級評級。綠建環評就建築物的規劃、設計、施工、試行、管理、營運及維護等的可持續發展提供一套全面的表現評估標準。第三跑道及相關工程的設計及施工獲得Civil Engineering Environmental Quality Assessment(「CEEQUAL」)頒發「整體團隊獎」中「傑出」的最高評級。2022年4月，第三跑道順利完成一系列試飛。2022年7月展開熟習新跑道運作的工作。於2022年11月25日，第三跑道在預算範圍內如期正式啟用。新跑道啟用後，中跑道已暫時關閉，以方便行車隧道施工及相關重新配置。三跑道系統是一項非常複雜的工程項目，涵蓋眾多環環相扣的工程和項目銜界面。各種挑戰都可能影響個別工程環節。透過落實多項進度監控及改善措施，於本發行備忘錄日期，三跑道系統的各項工作穩步推進，目標於2024年完成整項工程。機場管理局將靈活分階段啟用三跑道系統客運設施，以配合疫情後航空客運量的恢復進度及現行客運需求。

儘管三跑道系統項目正在進行當中，概不保證香港國際機場的跑道容量可提升至符合其未來增長的程度。而隨著香港國際機場跑道容量的增加，亦無法保證日後會有充足的飛機服務需求。倘跑道容量受到限制或倘飛機服務需求下降，其可能會對香港國際機場的發展及其未來收益增長造成重大不利影響。此外，完成三跑道系統項目所花費的時間及所涉及的成本，或會受到多種因素及不可預見情況的不利影響。任何該等因素或情況，可能導致三跑道系統項目的建設延遲及／或成本超支，有關延遲或超支可能會對機場管理局擴充其跑道容量及發展其業務的能力造成重大不利影響，從而對其財務狀況及營運業績造成重大不利影響。

對與機場管理局的擴展有關的新項目的投資，將增加機場管理局的整體折舊支出，從而可能會對機場管理局的財務狀況及營運業績造成重大不利影響

對機場管理局的基礎建設及設施開發、擴展及完善(包括但不限於三跑道系統項目)的投資通常涉及大量的資本開支。該等投資可能需要很長時間方可產生必要的回報，並可能導致將來的折舊開支增加，從而可能會對機場管理局的財務狀況及營運業績造成重大不利影響。此外，倘該等投資未能產生必要的回報，則可能會嚴重降低機場管理局的財務狀況及營運業績。

機場管理局的業務依賴信息技術系統，任何信息技術系統的局限或故障均可能對其業務、財務狀況及營運業績造成不利影響

機場管理局的業務運作依賴大量信息技術系統、應用程式及業務流程以履行業務職能。於機場管理局的業務運作中，多項重要職能有賴相關計算機系統及網絡基礎設施的持續運行。系統更換、設備故障、人為失誤、自然災害、人為破壞(包括黑客攻擊)及停電等情況均可能導致系統中斷。有關中斷可能導致無法提供服務、第三方指令處理錯誤，並可能削弱相關企業維持高效

運營的能力。另外，信息技術系統的中斷可能會對機場管理局的收益產生不利影響，並損害與客戶的關係。

此外，機場管理局可能會遭受網絡攻擊、計算機病毒、惡意代碼、網絡釣魚攻擊或信息安全破壞，導致機場管理局、其僱員或客戶的機密、專有及其他資料在未經授權的情況下被發放、收集、監察、濫用、遺失或銷毀，或以其他方式干擾機場管理局、其客戶或其他第三方的業務運作。

機場管理局的無人駕駛汽車運作亦依賴信息技術系統，如無人駕駛電動拖車（「**無人駕駛拖車**」）、「機場管理局」一節「高度關注效率，注重旅客體驗」一段進一步詳述的無人駕駛拖車、巡邏車及其他車輛。任何系統中斷均可能導致無法提供服務及機場管理局業務營運中斷，這或會對機場管理局收入及客戶關係造成不利影響。

無法保證機場管理局的系統日後不會出現系統故障及數據洩露，亦不能保證機場管理局為減低系統中斷風險而採取的措施乃充分有效。

未能遵守有關資料私隱的法例或規例可能對機場管理局的聲譽、業務、財務狀況及營運業績造成不利影響

機場管理局須遵守香港法例第486章《個人資料（私隱）條例》（「**私隱條例**」）及其他適用司法管轄區的資料私隱法律及法規，以保障個人資料的私隱。機場管理局擁有大量有關其僱員及客戶的個人資料。此外機場管理局亦可能向若干第三方承包商及服務供應商提供該等個人資料。不當使用或披露，或未能保護或妥善控制該等個人資料，可能導致違反《私隱條例》及／或其他適用的資料私隱法律及法規，從而對機場管理局的聲譽、業務、財務狀況及營運業績造成不利影響。概不保證不會發生任何濫用、未經授權或意外披露個人資料的情況。此外，未來可能會頒佈有關資料隱私的新訂或額外法律及法規，這可能會導致機場管理局承擔額外的巨額成本，或要求機場管理局改變其業務慣例以遵守新的法律及法規。

機場管理局於業務過程中面臨訴訟風險

於機場管理局的日常業務過程中，不時會出現涉及項目承包商、分包商、合資企業夥伴、客戶及其他各方的申索，包括商業申索、合約申索、客戶申索、工傷申索、環境申索及訴訟、職業健康與安全申索、僱員申索及規管糾紛。即使機場管理局最終能夠成功抗辯向其（或追討由其）提出的申索，仍可能會造成聲譽受損，並可能會招致無法從其他各方收回的高額法律及相關費用。詳情請參閱「機場管理局」一節「法律及其他訴訟」一段。

於某些情況下，香港政府有權根據《1995年飛航(香港)令》撤銷機場管理局的機場許可證

香港行政長官或其授權的人士(倘其認為適合)可臨時中止或更改根據《1995年飛航(香港)令》簽發的任何許可證及(經過充分詢問後，按其信賴的充分理由)可撤銷、中止或更改任何有關許可證。倘機場管理局的機場許可證遭中止或撤銷，則機場管理局將無法經營其機場業務，並因此無法從該物業中產生任何收益。

違反或未重續批地文件或會影響機場管理局的業務

香港政府有權於機場管理局未能或疏於履行、遵守或符合有關批地文件(定義見債券的條款及條件)的任何條件時重新接收及接管其已授予機場管理局的相關土地及建於其上的所有樓宇的所有權。此乃對香港政府有關任何該等違反、不遵守或不履行的任何權利及申索的補充。因此，一旦違反批地文件可能會對機場管理局的業務、財務狀況及營運業績造成重大不利影響。

此外，機場管理局亦需為其他擴建項目取得批地，例如自動化停車場、海天中轉大樓、航天走廊及香港口岸(「**香港口岸**」)項目。概不保證機場管理局能夠及時或完全獲得任何該等額外批地。無法獲得額外批地可能會影響上述項目的實施，並導致資本開支增加。

與大灣區及中國其他地區新創項目有關的風險

機場管理局目前正與有關當局及第三方商討大灣區項目，並探討與珠海機場深化合作。例如，機場管理局與東莞港務集團簽訂協議成立合資公司，以推動「東莞-香港國際機場物流園」的發展。進一步詳情，請參閱「機場管理局」一節「提升香港國際機場於大灣區及其他地區的價值貢獻」一段。由於其他因素的影響，無法保證該等新創項目能否如期或完全落實。該等新創項目的任何失敗，均可能對機場管理局的業務、財務狀況及營運業績造成重大不利影響。此外，亦概無法保證機場管理局於中國的現有合資公司將繼續營運或於未來繼續以相同水平營運。該等合資公司的任何終止營運均可能對機場管理局的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

機場管理局提高機場收費的能力屬有限

機場收費計劃及其任何修訂須經行政長官會同行政會議的批准。概不保證任何新計劃或建議修訂將獲行政長官會同行政會議批准。同時，按批准提高機場收費未必能彌補機場管理局所增加的成本。因此，機場管理局提高機場收費的有限能力可能會對機場管理局的業務、財務狀況及營運業績造成重大不利影響。

事故、惡劣天氣、自然災害及安全事件可導致收益減少及支出增加，並降低機場管理局的運營靈活性

機場管理局的營運可能會受到事故、惡劣天氣、自然災害以及安全及網絡安全事件的影響，從而導致主要設備、設施、系統及電路故障以及跑道、滑行道及其他機場設施的關閉，進而或會中斷或阻礙香港國際機場的營運，並導致收益減少、支出增加、損害索賠、飛機起降量的長期中斷或減少、機場管理局的運營靈活性降低、機場管理局的負債增加及加強監管的壓力。機場管理局無法向投資者保證所投購符合行業慣例的保險將足以彌補損失或有關保險將繼續按同等條款提供。

主要航空中心區域內或其他地方的氣候或環境因素或會對航空旅遊的提供及需求產生不利影響

機場管理局的營運可能會受到主要航空中心區域內或其他地方的氣候或環境因素的影響。超強颱風出現的頻率、降雨量及風暴浪高的增加可能會淹沒香港國際機場及或通往香港國際機場的路段及橋樑。這可能導致營運中斷，而恢復營運所需的時間可能會招致高額成本。上述情況或會對航空旅遊的提供及需求產生不利影響，並可能會對機場管理局的業務、財務狀況及營運業績造成重大不利影響。其他氣候變化，如香港氣溫上升，亦可能導致能耗上升以及增加機場管理局營運香港國際機場的營運成本。

香港政府亦可能會採納新政策或頒佈新法律(包括與環境事宜相關者)，從而可能會增加機場管理局的營運成本或對香港國際機場的發展產生不利影響。

機場管理局面臨與環境、社會、管治及可持續發展(「ESG／可持續發展」)事宜有關的風險，可能對其聲譽、業務、財務狀況及營運業績造成重大不利影響

機場管理局面臨與ESG／可持續發展事宜有關的各種風險，包括聲譽風險。與ESG／可持續發展活動相關的負面事件可能會影響機場管理局的聲譽及與投資者的關係，所有這些均可能對其業務及營業業績造成重大不利影響。例如，機場管理局過去曾及將來亦可能被指控「洗綠」(例如，過分誇大其項目的資質或環境效益，或不兌現承諾)。機場管理局關於ESG／可持續發展事宜(包括其項目和舉措對環境的潛在影響)的預期、估計及期望聲明涉及機場管理局無法控制的已知和未知風險、不確定性及其他因素，可能導致實際結果有別於該等預期、估計及期望聲明。因此，無法保證機場管理局的ESG／可持續發展舉措，包括先前發行及未來進一步發行綠色票據的所得款項用途，在日後不會受到更嚴格的審查或公眾評論。有關審查或公眾評論可能會對機場管理局的聲譽、業務、財務狀況及營運業績造成重大不利影響，特別是導致法律及聲譽風險。

與機場管理局與香港政府的關係有關的風險

有關債券並無政府擔保

雖然機場管理局由香港政府全資擁有，但香港政府並無且並無表示有意就債券提供任何擔保，且香港政府的有關擁有權未必與機場管理局的財務狀況相關聯或為此提供任何保證。概無香港政府向機場管理局提供直接或間接的財政支持，以滿足機場管理局的未償還債務義務(包括債券)的法定或其他規定。故機場管理局仍須全權履行債券的償還責任。因此，概不保證在債券存在未付款項的情況下，香港政府將就有關債券作出任何本金及其分派的償付。機場管理局相信，其由香港政府全資擁有的事實(在其他因素之間)已在其信貸評級中反映。現時未能確保，倘機場管理局不再由香港政府全資擁有，其信貸級別不會受不利影響。

香港政府可對機場管理局施加重大影響，並可促使機場管理局作出決定、修改其業務範圍或其資本架構，或對機場管理局施加可能並不符合投資者最佳利益的新義務

機場管理局是受條例管轄的法定法人團體。其業務須根據條例開展。此外，行政長官會同行政會議可就機場管理局的職能表現作出指示，就香港國際機場的營運制定規例及批准機場收費計劃。民航處處長可就有關民航的國際義務作出指示。根據民航處處長授予的機場許可證，機場管理局可能須按香港行政長官向其派發的指令開展機場相關業務。按照條例中的各項管制規定，香港政府可對機場管理局的業務、財務狀況及營運施加重大影響。

此外，香港政府可對機場管理局的股本施加重大影響。條例表明財政司司長在諮詢機場管理局後，可增加機場管理局的資本及立法會可應財政司司長的建議，藉決議就將機場管理局的資本減少至所指明的款額一事訂定條文。除根據條例外，機場管理局不得發行股份。

在某些情況下，機場管理局的決定及行為可能會受到司法覆核，有關覆核或會由受到該等決定及行為影響的人士提出。法院對任何有關司法覆核案件的裁決，均可能會造成機場管理局的資本及營運成本增加，並對機場管理局的財務狀況及營運業績產生不利影響。

與香港、中國及其他國家有關的風險

香港、中國或世界其他國家的不利經濟發展可能對機場管理局的財務狀況及營運業績造成重大不利影響

機場管理局的大部分收益來自香港及中國的旅客及經濟活動。由於香港與中國及鄰近的亞洲國家的業務關係緊密，香港的經濟直接及間接地受到該等地區及國家的經濟表現的影響。經濟活動的增長或下滑直接影響到航空商務旅行及國際貿易貨運空間的需求，以及由於可自由支配收入亦會受到影響，故亦會影響休閒旅行的需求。因此，香港、中國或亞洲其他地區的不利經濟發展，尤其是經濟活動的持續放緩，可能會導致飛機服務需求下降及對機場管理局的財務狀況及營運業績造成重大不利影響。亦請參閱下文「香港面臨的地緣政治風險可能影響機場管理局的財務狀況及營運業績」。

香港經濟亦在很大程度上受到美國、歐洲及其他全球經濟體的經濟及政治狀況的影響。香港國際機場是主要的國際客貨運樞紐，機場管理局的大部分收益來自於機場營運。因此，機場管理局的財務狀況及營運業績或會受到美國、歐洲或其他全球經濟體的持續下滑(如有)、市場波動及政治環境不穩定的不利影響。

自2020年初以來，2019冠狀病毒病疫情嚴重影響了全球經濟，尤其是旅遊及航空業。進一步詳情請參閱上文「與機場管理局及其業務及營運有關的風險－機場管理局面臨冠狀病毒疾病(「**2019冠狀病毒病**」)引起的疫情風險及干擾，並且容易受到日後其他大規模傳染病爆發的影響」。

近年的全球金融及經濟危機及事件，包括歐洲債務危機、諸多國家可能退出歐元區、英國於2020年正式退出歐盟、於2022年2月開始的俄羅斯與烏克蘭之間的軍事衝突、2023年10月開始的以巴衝突、利率上升(如美國加息)、對中國經濟放緩及中國股市波動的擔憂，以及大量財務機構倒閉等，使全球信貸市場歷經劇烈波動，導致金融及經濟狀況不甚理想。

此外，2018年7月以來的中美貿易緊張局勢亦已導致全球市場波動。例如，航空貨運繼續面臨中美貿易戰帶來的不利因素，貿易緊張局勢對香港國際機場的貨物吞吐量造成負面影響。中美貿易緊張局勢極不明朗，可能會對香港及其他亞太區國家的經濟帶來意想不到的後果，繼而損害機場管理局的業務及增長前景。

香港經濟對全球經濟狀況較為敏感，部分取決於美國、中國及其他發達國家的經濟表現。無法預測香港經濟未來將如何發展，以及會否因全球危機而放緩或出現金融危機。倘經濟再度下滑或全球經濟復甦放緩，無法保證香港經濟或機場管理局的業務、財務狀況及營運業績不會受到不利影響。

香港進口稅的任何變動均會影響機場管理局出租免稅店零售空間

機場管理局的部分收益源自在香港國際機場出租免稅店零售空間。香港進口稅的任何變動均可能對該等零售區域的總銷售營業額及機場管理局的總體租金收入造成不利影響，進而對機場管理局的業務、財務狀況及營運業績造成不利影響。更多詳情請參閱上文「香港、中國或世界其他國家的不利經濟發展可能對機場管理局的財務狀況及營運業績造成重大不利影響」。

港元貶值可能會增加與機場管理局資本義務有關的成本並將增加償還其債務的港元成本

港元自1983年10月17日起與美元掛鈎，匯率為約7.80港元兌1.00美元。2005年5月，香港金融管理局將延續22年的匯率範圍由原來的1美元兌7.80港元擴大至1美元兌7.75港元至7.85港元的新範圍（「**聯繫匯率制度**」）。香港政府一再重申捍衛該聯繫匯率制度。然而，倘該政策有所變動或港元貶值，這會增加機場管理局以外幣計值的未來負債的港元成本。由於機場管理局的所有收益基本上均以港元計值，港元兌美元貶值會增加其美元計值債務的港元利息費用，進而減少機場管理局的淨收入，使得機場管理局更難或需花費更多才可及時償還其美元計值債務義務。

香港面臨的地緣政治風險可能影響機場管理局的財務狀況及營運業績

機場管理局的大部分資產位於香港，其收益亦來自於香港的活動。香港於1997年7月1日成為中國的特別行政區，並一直維持其作為國際金融中心的地位。因此，機場管理局面臨地緣政治風險，特別是中國與美國等其他國家之間的任何緊張關係。這種緊張局勢可能導致經濟、政治及法律方面的變動，從而影響機場管理局的財務狀況及營運業績。

2020年7月14日，美國總統簽署《香港自治法案》（「**自治法案**」）及頒佈《關於香港正常化的總統行政命令》（「**第13936號行政命令**」）。根據第13936號行政命令，（其中包括）美國相關出口管制法律及法規對香港現有的許可例外及優惠地位將被取消。因此，向香港出口若干美國管制軟件、商品及技術必須遵守適用於向中國出口的強化規定。

根據第13936號行政命令，美國財政部外國資產控制辦公室對若干香港及中國政府官員實施制裁，其中包括機場管理局附屬公司機場保安有限公司（「**AVSECO**」）的一名董事局成員。制裁意味著凍結該等個人位於美國境內或由美國人士擁有的所有財產及財產權益，美國人士不得買賣被凍結個人的財產。為免生疑問，上述個人並非機場管理局的董事會成員、行政總裁、首席營運總監、執行總監或機場管理局僱員。於本發行備忘錄日期，機場管理局與之訂立建築及其

他合約的若干承包商曾被列入美國國防部、美國財政部外國資產控制辦公室或任何其他美國政府機構根據美國第13959號行政命令(經美國第14032號行政命令(經適用的美國行政命令修訂、撤銷及／或取代，限制美國人士於該等行政命令所列實體的多項投資)修訂)發佈的「中共軍事公司／中國軍事公司」或「中國軍工綜合體公司」名單，或為該等公司的附屬公司或聯屬企業。該等承包商或其聯屬企業或母公司可能受到美國政府施加的上述限制，儘管這些限制目前並不影響其履行與機場管理局訂立的合同的能力。於本發行備忘錄日期，機場管理局並無投資於上述行政命令中提及的實體。

在這種地緣政治不穩定的情況下，無法保證美國不會實施進一步或新的制裁，包括根據《自治法案》或第13936號行政命令實施的制裁；根據第13936號行政命令、美國第13959號行政命令(經美國第14032號行政命令(經適用的美國行政命令修訂、撤銷及／或取代)修訂)實施的貿易限制；或其他政府對機場管理局於其營運過程中訂立合約及進行交易的任何交易對手方，乃至對機場管理局或其董事會成員、行政總裁、首席營運總監、執行總監或附屬公司及聯屬企業實施的制裁。倘實施進一步或新的制裁，機場管理局的財務狀況、營運業績及業務營運可能會受到重大不利影響。

無法保證香港的政治及法律環境日後會持續有利於機場管理局的業務。日後地緣政治不穩定、社會動盪或由此導致的國內及全球經濟活動持續放緩，均可能對機場管理局的財務狀況及營運業績造成不利影響。

所得款項用途

發售債券及申請上市費用的估計金額將約為3,800萬港元(假設最高發行金額得以發行)，並將由機場管理局支付。發行債券所得款項淨額(假設最高發行金額得以發行)，於扣除發行債券有關費用後，將約為49.62億港元。機場管理局將運用發行債券所得款項淨額撥作其資本開支(包括三跑道系統項目的資本開支)及一般企業用途。

機場管理局

為反映香港國際機場的營運範圍及規模，除非另有說明，本「機場管理局」一節亦提供2019冠狀病毒病疫情之前的數據。該等數據不應被視為香港國際機場於2019冠狀病毒病疫情後當前營運規模的指標。

概覽

機場管理局是香港政府全資擁有的法定機構。機場管理局根據條例成立，該條例規定其成立旨在提供、營運、發展及維持位於赤鱗角鄰近地區的民航機場。根據條例，機場管理局經營香港國際機場。按國際客運量及國際貨運量計，香港國際機場是全球最繁忙的機場之一。

香港國際機場位於距離香港島西北面30公里的大嶼山赤鱗角，建於主要為人工建造的島嶼的填海土地上，於1998年7月6日以單跑道投入商業運作。機場啟用一年後擴展至雙跑道運作，並擴建客運大樓。2016年8月，三跑道系統項目開工建設，包括填海拓地約650公頃、興建第三跑道、相關滑行道系統、經擴建的二號客運大樓、一座客運廊及相關基建，以及重新配置中跑道。2022年4月，第三跑道順利完成一系列試飛。2022年7月展開熟習新跑道運作的工作。於2022年11月25日，第三跑道在預算範圍內如期正式啟用。新跑道啟用後，中跑道已暫時關閉，以方便行車隧道施工及相關重新配置。三跑道系統是一項非常複雜的工程項目，涵蓋眾多環環相扣的工程和項目銜界面。各種挑戰都可能影響個別工程環節。透過落實多項進度監控及改善措施，於本發行備忘錄日期，三跑道系統各項工作穩步推進，目標於2024年完成整項工程。機場管理局將靈活分階段啟用三跑道系統客運設施，以配合疫情後航空客運量的恢復進度及現行客運需求。

截至2023年5月，一號客運大樓（「T1」）、T1中場客運廊、T1衛星客運廊、天際走廊及海天中轉大樓的總樓面面積約為752,000平方米。截至2023年12月，設有118個客運停機位、69個貨運停機位、21個長期及維修停機位和7個短期停機位。

香港國際機場在繁忙時段的飛機起降量可達每小時69架次。根據國際機場協會（「國際機場協會」）發佈的機場運輸數據，自2010年以來，香港國際機場12次蟬聯全球最繁忙的貨運機場。於2019冠狀病毒病疫情爆發之前，截至2019年3月31日止年度，香港國際機場錄得客運量7,510萬人次。儘管受2019冠狀病毒病疫情的影響，香港國際機場的客運量顯著下降，但以國際貨運量計算，香港國際機場於2020曆年仍為全球最繁忙的機場，同年的貨運量達450萬公噸。截至2022年及2023年3月31日止年度，香港國際機場的貨運及航空郵件量分別達490萬公噸及410萬公噸，再度成為全球最繁忙的貨運機場。截至2023年3月31日止年度的貨運量下降至410萬公噸，乃由於全球貨運疲軟和全球經濟不確定所致。

下表載列香港國際機場於所示期間的客運量、貨運及航空郵件量和飛機起降量。

	截至9月30日止六個月		截至3月31日止年度		
	2023年	2022年	2023年	2022年	2021年
客運量 ⁽¹⁾ (百萬人次)	20.7	2.0	12.4	1.4	0.8
貨運及航空郵件量 ⁽²⁾ (百萬公噸)	2.2	2.1	4.1	4.9	4.6
飛機起降量(千架次)	139	66	161	145	128

附註：

- (1) 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。
- (2) 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。

截至2021年、2022年及2023年3月31日止年度以及截至2022年及2023年9月30日止六個月，機場管理局及其附屬公司(統稱「集團」)的綜合收益分別為59.36億港元、57.98億港元、82.17億港元、34.68億港元及63.04億港元。集團的收入來源可分為航空業務收益及非航空業務收益。

航空業務收益包括機場收費、保安費及航空保安服務費。截至2021年、2022年及2023年3月31日止年度以及截至2022年及2023年9月30日止六個月，集團的航空業務收益分別為22.40億港元、27.14億港元、30.17億港元、12.52億港元及25.90億港元，分別佔集團收益約38%、47%、37%、36%及41%。

非航空業務收益包括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、地產收益、會議及展覽收益以及其他收入。截至2021年、2022年及2023年3月31日止年度以及截至2022年及2023年9月30日止六個月，集團的非航空業務收益分別為36.96億港元、30.84億港元、52.00億港元、22.16億港元及37.14億港元，分別佔集團收益約62%、53%、63%、64%及59%。

以下附表載列機場管理局於截至2021年、2022年及2023年3月31日止年度以及截至2022年及2023年9月30日止六個月的收益來源：

	截至9月30日止六個月		截至3月31日止年度		
	2023年 (未經審核) (百萬港元)	2022年 (未經審核) (百萬港元)	2023年 (經審核) (百萬港元)	2022年 (經審核) (百萬港元)	2021年 (經審核) (百萬港元)
機場收費	1,828	911	2,173	2,101	1,731
保安費	564	57	343	46	23
航空保安服務費	198	284	501	567	486
機場禁區輔助服務專營權	1,073	747	1,673	1,759	1,755
零售特許經營權及廣告的收益	1,774	59	752	62	203
其他客運大樓商業收益	316	294	613	677	915
地產收益	138	76	178	169	188
會議及展覽收益	305	842	1,605	-	-
其他收入	108	198	379	417	635
收益	<u>6,304</u>	<u>3,468</u>	<u>8,217</u>	<u>5,798</u>	<u>5,936</u>

近期發展

客運量逐步恢復

自放開旅遊限制以來，香港國際機場的客運量持續回升。2023年11月，香港國際機場錄得客運量380萬人次，飛機起降量27,855架次。

於2023年1月至11月，客運量增加八倍至3,500萬人次。相比2022年同期，飛機起降量近乎翻倍至246,240架次。貨運量同比增長1.7%至同期的390萬公噸。

以12個月滾動基準計算，客運量較上一可比期間增加八倍至3,680萬人次，而飛機起降量則上升90.6%至262,015架次。貨運量下跌1.4%至430萬公噸。

於2023年12月，香港國際機場的客運量回復到疫情前80%的水平，符合機場管理局的預測。於2023年聖誕節假期旅遊高峰期間，香港國際機場於2023年12月22日及23日連續兩日單日處理超過16萬人次旅客，並於2023年12月23日錄得約16.4萬人次，為疫情後的單日新記錄。

飛機起降量由2023年12月中起已超越疫情前80%的水平。飛機起降量於2023年12月23日錄得1,034架次的疫後單日最高記錄。

重振客運量

2023年3月，機場管理局推出香港國際機場「飛遇世界鉅賞」機票送贈計劃。為配合香港政府的全球推廣活動，機場管理局將向主要客運市場派發約50萬張機票，以加快航空及旅遊業的復甦。機場管理局於2020年4月以12億港元自四家本土航空公司提前購買該等50萬張機票，作為其在疫情期間支持航空業的紓緩措施的一部分。隨著檢疫措施最終於2023年解除，贈票活動於2023年3月1日率先在東南亞市場啟動，其後陸續在中國內地、東北亞、香港及其他市場推出。隨著航空客運量的穩步復甦，香港國際機場亦迎來新客運航空公司。

輸入勞工計劃

2023年6月，香港政府宣佈推出特定行業輸入勞工計劃，在保障本地勞工就業的前提下，容許航空業輸入最多6,300名非管理級工人。該計劃指定的十個航空業工種包括地勤人員、客戶服務員、飛機拖車司機、牽引車司機、機艙工作人員、機坪服務員、倉務處理員／貨站服務員、飛機維修技工／技術員、機械／升降台操作員及維修員。招聘過程正在進行中。輸入勞工計劃亦涵蓋建築行業，旨在緩解建築工人短缺的問題，為大型機場項目的進展提供支持。亦請參閱上文「與機場管理局及其業務和營運有關的風險－勞工短缺可能對香港航空業的復甦及機場管理局的業務、前景及營運業績造成重大不利影響」。

三跑道系統項目的進展

第三跑道已於2022年11月25日正式啟用。自放開2019冠狀病毒病相關的旅行限制以來，第三跑道運行暢順，香港國際機場的航空交通錄得穩步回升。新跑道啟用後，中跑道已暫時關閉，以方便行車隧道施工及相關重新配置。三跑道系統是一項非常複雜的工程項目，涵蓋眾多環環相扣的工程和項目銜界面。各種挑戰都可能影響個別工程環節。透過落實多項進度監控及改善措施，於本發行備忘錄日期，三跑道系統的各項工作穩步推進，目標於2024年完成整項工程。儘管三跑道系統的所有建築和基礎設施工程正在進行中，但機場管理局將靈活分階段啟用三跑道系統客運設施，以配合疫情後航空客運量的恢復進度及現行客運需求。預計三跑道系統項目全面運營後，香港國際機場每年可錄得1.2億人次客運量及1,000萬公噸貨運量。三跑道系統項目預算為1,415億港元，截至2023年9月30日，機場管理局已動用項目約81%的資本開支。

競爭優勢

集團認為造就其成功的競爭優勢如下：

香港國際機場位於亞洲的重要位置

香港位於亞洲的重要位置，而香港國際機場是香港唯一的民航機場，連接香港與中國內地及其他世界各地。香港國際機場得益於香港的地理位置優勢，距離全球約半數人口不到五小時飛行航程。在2019冠狀病毒病疫情爆發前，香港國際機場的航班來往全球約220個航點，包括中國內地約50個航點，當中包括所有主要市場。香港國際機場在促進商業活動交流方面擔當重要角色，鞏固香港作為金融及航空樞紐的地位。香港國際機場地處亞洲中心，地理位置優越，不僅是便捷的中轉樞紐，亦是航空業搶佔市場份額的理想之地。

政府對航線及航空運輸協定擁有談判權

根據《香港基本法》（「《基本法》」），香港政府有權與航空夥伴談判簽訂雙邊航空運輸協定，為香港與其他各地之間的定期航班服務提供法律框架。香港政府亦會與航空夥伴檢討航權及航空運輸安排，以擴展香港的航空網絡及增加市場競爭。

有賴香港政府對航線及航空運輸協定的獨立談判權，香港國際機場作為香港唯一的民用航空機場，可充分有效把握航空業發展的機遇。

有利的貿易及旅遊政策制度

香港國際機場在支持其發展及提升競爭力的有利政策制度下運作。根據《基本法》，香港為自由港，不設貿易壁壘，貨物進出口不徵收關稅。此外，香港亦為對國際遊客高度友好的旅遊勝地，近150個國家及地區居民可免簽證訪港，不遜於任何其他國際旅遊目的地。而與其他發達市場護照持有人一樣，香港護照持有人亦可免簽證訪問100多個國家及地區。

機場管理局為香港政府全資擁有的法定機構，負責香港國際機場的營運及發展。由於機場管理局的許多業務策略與政府政策一致，例如加強與大灣區的聯繫，因此機場管理局在政策上獲得香港政府的大力支持，使其業務得以迅速發展。

先發競爭優勢，蓄勢把握未來航空交通增長

自1998年在赤臘角投入營運以來，香港國際機場已發展成為一個多式聯運中心，為旅客提供廣泛的全球交通連接。在2019冠狀病毒病疫情爆發前，香港國際機場對接約120家航空公司，來往全球約220個航點，堪稱全球的「超級樞紐」，航班次數亦超過區內同類機場。作為香港國際機場最大的本土航空公司，國泰航空每天開設多個航班飛往全球最繁忙的各大航空樞紐，如倫敦希思羅機場。

香港國際機場的貨運設施使其能夠處理大量空運貨物，維持其作為全球物流樞紐的地位。香港國際機場運營三個貨運站及一個速遞集成樞紐中心，採用先進的物流及處理系統，讓貨運運作更暢順及高效。

高度關注效率，注重旅客體驗

香港國際機場卓越的營運表現是其穩健業績的基礎，其於2016年至2021年連續六年榮獲航空運輸學會頒發「亞洲機場效率昭著獎」，2010年至2019年連續十年獲《商旅》雜誌評選為「中國最佳機場」。以每條跑道的工作量單位計，香港國際機場與同類機場相比始終維持最佳效率。特別是，香港國際機場可以最快50分鐘的速度接駁航班過境，及維持行李運輸關鍵績效指標於1小時以內的較高目標。儘管2019冠狀病毒病的爆發對機場管理局的業務及營運，尤其是客運量造成了不利影響，但於放開疫情相關旅行限制後，航班數量及旅客人數均大幅反彈。於2019冠狀病毒病疫情期間，機場管理局已做好一系列準備，包括提升設施及服務，以及興建三跑道系統項目，以滿足疫情平息後的旅遊及貨運需求增長。

機場管理局持續投資於香港國際機場的設施及措施，以提供以旅客為中心的體驗。其中包括利用生物識別技術等智能機場措施，以為旅客提供更便捷選擇的同時，提升機場安保及處理能力；T1提升工程以及重振餐飲及購物體驗。例如，2019年，用於運送行李的無人駕駛拖車開始投入運作。這是香港首輛投入實際營運的無人駕駛車輛。此後，無人駕駛車隊的範圍不斷擴大，包括用於貨物運輸的無人駕駛拖車、無人駕駛巡邏車及無人駕駛員工接駁巴士。機場管理局大力投資於新技術及服務，以鞏固香港作為全球首屈一指的航空樞紐的地位。

策略

集團擬透過以下主要措施增收盈利及提高效率：

將香港國際機場發展成為三跑道系統

機場管理局正在將香港國際機場擴建為三跑道系統以滿足長遠的航空交通需求。三跑道系統項目涵蓋七個核心項目及設施：(i)填海拓地650公頃；(ii)興建一條全長3,800米的新跑道及滑行道，同時重新配置中跑道；(iii)興建一座新客運廊及一個提供63個停機位的停機坪；(iv)興建一條全長2,600米的新旅客捷運系統，透過T2客運廊連接二號客運大樓；(v)興建一個新的行李處理系統，透過T2客運廊連結二號客運大樓；(vi)擴建二號客運大樓，由一幢八層高的主大樓及南北附屬大樓組成；及(vii)興建其他相關機場支援基礎建設、道路網及交通設施。三跑道系統項目全面運營後預期可使香港國際機場於2035年滿足每年1.2億人次客運量及1,000萬公噸貨運量需求。二號客運大樓擴建工程的整體評分爲91分，並獲BEAM Plus綠建環評暫定鉑金級評級。第三跑道及相關工程的設計及施工獲得CEEQUAL頒發「整體團隊獎」中「傑出」的最高評級。

2022年4月，第三跑道順利完成一系列試飛。2022年5月，民航處向機場管理局簽發更新的香港國際機場營運牌照，並將第三跑道及相關滑行道納入牌照內。此外，條例下的《限制區地圖令》亦已作出修訂，以反映因應香港國際機場的最新發展所衍生的限制區界限改動。條例所劃定的限制區新界線包括第三跑道及相關基礎設施。2022年7月展開熟習新跑道運作的工作。於2022年11月25日，第三跑道在預算範圍內如期正式啟用。新跑道啟用後，中跑道已暫時關閉，以方便行車隧道施工及相關重新配置。三跑道系統是一項非常複雜的工程項目，涵蓋眾多環環相扣的工程和項目銜接面。各種挑戰都可能會影響個別工程環節。透過落實多項進度監控及改善措施，於本發行備忘錄日期，三跑道系統的各項工作穩步推進，目標於2024年完成整項工程。機場管理局將靈活分階段啟用三跑道系統客運設施，以配合疫情後航空客運量的恢復進度及現行客運需求。

進一步詳情請參閱下文「一業務營運」。

將香港國際機場打造成新地標

鑑於全球航空交通的長遠增長，尤以大灣區為甚，機場管理局正進行一系列擴建及發展項目，以鞏固香港國際機場作為國際航空樞紐的地位，以及根據機場城市藍圖將其由城市機場轉型為機場城市（「**機場城市**」）。除了三跑道系統的開支，機場城市的藍圖包括機場管理局於直至2030年的10年內投資超過400億港元，以提升香港國際機場的運力及功能，同時將其打造為新地標，推動香港及區內的經濟發展。

2016年10月，機場管理局公佈機場城市的核心元素－SKYCITY航天城的計劃。SKYCITY航天城位於香港國際機場，毗鄰客運大樓，將於赤鱗角島（「**機場島**」）北側建設零售綜合體、娛樂設施、餐飲區、酒店及辦公樓。

2017年4月，帆順控股有限公司獲得總建築面積33,700平方米的酒店開發及經營權。麗豪航天城酒店擁有1,200間客房，於2021年12月完成整項工程並開業。

2018年5月，機場管理局將SKYCITY航天城兩幅地塊(最高總樓面面積為35萬平方米)的發展及管理權批予新世界發展有限公司(「**新世界發展**」)的全資附屬公司樂斯有限公司，作綜合零售、餐飲及娛樂發展用途，並預計將於2022年起分階段開業。隨後，新世界發展於2020年11月宣佈於SKYCITY航天城投資200億港元興建11 SKIES綜合發展項目，該項目將成為香港最大的零售、餐飲及娛樂中心，亦是首個結合財富管理及健康服務的項目，以獨特設計加強區內聯繫，並重新定義大灣區的旅客及消費者體驗。11 SKIES的規劃總樓面面積為380萬平方呎，包括266萬平方呎的餐飲及零售店、57萬平方呎的體驗式娛樂設施及57萬平方呎的甲級辦公大樓。11 SKIES的辦公大樓已於2022年7月開業。新世界發展已規劃800多家商舖，集合120多個餐飲概念、娛樂項目以及世界一流的金融及醫療服務。假以時日，香港國際機場本身亦將成為一個景點。11 SKIES綜合體建成後將成為香港最大的零售、餐飲及娛樂中心。

此外，未來亞洲國際博覽館第二期發展項目將建設全港最大的多功能室內表演場地，可容納逾20,000人次。落成後，亞洲國際博覽館展覽設施的總樓面面積將增至10萬平方米。機場管理局旨在發揮亞洲國際博覽館與SKYCITY航天城其他部分的協同效應，使機場成為旅客及本地居民的新地標。

透過11 SKIES及其他項目，SKYCITY航天城將為市民及來自世界各地的旅客帶來耳目一新的消費體驗，使香港國際機場成為不止於國際航空運輸樞紐的獨特景點。

提升香港國際機場於大灣區及其他地區的價值貢獻

機場管理局繼續為大灣區的經濟發展作貢獻，以及為其他國家提供價值貢獻。

為提升跨境多式聯運旅客的便捷及服務水平，香港國際機場將加強與大灣區的海陸聯繫，增設停車場，並提升接駁基建，透過清潔的無人運輸方式，把毗鄰機場的港珠澳大橋(「**港珠澳大橋**」)的口岸設施與香港國際機場鄰近的東涌社區連接起來。機場管理局擁有管理中國珠海機場合資公司的55%股權，並於2022年11月與珠海市人民政府簽訂諒解備忘錄，深化與珠海的合作。雙方商討的重點合作項目為發展國際客運及貨運業務。透過諒解備忘錄，機場管理局可善用香港國際機場及珠海機場的航空網絡，並借助港珠澳大橋開通後兩地更緊密的聯繫，發揮協同效應，發展客貨運中轉服務。香港國際機場的海天中轉大樓及相關封閉行車橋於2023年8月啟用，並於2023年8月30日接載了首批乘坐專用接駁巴士由澳門直接經港珠澳大橋往香港國際機場禁區的轉機旅客。「經珠港飛」客運項目已於2023年12月開通，為中國內地旅客提供香港國際機場與珠海機場之間的「空-陸-空」無縫連接服務，旅客只需飛抵珠海機場，乘搭專用客車經港珠澳大橋到達香港國際機場禁區內的海天中轉大樓，便可直接抵達登機閘口，轉機前往世界各地。這充分發揮了香港國際機場及珠海機場的互補優勢。此外，項目可讓大灣區西部旅客利用港珠澳大橋直達香港國際機場禁區轉機，更好地服務大灣區。

香港國際機場於中國內地的客車網絡進一步擴大至逾110個站點，新增珠海長隆、珠海橫琴、惠州、河源及港珠澳大橋澳門口岸，並於港珠澳大橋澳門口岸開設24小時城市候機樓，提供各航空公司登機服務及設有智能登機櫃檯。旅客於澳門口岸辦理登機手續後，可乘搭機場接駁巴士前往香港口岸，辦理出入境與海關手續。然後，旅客再次乘坐巴士前往香港國際機場。從澳門口岸到香港國際機場約需55分鐘。海天中轉大樓啟用後，以一條封閉行車橋連結香港口岸，使該服務得以完善。屆時，旅客可在中國內地或澳門辦理登機手續，然後經港珠澳大橋前往香港國際機場，且無須在香港口岸辦理清關手續即可直接前往香港國際機場禁區。抵港旅客經港珠澳大橋前往中國內地及澳門亦可享有同樣便利。

作為機場城市計劃的一部分，機場管理局於香港口岸人工島建設自動化停車場，分階段提供約6,000個停車位。「轉機」停車場及「訪港」停車場分別將供轉機旅客及訪港旅客提供服務。「轉機」旅客可透過與香港國際機場海天中轉大樓相連的封閉行車橋，從香港口岸禁區直接前往香港國際機場登機口，而無需在香港辦理入境手續。「訪港」旅客可從香港口岸經航天走廊前往SKYCITY航天城或香港其他地區，航天走廊為一條行車及行人天橋。機場管理局計劃於航天走廊設立自動駕駛運輸系統，連接香港口岸人工島及SKYCITY航天城，並將該系統延伸至東涌市中心。連接SKYCITY航天城與港珠澳大橋香港口岸的航天走廊過海路段已於2022年2月動工。

此外，2023年2月，機場管理局與東莞市人民政府簽訂合作框架協議，深化合作，為大灣區發展新型的海空貨物聯運模式。合作框架協議包括設立香港國際機場東莞物流園和一個新的海空聯運貨運碼頭。合作框架協議的簽署，確定了香港國際機場東莞物流園於東莞的長遠發展，並概述了大灣區航空貨運服務的提升措施及執行中國當局清關規定的舉措。

2023年3月，由機場管理局成立及全資擁有的香港國際機場顧問有限公司與U-Tapao International Aviation Company簽署合作備忘錄，就泰國烏達堡國際機場及東部機場城市發展項目開展合作。香港國際機場顧問將在機場規劃、營運、智能科技及商業發展等方面提供建議。

2023年10月，機場管理局與東莞港務集團簽訂合資協議，成立合資公司，以推動全球首個直達機場空側的海空聯運項目—「東莞-香港國際機場物流園」的發展。這一創新的海空聯運模式，可讓大灣區的出口貨物於東莞完成符合香港航空貨物規定的安檢、打板及航空公司收貨等上游程序，經海路由符合保安要求的船隻運送至香港國際機場，再直接空運至全球各目的地。反之，國際貨物也能經由香港國際機場和物流園進口到大灣區。

透過創新及技術改造旅客機場體驗

機場管理局將繼續提升旅客體驗及營運效率。在適當情況下，將透過自動化及機械人應用技術、人工智能、視頻分析、5G傳感器及數據分析，進行技術及流程創新。

2022年10月，機場管理局推出基於生物特徵識別技術的「登機易」系統（「**登機易**」），據此，香港居民可在香港國際機場的不同檢查站便捷地完成整個離港程序，包括香港入境處的出境手續。香港居民使用智能登機櫃檯或於航空公司登機櫃檯辦理登機手續時，無須在通過機場不同檢查站時重複出示身份證明文件。

此外，香港國際機場現已設有登機易自動化通道，讓旅客使用登機易自助登機。旅客可在智能登記櫃檯及航空公司登機櫃檯或電子安檢門註冊「登機易」計劃。機場管理局更與其航空公司夥伴合作，旅客可透過他們的移動應用程式進行註冊。登機易於2022香港資訊及通訊科技獎中奪得「全年大獎」及「智慧出行大獎」。

另外，為滿足旅客對流動連接日益增長的需求，機場管理局增設高速Wi-Fi區數目。此外更引入先進的Wi-Fi技術，以提高數據傳輸速率及連接穩定性，滿足多種設備連接需求。機場管理局亦已建立5G基礎設施及數字停機坪管理系統，以進一步提高營運效率。2021年3月，「My HKG」流動應用程式正式推出。該應用程式的設計充滿活力，界面簡潔易操作。其為機場用戶帶來全新的數字體驗，包括預訂新的機場服務、商店及餐飲推薦以及其他個性化體驗。「My HKG」於2022年香港IDC未來企業大獎中獲頒發「未來數碼技術創新獎」。

2020年，香港國際機場開始向數據主導型機場轉型。香港國際機場推出了企業分析平台，員工可透過平台工具獲取整個香港國際機場生成的數據並進行自助分析，從而深入了解旅客行為及營運瓶頸。該等了解有助於更及時地做出決策、改善管理及提升旅客體驗。

此外，於2022年，為管理香港國際機場日益增多的機械人，機場管理局引進中央系統管理巡邏機械人，包括位置追蹤、事件或任務控制及遙距操作。

2019年香港國際機場開始使用無人駕駛拖車運送行李，成為全球首個在實際營運中使用無人駕駛技術的機場。2022年8月，成功試驗使用無人駕駛拖車在飛行區運送空運貨物後，無人駕駛拖車開始全面應用於協助運送貨物，每天24小時往來貨運站與西貨運停機坪之間進行運送工作。每輛無人駕駛拖車的拖拉力為25公噸，可配合各種拖卡及運行速度，滿足不同類型貨物的需要。為配合更廣泛的機場功能，機場管理局亦推出無人駕駛接駁巴士，用於接送機場員工到香港國際機場禁區內的不同地點工作，這也是香港啟用的首輛載客無人駕駛接駁巴士。

機場可持續發展承諾

機場管理局承諾於2050年年底前達至二氧化碳淨零排放（「**淨零碳排放**」）的目標。機場管理局於2010年啟動一項全機場範圍的碳減排活動。2010年至2015年期間，機場管理局及其40多個業務夥伴成功合作，將整個機場的每工作量單位碳排放量從2008年的基準水平降低25.6%。2012年，機場管理局連同其他於香港國際機場營運的實體共同承諾將香港國際機場打造為全球最環保機場，同年，機場管理局開始發佈可持續發展報告。2013年，香港國際機場獲得國際機場協會機場碳排放認可計劃（「**機場碳排放認可計劃**」）的第三級「優化」認證，成為亞太區首個獲此認證的機場，亦是亞太區首個於2016成功再獲三年期認證的機場。同年，機場管理局制定一項新承諾，即於2020年年底將整個機場的碳排放強度進一步從2015年的水平再減少10%。儘

管至2019年初香港國際機場碳排放強度將實現第二次下降，其中2018年下降了8.7%，但此後的客運量大幅下降擾亂2020年目標的實現，即使航空交通銳減已顯著降低香港國際機場的絕對排放量。為繼續推行可持續碳管理，於2021年，機場管理局及其主要航空相關業務夥伴共同作出承諾，於2050年年底前達至淨零碳排放，同時訂下中期目標，以2018年水平為基準，到2035年減少實際排放量55%（「**2035年中期目標**」）。為實現2035年中期目標，機場管理局制定一項碳管理行動計劃，旨在減少機場的直接排放（範疇1）、電力和天然氣消耗的間接排放（範疇2）以及與業務夥伴的運營有關的排放（範疇3）。於2019年，香港國際機場第二次成功獲得機場碳排放認可計劃第三級別的三年期更新。2023年2月，機場管理局獲得機場碳排放認可計劃第四級別「轉變」認證，該認證是對符合聯合國《巴黎協定》目標的機場的認可。這一更高級別認證表明，機場管理局持續致力於轉型為零碳排放及氣候適應力強的機場。作為整體業務策略的一部分，機場管理局將繼續於碳管理、氣候適應及應變、廢物管理、生物多樣性以及綠色機場設計和建設等領域推出各種措施，進一步減少香港國際機場的環境足跡。機場管理局已於組織的多個層面（包括董事會層面的責任）建立健全的治理機制，以監督、領導和實施與可持續發展相關的活動。此舉將有助於機場管理局實現其可持續發展願景，即在不斷變化及充滿挑戰的經濟、生態、科技及社會環境中，加強香港國際機場的營運及盈利增長能力，同時在整個組織內建立健全的可持續發展文化。為進一步助力作出承諾的業務夥伴達至2035年中期目標，機場管理局不斷完善「業務夥伴減碳支援計劃」，投放2,000萬港元成立「綠色創新和技術基金」，協助業務夥伴試行新減碳技術，並推出技能提升計劃，協助機場同業建立碳管理知識和技能。

機場管理局實施及定期更新《氣候適應及應變計劃》，當中載有管理機場面臨的未來與氣候相關的風險及機遇的主要措施。此外，以2018年為基準，香港國際機場力爭於2025年年底前將可回收物料的回收率提高25%。

機場管理局亦已制定機場管理局《可持續金融框架》（「**框架**」），其於機場管理局網站 www.hongkongairport.com 可供查閱。機場管理局網站及框架的內容並不構成本發行備忘錄的一部分，亦不以提述的方式納入本發行備忘錄。

提供卓越的餐飲及購物體驗

機場管理局過去始終及將繼續致力提升香港國際機場的零售及餐飲服務，以提供卓越的餐飲及購物體驗。於截至2020年3月31日止年度，機場管理局完成東大堂美食廣場的翻新工程，其設計呼應香港的山巒起伏，充滿動感。便捷服務的推出可讓食客透過流動裝置或美食廣場內的自助服務櫃檯點餐，免卻排隊煩惱。為豐富旅客於香港國際機場的購物體驗，機場管理局亦致力煥新香港國際機場的零售服務，並一直審慎監察零售業於2019冠狀病毒病疫情後的復甦情況，以調整零售組合使之符合當前的市場趨勢。於截至2021年3月31日止年度，機場管理局亦翻新了T1尊貴購物區，以擴闊零售組合和提升購物體驗。T1離港區域已改造為12個動感區域，設有各種娛樂、親子及休閒設施。

2022年11月，機場管理局向公眾推出「Hkairport Rewards」會員計劃。2023年10月，計劃擁有約30萬名會員。除了全年可享各種禮遇外，「Hkairport Rewards」會員在香港國際機場的商店、食肆，以及網上購物平台HkairportShop.com購物消費，更可獲獎賞積分。積分可用以換

領電子現金券在機場購物使用。為了增添購物樂趣，機場管理局於2023年3月在HkairportShop.com首次推出尊尚購物服務，讓旅客於出發前預先搜羅心頭好。旅客可以透過WhatsApp、微信及視像通話方式，獲專人提供切合個人需要的意見、查詢供貨情況，以及購買或預留產品。此外，使用香港國際機場貴賓室的旅客亦可要求提供產品展示及私人購物服務。

確保機場安全，保安嚴密

機場管理局始終將確保旅客、員工及業務夥伴的安全及保安嚴密置於首位。隨著香港國際機場成為數據主導型機場，機場管理局將繼續專注於網絡安全，利用一系列先進技術監察、分析和預防安全隱患，保護機場系統及數據。截至2023年3月31日止年度，機場廣泛使用現代化的雲端安全、進階電子郵件安全、零信任網絡訪問、管理檢測與響應等方案應對網絡攻擊，加強網絡抵禦能力。

於截至2023年3月31日止年度，機場管理局分別共舉行37次演習及72場培訓工作坊，內容涵蓋緊急應變、公共衛生、安保、消防安全、惡劣天氣準備、新航空公司和地勤人員培訓等。

歷史及成立

在機場管理局以永久形式成立前，臨時機場管理局(「**臨機局**」)於1990年4月按香港法例第407章《臨時機場管理局條例》成立，以執行規劃及興建香港國際機場的工作致使其可於啟德機場關閉後啟用。

條例於1995年7月通過，隨後於1995年12月開始實施，而臨機局於1995年12月1日改組為機場管理局。

機場管理局為法定機構，其股本由香港政府全資擁有。機場管理局於1995年12月1日在香港根據條例成立，其主要職能是提供、營運、發展及維持香港國際機場，旨在維持香港作為國際及地區航空中心的地位。條例載有機場管理局的權力及其確保香港國際機場安全和有效營運的職責。條例並無列明機場管理局的責任是否有限。

董事會由主席、行政總裁及其他成員(包括香港政府公職人員)組成。行政總裁由機場管理局委任，並須獲得香港行政長官批准，而董事會所有其他成員均由香港行政長官委任。

機場管理局的日常業務均在行政總裁的指示及協調下由首席營運總監、執行總監及其他僱員處理。

除香港國際展覽中心有限公司外，機場管理局並無擁有任何提供超過其於2023年3月31日的綜合資產淨值或於截至2023年3月31日止年度的綜合淨虧損10%的附屬公司。

機場管理局負責營運香港國際機場的法定地位及職權，是基於1995年12月1日生效的兩份主要憲制性文件：

- (a) 條例，確定機場管理局的法定機構地位，並訂明該局擁有所有適當權力執行其職責；及
- (b) 批地文件(定義見下文)，香港政府以這份文件為依據，向機場管理局批出赤鱸角地段第三號直至2066年為止及三跑道系統用地直至2071年為止以及同意就香港國際機場餘下土地延長批地文件直至2071年為止，並授予該局所需權力就其業務發展該土地。

條例

職能及權力

條例賦予機場管理局權力及責任，提供、營運、發展及維持香港國際機場，並提供任何機場相關設施、便利設備及服務。

機場管理局獲授一般權力，在履行責任時進行所需或適當的事務，並獲賦予多項特權，例如取得及處置各種財產、訂立合約、進行工作，以及設定香港國際機場設施的收費水平，並向設施使用者、專營商及特許經營商收取有關費用。

條例規定機場管理局須根據審慎的商業原則處理其業務，並須在切實可行的範圍內盡量確保其收入以跨年計算，至少足以應付其開支，並顧及安全、保安、經濟原則及營運效率。

財務

機場管理局獲授適當權利，管理其財務事宜，包括有權投資資金盈餘、借貸及進行財務交易，包括為金融風險管理而進行的交易。

條例列明機場管理局的初期法定股本為366.48億港元，以及機場管理局由香港政府全資擁有。機場管理局有權向香港政府宣派及支付股息。為達至更高效率的資本結構，於2004年6月，立法會批准修訂條例，允許削減機場管理局的股本。機場管理局向香港政府償還60億港元，並註銷相關股份。於本發行備忘錄日期，機場管理局的已發行股本為306.48億港元。

根據香港法例第483E章《機場管理局(關於機場的獲准活動)令》，機場管理局須於承諾在香港以外的機場從事任何特定機場相關活動(且總代價款額超逾機場管理局已發行股本的2.5%)前，取得財政司司長批准。

監管

機場管理局的運作受條例訂明的多項監管措施所規管。該等監管措施的性質及適用範圍反映機場管理局的法定機構地位，而且顯示香港政府於機場管理局擁有重大的財務權益，以及機場管理局負責管理、營運及發展香港其中一項主要經濟資產。

批地文件

按日期為1995年12月1日就赤鱸角地段第一號(「**赤鱸角地段第一號**」)訂立的新批地條件編號第7996號，香港政府已授予機場管理局香港國際機場所在的整個島嶼，面積約1,248公頃，批授期直至2047年6月30日為止。赤鱸角地段第一號其後經不時修訂及補充。機場管理局已退回赤鱸角地段第一號約24.7公頃土地並根據日期為2016年9月21日的新批地條件編號第22378號獲重新批授作為赤鱸角地段第三號，批授期直至2066年9月20日為止(「**赤鱸角地段第三號**」)。SKYCITY航天城發展項目的大部分正於赤鱸角地段第三號上進行。根據日期為2021年8月31日的協議，香港政府同意延長赤鱸角地段第一號的批地文件，將批授期由2047年7月1日進一步延長至2071年8月30日。

於2016年4月，行政長官會同行政會議批准就香港國際機場擴建成三跑道系統並未包括在赤鱸角地段第一號內的用地在香港法例第127章《前濱及海床(填海工程)條例》下進行填海工程的授權。

機場管理局已就擴建香港國際機場為三跑道系統獲取額外批地與香港政府磋商，該批地現已通過新批地條件編號第22924號獲得。三跑道系統批地文件現稱為赤鱸角地段第四號(「**赤鱸角地段第四號**」)，佔地約651公頃。其於2021年8月31日開工，批授期為50年，直至2071年8月30日為止。

赤鱸角地段第一號、赤鱸角地段第三號及赤鱸角地段第四號合稱為「批地文件」。

批地文件給予機場管理局就其業務發展機場島所需的權利。批地文件包含對機場島土地用途的管控權。該等管控權包括若干圖則須由香港政府審批的規定，以及遵守環境及運輸規例的規定。批地文件亦訂明香港政府保留作為批地文件最終擁有人及授予人的權利，這是該類文件的慣常規定。

此外，機場管理局已就香港口岸人工島及東岸附屬區域以及機場島與香港口岸人工島之間的水體向香港政府申請新批地文件，以進行多項與機場相關的發展項目。預期該等額外區域將被納入一份新批地文件內。

民航規例及相關事項

民航規例

香港國際機場的營運受有關香港本地法例以及適用於香港的國際及雙邊民航責任的規例所規管。

本地法例主要關於運作安全及保安事宜。在很大程度上，該法例由民航處處長代表香港政府監察及執行。尤其是，民航處處長已獲授批出機場許可證的權力及責任，包括批給香港國際機場的機場許可證。機場許可證為批給香港機場營運商的牌照，用以營運政府機場以外的機場，作旅客公共運輸或教練式飛行或為頒發飛行員執照而執行飛行測試之用。其有效期為一年，但民航處處長可酌情規定其他有效期。

國際民航責任源於各民用航空運輸協定，以及《芝加哥公約》等條約。香港政府有責任確保機場管理局履行該等責任(以適用於香港的責任為限)。除了安全及保安責任外，這些責任還包括多項事宜，例如配合飛機、旅客及空運貨物往來的服務標準，以及合理、公平地對待航空公司的事宜，尤其是設定機場收費。

民用航空運輸協定

民用航空運輸協定(「**民用航空運輸協定**」)是由兩地政府訂立的雙邊協議，訂明協議雙方可能提供國際民航路線及服務的有關條款。

條例規定，機場管理局不得訂立任何民用航空運輸協定。

《基本法》的條文規定，香港政府必須維持香港作為國際及地區航空中心的地位。根據這項規定，香港政府獲中國政府特別授權，可以就來往香港或途經香港的編定航班，為香港重續或修訂及磋商及訂立或臨時訂立獨立民用航空運輸協定，而該等服務並不包括來往或途經中國內地的航班。

香港政府亦與外國政府及航空部門代表定期就航空服務進行磋商，以檢討及更新交通安排，配合不斷轉變的市場情況。

空域管理

香港政府負責提供香港國際機場的航空交通管制服務。根據與機場管理局訂立的合約，機場管理局須向香港政府支付此項服務的費用。條例訂明機場管理局不得提供該項服務。

航空保安服務

機場保安有限公司為機場管理局的附屬公司之一，負責提供香港國際機場的航空保安服務。

業務營運

旅客業務

香港國際機場於1998年7月啟用，設有一座客運大樓，二號客運大樓於2007年正式啟用。香港國際機場受益於航空、陸路及海路交通，可通往珠江三角洲及中國內地其他區域。就連接本地目的地而言，機場快線24分鐘即可抵達中環市區或兩分鐘即可抵達亞洲國際博覽館。於2023年7月，專營巴士公司亦經營約85條路線。於2019冠狀病毒病疫情前，為連接大灣區，每日有約550班次客車往返香港國際機場與超過110個內地城鎮。海天中轉大樓的快船30至90分鐘即可抵達大灣區及澳門十個口岸，SkyLimo經營一支約300輛汽車的車隊，為香港國際機場及大灣區城市提供服務。

香港國際機場在繁忙時段每小時可處理69班航班，擁有三條跑道(其中兩條營運中)，分別為北跑道、中跑道及南跑道，均長3,800米，寬60米。此外，北跑道的一系列試飛已於2022年4月完成，並於2022年7月開始熟習北跑道的航班運作。新跑道啟用後，中跑道已暫時關閉，以方便

行車隧道施工及相關重新配置。機場擁有大量飛機停機位，截至2023年12月，包括118個客運停機位、69個貨運停機位、21個長期及維修停機位以及7個臨時停機位。

截至2023年5月，香港國際機場的總樓面面積為約752,000平方米，包括一號客運大樓、T1中場客運廊、T1衛星客運廊、天際走廊及海天中轉大樓。香港國際機場設有369個旅客登記櫃檯，服務約120家營運中的航空公司，其亦設有12個客戶服務櫃檯。

貨運業務

香港國際機場毗鄰世界製造中心，令其成為國際領先的航空貨運樞紐。因此，香港國際機場自2010年起已12次成為全球最繁忙的貨運機場。儘管受2020年的2019冠狀病毒病疫情影響，客運量大幅下滑，但就2020年的國際貨運量而言，香港國際機場仍為世界最繁忙的機場。截至2022年及2023年3月31日止年度，香港國際機場的貨運及航空郵件量分別達490萬公噸及410萬公噸，再一次令香港國際機場成為世界最繁忙的貨運機場。截至2023年5月，香港國際機場為貨運飛機提供55個停機位。香港國際機場提供高度可靠、國際認可及屢獲殊榮的航空貨運服務以及先進的航空貨運處理設施。於2022年，香港國際機場亦成為國際航空運輸協會活生動物運輸認證的認可合作夥伴機場，為全球首個機場社區獲得此項認證。這項認證肯定了香港國際機場貨運同業的技術與專業精神，以及同業致力確保動物在空運過程中的健康與安全。

香港國際機場貨運站由第三方運營。亞洲空運中心有限公司經營亞洲空運中心（「**亞洲空運中心**」），設計年運力為150萬公噸。其佔地約八公頃，擁有先進的全自動貨物處理系統及RFID卡車中控體系，通過網絡及流動應用程式獲取信息。

香港空運貨站有限公司經營香港空運貨站（「**香港空運貨站**」），設計年總運力為260萬公噸。其佔地約17公頃，亦擁有先進的全自動貨物處理系統。

國泰航空服務有限公司（「**國泰航空服務**」）經營國泰貨運站，設計年運力為260萬公噸。其佔地約11公頃，擁有先進的貨件處理系統。

敦豪空運（香港）有限公司（「**DHL**」）經營敦豪中亞區樞紐中心，其為DHL全球速遞網絡的三個全球樞紐中心之一。作為亞太區首個大型自動化速遞樞紐中心，其每小時處理超過35,000個包裹及40,000份文件。其佔地約3.5公頃。於2023年，敦豪中亞區樞紐中心完成其擴建工程，處理能力提升50%至每年逾100萬公噸。作為擴建工程的一部分，其採用升級的貨件處理系統，將樞紐中心的每小時貨物處理量提高至125,000件。其亦採用全自動化X光掃描器，將貨物檢查程序加快三倍。因此，擴建項目為香港國際機場提供額外處理能力，以滿足電子商貿及速遞貨運的需求。

香港郵政經營香港國際機場的航空郵件中心，其佔地約兩公頃，每日處理700,000件郵遞物品。此外，機場管理局利用經香港轉口的航空郵件量不斷增長的機會，正與香港郵政及中國郵政合作發展轉口郵件中心，以處理來自中國內地的轉口郵件。轉口郵件中心預計於2025年完工。

機場空運中心有限公司經營機場空運中心，為貨運代理提供倉庫及辦公室空間，用於集貨及配送。其佔地約六公頃，總樓面面積約133,000平方米。

為進一步提升機場管理局的貨運處理能力，機場管理局已與United Parcel Service(「UPS」)達成協議，於香港國際機場發展新樞紐中心。佔地兩公頃的新建速遞貨運設施預期在2028年完成整項工程，每年可處理近100萬公噸貨物，並設通道直達機場禁區。這預期將鞏固香港國際機場全球領先的航空貨運樞紐地位。

香港商貿港有限公司經營商貿港物流中心，提供定制物流服務，如存貨管理、訂單處理及延期裝配。其佔地約1.4公頃，總樓面面積31,000平方米。

為促進空運貨物的可持續發展，機場管理局與航空貨運業界密切合作，以進一步加強其服務，滿足客戶需求。機場管理局為貨運促進委員會主席，委員會成員包括香港海關、亞洲空運中心、香港空運貨站、DHL、國泰航空服務、航空公司貨運聯絡小組及香港貨運物流業協會有限公司。該委員會每季舉行會議，以檢討航空貨運的運作及表現。

機場管理局致力於簡化香港的通關流程，通過在香港海關與空運貨站營運商及集成商(亞洲空運中心、香港空運貨站、CPCT、DHL、FedEx及UPS)之間提供綜合電子數據聯通服務，以加快清關程序。經簡化的流程令各種貨物均可在運抵之前辦理清關手續，並涵蓋至裝運層面的所有貨物類別。其提供「優先貨物」設施，自動編定預設的限制代碼及促進認可服務營運商提供往中國內地的跨境轉關貨車服務。

為持續提升香港國際機場的卓越航空貨運效率，機場管理局於2021年10月推出了香港國際機場貨運數據平台(「平台」)。平台備有最新智能技術，並建立安全可靠的網絡，連繫供應鏈上的主要持份者，例如空運貨站營運商、貨運代理、運輸商及航空安檢設施營運商。這個採用了區塊鏈技術的業界平台，能更有效追蹤付運貨物，以統一方式進行溝通及資訊交流，並將工作流程同步化及標準化，同時推動無紙化工作環境。平台令業界的生態系統更緊密，以為香港空運業界帶來各種效益，從而進一步鞏固香港國際機場的領先國際貨運樞紐地位。

此外，阿里巴巴集團旗下物流公司發展的超大型物流基礎設施高端物流中心已於2023年第四季度完成整項工程。作為香港第三大倉庫，其配備了最新進的技術，以滿足電子商貿市場的需求。

由城市機場發展成為機場城市

根據法律規定，機場管理局有責任按照審慎商業原則處理其業務，並顧及安全、保安、經濟原則及營運效率。機場管理局的願景為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。機場管理局在發展其業務時，務求盡可能以最高效及最具經濟效益的方法滿足機場使用者的需要，並持續達至協定的服務水平。同時，機場管理局亦會計劃在財政上自負盈虧，並為香港政府投資的資金提供合理的財政回報。

未來數年，機場管理局計劃透過積極發展香港國際機場的多個範疇，包括核心旅客、貨運服務、多式聯運區域聯繫、零售及酒店，將香港國際機場由城市機場發展成為機場城市。為迎合長遠的交通需求增長及全面把握大灣區的業務潛力，從而實現發展機場城市的願景，機場管理局致力透過一系列發展項目擴展運力及功能，其中包括三跑道系統項目、提升雙跑道系統、發展SKYCITY航天城及透過把握電子商貿及高價值貨物的商機，鞏固香港國際機場領先的貨運地位。該等項目均為機場城市的重要組成部分，彼此相互關連，不僅為機場島創造協同效應，甚至為香港和大灣區的整體經濟發展作貢獻。展望未來，機場城市將提供更多科技主導及個人化的設施及服務，以迎合新一代旅客的喜好。香港國際機場的發展願景呼應中國政府就大灣區頒布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》及十三屆全國人民代表大會第四次會議上批准的國家「十四五規劃」，繼續提升香港作為國際航空樞紐的地位，再次肯定香港國際機場的整體發展方向，對大灣區以至整個國家發揮策略性作用。

三跑道系統項目

於2015年9月，機場管理局宣布三跑道系統項目的經修訂財務安排方案。財務安排方案是基於「共同承擔」原則制定，其項目資金將來自機場管理局的保留營運盈餘、機場建設費及市場集資。

於2016年4月，行政長官會同行政會議核准赤鱸角分區計劃大綱草圖，以及根據《前濱及海床（填海工程）條例》批准就香港國際機場擴建成三跑道系統進行填海工程。於2016年8月1日，三跑道系統項目建造工程已正式啟動。於2016年12月，機場管理局委任獨立財務顧問研究三跑道系統項目的詳細融資方案。於2017年9月，機場管理局發佈其財務顧問就三跑道系統項目詳細融資方案提交的研究報告。

三跑道系統項目的估計建設費用為1,415億港元，包括七大核心項目及設施：(i)拓地650公頃；(ii)興建一條全長3,800米的新跑道及相關滑行道系統，同時重新配置中跑道；(iii)興建一座新客運廊及一個提供63個停機位的停機坪；(iv)興建全長2,600米的新旅客捷運系統；(v)興建新行李處理系統；(vi)擴建二號客運大樓；及(vii)興建其他相關的機場配套基礎建設、道路網及交通設施。

二號客運大樓於2019年11月關閉以進行擴建。二號客運大樓的擴建工程由一幢8層高的主樓及南北附屬大樓組成，其中亦包括新旅客捷運系統及新行李處理系統。二號客運大樓的擴建工程取得總分91分，並榮獲綠建環評(BEAM Plus)暫定鉑金級評級。第三跑道及相關工程的設計及施工獲得CEEQUAL頒發「整體團隊獎」中「傑出」的最高評級。

截至2022年3月31日止年度，三跑道系統項目達到數個里程碑。約610公頃的填海拓地已移交予後續承包商，相關海堤建設已基本完成。於2022年4月，第三跑道順利完成一系列試飛。於2022年5月，民航處授予機場管理局經更新香港國際機場的營運牌照，涵蓋第三跑道及相關滑行道。於2022年7月，展開熟習第三跑道航班運作的工作。於2022年11月25日，第三跑道在預

算內正式如期投入服務。新跑道啟用後，中跑道已暫時關閉，以方便行車隧道施工及相關重新配置。截至2023年3月31日止年度，第三跑道的必要系統，包括空中航行服務系統、儀表着陸系統及飛行區地面燈號系統等已經完成裝設。三跑道系統是一項非常複雜的工程項目，涵蓋眾多環環相扣的工程和項目銜界面。各種挑戰都可能會影響個別工程環節。透過落實多項進度監控及改善措施，於本發行備忘錄日期，三跑道系統的各项工作穩步推進，目標於2024年完成整項工程。機場管理局將採取靈活的分階段策略啟用三跑道系統客運設施，以配合疫情後航空交通量復甦的進度及當前的客運需求。

機場管理局就香港國際機場營運三跑道系統所需的香港政府設施與建築署簽訂委託協議，相關施工正在進行中，其中服務於第三跑道的設施已經完成整項工程，現已啟用。

加強連繫

中國內地為香港國際機場業務增長的主要來源，當中以大灣區尤為重要。過去十年，香港國際機場透過增加跨境客車及快船的班次及目的地數目，加強其多式聯運的連繫能力。截至2023年5月，海天中轉大樓提供便捷的跨境快船服務，連繫大灣區及澳門十個快船口岸。前往東莞虎門、澳門氹仔及中山的海空及空海快船轉駁服務已亦恢復。隨着部分口岸已推出預辦登機服務，乘搭參與航空公司的海天中轉大樓旅客，可在該等口岸提供相關服務的航空公司取得登機證及托運行李。於2022年7月，大灣區航空開始提供預辦登機服務，而越捷航空於2023年2月開始提供預辦登機服務。香港國際機場海天中轉大樓於2023年4月28日開始試運廣州琶洲快船航線，連接香港國際機場禁區與廣州中心城區。新航線讓國際商務人員、會展業界人士及廣州旅客經香港國際機場輕鬆來往廣州及世界各地。

除海路交通外，於2023年5月，香港國際機場提供多種陸路交通選擇，連接香港國際機場至大灣區內超過110個目的地，此外，香港國際機場亦已在大灣區多個城市建立並將繼續拓展至涵蓋19座城市候機樓的網絡，供來自大灣區的旅客在乘坐交通工具前往香港國際機場前辦理登機手續，方便旅客托運行李及登機。

自2006年以來，機場管理局於管理珠海機場的合資公司佔股55%。隨著港珠澳大橋通車，香港國際機場與珠海機場之間的行車距離大幅縮短，兩地機場同意探討更深入的合作，並制訂長遠發展計劃，優勢互補。2022年11月，機場管理局與珠海市人民政府簽署諒解備忘錄，深化與珠海的合作。雙方商討的重點合作項目為發展國際貨運業務。透過諒解備忘錄，機場管理局可協調香港國際機場與珠海機場的網絡，加強港珠澳大橋的連接，發展客貨運中轉服務。2023年12月推出的「經珠港飛」客運專線充分利用及整合了香港及珠海兩地互補的機場資源。

為把握大灣區發展及港珠澳大橋等跨境基建啟用所帶來的商機，機場管理局在海天中轉大樓旁興建了一幢樓高五層、面積達22,000平方米的海天中轉大樓。海天中轉大樓及相關封閉行車橋

於2023年8月開始試行運作，並於2023年8月30日迎來首批由澳門乘搭接駁巴士經港珠澳大橋前往香港國際機場禁區的過境旅客。

專營商

主要航空後勤服務包括空運貨物、停機坪服務、航機膳食、航空燃料服務、飛機加油服務、飛機維修、商用航空設施、機場禁區車輛加油服務及地勤支援設備維修，對航空公司及機場運營商安全高效運送旅客、貨物及航機至關重要。為確保在香港國際機場提供最超值的航空後勤服務，機場管理局已透過公平透明的公開招標流程，向第三方商業夥伴授出專營權，以提供該等服務。機場管理局已實施一套全面的監察方案，確保專營商符合航空公司及持份者的要求，並超越國際及業界標準。

停機坪服務

香港國際機場現時有三家授權運營商提供停機坪服務，分別為香港機場服務有限公司、怡中航空服務有限公司及新翔(香港)有限公司。該等運營商致力為航空公司提供高效優質的停機坪飛機服務，包括運營登機橋及旅客登機梯；在飛機與指定區域之間以及不同飛機之間裝卸及運輸貨物、郵件、行李及其他財產；行李整理及以及準備將散裝行李及／或行李集裝箱運送至飛機上等。此外，香港空運貨站有限公司(一家貨運站運營專營商)亦在貨運停機坪為客戶提供飛機停機坪服務。

膳食

機場共有三家航空膳食供應商，分別為國泰航空飲食服務(香港)有限公司、德國漢莎航空膳食服務(香港)有限公司及佳美航空膳食香港有限公司。各供應商均遵從最高衛生標準，維持卓越穩定的產品和服務質素，為顧客提供滿意的服務。

商用航空設施

香港商用航空中心有限公司(「**香港商用航空中心**」)營運一個面積達16,000平方米的商用航空設施，設備完善，可以提供一站式優質服務，包括停機坪飛機服務、航班規劃及管理、飛機加油、飛機外勤維修、膳食以及清關、出入境及檢疫手續(「**清關、出入境及檢疫**」)等便利服務，建有三個飛機庫。

為進一步提升香港作為國際航空樞紐的競爭力，支持香港繼續發展成為區域內首屈一指的國際商業中心，機場管理局自2021年4月起與香港商用航空中心合作，落實香港商用航空中心斥資4億港元擴建香港國際機場公務飛機設施。香港商用航空中心的擴建計劃將有助進一步吸引全球企業在香港設立地區總部及辦事處。憑藉香港國際機場獨特的地理位置及連接網絡，企業高管可於五小時內從香港啟程抵達全球半數人口。

根據擴建計劃，香港商用航空中心現址的佔地面積將由16,000平方米擴大至24,500平方米。香港商用航空中心的客運中心將擴建至4,800平方米，並會興建一座新大樓，以提供更多客戶設施，包括完善清關、出入境及檢疫設施及停機坪旅客遮雨篷。其他現有設施，包括旅客休息

室、機組人員設施及貴賓休息室，亦將得以完善。擴建工程預計於2026年初完成，屆時香港商用航空中心公務飛機航班的年業務量將增長至19,000架次。

航空燃油系統

香港國際機場設有安全可靠的航空燃油系統，在2019冠狀病毒病爆發前每天為約1,100班升降航班提供航空燃油。該系統包括兩個部分，即機場內的航空燃油系統及永久航空燃油儲存庫（「**永久航空燃油儲存庫**」）。

機場內的燃油系統由機場管理局擁有，但由其專營商香港航煤供應營運有限公司負責營運。系統包括一個設有12個總容量達22萬立方米儲油槽的油庫，設於沙洲的雙泊位航空燃油接收設施，可停泊達6,000載重噸的運油船（在永久航空燃油儲存庫投入服務後已改為緊急備用設施）、兩條連接沙洲接收設施與機場的水平定向航油管道、停機坪上的加油栓系統及調節加油區。

永久航空燃油儲存庫位於屯門，旨在支持香港國際機場的持續發展。該設施分階段建設，第1a及1b期分別於2010年3月及12月啟用。永久航空燃油儲存庫的營運專營權已授予易高航空燃料服務有限公司。永久航空燃油儲存庫的主要設施包括八個總容量達264,000立方米的儲油槽、一個可停泊10,000至80,000載重噸遠洋油輪的雙泊位碼頭，以及兩條連接沙洲接收設施的海底輸油管。

飛機加油服務指通過管道加油車／加油槽車將燃料輸入航機，以及通過加油槽車向／自飛機加油／卸油。於2023年9月30日，共有三家專營商，即香港航煤加油有限公司、中國航油香港供油有限公司及Worldwide Flight Services Fueling (Hong Kong) Ltd.，為香港國際機場提供飛機加油服務。

地勤支援設備維修

為維持機場運作安全順暢，於2023年9月30日，香港國際機場有兩家服務供應商，即地勤設備工程有限公司及大昌一港龍機場地勤設備服務有限公司，為所有類型的地勤支援設備、車輛及集裝設備（「**集裝設備**」）提供維修、保養、建造工程及改裝服務。

飛機維修

飛機基地維修服務包括商用飛機及其部件的大型維修、改裝、修理及大修。香港飛機工程有限公司（「**香港飛機工程**」）及中國飛機服務有限公司（「**中國飛機服務**」）為香港國際機場的基地維修服務供應商。

香港飛機工程共有三個飛機修理庫，佔地90,000平方米，設有八個全對接維修區及14個維修位，可容納各種型號的商用飛機，毗連有配套車間。

中國飛機服務擁有一個佔地10,000平方米的飛機修理庫，可同時容納一架寬體飛機及一架窄體飛機，毗連有配套車間。

除飛機基地維修服務外，香港國際機場亦有三家專營商提供外勤維修服務，分別為香港飛機工程、中國飛機服務及泛亞太平洋航空服務有限公司（「**泛亞太平洋航空服務**」）。在正常過境、例

行周轉及定期停放期間，這三家航機外勤維修專營商均提供服務。高技能的員工隊伍，配備先進技術及行之有效的維護程序，全天候為客戶提供快速、優質及具成本效益的解決方案。除技術服務外，專營商亦提供飛機拖曳、飲用水及廁所服務、飛機外部清洗／塗蠟、機艙清潔及地勤設備支援等服務。

合資公司

杭州蕭山國際機場

於2006年，機場管理局收購杭州蕭山國際機場有限公司(「**蕭山機場**」)35%的權益。於2006年12月，機場管理局與蕭山機場成立中外合資公司，致力於透過提升營運效率、服務質素及管理水平，並進行擴建工程，使蕭山機場成為世界級機場。機場管理局投資蕭山機場，是中國內地首個外資投資民用機場。

於2022年，蕭山機場的客運量為2,000萬人次，較2021年下跌28.9%。飛機起降量亦下降20.1%至190,400架次，主要受2019冠狀病毒病疫情影響所致。儘管客運量及飛機起降量均有所下降，蕭山機場仍躋身中國內地機場第五名。蕭山機場新增往阿拉爾塔里木、長治、雞西、慶陽及圖木舒克的國內客運航線，並開辦前往越南河內的國際客運及全貨運航班服務。於2022年，60間航空公司於蕭山機場營運，連繫135個國內航點，以及29個區域及國際航點。蕭山機場在嘉興建立異地貨站。為滿足未來旅客需求，蕭山機場2018年開始進行進一步擴建。於2022年9月下旬，新四號航站樓及地面運輸中心正式投入運作。中國國際航空、中國南方航空及四川航空三大航空公司遷至全新航站樓。新四號航站樓面積為720,000平方米，其設計客運量為5,000萬人次。

上海虹橋國際機場

於2009年10月，上海機場(集團)有限公司與機場管理局簽署合作協議，成立滬港機場管理(上海)有限公司，這是一家合資公司，旨在加強上海虹橋國際機場(「**虹橋機場**」)與香港國際機場之間的合作，進一步發揮雙方的優勢。該合資公司管理虹橋機場的客運大樓運作及零售業務。

於2022年，虹橋機場客運量下跌55.7%至1,470萬人次，而飛機起降量則減少47.0%至122,668架次。從虹橋機場起飛的國際航班，以及飛往香港、澳門及台灣的航班，因疫情關係於該年繼續停飛。然而，於2022年，虹橋機場繼續引入新店提升其零售體驗。虹橋機場亦開設兩個母嬰室，以更好地滿足旅客需要。

珠海機場

於2006年，機場管理局與珠海市政府成立合資公司，負責管理珠海機場。於本發行備忘錄日期，機場管理局擁有珠海市珠港機場管理有限公司55%的股權。該合資公司須就珠海機場20年的獨家管理和運營權支付專營權費。

於2022年，珠海機場客運量較上年同期下降50.0%至400萬人次。飛機起降量較上年同期亦下跌44.3%至37,323架次，貨運量減少28.9%至28,462公噸。於2023年9月30日，珠海機場連繫77個國內航點。

於2022年，珠海機場提升綜合運行管理中心後，其航班準時起飛率由93.4%攀升至97.3%。憑藉這項表現，在客運量水平相約的內地機場中珠海機場排名第三。

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

為刺激航空交通量增長，珠海機場正與香港國際機場合作開發跨境中轉服務。這將為珠海機場提供通往國際航點的通道，讓香港國際機場能夠利用珠海機場廣泛的國內網絡。至於貨運方面，雙方亦正商討類似的安排。機場管理局於2022年11月與珠海市人民政府簽署諒解備忘錄，當中包括參照「經珠港飛」客運服務模式，在香港國際機場與珠海機場之間發展國際貨物轉運服務。「經珠港飛」客運專線已於2023年12月推出，為中國內地旅客提供更便捷的國際旅行服務，充分發揮了香港國際機場及珠海機場的互補優勢。

其他運作

亞洲國際博覽館

亞洲國際博覽館座落於機場島上，佔地超過7萬平方米，為世界級會議、展覽中心，可搭乘機場快綫直達。2003年，香港政府與機場管理局成立國際展覽中心控股有限公司，該公司其後投資於亞洲國際博覽館的發展商香港國際展覽中心有限公司，成為主要股東。於2018年9月24日，機場管理局向一名獨立第三方收購香港國際展覽中心有限公司發行的所有優先股，佔香港國際展覽中心有限公司總股本權益的15.1%。於收購該等優先股的同一時間，機場管理局亦另行收購亞洲國際博覽館管理有限公司的擁有權，而亞洲國際博覽館管理有限公司根據管理協議營運亞洲國際博覽館。機場管理局就該等交易支付的總代價為9億港元。於2022年3月31日，香港政府向機場管理局轉讓其於亞洲國際博覽館的全部權益，惟香港政府將繼續監察亞洲國際博覽館的營運及發展。為簡化亞洲國際博覽館的股權結構，於2023年12月13日，香港國際展覽中心有限公司及國際展覽中心控股有限公司（兩者均為機場管理局的全資附屬公司）根據香港法例第622章公司條例第680條發出建議進行合併（「合併」）的通知。建議合併須（其中包括）獲得該兩間公司的股東批准（已於2024年1月4日獲得有關批准）。於獲得有關批准並由香港公司註冊處處長出具合併證書後，國際展覽中心控股有限公司及香港國際展覽中心有限公司各自將不再作為獨立於經合併公司的實體存續。合併預期將於2024年3月31日生效，經合併公司（將為機場管理局的全資附屬公司）將繼承國際展覽中心控股有限公司及香港國際展覽中心有限公司各自的所有財產、權利及特權，以及所有責任及義務。機場管理局一方面致力於推動亞洲國際博覽館的成功發展，另一方面機場管理局認為11 SKIES與亞洲國際博覽館位置相鄰且所經營業務互補，因此會產生協同效應。

亞洲國際博覽館第一期於2005年12月啟用，佔機場島土地11公頃，提供超過7萬平方米的場地，以供舉辦會議、展覽，以及體育和娛樂活動。亞洲國際博覽館為10個位處地面無柱式設計展館，為全港最大、可容納多達14,000人的多用途室內場館。亞洲國際博覽館地理位置優越，

位於多式聯運樞紐中心，毗鄰香港國際機場及港珠澳大橋。亞洲國際博覽館擁有便利的場內港鐵站，可與粵港澳大灣區及全球其他地區的交通有效銜接。

亞洲國際博覽館往績輝煌，更屢獲殊榮，包括由亞洲展覽會議協會聯盟頒發的「最佳場館獎」以及在Northstar Travel Group主辦的M&C Asia Stella Awards中獲選為「最佳會議中心－北亞」。機場管理局計劃為SKYCITY航天城未來各期（包括亞洲國際博覽館未來第二期用地）統籌土地用途規劃，以提升所有相關發展項目的商業潛力。

機場管理局於2023年完成亞洲國際博覽館第二期發展的詳細設計。第二期將包括香港最大的多功能室內表演場地，可容納逾2萬人。新設施將令亞洲國際博覽館的展覽及會議總樓面面積增加至10萬平方米。機場管理局繼續審核推動亞洲國際博覽館第二期整體發展的計劃，包括持續與香港政府就該等計劃及達至發展目標所需的可能調整進行討論。

香港國際航空學院

香港國際航空學院（「**香港國際航空學院**」）是香港第一所民航學院，由機場管理局於2016年成立，旨在為香港及區域航空業的持續發展培養年輕人才，並將香港建設成為全球領先的民航培訓中心之一。

香港國際航空學院與本地及海外教育機構、全球專業機構及業界人士合作，提供全面的航空相關課程，包括航空夏令營、實習計劃、專業證書課程及其他學術課程。

於2021年9月，香港國際航空學院在機場員工綜合大樓新設校舍。校舍佔地5,500平方米，包括一個航空交通管制訓練中心、一個禮堂、一個演講廳、航空保安培訓設施以及符合國際民用航空組織標準的訓練設施及系統。該設施亦設有飛行模擬器。

於2022年，香港國際航空學院分別與中國民航大學、香港消防處、香港都會大學及香港理工大學簽署合作協議，這將進一步提升香港國際航空學院的課程，並推動其長遠發展。香港國際航空學院亦推出為期12個月的「大灣區青年航空業實習計劃」，為約450名來自中國內地的學員提供在香港國際機場汲取實際經驗的機會。

於2023年9月，香港國際航空學院推出學院首個見習機師培訓課程（「**見習機師課程**」），培訓有志成為民航機師的青年。為期14個月的見習機師培訓課程包括由航空學院提供的六個月地面理論課程，以及於美國加州的IASCO海外飛行學校進行的八個月飛行訓練。課程獲香港航空支持，為完成飛行訓練的學員在香港提供多機組成員協作課程，學員完成以上培訓後便可取得民航處所發的香港商用（飛機）飛行員牌照。航空學院亦與香港航空、香港快運航空及大灣區航空合作，為學員進行初步面試配對，航空公司有機會優先有條件取錄學員。

香港國際機場顧問

香港國際機場自1998年起成為主要的國際及區域航空樞紐。香港國際機場憑藉其卓越的機場管理及運作，贏得超過80個「全球最佳機場」獎項。多年來，香港國際機場一直就機場規劃、營運及發展事宜，向多個機場，尤其是上述中國內地的機場提供專業服務。憑藉其管理全球最佳及最繁忙的機場之一的豐富經驗，機場管理局成立了香港國際機場顧問有限公司，為其客戶提供專業、全面及定制解決方案。該團隊由擁有全面機場經驗及全面了解機場功能以及機場客戶及營運商的具體要求的專家組成。

例如，於2023年3月，香港國際機場顧問有限公司與U-Tapao International Aviation Company 簽署合作備忘錄，就泰國曼谷附近的烏達堡國際機場及東部機場城市發展項目進行合作。香港國際機場顧問有限公司將就機場規劃、營運、智能科技及商業發展等事宜提供建議。

機場保安有限公司

機場保安公司為機場管理局的附屬公司之一，在香港國際機場提供航空保安服務。位於香港國際機場的機場保安公司的主要職責是提供航空保安服務，以保障香港國際機場的旅遊人士及民用航空運營。

財務風險管理

機場管理局運用不同的工具和投資技巧管理財務風險，其中包括自然對沖，即把貸款組合攤分在不同日子續期或償還。機場管理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。根據已獲董事會核准的政策，機場管理局採取措施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。

自2006年下半年起，機場管理局投資於中國內地的機場以及以人民幣計值的現金及銀行結餘，因而面臨人民幣波動的風險。

機場管理局持有美元現金、銀行結餘、應收賬款及其他應收款，以及以美元計價的外部借款，因此亦受美元匯率變動影響。根據已獲董事會核准的政策，機場管理局已採取措施將外幣借款轉換為港元，務求把外匯波動對盈利的影響減至最低。機場管理局亦利用遠期外匯合約為日後的澳元計價交易對沖風險。機場管理局的收益及成本大部分以港元計價。

信貸評級

機場管理局獲標普全球評級授予「AA+」級的長期本地貨幣和長期外幣信貸評級，機構信貸的前景評級為「穩定」，與香港政府的信貸評級相同。

競爭

來往大灣區或途經大灣區的旅客可選擇五個機場，即香港國際機場、廣州白雲國際機場、深圳寶安國際機場、澳門國際機場及珠海金灣機場。旅客選擇的機場取決於諸多因素，包括該機場提供服務的目的地、從該機場出發的航空公司以及機場本身的吸引力。此外，中國正在規劃以高速列車連接主要城市的大型鐵路基礎設施發展項目。高鐵香港段已於2018年向公眾開放。預期高鐵將顯著提升鐵路服務質素，使鐵路運輸的競爭力與航空旅行不相上下。儘管該等若干鄰近機場的運力不斷增加，大型高鐵網絡可能會與航空運輸競爭，但香港國際機場繼續受益於其全面的國際航空網絡及香港有利的監管環境，包括香港政府有能力獲中國政府特別授權，可以就來往香港或途經香港的編定航班，為香港重續或修訂及磋商及訂立或臨時訂立獨立民用航空運輸協定，而該等服務並不包括來往或途經中國內地的航班。

僱員

於2023年9月30日，機場管理局(不包括其附屬公司)共有2,788名不同工作崗位的僱員。

法律及其他程序

機場管理局不時涉及在正常業務過程中產生的申索及訴訟，例如合約糾紛以及財產損失、健康與安全及人身傷害申索。該等申索單獨或匯總起來預期不會對機場管理局的財務狀況造成重大不利影響。

管理層

董事會成員

董事會由主席、行政總裁及其他成員(包括香港政府公職人員)組成。董事會共有15名成員，現時董事會的三名公職人員分別為財經事務及庫務局局長、運輸及物流局局長，以及民航處處長。董事會成員如下：

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

林天福先生GBS太平紳士，於2014年10月獲委任為行政總裁。林先生為機場保安有限公司董事局成員，並為國際機場協會亞太區理事會、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的成員。林先生曾任香港貿易發展局總裁。林先生獲香港董事學會頒發2007年度傑出董事獎(法定／非分配利潤組織)。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。他於2019年獲選為香港運輸物流學會院士，並獲DHL／南華早報香港商業獎頒發「傑出管理獎」。

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

陳南祿先生GBS太平紳士，2022年6月獲委任為董事會成員。陳先生曾任恒隆集團有限公司及恒隆地產有限公司行政總裁、太古(中國)有限公司主席、國泰航空有限公司行政總裁、港龍航空有限公司行政總裁、太古股份有限公司及香港太古集團有限公司常務董事以及香港賽馬會主席。他曾擔任恒隆地產有限公司非執行董事(現為獨立非執行董事)、港日經濟合作委員會委員、團結香港基金顧問、中華海外聯誼會理事及上海海外聯誼會理事。陳先生為香港大學經濟

及工商管理學院的實務教授(管理及商業策略)與國際顧問委員會委員，以及香港大學信興學院顧問委員。

陳仲尼議員全國人大代表SBS太平紳士，2020年6月獲委任為董事會成員，於2023年6月獲再度委任。陳先生為立法會議員(選委會界別)。現任金鷹控股有限公司主席，在金融投資範疇擁有超過30年的工作經驗，並曾獲證監會發牌作為持牌負責人超過15年。他現為香港學術及職業資歷評審局主席。香港科技大學校董會成員；東亞銀行(中國)有限公司獨立非執行董事；珠江船務企業(股份)有限公司獨立非執行董事；中華人民共和國第十四屆全國人民代表大會代表；中國人民政治協商會議第12屆及13屆全國委員會委員。在此之前，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，2020年6月獲委任為董事會成員，於2023年6月獲再度委任。周女士擁有特許財務分析師資格，並曾任香港理工大學校董六年，主力參與投資委員會事務。現任廉政公署貪污問題諮詢委員會委員；公務員薪俸及服務條件常務委員會成員；香港中華總商會會董。周女士亦為大路投資有限公司、周問心堂基金及法律教育基金董事。

許正宇先生GBS太平紳士，2020年4月出任財經事務及庫務局局長後成為董事會成員。許先生曾任香港金融發展局行政總監。現為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。他亦是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。此外，許先生為香港國際主題樂園有限公司及香港投資管理有限公司的董事。

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

李律仁先生資深大律師太平紳士，2022年6月獲委任為董事會成員。李先生是香港金融發展局(「金發局」)主席。金發局是一個諮詢機構，旨在就有關發展香港作為國際金融中心的事宜，以

至如何推動香港金融服務業的更大發展及金融產業策略性發展路向，徵詢業界並向香港政府提出建議。李先生是執業大律師，專注金融案件，涵蓋銀行法、商業法、公司法、證券法等方面。在獲得本地大律師資格前，李先生於香港證監會擔任過不同職位。加入證監會前，李先生曾於紐約一間律師事務所工作。李先生是卡塔爾國際法院及爭議解決中心法官，他亦是香港理工大學院士、香港大學亞洲國際金融法研究院榮譽院士，以及香港中文大學金融規管與經濟發展研究中心高級院士。

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

盧偉國議員、博士、工程師GBS MH太平紳士，2019年6月獲委任為董事會成員，於2022年6月獲再度委任。盧博士現任機場保安有限公司董事局主席、立法會議員(功能界別—工程界)以及立法會工務小組委員會及香港經濟民生聯盟主席。他亦是香港綠色策略聯盟創會主席、中國人民政治協商會議第13屆全國委員會委員。

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

黃冠文先生BBS MH太平紳士，2018年6月獲委任為董事會成員，於2021年6月獲再度委任。現任機場保安有限公司、以立投資管理有限公司及新建業有限公司之董事；香港廉政公署防止貪污諮詢委員會主席、貪污問題諮詢委員會委員；旅遊業監管局、非應邀電子訊息(執行通知)上訴委員會及公務員薪俸及服務條件常務委員會成員以及香港鐵路有限公司的獨立非執行董事。在此之前，黃先生於2006年5月至2012年4月出任香港聯交所上市委員會成員，於2012年4月至2018年3月出任通訊事務管理局成員及於2012年8月至2018年7月出任空運牌照局成員。

王鳴峰博士資深大律師太平紳士，2020年10月獲委任為董事會成員，於2023年6月獲再度委任。現為德輔大律師事務所成員。王博士在商事訴訟領域具有廣泛的執業經驗，在公司法、破產法及證券法領域的經驗尤為豐富。現任香港高等法院特委法官、香港大律師公會海外律師考核委員會主席、稅務局稅務上訴委員會副主席及香港中殿學院協會的顧問。王博士於1994年自

香港中文大學商學院畢業，並被選為當年的羅德學人。其後，他負笈英國牛津大學瓦德漢學院進修法學，並於1996年畢業。他於2004年獲得北京大學法學碩士學位，並於2012年獲得北京大學經濟法方向的博士學位。

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

行政管理人員成員

下表載列於本發行備忘錄日期機場管理局行政管理人員的若干資料。

姓名	年齡	職位
林天福先生GBS太平紳士	65	行政總裁
張李佳蕙女士	62	首席營運總監
姚兆聰先生	59	機場運行執行總監
梁永基先生	63	工程及科技執行總監
梁景然先生	60	三跑道項目執行總監
陳正思女士	58	商務執行總監
李沛鏗先生	48	財務執行總監
鍾惠儀女士	60	人力資源及行政執行總監

機場管理局的行政管理人員如下：

林天福先生GBS太平紳士。進一步詳情請參閱「董事會成員」一節所載有關林天福先生GBS太平紳士的履歷詳情。

張李佳蕙女士持有美國南伊利諾大學工商管理碩士學位及紐約州立大學電腦科學學士學位，並於史丹福大學修讀行政管理課程，2022年12月獲委任為首席營運總監。張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年加盟機場管理局。她在機場管理方面擁有近30年經驗，先後在機場管理局執掌多個高級管理層職位。張女士現時兼任珠港機場管理有限公司董事及滬港機場管理(上海)有限公司副董事長。張李佳蕙女士積極服務社會，現為城市規劃委員會成員及香港貿易發展局基建發展服務諮詢委員會委員。

姚兆聰先生持有英國新特蘭大學電腦資訊系統碩士學位及Robert Gordon University工料測量學士學位。姚先生於2022年12月獲委任為機場運行執行總監。姚先生於航空業擁有逾30年經驗。他於1995年加入機場管理局，曾擔任多個機場運作管理層職位，包括工程及維修，以及飛行區和客運大樓管理。他於2009年至2012年擔任上海虹橋國際機場航站樓總經理。姚先生亦為註冊專業測量師。加入機場管理局前，他自1990年起積極參與多項機場發展工作，包括翻新啟德國際機場、《新機場總綱計劃》，以及澳門國際機場建造工程。

梁永基先生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。梁先生於機場管理局任職超過30年，負責機場管理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。加入機場管理局前，梁先生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。梁先生是特許土木及結構工程師，擁有40多年經驗，其中30多年的工作涵蓋機場基建、設施及系統的規劃、設計、建設、運作及維修。梁先生亦是職業訓練局理事會成員、建造業議會成員，以及物流及供應鏈多元技術研發中心有限公司的董事局成員。

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

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

李沛鏗先生於2020年7月獲委任。加入機場管理局前，李先生於美林(亞太)有限公司、渣打銀行(香港)有限公司及光大新鴻基有限公司的企業融資和投資銀行部門擔任高級管理層。李先生亦為杭州機場公司董事，以及香港聯合交易所上市委員會成員。李先生持有美國麻省理工學院化學工程理學士學位。

鍾惠儀女士持有美國檀香山Chaminade University理學碩士學位及香港中文大學社會科學學士學位。2014年10月獲委任。加入機場管理局前，鍾女士是香港興業國際集團有限公司集團人力資源部總經理。鍾女士擁有逾30年人力資源管理經驗，曾於香港多間具規模的商業及公營機構包括和記港口集團有限公司及中電集團等擔任要職，擁有組織發展、領導人才開發及改革管理

等範疇的專業知識和經驗。鍾女士現為香港學術及職業資歷評審局成員，公務員培訓諮詢委員會委員，以及資歷架構人力資源管理跨行業培訓諮詢委員會委員。

董事委員會

審計委員會及財務委員會

審計委員會及財務委員會（「**審計委員會及財務委員會**」）負責審閱機場管理局的中期及經審計的周年財務報表；考慮有關內部稽核、外聘核數師審核以及機場管理局的內部監控與風險管理制度相關事宜；及審核周年財務預算、財務計劃、融資策略及收費政策。審計委員會及財務委員會由黃冠文先生BBS MH太平紳士（主席），以及趙式明女士BBS太平紳士、陳仲尼議員全國人大代表SBS太平紳士、周雯玲女士、許正宇先生GBS太平紳士、李律仁先生資深大律師太平紳士及姚建華先生太平紳士（均為成員）組成。

業務發展委員會

業務發展委員會（「**業務發展委員會**」）負責監督所有商務及業務發展（不包括三跑道系統及工程委員會）以及公共關係事宜。業務發展委員會由王鳴峰博士資深大律師太平紳士（主席），以及林天福先生GBS太平紳士、陳南祿先生GBS太平紳士、趙式明女士BBS太平紳士、周雯玲女士、廖志勇機長太平紳士及林世雄先生GBS太平紳士（均為成員）組成。

人力資源及薪酬委員會

人力資源及薪酬委員會（「**人力資源及薪酬委員會**」）負責審視機場管理局的職員編制、員工薪酬、聘用政策以及聘用條款及條件。委員會亦就年度企業目標、衡量表現方法、浮動薪酬及薪酬檢討等事宜，向董事會提出意見。人力資源及薪酬委員會由陳仲尼議員全國人大代表SBS太平紳士（主席），以及林天福先生GBS太平紳士、林世雄先生GBS太平紳士、盧偉國議員、博士、工程師GBS MH太平紳士、王鳴峰博士資深大律師太平紳士及黃冠文先生BBS MH太平紳士（均為成員）組成。

三跑道系統及工程委員會

三跑道系統及工程委員會（「**三跑道系統及工程委員會**」）負責監督三跑道系統項目及其他基本工程項目的規劃、項目的推行，務求項目順利按預算及如期完成，並就所有主要工程相關事宜，向董事會提出意見及建議；審視有關三跑道系統和其他工程合約及顧問協議的採購政策及策略，並就其後的標書批授向董事會提出建議；審視合約變動及就此向董事會提出建議；監察三跑道系統環境影響評估報告內承諾的緩解方向／措施及其他承諾的進度及推行，以及就機場管理局的執行計劃提出意見，並確保工程項目順利推行。三跑道系統及工程委員會由盧偉國議員、博士、工程師GBS MH太平紳士（主席），以及林天福先生GBS太平紳士、陳南祿先生GBS太平紳士、廖志勇機長太平紳士、唐嘉鴻先生SBS、李律仁先生資深大律師太平紳士、姚建華先生太平紳士及林世雄先生GBS太平紳士（均為成員）組成。

成員與董事的酬金

機場管理局的董事會成員、行政總裁、首席營運總監及執行總監被視為機場管理局的主要管理人員。行政總裁、首席營運總監及執行總監的酬金分為三部分。第一部分為基本酬金，當中包括基本薪金、房屋及其他津貼與實物利益。第二部分為優秀表現酬金，即根據個人表現和集團業績酌情發放的酬金。第三部分為退休福利，其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。

截至2021年、2022年及2023年3月31日止年度，機場管理局向其董事會成員支付的薪金、其他津貼及實物利益總額分別約為1,160萬港元、1,270萬港元及1,270萬港元。截至2021年、2022年及2023年3月31日止年度，機場管理局向其首席營運總監及執行總監支付的薪金、其他津貼及實物利益總額分別約為3,410萬港元、3,340萬港元及3,400萬港元。

資本及負債狀況

機場管理局的資本及負債狀況

以下附表載列機場管理局於2023年9月30日及經調整的綜合資本及負債狀況，以使(i)債券的發售(經扣除有關費用前)(假設最高發行金額得以發行)及(ii)票據發行(定義見下文)(經扣除有關費用前)生效：

	於2023年9月30日 ⁽⁴⁾	
	實際	經調整
	(百萬港元)	
帶息借款	102,705	102,705
將予發行的債券 ⁽¹⁾	—	5,000
將予發行的票據 ⁽²⁾	—	4,000
計息借款總額	102,705	111,705
股本 ⁽³⁾	30,648	30,648
儲備	44,641	44,641
永續資本證券	11,585	11,585
非控股權益	358	358
資本及儲備	87,232	87,232
總資本及負債⁽⁴⁾	189,937	198,937

附註：

- (1) 假設最高發行金額5,000,000,000港元獲發行。
- (2) 於2024年1月2日，機場管理局與若干承銷商訂立認購協議，內容有關在其8,000,000,000美元中期票據計劃下發行4,000,000,000港元於2027年到期的3.83厘票據(「票據」)，票據預期將於2024年1月9日發行。
- (3) 於2023年9月30日，機場管理局擁有法定股本30,648,000,000港元，分為306,480股每股面值100,000港元的普通股，及由306,480股每股面值100,000港元的普通股組成的已發行及繳足股本30,648,000,000港元。
- (4) 總資本及負債指帶息借款總額、資本及儲備的總和。

於2023年3月31日及9月30日，帶息借款總額的還款期分別如下：

	於2023年 9月30日 (未經審核) (百萬港元)	於2023年 3月31日 (經審核) (百萬港元)
一年內或接獲通知時	4,994	—
一年後但兩年內	18,171	4,990
兩年後但五年內	25,806	43,997
五年後	53,734	53,841
總計	102,705	102,828

除本發行備忘錄所述外，機場管理局的資本及負債狀況自2023年9月30日起概無重大變動。

財務資料概要

下表載列機場管理局截至2021年、2022年及2023年3月31日，截至2023年9月30日，截至2021年、2022年及2023年3月31日止年度及截至2022年及2023年9月30日止六個月的財務資料概要。財務資料概要摘錄自機場管理局截至2022年及2023年3月31日止年度的已刊發經審核綜合財務報表及機場管理局截至2023年9月30日止六個月的已刊發經審閱中期綜合財務報表。下文所載資料應與機場管理局的年度經審核綜合財務報表及經審閱中期綜合財務報表一併閱讀，包括載於本發行備忘錄其他地方的附註。

機場管理局於2022年及2023年3月31日及截至該日止年度的綜合財務報表按照《香港財務報告準則》及條例編製，並經香港執業會計師畢馬威會計師事務所審核。

機場管理局於2023年9月30日及截至該日止六個月的經審閱中期綜合財務報表按照《香港會計準則》第34號「中期財務報告」及條例編製，並經畢馬威會計師事務所審閱，惟未經其審核。因此，有意投資者不應依賴截至2023年9月30日止六個月的經審閱中期綜合財務報表，相信其會提供與經審核財務報表同等質量資料。有意投資者於使用有關數據評估集團之財務狀況及營運業績時務請審慎行事。此外，有關財務資料不應被視為對集團截至2024年3月31日止整個財政年度之預期財務狀況或營運業績之指標。

綜合損益表

	截至9月30日止六個月		截至3月31日止年度		
	2023年 (未經審核) (百萬港元)	2022年 (未經審核) (百萬港元)	2023年 (經審核) (百萬港元)	2022年 (經審核) (百萬港元)	2021年 (經審核) (百萬港元)
機場收費	1,828	911	2,173	2,101	1,731
保安費	564	57	343	46	23
航空保安服務費	198	284	501	567	486
機場禁區輔助服務專營權	1,073	747	1,673	1,759	1,755
零售特許經營權及廣告收益	1,774	59	752	62	203
其他客運大樓商業收益	316	294	613	677	915
地產收益	138	76	178	169	188
會議及展覽收益	305	842	1,605	–	–
其他收入	108	198	379	417	635
收益	6,304	3,468	8,217	5,798	5,936
員工薪酬及有關費用	(1,457)	(1,396)	(2,898)	(2,800)	(2,850)
維修及保養	(528)	(384)	(946)	(765)	(734)
營運合約服務	(523)	(463)	(995)	(672)	(854)
政府服務	(393)	(412)	(961)	(758)	(712)
政府租金及差餉	(77)	(143)	(285)	(250)	(521)
公用設施使用費	(230)	(213)	(401)	(261)	(217)
其他營運費用	(636)	(287)	(918)	(670)	(2,166)
計算折舊和攤銷前營運費用	(3,844)	(3,298)	(7,404)	(6,176)	(8,054)

	截至9月30日止六個月		截至3月31日止年度		
	2023年 (未經審核) (百萬港元)	2022年 (未經審核) (百萬港元)	2023年 (經審核) (百萬港元)	2022年 (經審核) (百萬港元)	2021年 (經審核) (百萬港元)
計算折舊和攤銷前營運溢利／					
(虧損)	2,460	170	813	(378)	(2,118)
折舊和攤銷	(1,892)	(1,604)	(3,308)	(3,039)	(3,169)
計算利息及財務費用前營運					
溢利／(虧損)	568	(1,434)	(2,495)	(3,417)	(5,287)
利息及財務費用：					
財務費用	(288)	(38)	(192)	(14)	(63)
利息收入	781	202	700	91	134
	493	164	508	77	71
應佔一家聯營公司業績	—	—	—	78	53
應佔合資公司業績	(138)	(192)	(456)	(46)	(34)
除稅前溢利／(虧損)	923	(1,462)	(2,443)	(3,308)	(5,197)
所得稅(開支)／抵免	(99)	288	513	553	829
期間／年度溢利／(虧損)	824	(1,174)	(1,930)	(2,755)	(4,368)
以下各方應佔部分：					
機場管理局權益持有人					
— 普通股持有人	668	(1,269)	(2,142)	(3,014)	(4,400)
— 永續資本證券持有人	132	132	264	263	—
	800	(1,137)	(1,878)	(2,751)	(4,400)
非控股權益	24	(37)	(52)	(4)	32
期間／年度溢利／(虧損)	824	(1,174)	(1,930)	(2,755)	(4,368)

綜合損益及其他全面收益表

	截至9月30日止六個月		截至3月31日止年度		
	2023年 (未經審核) (百萬港元)	2022年 (未經審核) (百萬港元)	2023年 (經審核) (百萬港元)	2022年 (經審核) (百萬港元)	2021年 (經審核) (百萬港元)
期間／年度溢利／(虧損)	<u>824</u>	<u>(1,174)</u>	<u>(1,930)</u>	<u>(2,755)</u>	<u>(4,368)</u>
期間／年度其他全面收益					
不會重新分類為損益的項目：					
重新計量以下各方的界定利益退休責任淨額：					
— 機場管理局	(2)	(28)	(9)	50	238
加上／(扣除)：遞延稅項	<u>-</u>	<u>5</u>	<u>1</u>	<u>(8)</u>	<u>(39)</u>
	(2)	(23)	(8)	42	199
— 在中國其他地方的一家附屬公司	-	-	(2)	(3)	2
— 在中國其他地方的一家合資公司	<u>(6)</u>	<u>21</u>	<u>2</u>	<u>(5)</u>	<u>11</u>
	<u>(8)</u>	<u>(2)</u>	<u>(8)</u>	<u>34</u>	<u>212</u>
其後可能重新分類為損益的項目：					
換算在中國其他地方的一家附屬公司和合資公司的財務報表的匯兌差額					
現金流量套期：套期儲備的淨變動，已扣除稅項	(275)	(573)	(405)	221	433
現金流量套期：套期儲備成本的淨變動，已扣除稅項	41	625	204	682	177
	<u>(2,878)</u>	<u>(1,379)</u>	<u>(646)</u>	<u>(117)</u>	<u>(42)</u>
	<u>(3,112)</u>	<u>(1,327)</u>	<u>(847)</u>	<u>786</u>	<u>568</u>
期間／年度其他全面收益	<u>(3,120)</u>	<u>(1,329)</u>	<u>(855)</u>	<u>820</u>	<u>780</u>
期間／年度全面收益總額	<u>(2,296)</u>	<u>(2,503)</u>	<u>(2,785)</u>	<u>(1,935)</u>	<u>(3,588)</u>
以下各方應佔部分：					
機場管理局權益持有人					
— 普通股持有人	(2,437)	(2,567)	(2,972)	(2,206)	(3,651)
— 永續資本證券持有人	<u>132</u>	<u>132</u>	<u>264</u>	<u>263</u>	<u>-</u>
	(2,305)	(2,435)	(2,708)	(1,943)	(3,651)
非控股權益	<u>9</u>	<u>(68)</u>	<u>(77)</u>	<u>8</u>	<u>63</u>
期間／年度全面收益總額	<u>(2,296)</u>	<u>(2,503)</u>	<u>(2,785)</u>	<u>(1,935)</u>	<u>(3,588)</u>

綜合財務狀況表

	於9月30日		於3月31日	
	2023年 (未經審核) (百萬港元)	2023年 (經審核) (百萬港元)	2022年 (經審核) (百萬港元)	2021年 (經審核) (百萬港元)
非流動資產				
投資物業	46	48	44	59
租賃土地權益	5,837	5,905	6,041	6,070
其他物業、機械及設備	168,616	159,613	131,799	105,591
	<u>174,499</u>	<u>165,566</u>	<u>137,884</u>	<u>111,720</u>
無形資產	44	55	77	281
一家聯營公司權益	—	—	—	627
一合資公司權益	3,658	4,043	4,851	4,710
遞延稅項	—	—	12	—
應收賬款及其他應收款	11	17	20	100
衍生金融資產	595	802	1,035	331
	<u>178,807</u>	<u>170,483</u>	<u>143,879</u>	<u>117,769</u>
流動資產				
存料及零件	133	139	132	122
應收賬款及其他應收款	3,262	3,835	2,679	2,505
可收回稅項	310	311	313	308
衍生金融資產	712	555	124	6
現金及銀行結餘	33,411	42,290	38,092	35,109
	<u>37,828</u>	<u>47,130</u>	<u>41,340</u>	<u>38,050</u>
流動負債				
應付賬款及其他應付款	(15,303)	(16,692)	(11,570)	(11,219)
帶息借款	(4,994)	—	(554)	—
本期稅項	(47)	(50)	—	(17)
未使用的機場建設費	(680)	(779)	(456)	(458)
遞延收入	(59)	(109)	(215)	(215)
衍生金融負債	(4)	(2)	(2)	(54)
	<u>(21,087)</u>	<u>(17,632)</u>	<u>(12,797)</u>	<u>(11,963)</u>
流動資產淨額	16,741	29,498	28,543	26,087
資產總值減流動負債	195,548	199,981	172,422	143,856
非流動負債				
應付賬款及其他應付款	(1,654)	(1,754)	(1,431)	(1,445)
帶息借款	(97,711)	(102,828)	(72,463)	(41,769)
遞延收入	(1,722)	(1,752)	(1,862)	(2,077)
衍生金融負債	(4,431)	(726)	(49)	(10)
界定利益退休責任淨額	(82)	(80)	(70)	(82)
遞延稅項負債	(2,716)	(3,181)	(3,838)	(4,291)
	<u>(108,316)</u>	<u>(110,321)</u>	<u>(79,713)</u>	<u>(49,674)</u>
資產淨值	87,232	89,660	92,709	94,182
資本及儲備				
股本	30,648	30,648	30,648	30,648
儲備	44,641	47,078	50,050	51,469
永續資本證券	11,585	11,585	11,585	11,585
機場管理局權益持有人應佔權益總額	86,874	89,311	92,283	93,702
非控股權益	358	349	426	480
	<u>87,232</u>	<u>89,660</u>	<u>92,709</u>	<u>94,182</u>

交收及結算及託管

以下是關於債券的託管、交收及結算安排的概要。

債務工具中央結算系統服務

債券將會以總額債券代表，其將會存放於經營者營運的債務工具中央結算系統的分託管人，只要總額債券仍存放於分託管人，債務工具中央結算系統將為債券的持票人。總額債券將存入配售銀行或其他已於經營者開設帳戶的債務工具中央結算系統成員（「**債務工具中央結算系統參與者**」）的帳戶。債券亦沒有臨時所有權證書。

總額債券的利息將只會於經營者存置的記錄中顯示，並只可透過經營者將利息過戶。

只要經營者仍為總額債券的持有人，經營者將會根據信託契據就所有目的而言被視為總額債券的絕對擁有人。於總額債券擁有權益的人士，將會在少數情況下（如債券的條款及條件所述）有權獲得正式債券。由於經營者只能代表債務工具中央結算系統參與者行事，而債務工具中央結算系統參與者則可代表透過其持有權益的人士（「**間接參與者**」）行事，故此，於總額債券擁有權益的人士將上述權益抵押予並非債務工具中央結算系統參與者的人士或實體，或就該等權益採取其他行動的能力，可能因未獲得正式債券而受到影響。

債券款項的結算將會透過債務工具中央結算系統參與者在經營者開設的結算帳戶直接支賬或記帳。機場管理局預期經營者在收到任何就代表任何其持有的債券的總額債券而支付的本金、溢價（如有）或利息後，將會在應付日期按經營者的記錄中所顯示債務工具中央結算系統參與者所持的債券數量，將本金或利息款項存入債務工具中央結算系統參與者的帳戶。債務工具中央結算系統參與者向間接參與者付款，將受由債務工具中央結算系統參與者與間接參與者之間協定的安排規管，並將繼續依賴銀行同業交收系統及傳統付款方法。上述的付款責任將完全由該等債務工具中央結算系統參與者負責。

與總額債券的權益有關的付款、過戶、交易及其他事宜，可能須受經營者不時採取的各種政策及程序限制。機場管理局、聯席牽頭行、配售銀行、指定證券經紀、經營者、付款代理、受託人、經營者的分託管人或其任何代理概不就經營者有關於總額債券的權益或就該等權益付款的任何記錄或為保存、監督或審核與上述權益有關的任何記錄承擔任何責任或義務。

經營者並無責任維持或繼續經營債務工具中央結算系統，經營者亦無責任履行或繼續履行上述程序。故此，債務工具中央結算系統及上述程序可能會隨時終止或予以修訂。機場管理局、聯席牽頭行、配售銀行、指定證券經紀、受託人或該等代理概不就經營者或債務工具中央結算系統參與者根據規管其營運的規則及程序各自履行的義務承擔任何責任。

託管

由於總額債券將按上文所述存放於經營者，而交收及結算設施將由債務工具中央結算系統提供，因此，債券投資者必須安排將其債券交由債務工具中央結算系統參與者（或一名間接參與

者)託管。香港大部分銀行及證券交易商均已於債務工具中央結算系統設有帳戶或可使用有關帳戶，債券於發行後可透過這些帳戶持有或轉讓，而債券投資者須依賴其配售銀行、香港結算公司或其證券經紀(視乎情況而定)把債券利息及本金款項記入債券投資者之帳戶。

與債券有關的投資帳戶及其他託管安排將由配售銀行或其他提供託管的人士提供，並會按彼等各自提供該等服務的標準條款及條件進行。機場管理局對提供該等服務或使用該等投資帳戶或託管服務而引致的任何後果，一概不會承擔任何責任。

債券獲納入中央結算系統

倘香港聯交所批准債券於香港聯交所買賣及上市，而機場管理局符合香港結算公司的納入規定，則債券將獲香港結算公司接納為合資格證券，可自發行日或香港結算公司釐定的任何其他日期起，在中央結算系統內存管、結算及交收。交易所參與者(定義見上市規則)之間的交易交收須於交易日後第二個結算日在中央結算系統內進行。

中央結算系統內的所有活動均須遵守不時生效的《香港結算一般規則》及《中央結算系統運作程序規則》。

由於交收安排可能影響投資者的權利及權益，投資者應就該等安排的詳情諮詢其證券經紀或其他專業顧問的意見。

機場管理局已作出一切必要安排，以便債券獲納入中央結算系統。

債券的稅務事項

下列各項按香港法例作出的若干稅務規定概要乃根據現行法律及慣例編製。該概要並非旨在提供詳盡資料，亦不構成法律或稅務意見。投資者（特別是受制於特殊稅務規則的投資者，如銀行、交易商、保險公司及免稅實體）務請就債券投資產生的稅務後果向其各自的稅務顧問諮詢。

預扣稅

有關繳付債券的本金或利息或銷售債券產生的任何資本增值，均毋須繳付任何香港預扣稅。

印花稅

發行或轉讓債券均毋須繳付香港印花稅。

利得稅

凡在香港進行貿易、專業或商業活動的人士，均須就該等貿易、專業或商業活動（不包括銷售資本資產所產生的溢利）在香港所產生的溢利繳納香港利得稅。

在下列情況下，債券利息可能會被視為因在香港進行貿易、專業或商業活動而在香港產生的溢利：

- (i) 債券利息在香港產生並由在香港進行貿易、專業或商業活動的法團收取或歸其所有；
- (ii) 債券利息在香港產生並由在香港進行貿易、專業或商業活動的人士（法團除外）收取或歸其所有，且與該貿易、專業或商業活動的資金相關；
- (iii) 債券利息由財務機構（定義見香港法例第112章《稅務條例》（「**稅務條例**」））收取或歸其所有，並透過或因該財務機構在香港進行業務而產生；或
- (iv) 債券利息由法團（財務機構除外）收取或歸其所有，並透過或因該法團在香港進行集團內部融資業務（定義見《稅務條例》第16(3)條）而產生。

財務機構如以透過或因其在香港進行業務而從銷售、出售或贖回債券獲取盈利或溢利的方式收取款項或有關款項歸其所有，則須就該等款項繳付香港利得稅。

法團（財務機構除外）如以透過或因其在香港進行集團內部融資業務（定義見《稅務條例》第16(3)條）而從銷售、出售或以其他形式贖回債券獲取盈利或溢利的方式收取款項或有關款項歸其所有，則須就該等款項繳付香港利得稅。

銷售、出售或贖回債券產生的款項如由在香港進行貿易、專業或商業活動的人士(財務機構除外)收取或歸其所有，且有關款項源自香港，則除非獲另行豁免，否則將須就該等款項繳付香港利得稅。該等款項的來源一般將參考收購及出售債券的方式而釐定。

在若干情況下，香港利得稅可獲豁免(如優惠稅率)。建議你諮詢自己的稅務顧問，以確定任何豁免是否適用於你的個人情況。

個人資料收集聲明

適用於認購債券的申請

本個人資料收集聲明乃按照香港法例第486章個人資料《私隱條例》(「《私隱條例》」)作出，其中列明你以債券認購申請人身份提供的個人資料(定義見《私隱條例》)被收集後可能會用於哪些用途、你就作為債券發行人的機場管理局使用、披露、轉移及保留你的個人資料所同意的事項，以及你在《私隱條例》下的權利。

收集個人資料的目的

作為債券認購申請人，你必須在申請認購債券時，向機場管理局及其就債券發行正式授權的任何代理人或人士提供你的個人資料(包括但不限於你的姓名、你的證券／投資／託管戶口號碼、你的香港身份證號碼及聯絡電話號碼)。

若你未能提供個人資料，可能會導致你就認購債券提出的申請被拒絕或延遲以及無法被處理。此外，若你的申請成功，這可能導致對你作出的債券分配被延遲，而倘若你應獲退還部分或全部申請款項，這亦可能會導致延遲退款。

若你察覺到你向機場管理局及有關人士提供的個人資料不準確或有所變更，應立即通知該等人士。

你在申請認購債券時提供的個人資料將被用於以下一種或多種用途：

- (a) 處理你的申請；
- (b) 核實你的申請是否有效；
- (c) 使相關的申請表格及本發行備忘錄中列明的條款及申請程序得以獲遵行；
- (d) 核實身份及簽名；
- (e) 使作為債券發行人的機場管理局與你之間能夠直接或間接交換資料；
- (f) 統計用途；
- (g) 使所有對機場管理局或其就債券的發行正式授權的任何代理人或人士具約束力或適用的法律、規則及規例、守則及常規，或使任何具司法管轄權的法院所作出的命令(包括作出規定的披露)得以被遵守；
- (h) 獲取法律意見及／或確立、行使或維護機場管理局或其就債券的發行正式授權的任何代理人或人士的法律權利；
- (i) 與任何上述用途有關的任何其他附帶或相關連的用途；及

(j) 法律容許與債券發行相關的任何其他用途。

根據上述目的，你的個人資料將按需要被保留一段合理的時期(包括你不再持有任何債券後)。

轉移個人資料

你的個人資料將被保密，但可為任何上述用途而向下列任何人士(不論是在香港境內或境外)披露或轉移：

- (a) 機場管理局、香港結算公司、金管局(作為債務工具中央結算系統經營者)、配售銀行以及指定證券經紀；
- (b) 為上述用途而向機場管理局提供行政、電訊、電腦、支付、數據處理、核對、儲存、研究、統計或其他服務的任何代理人、承辦商或第三方服務供應商，或為了與債券有關開展活動或業務運作的目的而向上文(a)段中提及向其提供個人資料的任何人士；
- (c) 任何政府或監管機構；
- (d) 機場管理局的任何法律顧問、會計師或其他財務或專業顧問；及
- (e) 就你的債券有關的目的與你(作為債券投資者)有或擬有事務往來的任何其他人士或機構，包括但不限於你的銀行、法律顧問、會計師、證券經紀或其他專業顧問。

查閱及更正個人資料

根據《私隱條例》，你有權：

- (a) 查明機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或人士是否持有關於你的個人資料，並且查閱該等個人資料；
- (b) 要求機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或人士更正與你有關的任何不準確的個人資料；及
- (c) 在切實可行範圍內查明機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或人士涉及為了與債券有關的用途而在個人資料方面的政策及慣常做法。

根據《私隱條例》，機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或人士有權就處理任何查閱資料的要求收取合理費用。所有查閱或更正由機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或人士持有的個人資料的要求，或所有索取關於該等人士涉及為了與債券有關的用途而在個人資料方面的政策及慣常做法的資料的要求，應寄往以下地址：

機場管理局

收件人：一般個人資料主任

香港大嶼山

香港國際機場翔天路1號

機場行政大樓

一般資料

機場管理局董事會於2023年11月27日授權及批准發行債券。機場管理局已授權林天福先生GBS太平紳士及李沛鏗先生擔任就發售債券代表機場管理局行事的代表。林天福先生GBS太平紳士及李沛鏗先生的業務地址為香港大嶼山香港國際機場翔天路1號機場行政大樓。

機場管理局股本證券概無於任何證券交易所上市或買賣，亦無且不擬尋求機場管理局股本證券於任何證券交易所上市或獲批准買賣。

機場管理局的法律實體識別編碼為254900748HGC4RBR4O84。債券的國際證券號碼、通用編碼及債務工具中央結算系統工具號碼分別為HK0000979754、273958142及BCHKFB24001。

除本發行備忘錄所披露者外，自2023年3月31日以來，機場管理局及其附屬公司的整體財務或營業狀況、前景或經營業績並無重大不利變動。

除本發行備忘錄所披露者外，機場管理局或其附屬公司並無涉及待決的或據機場管理局所知是對機場管理局或其附屬公司構成威脅的重大訴訟或任何索償。

在每個財政年度結束後，機場管理局將公佈其年報及經審核賬目以及其未經審核中期報告（通常分別在每年七月底前及每年十一月底前公佈）。只要任何債券仍未償還，即可於一般辦公時間內到主要付款代理的主要辦事處，要求查閱最近期刊發的年報及經審核賬目的副本，有關辦事處的地址載於本發行備忘錄最後部分。

只要任何債券仍未償還，即可到受託人及主要付款代理的主要辦事處查閱下列文件的副本，有關辦事處的地址載於本發行備忘錄最後部分：

- (i) 條例；
- (ii) 本發行備忘錄；
- (iii) 信託契據；
- (iv) 付款代理協議；
- (v) 平邊契據；
- (vi) 批地文件；
- (vii) 畢馬威會計師事務所的同意書；
- (viii) 機場管理局最近期的經審核財務報表；
- (ix) 機場管理局最近期的未經審核中期財務報表；
- (x) 機場管理局2021/2022及2022/2023年報；及

(xi) 機場管理局2023/2024中期報告。

機場管理局的獨立核數師畢馬威會計師事務所已發出同意書，且並無撤回有關同意書，在本發行備忘錄中按本發行備忘錄所載形式及涵義轉載其於2022年5月30日、2023年5月29日及2023年11月27日發出的報告。該等報告並非專為載入本發行備忘錄而編製。畢馬威會計師事務所並無於機場管理局持有任何股權，亦無權認購或提名人士認購任何集團成員公司的證券。

此外，條例、機場管理局2021/2022年報及2022/2023年報，以及機場管理局2023/2024中期報告的副本將於本發行備忘錄日期(包括該日)起至認購期結束(包括該日)止在機場管理局網站www.hongkongairport.com及香港聯交所網站www.hkexnews.hk可供查閱。信託契據將於債券發行日期起計不少於14日期間在機場管理局網站www.hongkongairport.com及香港聯交所網站www.hkexnews.hk可供查閱。

機場管理局將於諮詢香港聯交所後，立即向債券持有人公佈任何為避免形成債券的假市所需的資料。該等資料將根據債券的條款及條件以通告方式給予債券持有人。

條例第45條規定，機場管理局董事會成員均毋須就其真誠地作出或未有作出任何有關履行或其意是履行條例下的任何職能負上個人責任。故此，已對本發行備忘錄的內容承擔責任的機場管理局行政總裁林天福先生GBS太平紳士，由於作為董事會成員，因此享有條例第45條所賦予的個人法律責任法定豁免權利。機場管理局的首席營運總監及執行總監(非董事會成員，因此無權享有條例第45條所賦予的個人法律責任法定豁免權利)亦已按本發行備忘錄內頁封面所載的條款對本發行備忘錄的內容承擔責任。

財務報表索引

機場管理局於2022年3月31日及截至該日止年度財務報表	頁數
獨立核數師報告書	F-2
綜合損益表	F-7
綜合損益及其他全面收益表	F-8
綜合財務狀況表	F-9
綜合權益變動表	F-10
綜合現金流量表	F-11
綜合財務報表附註	F-13
機場管理局於2023年3月31日及截至該日止年度財務報表	
獨立核數師報告書	F-71
綜合損益表	F-76
綜合損益及其他全面收益表	F-77
綜合財務狀況表	F-78
綜合權益變動表	F-79
綜合現金流量表	F-80
綜合財務報表附註	F-82
機場管理局於2023年9月30日及截至該日止六個月財務報表	
獨立審閱報告	F-136
綜合損益表	F-137
綜合損益及其他全面收益表	F-138
綜合財務狀況表	F-139
綜合權益變動表	F-141
綜合現金流量表	F-142
未經審核中期財務報告附註	F-144

附註：本發行備忘錄所載綜合財務報表乃分別基於機場管理局已發表的截至2022年及2023年3月31日止年度經審核財務報表以及截至2023年9月30日止六個月的中期報告而重新編製。頁數乃指載於相關年報或中期報告(視乎情況而定)的頁數。

獨立核數師報告書

致機場管理局

(根據《機場管理局條例》於香港註冊成立)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第99至162頁的機場管理局(以下簡稱「貴局」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表，此綜合財務報表包括於2022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2022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)

來自機場收費及機場禁區輔助服務專營權的收益的確認

請參閱綜合財務報表附註31(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>來自機場收費及機場禁區輔助服務專營權的收益約佔貴局截至2022年3月31日止年度收益總額的67%。</p> <p>機場收費在機場設施使用時確認。其收益確認基於貴局的綜合及多界面信息技術系統所統計的飛機起降量及客運量。</p> <p>來自機場禁區輔助服務專營權的收益一般以以下金額的較高者收取 (1) 根據吞吐量、租金指數或佔用面積計算的最低數額，及 (2) 根據專營商及特許經營商賺取的總收益的既定百分比計算的金額(「專營權費」)。對某些專營商而言，專營權收益是根據最低數額及專營權費收取。</p> <p>來自機場禁區輔助服務專營權的收益在其專營權及特許經營權協議覆蓋的會計期間分期確認，並計及因吞吐量、租金指數或佔用面積變動導致的最低數額調整，以及專營商及特許經營商在計費周期應付的專營權費的任何調整。</p> <p>我們將來自機場收費及機場禁區輔助服務專營權的收益的確認視為關鍵審計事項的原因是其對綜合財務報表的重要性，以及機場收費的釐定涉及綜合信息技術系統。</p>	<p>我們用以評估來自機場收費及機場禁區輔助服務專營權的收益的確認的審計程式包括以下程式：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 評估收益記錄的主要內部監控的設計、執行及運行效力，具體工作包括委派我方內部信息技術專家評估飛機起降量及客運量統計以及收益事務處理的主要自動化控制及介面的運行效力，並評估貴局信息技術系統內交易詳情的完整性及準確性； • 通過參考政府統計的飛機起降量及客運量數據及刊登於政府憲報的機場收費計劃以建立初步預期，並將該預期與貴局錄得的收益作對比，以分析貴局於本年確認的機場收費； • 對機場禁區輔助服務專營權而言，抽樣對比已收及應收最低數額與相關專營權/特許經營權信息，包括已簽署的專營權/特許經營權協議中列明的月度支付及專營權/特許經營權期間，重新計算最低數額，並評估最低數額和專營權費兩者中的較高數額者是否已在適當的會計期間記錄；及 • 參考專營商及特許經營商提交的營業額報告，以及已簽署的專營權/特許經營協議中列明的相關計算基礎，抽樣計算已收及應收的專營權費，評估該等專營權費是否已在適當的會計期間予以記錄及核算。

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29(b)(ii)以及附註31(g)(vi)及31(s)所載列的相關會計政策

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>貴局在香港國際機場營辦多個基本工程項目。這些項目可能需數年時間才能完工，並涉及繁複的合約安排。</p> <p>貴局就清償承建商可能因延期、額外成本或其他不可預知狀況提出的索賠所需的預期數額計提項目準備。所需項目準備的評估涉及管理層的重大判斷，該等判斷具有固有的不確定性，因實際應付金額可能與預期項目準備不符。</p> <p>我們將基本工程項目的項目準備評估視為關鍵審計事項的原因是，項目索賠的評估和項目準備的釐定涉及管理層的重大判斷和假設，該等重大判斷和假設具有固有的不確定性。</p>	<p>我們用以評估基本工程項目的項目準備的審計程式包括以下程式：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 評價項目索償評估的主要內部監控的設計及執行； • 審核負責監督基本工程項目進度的董事會小組委員會的會議記錄，與管理層討論項目狀況，包括截至討論之日發生的成本、待竣工的關鍵項目里程碑及項目索賠，並評估其對貴集團的潛在財務影響； • 獲取於報告日的項目索賠狀態報告，對比報告中的索賠金額與承建商提交的索賠申請，與財務處的項目會計及監控團隊和工程項目部門討論項目進度及已計提的項目準備(抽查)，對比管理層假設與關鍵合同條款及與承建商的通訊(抽查)，以向會影響管理層對項目準備的預估的假設及重大判斷提出質疑； • 通過對比本年實際清償數額(包括項目索賠)與於2021年3月31日預估數額，以對本年完工的基本工程項目和已落實索賠進行回顧審核(抽查)，從而評估管理層評估流程的可靠性，並評價已識別的重大差異；及 • 就正進行糾紛解決程序的項目，與管理層和貴局內部法律顧問進行探討，以評估貴局就相關索賠應負的法律責任及財務風險。

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

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

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

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

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

董事會成員就綜合財務報表須承擔的責任

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

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

審計委員會及財務委員會協助董事會成員履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

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

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

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

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

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

2022年5月30日

綜合損益表

截至2022年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2022年	2021年
機場收費		2,101	1,731
保安費		46	23
航空保安服務費		567	486
機場禁區輔助服務專營權		1,759	1,755
零售特許經營權及廣告收益		62	203
其他客運大樓商業收益		677	915
地產收益		169	188
其他收入		417	635
收益	8	5,798	5,936
員工薪酬及有關費用	4	(2,800)	(2,850)
維修及保養		(765)	(734)
營運合約服務		(672)	(854)
政府服務		(758)	(712)
政府租金及差餉		(250)	(521)
公用設施使用費		(261)	(217)
其他營運費用	3(b)	(670)	(2,166)
計算折舊和攤銷前營運費用		(6,176)	(8,054)
計算折舊和攤銷前營運虧損		(378)	(2,118)
折舊和攤銷		(3,039)	(3,169)
計算利息及財務費用前營運虧損	3(a)	(3,417)	(5,287)
利息及財務費用：			
財務費用	5	(14)	(63)
利息收入		91	134
		77	71
應佔一家聯營公司業績	12	78	53
應佔合資公司業績	13	(46)	(34)
除稅前虧損		(3,308)	(5,197)
所得稅抵免	6(a)	553	829
年度虧損		(2,755)	(4,368)
以下各方應佔部分：			
本局權益持有人			
- 普通股持有人		(3,014)	(4,400)
- 永續資本證券持有人		263	-
		(2,751)	(4,400)
非控股權益		(4)	32
年度虧損		(2,755)	(4,368)

第105至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合損益及其他全面收益表

截至2022年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	2022年	2021年
年度虧損	(2,755)	(4,368)
年度其他全面收益		
不會重新分類為損益的項目：		
重新計量以下各方的界定利益退休責任淨額：		
- 本局	50	238
扣除：遞延稅項	(8)	(39)
	42	199
- 在中華人民共和國(「中國」)的一家附屬公司	(3)	2
- 在中國的一家合資公司	(5)	11
	34	212
其後可能重新分類為損益的項目：		
換算在中國的附屬公司和合資公司的財務報表的匯兌差額	221	433
現金流量套期：套期儲備的淨變動，已扣除稅項	682	177
現金流量套期：套期儲備成本的淨變動，已扣除稅項	(117)	(42)
	786	568
年度其他全面收益	820	780
年度全面收益總額	(1,935)	(3,588)
以下各方應佔部分：		
本局權益持有人		
- 普通股持有人	(2,206)	(3,651)
- 永續資本證券持有人	263	-
	(1,943)	(3,651)
非控股權益	8	63
年度全面收益總額	(1,935)	(3,588)

第105至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合財務狀況表

2022年3月31日(以港元列示)

百萬元	附註	2022年	2021年
非流動資產			
投資物業	9	44	59
租賃土地權益	9	6,041	6,070
其他物業、機械及設備	9	131,799	105,591
		137,884	111,720
無形資產	10	77	281
聯營公司權益	12	-	627
合資公司權益	13	4,851	4,710
界定利益退休資產淨額	20	12	-
應收賬款及其他應收款	14	20	100
衍生金融資產	24(e)	1,035	331
		143,879	117,769
流動資產			
存料及零件		132	122
應收賬款及其他應收款	14	2,679	2,505
可收回稅項	6(c)	313	308
衍生金融資產	24(e)	124	6
現金及銀行結餘	15	38,092	35,109
		41,340	38,050
流動負債			
應付賬款及其他應付款	16	(11,570)	(11,219)
帶息借款	17	(554)	-
本期稅項	6(c)	-	(17)
未使用的機場建設費	18	(456)	(458)
遞延收入	19	(215)	(215)
衍生金融負債	24(e)	(2)	(54)
		(12,797)	(11,963)
流動資產淨額		28,543	26,087
資產總值減流動負債		172,422	143,856
非流動負債			
應付賬款及其他應付款	16	(1,431)	(1,445)
帶息借款	17	(72,463)	(41,769)
遞延收入	19	(1,862)	(2,077)
衍生金融負債	24(e)	(49)	(10)
界定利益退休責任淨額	20	(70)	(82)
遞延稅項負債	6(d)	(3,838)	(4,291)
		(79,713)	(49,674)
資產淨值		92,709	94,182
資本及儲備	21		
股本		30,648	30,648
儲備		50,050	51,469
永續資本證券	22	11,585	11,585
本局權益持有人應佔權益總額		92,283	93,702
非控股權益		426	480
權益總額		92,709	94,182

於2022年5月30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162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至2022年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	本局權益持有人應佔部分										
		股本	匯兌儲備	資本儲備	議價收購中源自政府的權益貢獻	套期儲備	套期儲備成本	保留溢利	永續資本證券	總額	非控股權益	權益總額
於2020年4月1日		30,648	75	1,062	-	(22)	115	53,890	-	85,768	417	86,185
本年度權益變動：												
年度虧損		-	-	-	-	-	-	(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	-	11,628
發行永續資本證券的直接成本		-	-	-	-	-	-	-	(43)	(43)	-	(43)
於2021年3月31日和 2021年4月1日		30,648	478	1,099	-	155	73	49,664	11,585	93,702	480	94,182
本年度權益變動：												
年度虧損		-	-	-	-	-	-	(3,014)	263	(2,751)	(4)	(2,755)
其他全面收益		-	208	-	-	682	(117)	35	-	808	12	820
全面收益總額		-	208	-	-	682	(117)	(2,979)	263	(1,943)	8	(1,935)
由保留溢利轉入資本儲備	21(c)(ii)	-	-	39	-	-	-	(39)	-	-	-	-
議價收購中源自政府的權益貢獻	21(c)(iii)	-	-	-	787	-	-	-	-	787	-	787
向永續資本證券持有人作出分派	22	-	-	-	-	-	-	-	(263)	(263)	-	(263)
向非控股權益派付股息		-	-	-	-	-	-	-	-	-	(62)	(62)
於2022年3月31日		30,648	686	1,138	787	837	(44)	46,646	11,585	92,283	426	92,709

第105至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至2022年3月31日止年度(以港元列示)

百萬元	附註	2022年	2021年
經營活動			
除稅前虧損		(3,308)	(5,197)
調整項目：			
折舊		2,847	2,905
租賃土地權益攤銷		156	229
無形資產攤銷		36	35
票據及銀行貸款利息		897	455
租賃負債利息		-	1
其他借貸成本及利息費用		92	116
資本化為在建資產的借貸成本		(1,039)	(536)
利息收入		(91)	(134)
就衍生金融工具公允價值套期的公允價值虧損/(收益)		1	(7)
就衍生金融工具現金流量套期的虧損淨額		64	7
公允價值套期的相關套期帶息借款的(收益)/虧損淨額		(11)	8
應佔一家聯營公司業績		(78)	(53)
應佔合資公司業績		46	34
應收賬款及其他應收款的(減值虧損轉回)/減值虧損		(28)	195
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額		11	30
逐步收購收益		(59)	-
匯兌虧損淨額		10	19
遞延收入攤銷		(215)	(547)
就界定利益退休計劃確認的費用		43	48
營運資金變動前營運虧損		(626)	(2,392)
存料及零件增加		(10)	(18)
應收賬款及其他應收款增加		(88)	(170)
應付賬款及其他應付款增加/(減少)		312	(153)
遞延收入減少		-	(37)
界定利益退休責任淨額減少		(19)	(65)
營運業務所用的現金		(431)	(2,835)
已付香港利得稅		(34)	(106)
已付中國企業所得稅		(7)	(1)
經營活動所用的現金淨額		(472)	(2,942)
投資活動			
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款到期/(存放)淨額		5,362	(9,904)
已收利息		106	244
從一家聯營公司收取的股息	12	268	15
從一家合資公司收取的股息		1	2
向非控股權益派付股息		(62)	-
預付承建商款項		(14)	(16)
購入其他物業、機械及設備付款		(26,785)	(23,185)
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		(26)	(38)
逐步收購產生的現金流入淨額	23	66	-
投資活動所用的現金淨額		(21,084)	(32,878)

綜合現金流量表

百萬元	附註	2022年	2021年
融資活動			
已付票據及銀行貸款利息	15(b)	(713)	(382)
已付租賃租金的利息部分	15(b)	-	(1)
已付其他借貸成本及利息費用	15(b)	(227)	(384)
已付租賃租金的資本部分	15(b)	(16)	(14)
已收機場建設費	15(b)	128	613
提取新銀行貸款	15(b)	-	17,500
發行票據收款	15(b)	31,049	19,808
償還票據	15(b)	-	(600)
就利率掉期已付的利息費用淨額	15(b)	(72)	(5)
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)
就永續資本證券作出分派	22	(263)	-
融資活動產生的現金淨額		29,886	48,120
現金及現金等價物增加淨額		8,330	12,300
於年初的現金及現金等價物		18,521	6,188
外幣匯率變動影響		15	33
於年末的現金及現金等價物	15(a)	26,866	18,521

第105至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合財務報表附註

(以港元列示)

1. 本局的主要業務

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

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

本局的主要附屬公司及其主要業務載於附註11。

本局及各主要附屬公司統稱為集團。

2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準

(a) 合規聲明

本綜合財務報表是按照香港會計師公會頒布所有適用的《香港財務報告準則》(此統稱包括所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》和詮釋)、香港公認會計原則及《機場管理局條例》的規定編製。本綜合財務報表同時符合適用的《香港聯合交易所有限公司(「香港聯合交易所」)證券上市規則》披露規定，但由於本局的股份並非公開買賣，故有關每股盈利的披露規定與本局無關。集團採用的主要會計政策概要載列於附註31。

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31(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32)。

(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23和附註31(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29。

3. 計算利息及財務費用前營運虧損

(a) 集團在計算利息及財務費用前營運虧損已扣除/(計入)：

百萬元	2022年	2021年
核數師酬金：		
– 核數服務	5	7
– 稅務服務	2	1
– 其他服務	–	1
已消耗的存件及零件	51	59
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額	11	30
逐步收購收益(附註23)	(59)	–
應收賬款及其他應收款的(減值虧損轉回)/減值虧損 (附註14(b))	(28)	195
折舊：		
– 根據營業租賃租出的自有資產(附註9(d))	116	141
– 使用權資產	15	24
– 其他資產	2,716	2,740
攤銷：		
– 租賃土地權益		
– 以營業租賃租出(附註9(d))	12	18
– 其他	144	211
– 無形資產(附註10)	36	35
有關短期租賃及低價值資產的費用	2	2
投資物業租金減直接支出2,400萬元(2021年：2,500萬元)	(2)	(20)

3. 計算利息及財務費用前營運虧損(續)

(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(減值虧損轉回)/減值虧損(附註14(b))。去年，其他營運費用亦包括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	2022年	2021年
界定供款退休計劃的供款	154	154
就界定利益退休計劃確認的費用(附註20)	43	48
退休計劃總成本	197	202
薪金、工資及其他福利	3,557	3,558
員工薪酬及有關費用總額	3,754	3,760
減：資本化為在建資產的員工薪酬及有關費用	(954)	(910)
	2,800	2,850

5. 財務費用

百萬元	2022年	2021年
銀行貸款利息	161	128
票據利息	736	327
租賃負債利息	-	1
其他借貸成本	74	64
其他利息費用	18	52
利息費用總額	989	572
匯兌虧損淨額	10	19
就衍生金融工具公允價值套期的公允價值虧損/(收益) ¹	1	(7)
就衍生金融工具現金流量套期的虧損淨額	64	7
公允價值套期的相關套期帶息借款的(收益)/虧損淨額	(11)	8
減：資本化為在建資產的借貸成本	(1,039)	(536)
	14	63

¹ 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700萬元(2021年：400萬元)。

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2.13%(2021年：2.53%)。

6. 稅項

(a) 綜合損益表所示的稅項為：

百萬元	2022年	2021年
本期稅項 — 香港利得稅		
– 年度準備	16	17
– 上年度超額準備	–	(5)
本期稅項 — 中國企業所得稅		
– 年度準備	1	3
– 上年度準備不足/(超額準備)	2	(3)
遞延稅項(附註6(d))		
– 暫時差異的產生和轉回	(572)	(841)
所得稅抵免	(553)	(829)

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%(2021年：25%)計算。

(b) 稅項抵免和會計虧損按適用稅率計算的對賬：

百萬元	2022年	2021年
除稅前虧損	(3,308)	(5,197)
按在相關國家獲得溢利的適用稅率計算除稅前虧損的 名義稅項抵免	(563)	(892)
不可扣減支出的稅務影響	34	78
無須計稅收入的稅務影響	(29)	(20)
上年度準備不足/(超額準備)	2	(8)
未確認稅務虧損及其他暫時差異的稅務影響	5	15
以往未確認的暫時差異的稅務影響	(2)	(2)
實際稅項抵免	(553)	(829)

(c) 綜合財務狀況表所示的稅項為：

百萬元	2022年	2021年
年度準備(附註6(a))		
– 香港利得稅	16	17
– 中國企業所得稅	1	3
已付暫繳香港利得稅	(33)	(3)
已付/應付中國企業所得稅	(7)	(1)
以往年度可收回稅項結餘	(290)	(307)
	(313)	(291)
在綜合財務狀況表劃歸為：		
可收回稅項	(313)	(308)
本期稅項	–	17
	(313)	(291)

6. 稅項(續)

(d) 綜合財務狀況表內已確認的遞延稅項資產與負債為：

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

百萬元	超過相關 折舊和其他 支出的折舊 免稅額	稅項虧損	遞延收入、 界定利益 退休計劃的 責任及其他	在中國的 一家合資 公司的 未分配溢利	總額
引致遞延稅項的項目：					
於2020年4月1日	5,227	-	(225)	46	5,048
在損益列支/(計入)	583	(1,390)	(36)	2	(841)
在其他全面收益列支	-	-	84	-	84
於2021年3月31日	5,810	(1,390)	(177)	48	4,291
於2021年4月1日	5,810	(1,390)	(177)	48	4,291
在損益列支/(計入)	891	(1,457)	(4)	(2)	(572)
在其他全面收益列支	-	-	119	-	119
於2022年3月31日	6,701	(2,847)	(62)	46	3,838

(e) 綜合財務狀況表內未確認的遞延稅項資產：

由於有關的應稅實體不大可能在將來獲得足夠的應稅溢利以使用有關累積稅項虧損和其他暫時差異，因此集團尚未就附屬公司分別為數1.25億元(2021年：9,600萬元)及零元(2021年：200萬元)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：

2022年 千元	董事會 成員袍金	基本酬金	優秀 表現酬金	退休福利	總額
董事會成員					
非執行成員					
蘇澤光 ¹	-	-	-	-	-
趙式明(於2021年6月獲委任)	92	-	-	-	92
陳仲尼	110	-	-	-	110
周雯玲	110	-	-	-	110
歐智華	110	-	-	-	110
梁穎宇	110	-	-	-	110
盧偉國	110	-	-	-	110
唐嘉鴻(於2021年6月獲委任)	92	-	-	-	92
黃冠文	110	-	-	-	110
王鳴峰	110	-	-	-	110
胡文新	110	-	-	-	110
易志明	110	-	-	-	110
盛智文	110	-	-	-	110
財經事務及庫務局局長 ²	110	-	-	-	110
運輸及房屋局局長 ²	110	-	-	-	110
民航處處長 ²	110	-	-	-	110
何俊賢(於2021年5月離任)	18	-	-	-	18
黃永灝(於2021年5月離任)	18	-	-	-	18
執行成員					
林天福(行政總裁)	-	6,810	3,300	905	11,015
	1,650	6,810	3,300	905	12,665

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

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

7. 董事會成員與執行總監酬金(續)

(a) 董事會成員酬金(續)

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
董事會成員					
非執行成員					
蘇澤光 ¹	-	-	-	-	-
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 ²	110	-	-	-	110
運輸及房屋局局長 ²	110	-	-	-	110
民航處處長 ²	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
執行成員					
林天福(行政總裁)	-	6,217	2,936	905	10,058
	1,571	6,217	2,936	905	11,629

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

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

7. 董事會成員與執行總監酬金(續)

(b) 執行總監酬金

本局執行總監的酬金總額如下：

千元	2022年	2021年
基本酬金	21,482	21,863
優秀表現酬金	9,379	9,383
退休福利	2,505	2,847
	33,366	34,093

下表載列了介乎以下酬金範圍的執行總監人數：

元	人數	
	2022年	2021年
500,001至1,000,000	1	-
1,000,001至1,500,000	1	-
3,500,001至4,000,000	-	1
4,000,001至4,500,000	1	1
4,500,001至5,000,000	1	2
5,000,001至5,500,000	3	1
5,500,001至6,000,000	-	1
6,000,001至6,500,000	-	1
6,500,001至7,000,000	1	-
	8	7

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(2021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	2022年	2021年
《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收益		
機場收費	2,101	1,731
保安費	46	23
航空保安服務費	567	486
其他	297	401
	3,011	2,641
其他來源收益		
機場禁區輔助服務專營權	1,660	1,486
零售特許經營權及廣告收益	62	203
其他客運大樓商業收益	677	915
其他	388	691
	2,787	3,295
	5,798	5,936

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13)外，集團絕大部分收益及營運虧損均源自香港的業務，因此並無呈列有關地理區域的資料。

主要客戶資料

集團的客戶基礎多元化，只有與一名客戶(2021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11.64億元(2021年：一名客戶帶來10.36億元收益)。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										
	飛行區	客運大樓 及地面 運輸中心	通道、 公用設施、 其他建築物 及支援設施	系統、 裝置、 機械及 設備	傢具、 裝置及 設備	使用權 資產	在建工程	小計	投資物業	租賃 土地權益	總額
成本											
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
於2021年4月1日	14,989	31,516	16,107	15,703	3,286	60	62,812	144,473	136	11,309	155,918
匯兌調整	-	7	-	9	11	-	3	30	-	-	30
增置	3	55	33	316	205	28	27,451	28,091	-	-	28,091
通過逐步收購進行 收購(附註23)	-	-	651	284	-	-	9	944	-	127	1,071
重新分類	234	1,157	956	220	171	-	(2,712)	26	(26)	-	-
出售	(9)	(4)	(12)	(72)	(43)	(11)	-	(151)	-	-	(151)
於2022年3月31日	15,217	32,731	17,735	16,460	3,630	77	87,563	173,413	110	11,436	184,959
累計折舊、攤銷及 減值											
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
於2021年4月1日	5,662	14,827	8,653	7,624	2,078	38	-	38,882	77	5,239	44,198
匯兌調整	-	3	-	4	6	1	-	14	-	-	14
年度折舊和攤銷	447	901	538	737	205	15	-	2,843	4	156	3,003
重新分類	-	-	13	1	1	-	-	15	(15)	-	-
出售時撥回	(9)	(3)	(11)	(67)	(39)	(11)	-	(140)	-	-	(140)
於2022年3月31日	6,100	15,728	9,193	8,299	2,251	43	-	41,614	66	5,395	47,075
賬面淨值											
於2022年3月31日	9,117	17,003	8,542	8,161	1,379	34	87,563	131,799	44	6,041	137,884
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

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

- (b) 根據政府發出的私人協約批地文件(「批地」)，政府授予本局位於赤鱸角的整個機場用地的法律權利，以及其他發展該處業務所需的權利，有效期由1995年12月1日至2047年6月30日。於2016年9月，政府批准把北部商業區的用地從原有的機場地契分割出來，並以一份新的50年地契處理該用地及授予本局，有效期至2066年，以支持北部商業區的開發。於2021年8月，原有機場地契餘段租期，將通過政府向本局批出復歸土地契約續期至2071年(「已續期批地」)。這導致集團於本年度的折舊減少了3.68億元。土地開拓成本淨額114.36億元(2021年：113.09億元)及土地溢價4,000元(2021年：4,000元)已劃歸為租賃土地權益。租賃土地的權益成本不包括未來土地溢價(如有)。

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

(c) 投資物業的公允價值計量

投資物業按成本減去累計折舊和減值虧損入賬，其公允價值披露只供參考之用。

集團委任獨立測量師行 — 萊坊測量師行有限公司(「估值師」)(其部分員工為香港測量師學會資深會員，對位於所估物業地區和類別有較近期的經驗)為其投資物業進行估值以作出披露。估值師在估值時已考慮了投資物業的轉讓限制。估值師參考了租金收入淨額並且考慮到潛在復歸租金收入，估算集團的投資物業於2022年3月31日的公允價值為3.34億元(2021年：4.70億元)，並屬於公允價值層級當中的第三層級(附註24(e))。

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

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

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

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

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

百萬元	2022年	2021年
1年內	2,989	2,794
1年後但5年內	6,242	6,112
5年後	11,036	11,158
	20,267	20,064

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25.34億元(2021年：27.23億元)。以上收入已包括或有租金5.14億元(2021年：6.42億元)。

於2022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4.56億元(2021年：4.69億元)，本年度攤銷額則為1,200萬元(2021年：1,800萬元)。

於2022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27.85億元(2021年：22.29億元)，本年度折舊額則為1.16億元(2021年：1.41億元)。

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

- (e) 本局定期審閱投資物業和其他物業、機械及設備的可用期限。除上述附註9(b)所披露外，在年內進行的審閱中投資物業和其他物業、機械及設備的預計可用年限並無變動。上年度進行的類似審閱導致集團的年度折舊增加淨額約1,200萬元。

10. 無形資產

百萬元	2022年	2021年
成本		
於4月1日	565	540
匯兌調整	13	25
逐步收購時抵銷(附註23)	(238)	-
於3月31日	340	565
累計攤銷		
於4月1日	284	232
匯兌調整	9	17
年度攤銷	36	35
逐步收購時抵銷(附註23)	(66)	-
於3月31日	263	284
賬面淨值		
於3月31日	77	281

於2022年3月31日的無形資產是指集團經營及管理珠海機場的專營權，有關專營權分20年以直線法攤銷。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
香港國際展覽中心 有限公司 (「香港國際展覽公司」) (附註12和23)	香港	普通股： 2,267,084,251元 優先股： 403,758,261元	100%	-	100%	發展及持有亞洲國際 博覽館展覽中心

* 中外合資經營企業

(a) 珠港機場公司

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

百萬元	2022年	2021年
非控股權益的百分比	45%	45%
非流動資產	652	609
流動資產	474	563
非流動負債	(120)	(249)
流動負債	(299)	(191)
資產淨值	707	732
非控股權益的賬面金額	318	329
收益	540	551
年度(虧損)/溢利	(52)	29
年度全面收益總額	(55)	31
非控股權益應佔年度的(虧損)/溢利	(24)	14
非控股權益應佔年度的全面收益總額	(25)	15

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。於2022年3月31日，亞洲國際博覽館展覽中心由本局的間接全資附屬公司香港國際展覽公司持有(見附註12和23)。

12. 聯營公司權益

百萬元	2022年	2021年
應佔資產淨值	-	187
應收一家聯營公司款項	-	268
優先股溢價	-	172
	-	627

於2021年3月31日，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7,800萬元(2021年:5,300萬元)。年內，以現金收取2.68億元的優先股股息(2021年:1,500萬元)。

於2022年3月，本局向政府收購國際展覽中心控股有限公司88.2%的剩餘股權(「2022年3月收購」)。待2022年3月收購完成後，及後香港國際展覽公司成為本局的間接全資附屬公司。有關2022年3月收購的詳情在附註23中披露。

13. 合資公司權益

百萬元	2022年	2021年
應佔資產淨值	4,614	4,483
商譽	237	227
	4,851	4,710

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	2022年	2021年
杭州機場公司總額		
非流動資產	32,758	23,653
流動資產	3,748	4,240
非流動負債	(13,409)	(7,354)
流動負債	(10,097)	(7,909)
資產淨值/權益	13,000	12,630

13. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

百萬元	2022年	2021年
收入	3,031	2,880
費用	(3,151)	(2,977)
除稅前虧損	(120)	(97)
所得稅	(13)	(4)
除稅後虧損	(133)	(101)
其他全面收益	(14)	33
全面收益總額	(147)	(68)

百萬元	2022年	2021年
與集團於杭州機場公司的權益對賬		
杭州機場公司資產淨值總額	13,000	12,630
集團的實際權益	35%	35%
集團應佔杭州機場公司的資產淨值	4,550	4,421
商譽	237	227
於綜合財務報表的賬面金額	4,787	4,648

年內保留溢利變動如下：

百萬元	2022年	2021年
應佔除稅後虧損	(47)	(35)
應佔其他全面收益	(5)	11
減：轉入資本儲備	(17)	(15)
保留應佔虧損及其他全面收益	(69)	(39)
結轉自以往年度的應佔保留溢利	1,232	1,271
應佔保留溢利轉入下年度	1,163	1,232

年內資本儲備變動如下：

百萬元	2022年	2021年
於4月1日	1,013	998
轉自保留溢利	17	15
於3月31日	1,030	1,013

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	2022年	2021年
已訂約	1,822	7,111
已授權但未訂約	11,528	14,693
	13,350	21,804

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	2022年	2021年
滬港機場公司總額		
流動資產	139	135
流動負債	(9)	(9)
資產淨值/權益	130	126
百萬元	2022年	2021年
收入	12	12
費用	(9)	(8)
除稅前溢利	3	4
所得稅	(1)	(1)
淨溢利及其他全面收益	2	3
百萬元	2022年	2021年
與集團於滬港機場公司的權益對賬		
滬港機場公司資產淨值總額	130	126
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	64	62

14. 應收賬款及其他應收款

百萬元	2022年	2021年
應收賬項	3,483	3,378
減：虧損準備(附註14(b))	(1,088)	(1,116)
其他應收賬款	35	59
預付承建商款項	20	16
預付款項	218	236
按金及債券	31	32
	2,699	2,605
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動資產	2,679	2,505
非流動資產	20	100
	2,699	2,605

於2022年3月31日，流動資產項下的所有應收賬款及其他應收款預期於一年內收回或確認為支出，惟一筆為數2,000萬元(2021年：1,800萬元)的應收款項除外，該筆款項預期於逾一年後收回。

14. 應收賬款及其他應收款(續)

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

百萬元	2022年	2021年
未到期	1,432	1,383
逾期1個月以下	38	120
逾期1至3個月	106	87
逾期3個月以上	819	672
	2,395	2,262

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24(a)。集團持有33.35億元(2021年：30.03億元)的現金存款和銀行擔保作為應收賬項的抵押品。

(b) 應收賬項減值

集團採用準備賬來記錄應收賬項的減值虧損，但在集團認為收回的可能性極低時，則會將減值虧損的數額直接沖銷應收賬項(附註31(l))。

年內虧損準備的變動如下：

百萬元	2022年	2021年
於4月1日	1,116	927
在其他營運費用中已(轉回)/確認的減值虧損	(28)	195
註銷不可收回的款項	-	(6)
於3月31日	1,088	1,116

(c) 應收賬項產生的信貸風險

集團以相等於整個周期的預期信貸虧損金額計量應收賬項的虧損準備，並以準備矩陣計算。預期虧損率以相關客戶過去的實際虧損經驗為基礎。對這些比率進行調整，以反映收集過往數據期間的經濟狀況、當前狀況和集團對在應收賬項預計年期內的經濟狀況看法之間的差異。

逾期1天至30天至逾期211天至240天的應收賬項的預期虧損率介乎於31%至88%(2021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12%至100%)。除任何特殊風險承擔外，本局通常會根據過往經驗向賬齡超過240天(2021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	2022年	2021年
於存款時起計3個月內到期的銀行存款	22,044	16,548
銀行及手頭現金	4,822	1,973
綜合現金流量表內的現金及現金等價物	26,866	18,521
於存款時起計超過3個月到期的銀行存款	11,226	16,588
綜合財務狀況表內的現金及銀行結餘	38,092	35,109

於2022年3月31日，由一家附屬公司持有為數3.89億元(2021年：4.25億元)的現金及銀行結餘，受中國的貨幣兌換限制。

(b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：

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

百萬元	帶息借款 (附註17)	利息及 其他借貸 成本應付款 及遞延 財務費用	租賃負債 (附註16)	應收機場 建設費	衍生金融 資產淨額 (附註24(e))	總計
於2021年4月1日	41,769	52	33	(453)	(273)	41,128
融資現金流量產生的變動：						
已付票據及銀行貸款利息	-	(713)	-	-	-	(713)
已付其他借貸成本及利息費用	(223)	(4)	-	-	-	(227)
已付租賃租金的資本部分	-	-	(16)	-	-	(16)
已收機場建設費	-	-	-	128	-	128
發行票據收款	31,049	-	-	-	-	31,049
就利率掉期已付的利息費用淨額	-	(72)	-	-	-	(72)
融資現金流量產生的變動總額	30,826	(789)	(16)	128	-	30,149
非現金流變動：						
票據及銀行貸款利息(附註5)	-	897	-	-	-	897
其他借款成本(附註5)	-	74	-	-	-	74
機場建設費	-	-	-	(121)	-	(121)
其他非現金流變動	422	80	28	-	(835)	(305)
其他變動總額	422	1,051	28	(121)	(835)	545
於2022年3月31日	73,017	314	45	(446)	(1,108)	71,822

15. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料(續)

(b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：(續)

百萬元	帶息借款 (附註17)	利息及 其他借貸 成本應付款 及遞延 財務費用	租賃負債 (附註16)	應收機場 建設費	衍生金融 資產淨額 (附註24(e))	總計
於2020年4月1日	5,215	(47)	24	(960)	(54)	4,178
融資現金流量產生的變動：						
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	(317)	(67)	-	-	-	(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	36,391	(454)	(15)	613	-	36,535
非現金流變動：						
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	163	34	23	-	(219)	1
其他變動總額	163	553	24	(106)	(219)	415
於2021年3月31日	41,769	52	33	(453)	(273)	41,128

16. 應付賬款及其他應付款

百萬元	2022年	2021年
應付賬款及應計費用	10,025	10,090
已收按金	1,050	1,033
合約保留金	1,881	1,508
租賃負債	45	33
	13,001	12,664
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	11,570	11,219
非流動負債	1,431	1,445
	13,001	12,664

16. 應付賬款及其他應付款(續)

於2022年3月31日，除了為數14.31億元(2021年：14.45億元)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	2022年	2021年
30天內或接獲通知時到期	3,442	3,701
30天後但60天內到期	1,604	1,405
60天後但90天內到期	911	644
90天後到期	4,068	4,340
	10,025	10,090

17. 帶息借款

百萬元	2022年	2021年
應付票據(a)		
於2022年至2043年到期的港元固定利率票據	7,433	7,444
於2027年到期的港元浮動利率票據	1,500	1,500
於2027年至2062年到期的美元票據	46,993	15,548
銀行貸款(b)	17,500	17,500
減：未攤銷財務費用	(409)	(223)
	73,017	41,769

(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。

去年，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15億元為浮動利率票據，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24(d))。

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。

17. 帶息借款(續)

(a) (續)

於2022年1月，本局發行了總額為40億美元的多期票據。這些票據在香港聯合交易所上市。這些多期票據包括：

- 於2027年到期的10億美元綠色票據，票面利率1.75%，發行率為99.506%；
- 於2032年到期的12億美元票據，票面利率為2.50%，發行率為99.921%；
- 於2052年到期的12億美元票據，票面利率為3.25%，發行率為99.052%；和
- 於2062年到期的6億美元票據，票面利率為3.50%，發行率為100%。

於2022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(2021年：1.55%至4.20%)。固定利率票據為無抵押，並須於到期時悉數償還。

- (b) 於2020年6月，本局簽訂了一項價值350億元的五年期港元無抵押定期及循環信貸。該信貸包括金額各為175億元的定期貸款和循環貸款。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息率為計算基準。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2022年3月31日，循環貸款部分並無未償付餘額(2021年：無)。
- (c) 於2022年3月31日，本局擁有價值26.92億元(2021年：26.89億元)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2022年3月31日，該等信貸並無未償付的餘額(2021年：無)。
- (d) 於2022年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

百萬元	2022年	2021年
1年內或接獲通知時	554	-
1年後但2年內	-	565
2年後但5年內	25,919	18,127
5年後	46,544	23,077
	72,463	41,769
	73,017	41,769

- (e) 帶息借款無須受到借款人訂立的任何財務契約所規限。帶息借款均以攤銷成本入賬。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24(b)。

18. 未使用的機場建設費

百萬元	2022年	2021年
於4月1日	458	974
加：本年已收及應收機場建設費	121	106
減：三跑道項目資本支出	(123)	(622)
於3月31日	456	458

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31(t)(v)和31(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9%(2021年：10%)。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(2021年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2022年3月31日按照《香港會計準則》第19號—「僱員福利」，採用「預期累積利益單位」精算法及根據多項精算假設對計劃進行的獨立精算估值，本局就這項計劃承擔的責任中，全部(2021年：98%)得到受託人持有的計劃資產所保障。簽署有關估值報告的精算師是美國精算師公會資深會員，或於其他精算團體具備同等資格。

珠港機場公司為合資格僱員制定一項界定利益退休計劃(「珠港機場公司計劃」)，參與者佔珠港機場公司僱員人數的25%(2021年：28%)，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2022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。

20. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

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	2022年	2021年
香港計劃		
注入資金責任的現值	730	845
計劃資產的公允價值	(742)	(825)
	(12)	20
珠港機場公司計劃		
未注資責任的現值	70	62
	58	82
在綜合財務狀況表劃歸為：		
界定利益退休資產淨額	(12)	-
界定利益退休責任淨額	70	82
	58	82

上述部分負債預期於逾一年後償還。本局預計將於截至2023年3月31日止年度向香港界定利益退休計劃供款1,800萬元。

(ii) 計劃資產包括以下項目：

百萬元	2022年	2021年
權益證券	373	428
公司債券	330	355
現金	39	40
其他應收款淨額	-	2
	742	825

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。

20. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(iii) 界定利益責任的現值變動如下：

百萬元	2022年	2021年
香港計劃		
於4月1日	845	931
重新計量：	(68)	(42)
– 因財務假設變動而產生的精算收益	(37)	(10)
– 經驗調整	(31)	(32)
計劃的已付利益	(90)	(91)
本期服務成本	35	40
利息費用	8	7
於3月31日	730	845
珠港機場公司計劃	70	62
於3月31日	800	907

香港和珠港機場公司計劃的界定利益責任的加權平均年期分別為4.9年(2021年：5.6年)和8.4年(2021年：8.8年)。

(iv) 計劃資產的變動如下：

百萬元	2022年	2021年
於4月1日	825	652
集團已向計劃支付的供款	19	65
計劃的已付利益	(90)	(91)
計劃資產的實際回報	(12)	199
– 利息收入	8	5
– 計劃資產回報，不包括利息收入	(18)	196
– 由計劃資產撥出的行政費用	(2)	(2)
於3月31日	742	825

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	2022年	2021年
在損益確認的數額：		
香港計劃		
本期服務成本	35	40
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
	37	44
珠港機場公司計劃	6	4
在損益確認的總額	43	48
在其他全面收益確認的數額：		
香港計劃		
重新計量：		
- 因財務假設變動而產生的精算收益	(37)	(10)
- 經驗調整	(31)	(32)
計劃資產的回報，不包括利息收入	18	(196)
	(50)	(238)
珠港機場公司計劃	3	(2)
在其他全面收益確認的總額	(47)	(240)
界定利益貸項總額	(4)	(192)

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	2022年	2021年
員工薪酬及有關費用	43	48

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：

	2022年	2021年
香港計劃		
貼現率	1.9%	0.9%
未來長期薪金增幅	3.5%	3.5%
珠港機場公司計劃		
貼現率	2.8%	3.2%

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2022年3月31日界定利益責任將可能增加/(減少)幅度：

百萬元	增加0.5%	減少0.5%
香港計劃		
貼現率	(18)	18
未來長期薪金增幅	21	(20)
珠港機場公司計劃		
貼現率	(3)	3

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

(b) 界定供款退休計劃

- (i) 集團亦按照香港《強制性公積金計劃條例》(「《強積金條例》」)的規定，為根據香港《僱傭條例》受僱但未獲界定利益退休計劃保障的僱員設立強制性公積金計劃(「強積金計劃」)。強積金計劃屬於界定供款退休計劃，由獨立的受託人管理。根據《強積金條例》，僱主及其僱員向這項計劃作出相當於僱員有關收入5%的最低法定供款，有關收入以每月30,000元為上限。不過，根據強積金計劃，集團作出的供款由僱員相關收入的5%至15%不等，已在損益列支。集團向計劃作出的法定供款會即時歸屬，而向計劃作出的自願性供款則於兩年至七年期間歸屬。
- (ii) 中國的相關法規規定，設於中國的附屬公司須參加由其各自所屬市政府管理的基本界定供款退休金計劃。除按僱員的薪金、獎金和部分津貼的某一比率作出年度供款外，集團並無任何其他支付基本退休福利的重大責任。

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	
	2022年	2021年
法定、已發行、已分配及繳足股本：		
306,480股(2021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31(u)所載列的會計政策處理。

(ii) 資本儲備

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

(iii) 議價收購中源自政府的權益貢獻

在議價收購中源自政府的權益貢獻，包括集團收購國際展覽中心控股有限公司及其附屬公司可辨別資產及負債公允價值淨額的權益，高於已付收購代價而得出之差額，當中包括在收購日期，集團在國際展覽中心控股有限公司及其附屬公司(「國際展覽中心控股及其附屬公司」)以公允價值重新計量的原有權益(見附註23)。

(iv) 套期儲備

套期儲備包括現金流量套期所用套期工具的公允價值累計變動淨額的有效部分，而所套期現金流量須待其後確認按照附註31(f)所載就現金流量套期所採納的會計政策確認。

(v) 套期儲備成本

套期儲備成本包括根據附註31(f)就現金流量套期所採納的會計政策，在現金流量套期所用的衍生金融工具的外幣基差和遠期元素影響產生的公允價值。

(vi) 儲備的可分派程度

於2022年3月31日，可供分派予本局權益股東的儲備總額為449.18億元(2021年：479.58億元)。董事會不建議就截至2022年3月31日止年度派付任何末期股息(2021年：無)。

(vii) 資本管理

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

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

21. 資本和儲備(續)

(c) 儲備的性質和用途(續)

(vii) 資本管理(續)

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

百萬元	附註	2022年	2021年
總負債 ¹	17	73,017	41,769
總權益		92,709	94,182
總資本 ²		165,726	135,951
總負債/資本比率		44%	31%

¹ 總負債是指帶息借款。

² 總資本是指總負債加上總權益。

本局及各附屬公司均不受任何外界施加的資本規定所限制。

22. 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. 逐步收購

於2022年3月31日，本局透過以名義代價1元向政府收購國際展覽中心控股有限公司88.2%的剩餘股權，收購了香港國際展覽公司84.9%的剩餘股權(香港國際展覽公司為集團聯營公司及亞洲國際博覽館展覽中心的控股公司)(「逐步收購」)。

逐步收購已於2022年3月31日(「完成日期」)完成。於完成日期，國際展覽中心控股有限公司已成為本局的全資附屬公司，而香港國際展覽公司則不再為聯營公司，並成為集團的附屬公司，而集團則持有亞洲國際博覽館展覽中心的全部權益。根據《香港財務報告準則》，於2021年4月1日至完成日期期間，集團繼續按權益會計法攤分香港國際展覽公司的業績。

於完成日期，集團重新計量其在國際展覽中心控股及其附屬公司中原有權益的公允價值，並確認了約5,900萬元收益。國際展覽中心控股及其附屬公司的原有權益，包括本局在國際展覽中心控股有限公司的11.8%原有股權、集團在香港國際展覽公司的15.1%權益(之前被確認為於一家聯營公司的權益)和一項無形資產，即為進行逐步收購前經營及管理亞洲國際博覽館的權利。該等公允價值構成逐步收購總代價的一部分，並納入因逐步收購產生的議價收購中計算。此議價收購已於權益中，確認為一項源自政府的權益貢獻(見附註21(c)(iii))。

23. 逐步收購(續)

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

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

於完成日期，國際展覽中心控股及其附屬公司的可辨別資產及負債的公允價值如下：

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

逐步收購國際展覽中心控股及其附屬公司的現金流量分析如下：

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

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

24. 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。於報告期期末，集團所擁有應收賬款及其他應收款總額的3%(2021年：7%)及64%(2021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。

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。

24. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(b) 流動資金風險

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

下表詳列集團非衍生金融負債及衍生金融負債於報告期末的剩餘合約期限，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
2022年						
帶息借款	73,017	99,680	2,154	1,598	30,544	65,384
應付賬款及其他應付款	12,001	12,097	10,296	556	1,043	202
利率掉期(淨額結算)	(996)	88	23	25	39	1
交叉貨幣掉期(淨額結算)	(131)	(371)	(19)	(19)	(158)	(175)
遠期外匯合約	(1)	160	9	10	31	110
	83,890	111,654	12,463	2,170	31,499	65,522
2021年						
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
	53,159	62,324	10,671	1,954	21,380	28,319

上表顯示，集團為數21.54億元(2021年：7.04億元)的帶息借款(包括利息)將於2022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。

24. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險

利率風險是指金融工具的公允價值或未來現金流量因市場利率變動而波動的風險。集團的利率風險主要來自長期帶息借款。以浮動利率及固定利率計息的借款分別涉及現金流量利率風險和公允價值利率風險。下文第(ii)項載列在管理層監察下的集團利率概況。

(i) 利率風險套期

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

集團將利率掉期劃歸為公允價值或現金流量套期，並按照附註 31(f) 所載的會計政策按公允價值入賬。

集團於報告期期末已簽訂的掉期的名義金額、期限及公允價值詳情載列於附註 24(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	2022年	2021年
於4月1日	147	-
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	819	176
減: 遞延稅項	(135)	(29)
於3月31日	831	147
年內利率掉期的公允價值變動	816	179
在綜合損益表中確認的套期無效部分	3	(3)
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	819	176

24. 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	2022年	2021年
固定利率借款		
銀行貸款 ¹	17,445	17,428
固定利率票據	53,520	22,278
浮動利率票據 ¹	1,498	1,498
	72,463	41,204
浮動利率借款		
固定利率票據 ²	554	565
借款總額	73,017	41,769
固定利率借款佔借款總額百分比	99%	99%

¹ 轉為固定利率

² 轉為浮動利率

(iii) 敏感度分析

於2022年3月31日，假設其他變數保持不變，利率每增加50個基點，估計可導致集團的除稅後溢利及保留溢利增加約100萬元(2021年：減少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減少約100萬元(2021年：增加400萬元)。當利率增加或減少時，綜合權益的其他組成部分將分別減少約2.44億元(2021年：3.27億元)及增加約2.48億元(2021年：3.32億元)。由於預期這對帶息銀行存款所構成的影響不大，因此有關分析不會考慮這個因素。

以上敏感度分析顯示，假設利率於報告期期末出現變動以及有關變動已應用於重新計量集團所持有的金融工具(導致集團於報告期期末承擔公允價值利率風險)，集團的除稅後溢利(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。

24. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(d) 外匯風險

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

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

於2022年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自為數60億美元(2021年：20億美元)的已發行美元票據，以及為數24.18億美元(2021年：24.75億美元)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24(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。

24. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(d) 外匯風險(續)

下表提供對外匯風險的套期儲備對賬，並顯示套期關係的有效性：

百萬元	2022年	2021年
於4月1日	8	(22)
在其他全面收益中確認的現金流量套期的有效部分	171	8
從權益轉移至綜合損益表的金額	(174)	24
減：遞延稅項	1	(2)
於3月31日	6	8
年內交叉貨幣掉期的公允價值變動	174	(24)
年內遠期外匯合約的公允價值變動	(3)	32
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	171	8

截至2022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2022年3月31日，集團承擔由為數人民幣1.65億元(2021年：人民幣1.63億元)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(2021年：800萬元)。有關分析與2020/21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。

24. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債

公允價值層級

下表呈列集團於報告期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2021年及2022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(2021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。

24. 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	2022年			2021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	995	-	19,000元	230	(51)
交叉貨幣掉期	3,600美元	158	(27)	1,100美元	83	(6)
遠期外匯合約	29澳元	2	(1)	29澳元	9	-
公允價值套期						
利率掉期	550元	1	-	550元	9	-
永續資本證券的衍生金融工具		3	(23)		6	(7)
總計		1,159	(51)		337	(64)
減：1年內收回/(結清)的部分						
現金流量套期						
利率掉期	19,000元	122	-	19,000元	-	(51)
遠期外匯合約	29澳元	1	-	29澳元	-	-
公允價值套期						
利率掉期	550元	1	-	550元	6	-
永續資本證券的衍生金融工具		-	(2)		-	(3)
		124	(2)		6	(54)
1年後收回/(結清)的部分		1,035	(49)		331	(10)

於2022年3月31日，合資格作現金流量套期的衍生金融工具於報告期期末起計0.3年至9.8年內(2021年：1.3年至9.9年內)到期。

於2022年3月31日，合資格作公允價值套期的衍生金融工具於報告期期末起計0.1年至0.5年內(2021年：1.1年至1.5年內)到期。

24. 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

按成本或攤銷成本入賬的集團金融工具的賬面金額與2022年及2021年3月31日的公允價值並無重大差異，惟以下金融工具除外，其賬面金額及公允價值與公允價值層級披露如下：

百萬元	名義金額	公允價值計量分類為				
		於3月31日 的賬面金額	於3月31日 的公允價值	第一層級	第二層級	第三層級
2022年						
固定利率票據	6,000美元及 7,429元	54,074	50,422	42,988	7,434	-
2021年						
固定利率票據	2,000美元及 7,429元	22,843	22,736	15,116	7,620	-

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。

25. 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	2022年			2021年		
	三跑道系統	其他	總額	三跑道系統	其他	總額
已訂約	39,663	6,747	46,410	48,636	6,560	55,196
已授權但未訂約	15,648	25,484	41,132	28,346	26,498	54,844
	55,311	32,231	87,542	76,982	33,058	110,040

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。

26. 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6,100萬元(2021年：6,300萬元)。於2022年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為3,000萬元(2021年：2,300萬元)。
- (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7.56億元(2021年：7.08億元)。於2022年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為40萬元(2021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26(b))時對人力資源的預期需求。

26. 重大關聯方交易(續)

- (d) 本局與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)達成協議，而政府是港鐵公司的大股東。按照協議，港鐵公司須為一號和二號客運大樓、海天客運碼頭和T1中場客運廊(前稱中場客運大樓)的旅客捷運系統提供維修服務。本年度產生的服務費用為1.94億元(2021年：1.27億元)。於2022年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為1.54億元(2021年：1.27億元)。
- (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。本年度並無重大已收及應收款項淨額(截至2021年3月31日止年度退還淨額：1,000萬元)。於2022年3月31日，本局應付主題樂園公司的金額為20萬元(2021年：1,000萬元)。
- (f) 本局附屬公司機場保安公司向本局以外的多個政府部門、機關及政府控制實體提供保安相關服務，於本年度已收及應收款項總額為6,900萬元(2021年：5,900萬元)。於2022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(2021年：900萬元)。
- (g) 亞博館管理公司與政府曾為其主要股東的香港國際展覽公司訂立管理及經營協議，以管理、推廣、營運及維持亞洲國際博覽館展覽中心(附註11)。自完成日期以來，來自不同政府部門及本局以外的政府控制實體的活動服務收入和其他方面的已收及應收款項總額為零。於2022年3月31日，應收相關政府部門或實體款項總額為2.48億元。
- (h) 本局與機場保安公司向多個政府部門及政府控制實體提供檢疫相關服務，於本年度已收及應收款項總額為5.60億元(2021年：3.95億元)。於2022年3月31日，應收相關政府部門或實體款項總額為2,000萬元(2021年：1,800萬元)。

27. 2019冠狀病毒病疫情的影響

由於爆發2019冠狀病毒病疫情，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營運和財務的影響，並已採取措施，特別是本局透過內部資源和可用財務融資獲取流動資金，以滿足日後的營運資金需求。

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。

28. 直接和最終控權方

於2022年3月31日，集團的直接母公司和最終控權方為政府。

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

(ii) 租賃土地分租

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

(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。

29. 會計判斷和估計(續)

(b) 主要的估計數額不確定因素

附註20和24(e)分別載有關於界定利益退休資產/責任和金融工具公允價值的假設和風險因素的資料。其他主要的估計數額不確定因素如下：

(i) 物業、機械及設備的預計可用年限和折舊

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

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

(ii) 項目準備

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

30. 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：2021/039/1)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2021年4月1日至2022年3月31日止期間，已收取的捐款為8萬元(2021年：5萬元)。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1萬元(2021年：7,771元)後，捐款淨額7萬元(2021年：4萬元)已平均捐予香港公益金、成長希望基金會、香港地球之友慈善有限公司、綠色力量有限公司、離島婦聯有限公司、鄰舍輔導會東涌綜合服務中心及世界自然(香港)基金會(2021年：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)。

31. 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31(n)或(o)在綜合財務狀況表內列為金融負債。

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

當集團喪失於附屬公司的控制權時，按出售有關附屬公司的全部權益入賬，由此產生的收益或虧損在損益中確認。在喪失控制權日期所保留有關前附屬公司的權益，按公允價值確認，此筆金額在首次確認金融資產時當作公允價值，或(如適用)在首次確認於聯營公司或合資公司的投資時當作成本(參閱附註31(c))。

31. 主要會計政策概要(續)

(c) 聯營公司及合資公司

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

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

於聯營公司或合資公司的投資是按權益法記入綜合財務報表，但劃歸為持有待售(或已計入劃歸為持有待售的處置組合)的投資除外。按權益法，有關投資按成本首次入賬，並就集團於收購日應佔被投資公司可辨別資產淨值的公允價值超過投資成本的數額(如有)作出調整。投資成本包括購買價、與購入投資直接相關的其他成本，以及對構成集團股權投資一部分的聯營公司或合資公司的任何直接投資，其後就集團應佔被投資公司資產淨值的收購後變動及與這些投資有關的任何減值虧損作出調整(附註31(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。

(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31(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。

31. 主要會計政策概要(續)

(e) 衍生金融工具

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

(f) 衍生金融工具及套期活動的會計處理

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

(i) 公允價值套期

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

(ii) 現金流量套期

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

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

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

(iii) 不符合套期會計法資格的衍生工具

不符合套期會計法資格的任何衍生金融工具的公允價值變動會即時於損益內確認。

31. 主要會計政策概要(續)

(g) 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

(i) 本局須負責承擔開拓機場用地的所有成本。土地開拓成本和土地溢價已劃歸為租賃土地權益。租賃土地權益按成本減去累計攤銷和減值虧損(附註31(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31(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31(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31(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31(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31(h)所載的會計政策開始計提折舊。

31. 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31(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31(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。

31. 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31(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。

31. 主要會計政策概要(續)

(j) 資產減值

(i) 集團在每個報告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。

31. 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。

撤銷政策

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

先前已撤銷但其後收回的資產於收回期間在損益中確認為減值轉回。

(m) 機場建設費

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

(n) 帶息借款及借貸成本

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

31. 主要會計政策概要(續)

(n) 帶息借款及借貸成本(續)

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

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

(o) 應付賬款及其他應付款

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

(p) 現金及現金等價物

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

(q) 僱員福利

(i) 短期僱員福利和界定供款退休計劃的供款

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

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

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

(ii) 界定利益退休計劃責任

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

31. 主要會計政策概要(續)

(q) 僱員福利(續)

(ii) 界定利益退休計劃責任(續)

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

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

(r) 所得稅

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

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

31. 主要會計政策概要(續)

(r) 所得稅(續)

(iii) (續)

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

遞延稅項資產與負債均不貼現計算。

已確認遞延稅項是按資產與負債賬面金額的預期變現或結算方式，根據在報告期末已執行或實質上已執行的稅率計量。

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

因分派股息而額外產生的所得稅是在支付相關股息的負債確立時確認。

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

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

(s) 準備及或有負債

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

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

31. 主要會計政策概要(續)

(t) 收益確認

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

- (i) 機場收費，包括着陸費、停泊費及客運大樓費，於使用有關機場設施時確認。
- (ii) 向旅客提供航空保安服務而收取的保安費於使用有關機場設施時確認。
- (iii) 向航空公司、專營商及特許經營商提供保安服務而收取的航空保安服務費，均在提供服務時確認。
- (iv) 批出機場禁區輔助服務的專營權收益、批出零售特許經營權的零售收益、批出廣告特許經營權的廣告收益、出租旅客登記櫃檯、機場候機室及航空公司辦事處的其他客運大樓商業收益，以及其他服務收益及收回款項，均按有關協議以應計制確認。
- (v) 分租租賃土地及辦公室大樓權益所得的地產收益在營業租賃期內以直線法在損益中確認；但如有其他基準能更清楚地反映透過使用租賃資產獲得利益的模式則除外。租賃相關的優惠均在損益中確認為租賃淨應收款總額的組成部分。或有租金在所賺取的會計期間內確認為收入。預先收取分租所批出租賃土地權益的款項會入賬列為遞延收入，並於相關的分租期內以直線法在損益中確認。
- (vi) 租賃土地權益的融資租賃所產生的收入，於這些租賃開始時(即所有權附帶的絕大部分風險和回報轉移至承租人時)確認。
- (vii) 非上市投資的股息收入在股東收取款項的權利獲確立時予以確認。
- (viii) 利息收入是在產生時按實際利息法確認。
- (ix) 政府資助於本局將相關紓緩措施確認為支出期內，有系統地在損益中確認。

(u) 外幣換算

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

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

31. 主要會計政策概要(續)

(u) 外幣換算(續)

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

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

(v) 關聯方

(i) 如屬以下人士，即該人士或該人士的近親是集團的關聯方：

- a) 控制或共同控制集團；
- b) 對集團有重大影響力；或
- c) 是集團或集團母公司的主要管理人員。

(ii) 如符合下列任何條件，即實體是集團的關聯方：

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

一名人士的近親是指與有關實體交易並可能影響該人士或受該人士影響的家庭成員。

31. 主要會計政策概要(續)

(w) 分部報告

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

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

32. 已頒布但尚未在截至2022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2022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
《香港會計準則》第1號修訂——「流動與非流動負債的劃歸」	2023年1月1日
《香港會計準則》第1號及《香港財務報告準則》實務聲明第2號修訂——「會計政策的披露」	2023年1月1日
《香港會計準則》第8號修訂——「會計估計的定義」	2023年1月1日
《香港會計準則》第12號修訂——「與單一交易產生的資產及負債有關的遞延稅項」	2023年1月1日
《香港財務報告準則》第17號及《香港財務報告準則》第17號修訂——「保險合約」	2023年1月1日

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。

獨立核數師報告書

致機場管理局

(根據《機場管理局條例》於香港註冊成立)

意見

本核數師(以下簡稱「我們」)已審計列載於第103至162頁的機場管理局(以下簡稱「貴局」)及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的綜合財務報表，此綜合財務報表包括於2023年3月31日的綜合財務狀況表與截至該日止年度的綜合損益表、綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及綜合財務報表附註，包括主要會計政策概要。

我們認為，該等綜合財務報表已根據香港會計師公會頒布的《香港財務報告準則》真實而中肯地反映了貴集團於2023年3月31日的綜合財務狀況及截至該日止年度的綜合財務表現及綜合現金流量，並已遵照香港《機場管理局條例》妥為擬備。

意見的基礎

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

關鍵審計事項

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

關鍵審計事項^(續)

來自機場收費、機場禁區輔助服務專營權及會議和展覽的收益的確認	
請參閱綜合財務報表附註29(t)所載列的相關會計政策	
關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>來自機場收費、機場禁區輔助服務專營權及會議和展覽的收益約佔貴局截至2023年3月31日止年度收益總額的66%。</p> <p>機場收費在機場設施使用時確認。其收益確認基於貴局的綜合及多界面信息技術系統所統計的飛機起降量及客運量。</p> <p>來自機場禁區輔助服務專營權的收益一般以以下金額的較高者收取(1)根據吞吐量、租金指數或佔用面積計算的最低數額，及(2)根據專營商及特許經營商賺取的總收益的既定百分比計算的金額(「專營權費」)。對某些專營商而言，專營權收益是根據最低數額及專營權費收取。</p> <p>來自機場禁區輔助服務專營權的收益在其專營權及特許經營權協議覆蓋的會計期間分期確認，並計及因吞吐量、租金指數或佔用面積變動導致的最低數額調整，以及專營商及特許經營商在計費周期應付的專營權費的任何調整。</p> <p>來自會議和展覽的收益主要包括活動服務收入和來自經營租賃的特許經營權收入，分別在提供服務時和在特許經營期限內以等額分期方式確認。</p> <p>我們將來自機場收費、機場禁區輔助服務專營權及會議和展覽的收益的確認視為關鍵審計事項的原因是其對綜合財務報表的重要性，以及機場收費的釐定涉及綜合信息技術系統。</p>	<p>我們用以評估來自機場收費、機場禁區輔助服務專營權及會議和展覽的收益的確認的審計程式包括以下程式：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 評估收益記錄的主要內部監控的設計、執行及運行效力，具體工作包括對機場收費而言，委派我方內部信息技術專家評估飛機起降量及客運量統計以及收益事務處理的主要自動化控制及介面的運行效力，並評估貴局信息技術系統內交易詳情的完整性及準確性； • 通過參考政府統計的飛機起降量及客運量數據及刊登於政府憲報的機場收費計劃以建立初步預期，並將該預期與貴局錄得的收益作對比，以分析貴局於本年確認的機場收費； • 對機場禁區輔助服務專營權及特許經營權收入而言，抽樣對比已收及應收最低數額/特許經營權收入與相關專營權/特許經營權信息，包括已簽署的專營權/特許經營權協議中列明的特許經營權收入/月度支付及專營權/特許經營權期間； • 對機場禁區輔助服務而言，重新計算最低數額，並評估最低數額和專營權費兩者中的較高數額者是否已在適當的會計期間記錄； • 對機場禁區輔助服務而言，參考專營商及特許經營商提交的營業額報告，以及已簽署的專營權/特許經營協議中列明的相關計算基礎，抽樣計算已收及應收的專營權費，評估該等專營權費是否已在適當的會計期間予以記錄及核算；及 • 對活動服務收入而言，抽樣對比已收和應收的收入與基本的訂貨單及發票。

獨立核數師報告書

關鍵審計事項(續)

評估基本工程項目的項目準備

請參閱綜合財務報表附註27(b)(ii)以及附註29(g)(vi)及29(s)所載列的相關會計政策

關鍵審計事項	我們的審計如何處理該事項
<p>貴局在香港國際機場營辦多個基本工程項目。這些項目可能需數年時間才能完工，並涉及繁複的合約安排。</p> <p>貴局就清償承建商可能因延期、額外成本或其他不可預知狀況提出的索賠所需的預期數額計提項目準備。所需項目準備的評估涉及管理層的重大判斷，該等判斷具有固有的不確定性，因實際應付金額可能與預期項目準備不符。</p> <p>我們將基本工程項目的項目準備評估視為關鍵審計事項的原因是，項目索賠的評估和項目準備的釐定涉及管理層的重大判斷和假設，該等重大判斷和假設具有固有的不確定性。</p>	<p>我們用以評估基本工程項目的項目準備的審計程式包括以下程式：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 評價項目索償評估的主要內部監控的設計及執行； • 審核負責監督基本工程項目進度的董事會小組委員會的會議記錄，與管理層討論項目狀況，包括截至討論之日發生的成本、待竣工的關鍵項目里程碑及項目索賠，並評估其對貴集團的潛在財務影響； • 獲取於報告日的項目索賠狀態報告，對比報告中的索賠金額與承建商提交的索賠申請，與財務處的项目會計及監控團隊和工程項目部門討論項目進度及已計提的項目準備(抽查)，對比管理層假設與關鍵合同條款及與承建商的通訊(抽查)，以向會影響管理層對項目準備的預估的假設及重大判斷提出質疑； • 通過對比本年實際清償數額(包括項目索賠)與於2022年3月31日預估數額，以對本年完工的基本工程項目和已落實索賠進行回顧審核(抽查)，從而評估管理層評估流程的可靠性，並評價已識別的重大差異；及 • 就正進行糾紛解決程序的項目，與管理層和貴局內部法律顧問進行探討，以評估貴局就相關索賠應負的法律責任及財務風險。

綜合財務報表及其核數師報告以外的信息

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

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

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

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

董事會成員就綜合財務報表須承擔的責任

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

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

審計委員會及財務委員會協助董事會成員履行監督貴集團的財務報告過程的責任。

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任

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

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

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

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

獨立核數師報告書

核數師就審計綜合財務報表承擔的責任(續)

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

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

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

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

出具本獨立核數師報告的審計項目合夥人是李威信。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

2023年5月29日

綜合損益表

截至2023年3月31日止年度(以港元列示)

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

第109至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合損益及其他全面收益表

截至2023年3月31日止年度(以港元列示)

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

綜合財務狀況表

2023年3月31日止年度(以港元列示)

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

於2023年5月29日代表董事會成員核准並許可發出。

蘇澤光先生
主席

林天福先生
行政總裁

李沛鏗先生
財務執行總監

第109至第162頁的附註屬本綜合財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至2023年3月31日止年度(以港元列示)

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

綜合現金流量表

截至2023年3月31日止年度(以港元列示)

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

綜合現金流量表

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

綜合財務報表附註

(以港元列示)

1. 本局的主要業務

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

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

本局的主要附屬公司及其主要業務載於附註11。

本局及各主要附屬公司統稱為集團。

2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準

(a) 合規聲明

本綜合財務報表是按照香港會計師公會頒布所有適用的《香港財務報告準則》(此統稱包括所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》和詮釋)、香港公認會計原則及《機場管理局條例》的規定編製。本綜合財務報表同時符合適用的《香港聯合交易所有限公司(「香港聯合交易所」)證券上市規則》披露規定，但由於本局的股份並非公開買賣，故有關每股盈利的披露規定與本局無關。集團採用的主要會計政策概要載列於附註29。

香港會計師公會頒布了多項經修訂的《香港財務報告準則》。這些準則在集團和本局本會計期間首次生效或可供提早採用。在與集團有關的範圍內首次應用這些修訂和詮釋所引致本會計期間和以往會計期間的任何會計政策變動，已於本綜合財務報表內反映，有關資料載列於附註29(a)。集團並無採用任何在本會計期間尚未生效的新準則或詮釋(附註30)。

(b) 綜合財務報表的編製基準

綜合財務報表包括集團的財務報表，以及集團所持有合資公司的權益。

除若干資產及負債和金融工具按公允價值調整或入賬(分別見下文附註22和附註29(e)、(f)及(n)所載的會計政策)外，編製本綜合財務報表時是以歷史成本作為計量基準。

綜合財務報表附註

2. 合規聲明及綜合財務報表的編製基準(續)

(b) 綜合財務報表的編製基準(續)

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

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

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

3. 計算利息及財務費用前營運虧損

集團在計算利息及財務費用前營運虧損已扣除/(計入)：

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

4. 員工薪酬及有關費用

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

5. 財務費用

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

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

借貸成本每月按集團的平均資金成本資本化。本年度的平均資本化年利率為2.58%(2022年：2.13%)。

綜合財務報表附註

6. 稅項

(a) 綜合損益表所示的稅項為：

百萬元	2023年	2022年
本期稅項 — 香港利得稅		
– 年度準備	55	16
本期稅項 — 中國企業所得稅		
– 年度準備	–	1
– 上年度準備不足	–	2
遞延稅項(附註6(d))		
– 暫時差異的產生和轉回	(568)	(572)
所得稅抵免	(513)	(553)

兩個年度的香港利得稅準備中首 200 萬元按其年內估計應評稅溢利的 8.25% 計算，超過 200 萬元的款項則按其年內估計應評稅溢利的 16.5% 計算。

就中國企業所得稅的準備是按年內估計應評稅溢利的 25% (2022 年：25%) 計算。

(b) 稅項抵免和會計虧損按適用稅率計算的對賬：

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

(c) 綜合財務狀況表所示的稅項為：

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

6. 稅項(續)

(d) 綜合財務狀況表內已確認的遞延稅項資產與負債為：

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

百萬元	超過相關 折舊和其他 支出的折舊 免稅額	稅項虧損	遞延收入、 界定利益 退休計劃的 責任及其他	在中國的 一家合資 公司的 未分配溢利	總額
引致遞延稅項的項目：					
於2021年4月1日	5,810	(1,390)	(177)	48	4,291
在損益列支/(計入)	891	(1,457)	(4)	(2)	(572)
在其他全面收益列支	—	—	119	—	119
於2022年3月31日	6,701	(2,847)	(62)	46	3,838
於2022年4月1日	6,701	(2,847)	(62)	46	3,838
在損益列支/(計入)	1,475	(2,019)	1	(25)	(568)
在其他全面收益列支	—	—	(89)	—	(89)
於2023年3月31日	8,176	(4,866)	(150)	21	3,181

(e) 綜合財務狀況表內未確認的遞延稅項資產：

由於有關的應稅實體不大可能在將來獲得足夠的應稅溢利以使用有關累積稅項虧損和其他暫時差異，因此集團尚未就附屬公司分別為數1.99億元(2022年：1.25億元)及300萬元(2022年：零元)的累積稅項虧損和其他暫時差異確認遞延稅項資產。根據現行稅法，有關香港附屬公司的稅項虧損不設應用限期。

7. 董事會成員、首席營運總監與執行總監酬金

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

基本酬金

基本酬金包括基本薪金、房屋及其他津貼和實物利益。

優秀表現酬金

這項酬金根據個人表現和集團業績酌情發放。

退休福利

退休福利指集團的應計退休基金供款或代替退休計劃供款的約滿酬金。

綜合財務報表附註

7. 董事會成員、首席營運總監與執行總監酬金(續)

(a) 董事會成員酬金

本局董事會成員的酬金如下：

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

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

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

7. 董事會成員、首席營運總監與執行總監酬金(續)

(a) 董事會成員酬金(續)

2022年 千元	董事會 成員袍金	基本酬金	優秀 表現酬金	退休福利	總額
董事會成員					
非執行成員					
蘇澤光 ¹	—	—	—	—	—
趙式明(於2021年6月獲委任)	92	—	—	—	92
陳仲尼	110	—	—	—	110
周雯玲	110	—	—	—	110
歐智華	110	—	—	—	110
梁穎宇	110	—	—	—	110
盧偉國	110	—	—	—	110
唐嘉鴻(於2021年6月獲委任)	92	—	—	—	92
黃冠文	110	—	—	—	110
王鳴峰	110	—	—	—	110
胡文新	110	—	—	—	110
易志明	110	—	—	—	110
盛智文	110	—	—	—	110
財經事務及庫務局局長 ²	110	—	—	—	110
運輸及房屋局局長 ²	110	—	—	—	110
民航處處長 ²	110	—	—	—	110
何俊賢(於2021年5月離任)	18	—	—	—	18
黃永灝(於2021年5月離任)	18	—	—	—	18
執行成員					
林天福(行政總裁)	—	6,810	3,300	905	11,015
	1,650	6,810	3,300	905	12,665

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

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

綜合財務報表附註

7. 董事會成員、首席營運總監與執行總監酬金(續)

(b) 首席營運總監及執行總監酬金

本局首席營運總監及執行總監的酬金總額如下：

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

本局首席營運總監及執行總監的酬金介乎下列範圍：

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

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

8. 分部資料

報告分部取得收益的服務

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

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

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

8. 分部資料(續)

主要服務的收益

集團主要服務的收益載列於綜合損益表。

收益分拆

按主要服務劃分的客戶合約收益分拆如下：

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

集團於《香港財務報告準則》第15號範圍內與客戶的合約收益主要以時點確認。

地理區域資料

除集團在中國的某些附屬公司的投資及所持有合資公司的權益(詳情分別披露於本綜合財務報表附註11和12)外，集團絕大部分收益及營運虧損均源自香港的業務，因此並無呈列有關地理區域的資料。

主要客戶資料

集團的客戶基礎多元化，只有與一名客戶(2022年：一名客戶)的交易佔集團收益的10%以上。

本年度收益包括該一名客戶帶來的總收益約15.60億元(2022年：一名客戶帶來11.64億元收益)。這些收益僅包括來自集團所知受該名客戶共同控制的實體。

綜合財務報表附註

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

(a) 賬面金額對賬

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

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

- (b) 根據政府發出的私人協約批地文件(「批地」)，政府授予本局位於赤鱸角的整個機場用地的法律權利，以及其他發展該處業務所需的權利，有效期由1995年12月1日至2047年6月30日。於2016年9月，政府批准把北部商業區的用地從原有的機場地契分割出來，並以一份新的50年地契處理該用地及授予本局，有效期至2066年，以支持北部商業區的開發。於2021年8月，原有機場地契餘段租期，將通過政府向本局批出復歸土地契約續期至2071年(「已續期批地」)。這導致集團於上年度的年度折舊減少了3.68億元。土地開拓成本淨額114.36億元(2022年：114.36億元)及土地溢價4,000元(2022年：4,000元)已劃歸為租賃土地權益。租賃土地的權益成本不包括未來土地溢價(如有)。

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

(c) 投資物業的公允價值計量

投資物業按成本減去累計折舊和減值虧損入賬，其公允價值披露只供參考之用。

集團委任獨立測量師行 — 萊坊測量師行有限公司(「估值師」)(其部分員工為香港測量師學會資深會員，對位於所估物業地區和類別有較近期的經驗)為其投資物業進行估值以作出披露。估值師在估值時已考慮了投資物業的轉讓限制。估值師參考了租金收入淨額並且考慮到潛在復歸租金收入，估算集團的投資物業於2023年3月31日的公允價值為5.40億元(2022年：3.34億元)，並屬於公允價值層級當中的第三層級(附註23(e))。

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

綜合財務報表附註

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

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

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

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

百萬元	2023年	2022年
1年內	2,822	2,989
1年後但5年內	6,232	6,242
5年後	10,093	11,036
	19,147	20,267

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

年內，營業租賃和專營權/分租協議在損益確認的收入為31.35億元(2022年：25.34億元)。以上收入已包括或有租金12.63億元(2022年：5.14億元)。

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

於2023年3月31日，集團根據不可解除的營業租賃租予第三方的其他物業、機械及設備的成本減去累計折舊後金額為25.29億元，本年度折舊額則為1.11億元。

9. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

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

10. 無形資產

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

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

綜合財務報表附註

11. 於附屬公司的投資

下表只載列主要附屬公司的詳情。除另有註明者外，所持股份類別為普通股。

公司名稱	註冊成立及 營運地點	已發行及繳足 普通股本/ 註冊資本詳情	所有權比例			主要業務
			集團的 實際權益	由本局 持有	由附屬 公司持有	
機場保安有限公司 (「機場保安公司」)	香港	1,000萬元	51%	51%	—	提供航空保安服務
香港國際機場貴金屬 儲存庫有限公司	香港	2元	100%	100%	—	提供儲存空間及 相關服務
珠海市珠港機場管理 有限公司 (「珠港機場公司」)* (附註11(a))	中國	人民幣3.6億元	55%	—	55%	機場管理和提供航空 相關的運輸及地勤 服務
亞洲國際博覽館管理有限 公司(「亞博館管理公司」) (附註11(b))	香港	10萬元	100%	—	100%	亞洲國際博覽館展覽 中心的營運及管理
香港國際展覽中心 有限公司 (「香港國際展覽公司」) (附註22)	香港	普通股： 2,267,084,251元 優先股： 403,758,261元	100%	—	100%	發展及持有亞洲國際 博覽館展覽中心

* 中外合資經營企業

(a) 珠港機場公司

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

百萬元	2023年	2022年
非控股權益的百分比	45%	45%
非流動資產	546	652
流動資產	374	474
非流動負債	(148)	(120)
流動負債	(244)	(299)
資產淨值	528	707
非控股權益的賬面金額	238	318
收益	390	540
年度虧損	(124)	(52)
年度全面收益總額	(127)	(55)
非控股權益應佔年度的虧損	(55)	(24)
非控股權益應佔年度的全面收益總額	(56)	(25)

11. 於附屬公司的投資(續)

(b) 亞博館管理公司

亞博館管理公司根據管理和經營協議營運亞洲國際博覽館展覽中心，直至2031年為止，以獲取管理費。自2022年3月31日以來，本局間接全資附屬公司香港國際展覽公司持有亞洲國際博覽館展覽中心(見附註22)。

12. 合資公司權益

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

集團在合資公司擁有的權益按權益法在綜合財務報表內入賬，詳情如下：

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

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

(a) 杭州機場公司

杭州機場公司為非上市的中外合資經營企業，營運期為30年。

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

百萬元	2023年	2022年
杭州機場公司總額		
非流動資產	31,566	32,758
流動資產	4,891	3,748
非流動負債	(16,713)	(13,409)
流動負債	(8,988)	(10,097)
資產淨值/權益	10,756	13,000

綜合財務報表附註

12. 合資公司權益(續)

(a) 杭州機場公司(續)

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

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

年內保留溢利變動如下：

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

年內資本儲備變動如下：

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

杭州機場公司就未在綜合財務報表內計提準備的資本開支作出的未償付承擔如下：

百萬元	2023年	2022年
已訂約	2,880	1,822
已授權但未訂約	12,743	11,528
	15,623	13,350

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

12. 合資公司權益(續)

(b) 滬港機場公司

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

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

百萬元	2023年	2022年
滬港機場公司總額		
流動資產	130	139
流動負債	(10)	(9)
資產淨值/權益	120	130
百萬元	2023年	2022年
收入	12	12
費用	(9)	(9)
除稅前溢利	3	3
所得稅	(1)	(1)
淨溢利及其他全面收益	2	2
百萬元	2023年	2022年
與集團於滬港機場公司的權益對賬		
滬港機場公司資產淨值總額	120	130
集團的實際權益	49%	49%
於綜合財務報表的集團應佔滬港機場公司的資產淨值及賬面金額	59	64

13. 應收賬款及其他應收款

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

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

綜合財務報表附註

13. 應收賬款及其他應收款(續)

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

百萬元	2023年	2022年
未到期	1,693	1,432
逾期1個月以下	116	38
逾期1至3個月	256	106
逾期3個月以上	1,047	819
	3,112	2,395

應收賬項一般於開單日期後14天至30天內到期。集團的信貸政策載列於附註23(a)。集團持有34.17億元(2022年：33.35億元)的現金存款和銀行擔保作為應收賬項的抵押品。

(b) 應收賬項的預期信貸虧損

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

年內虧損準備的變動如下：

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

(c) 應收賬項產生的信貸風險

集團以相等於整個周期的預期信貸虧損金額計量應收賬項的虧損準備，並以準備矩陣計算。預期虧損率以相關客戶過去的實際虧損經驗為基礎。對這些比率進行調整，以反映收集過往數據期間的經濟狀況、當前狀況和集團對在應收賬項預計年期內的經濟狀況看法之間的差異。

逾期1天至30天至逾期211天至240天的應收賬項的預期虧損率介乎於35%至89%(2022年：逾期1天至30天至逾期211天至240天的應收賬項的預期虧損率介乎於31%至88%)。除任何特殊風險承擔外，本局通常會根據過往經驗向賬齡超過240天(2022年：240天)的應收賬項計提全數準備。

14. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料

(a) 現金及銀行結餘包括：

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

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

(b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：

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

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

綜合財務報表附註

14. 現金及銀行結餘及其他現金流量資料(續)

(b) 融資活動所產生的(資產)/負債對賬：(續)

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

15. 應付賬款及其他應付款

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

15. 應付賬款及其他應付款(續)

於2023年3月31日，除了為數17.54億元(2022年：14.31億元)的應付賬款及其他應付款預期於一年後結算外，所有應付賬款及其他應付款預期於一年內結算或確認為收入。一年後到期的金額主要與已收零售特許經營商的牌照按金和合約保留金有關。

上文所列應付賬款及應計費用按到期日的賬齡分析如下：

百萬元	2023年	2022年
30天內或接獲通知時到期	3,647	3,442
30天後但60天內到期	1,742	1,604
60天後但90天內到期	805	911
90天後到期	8,734	4,068
	14,928	10,025

16. 帶息借款

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

(a) 本局維持一項價值80億美元的中期票據計劃。

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

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

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

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

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

綜合財務報表附註

16. 帶息借款(續)

- (b) 於2020年6月，本局簽訂了一項價值350億元的五年期港元無抵押定期及循環信貸。該信貸包括金額各為175億元的定期貸款和循環貸款。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息率為計算基準。同年，從定期貸款部分提取了175億元，並通過使用利率掉期從浮動利率轉為固定利率。截至2023年3月31日，循環貸款部分並無未償付餘額(2022年：無)。
- (c) 於2023年3月31日，本局擁有價值26.92億元(2022年：26.92億元)的無承諾貨幣市場信貸。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息率為計算基準。於2023年3月31日，該等信貸並無未償付的餘額(2022年：無)。
- (d) 於2023年3月31日，無抵押帶息借款的還款期如下：

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

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

17. 未使用的機場建設費

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

機場建設費在乘客登機時產生。航空公司根據各自的乘客量向本局劃撥機場建設費。

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

18. 遞延收入

遞延收入主要指就機場用地的租賃土地權益分租契約及政府資助的已收款項。上述款項分別按附註29(t)(v)和29(t)(ix)所載的會計政策入賬。

預計在報告期期末後逾一年才確認為收入的款項已計入非流動負債。

19. 僱員退休福利

(a) 界定利益退休計劃

本局對根據香港法例第426章《職業退休計劃條例》註冊的一項界定利益退休計劃(「香港計劃」)作出供款，參與者佔本局僱員人數的8%(2022年：9%)。這項計劃由獨立受託人管理，計劃所持資產與本局資產分開持有。按照受託契約的規定，受託人必須以計劃參與者的最佳利益行事，並負責為這項計劃制定投資政策。根據這項計劃，僱員有權在終止成員身份時獲派發一筆過的款項，有關款項是參考僱員的最後計劃月薪，以及僱員合資格的服務年期來計算。

這項計劃的資金來自本局根據一位獨立精算師就定期精算估值(最少每三年一次)提供的建議作出供款。

根據美世(香港)有限公司(2022年：美世(香港)有限公司)的合資格員工於2023年3月31日按照《香港會計準則》第19號—「僱員福利」，採用「預期累積利益單位」精算法及根據多項精算假設對計劃進行的獨立精算估值，本局就這項計劃承擔的責任中，98%(2022年：全部)得到受託人持有的計劃資產所保障。簽署有關估值報告的精算師是美國精算師公會的資深會員，或於其他精算團體具備同等資格。

珠港機場公司為合資格僱員制定一項界定利益退休計劃(「珠港機場公司計劃」)，參與者佔珠港機場公司僱員人數的25%(2022年：25%)，而有關計劃並沒有資金準備。根據這項計劃，退休僱員在退休的一段時間每月可獲發一筆定額款項。這項計劃的獨立精算估值亦由美世(香港)有限公司的合資格員工於2023年3月31日按照《香港會計準則》第19號—「僱員福利」以預期累積利益單位法進行。

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

(i) 在綜合財務狀況表確認的數額如下：

百萬元	2023年	2022年
香港計劃		
注入資金責任的現值	641	730
計劃資產的公允價值	(630)	(742)
	11	(12)
珠港機場公司計劃		
未注資責任的現值	69	70
	80	58
在綜合財務狀況表劃歸為：		
界定利益退休資產淨額	—	(12)
界定利益退休責任淨額	80	70
	80	58

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

綜合財務報表附註

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(ii) 計劃資產包括以下項目：

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

所有權益證券和債券於交投暢旺的市場均有報價。

集團會定期檢討資產負債模型，以分析香港計劃的策略投資政策。根據最近期的檢討，香港計劃的策略資產分配是約42.5%資產為權益證券，並有57.5%資產為債券和現金。

珠港機場公司計劃未獲注資，所以並無任何計劃資產。

(iii) 界定利益責任的現值變動如下：

百萬元	2023年	2022年
香港計劃		
於4月1日	730	845
重新計量：	(48)	(68)
– 因人口假設變動而產生的精算收益	(2)	—
– 因財務假設變動而產生的精算收益	(33)	(37)
– 經驗調整	(13)	(31)
計劃的已付利益	(86)	(90)
本期服務成本	30	35
利息費用	15	8
於3月31日	641	730
珠港機場公司計劃	69	70
於3月31日	710	800

香港和珠港機場公司計劃的界定利益責任的加權平均年期分別為4.1年(2022年：4.9年)和8.2年(2022年：8.4年)。

(iv) 計劃資產的變動如下：

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

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(v) 已在綜合損益及其他全面收益表確認的數額如下：

百萬元	2023年	2022年
在損益確認的數額：		
香港計劃		
本期服務成本	30	35
由計劃資產撥出的行政費用	2	2
	32	37
珠港機場公司計劃	5	6
在損益確認的總額	37	43
在其他全面收益確認的數額：		
香港計劃		
重新計量：		
– 因人口假設變動而產生的精算收益	(2)	–
– 因財務假設變動而產生的精算收益	(33)	(37)
– 經驗調整	(13)	(31)
計劃資產的回報，不包括利息收入	57	18
	9	(50)
珠港機場公司計劃	2	3
在其他全面收益確認的總額	11	(47)
界定利益費用/(收入)總額	48	(4)

本期服務成本及已支付的行政費用分別於綜合損益表的以下項目中確認。

百萬元	2023年	2022年
員工薪酬及有關費用	37	43

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：

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

綜合財務報表附註

19. 僱員退休福利(續)

(a) 界定利益退休計劃(續)

(vi) 主要精算假設和敏感度分析如下：(續)

以下分析顯示了主要精算假設出現0.5%的變動時，於2023年3月31日界定利益責任將可能增加/(減少)幅度：

百萬元	增加0.5%	減少0.5%
香港計劃		
貼現率	(12)	13
未來長期薪金增幅	16	(15)
珠港機場公司計劃		
貼現率	(3)	3

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

(b) 界定供款退休計劃

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

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

20. 資本和儲備

(a) 權益組成部分的變動

集團綜合權益的各個組成部分的期初與期末結餘的對賬，載列於第106頁的綜合權益變動表。

(b) 股本

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

20. 資本和儲備(續)

(c) 儲備的性質和用途

(i) 匯兌儲備

匯兌儲備包含換算香港境外實體的財務報表所產生的所有外幣匯兌差額。匯兌儲備按附註29(u)所載列的會計政策處理。

(ii) 資本儲備

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

(iii) 議價收購中源自政府的權益貢獻

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

(iv) 套期儲備

套期儲備包括現金流量套期所用套期工具的公允價值累計變動淨額的有效部分，而所套期現金流量須待其後確認按照附註29(f)所載就現金流量套期所採納的會計政策確認。

(v) 套期儲備成本

套期儲備成本包括根據附註29(f)就現金流量套期所採納的會計政策，在現金流量套期所用的衍生金融工具的外幣基差和遠期元素影響產生的公允價值。

(vi) 儲備的可分派程度

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

(vii) 資本管理

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

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

綜合財務報表附註

20. 資本和儲備(續)

(c) 儲備的性質和用途(續)

(vii) 資本管理(續)

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

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

¹ 總負債是指帶息借款。

² 總資本是指總負債加上總權益。

本局及各附屬公司均不受任何外界施加的資本規定所限制。

21. 永續資本證券

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

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

22. 逐步收購

於2018年9月，集團以現金代價6.52億元收購香港國際展覽公司發行的所有優先股，佔香港國際展覽公司總股本權益的15.1%，而香港國際展覽公司成為了集團的聯營公司。香港國際展覽公司為亞洲國際博覽館展覽中心的控股公司，其資產淨值主要包括亞洲國際博覽館展覽中心設施的賬面金額。

集團有權以優先股股息的形式獲得香港國際展覽公司的股權回報及優先股產生的回報。優先股股息的結算視乎香港國際展覽公司是否有可分派溢利或現金盈餘而定。

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

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

22. 逐步收購(續)

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

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

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

於完成日期，國際展覽中心控股及其附屬公司的可辨別資產及負債的公允價值如下：

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

逐步收購國際展覽中心控股及其附屬公司的現金流量分析如下：

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

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

綜合財務報表附註

23. 金融工具的金融風險管理及公允價值

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

(a) 信貸風險

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

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

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

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

集團的信貸風險主要受到每個客戶的個別信貸特徵所影響，而客戶所經營行業或所處國家並非影響因素。因此，當集團對個別客戶承受重大風險時，便會產生信貸風險甚為集中的情況。於報告期末，集團所擁有應收賬款及其他應收款總額的6%(2022年：3%)及51%(2022年：64%)分別屬於集團應收最大客戶和五大客戶的款項，因此出現一定程度的信貸風險集中情況。

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

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

23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(b) 流動資金風險

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

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

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

上表顯示，集團為數35.37億元(2022年：21.54億元)的帶息借款(包括利息)將於2023年3月31日後12個月內到期償還。集團將以內部資金及新增外部借款應付於合約到期日存在的短期流動資金風險。

綜合財務報表附註

23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險

利率風險是指金融工具的公允價值或未來現金流量因市場利率變動而波動的風險。集團的利率風險主要來自長期帶息借款。以浮動利率及固定利率計息的借款分別涉及現金流量利率風險和公允價值利率風險。下文第(ii)項載列在管理層監察下的集團利率概況。

(i) 利率風險套期

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

集團將利率掉期劃歸為公允價值或現金流量套期，並按照附註29(f)所載的會計政策按公允價值入賬。

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

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

下表提供對利率風險的套期儲備對賬，並顯示套期關係的有效性：

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

23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(c) 利率風險(續)

(ii) 利率概況

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

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

¹ 轉為固定利率

² 轉為浮動利率

(iii) 敏感度分析

於2023年3月31日，假設其他變數保持不變，利率每增加50個基點，估計可導致集團的除稅後虧損減少及保留溢利增加約300萬元(2022年：100萬元)；假設其他變數保持不變，利率每減少50個基點，估計可導致集團的除稅後虧損增加及保留溢利減少約300萬元(2022年：100萬元)。當利率增加或減少時，綜合權益的其他組成部分將分別增加約1.91億元(2022年：2.44億元)及減少約1.94億元(2022年：2.48億元)。由於預期這對帶息銀行存款所構成的影響不大，因此有關分析不會考慮這個因素。

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

綜合財務報表附註

23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(d) 外匯風險

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

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

於2023年3月31日，集團承擔的美元貨幣風險來自為數90億美元(2022年：60億美元)的已發行美元票據，以及為數15.57億美元(2022年：24.18億美元)的現金及銀行結餘。

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

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

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

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

這些套期關係中可能出現無效部分的主要原因是每筆交易的日數和日調整不同。

下表提供對外匯風險的套期儲備對賬，並顯示套期關係的有效性：

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

23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(d) 外匯風險(續)

截至2023年3月31日，集團以美元計值的借款大部分通過訂立交叉貨幣掉期轉換為港元。集團的目標是將所有外幣借款轉為港元。由於港元與美元掛鈎，波幅在7.75至7.85之間，因此管理層認為未套期美元風險的相關外匯風險對集團亦無重大影響。因此，管理層認為無須進行敏感度分析。

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

集團並無就於中國註冊成立的實體的投資相關的外匯風險進行套期。

(e) 公允價值計量

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債

公允價值層級

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

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

按成本值入賬的投資物業的公允價值披露是符合上述層級(附註9(c))。

於2022年及2023年3月31日，集團的衍生金融工具按公允價值入賬。這些金融工具屬於上述公允價值層級第二層級。

年內，在第一與第二層級之間並無出現任何公允價值轉移，亦無任何公允價值轉入第三層級或自第三層級轉出(2022年：無)。集團的政策是在公允價值層級之間出現轉移的報告期完結時確認有關變動。

綜合財務報表附註

23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量(續)

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

公允價值層級(續)

於報告期期末，未行使的衍生金融工具的公允價值和名義金額概述如下：

百萬元	2023年			2022年		
	名義金額	金融資產	金融負債	名義金額	金融資產	金融負債
利用其他重大可觀察的輸入值 經常性計量公允價值(第二層級)						
現金流量套期						
利率掉期	19,000元	1,256	—	19,000元	995	—
交叉貨幣掉期	8,350美元	94	(713)	3,600美元	158	(27)
遠期外匯合約	27澳元	—	(8)	29澳元	2	(1)
公允價值套期						
利率掉期	無	—	—	550元	1	—
永續資本證券的衍生金融工具		7	(7)		3	(23)
總計		1,357	(728)		1,159	(51)
減：1年內收回/(結清)的部分						
現金流量套期						
利率掉期	19,000元	555	—	19,000元	122	—
遠期外匯合約	27澳元	—	—	29澳元	1	—
公允價值套期						
利率掉期	無	—	—	550元	1	—
永續資本證券的衍生金融工具		—	(2)		—	(2)
		555	(2)		124	(2)
1年後收回/(結清)的部分		802	(726)		1,035	(49)

於2023年3月31日，合資格作現金流量套期的衍生金融工具於報告期期末起計0.3年至9.8年內(2022年:0.3年至9.8年內)到期。

於2022年3月31日，合資格作公允價值套期的衍生金融工具於報告期期末起計1年內到期。這些公允價值套期其後在截至2023年3月31日止年度內到期。

23. 金融工具的金融風險管理及公允價值(續)

(e) 公允價值計量(續)

(i) 按公允價值計量的金融資產及負債(續)

第二層級公允價值計量所用的估值方法及輸入值

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

(ii) 按公允價值以外入賬的金融資產及負債的公允價值

按成本值或攤銷成本入賬的集團金融工具的賬面金額與2023年及2022年3月31日的公允價值並無重大差異，惟以下金融工具除外，其賬面金額及公允價值與公允價值層級披露如下：

百萬元	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
2023年						
固定利率票據	9,000美元及 13,728元	83,867	77,160	63,408	13,752	—
2022年						
固定利率票據	6,000美元及 7,429元	54,074	50,422	42,988	7,434	—

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

24. 未償付承擔

未在綜合財務報表內計提準備的未償付資本開支承擔如下：

百萬元	2023年			2022年		
	三跑道系統	其他	總額	三跑道系統	其他	總額
已訂約	20,848	8,238	29,086	39,663	6,747	46,410
已授權但未訂約	13,518	25,006	38,524	15,648	25,484	41,132
	34,366	33,244	67,610	55,311	32,231	87,542

集團的合資公司杭州機場公司的未償付承擔另外披露於附註12(a)中。

綜合財務報表附註

25. 重大關聯方交易

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

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

除已於綜合財務報表其他部分披露外，本局在年內曾進行以下各項重大關聯方交易：

- (a) 本局與政府達成協議，由政府提供機場內有關污水泵系統、污水處理廠和飛行區地面照明的維修服務。本年度產生的相關服務費用為7,600萬元(2022年：6,100萬元)。於2023年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為4,700萬元(2022年：3,000萬元)。
- (b) 本局還與政府達成服務協議，由政府提供機場內的航空氣象服務、航空交通管制服務，以及飛機救援及消防服務。本年度產生的費用為9.52億元(2022年：7.56億元)。於2023年3月31日，本局就以上服務應付政府的款項為40萬元(2022年：40萬元)。
- (c) 本局及本局的附屬公司HKIA Staff Services Limited (「HKIASS」)與政府達成服務協議，據此，本局同意以零代價通過HKIASS向政府提供額外人手，以配合於機場提供航空交通管制服務(附註25(b))時對人力資源的預期需求。
- (d) 本局與香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)達成協議，而政府是港鐵公司的大股東。按照協議，港鐵公司須為一號和二號客運大樓、海天客運碼頭和T1中場客運廊(前稱中場客運大樓)的旅客捷運系統提供維修服務。本年度產生的服務費用為1.83億元(2022年：1.94億元)。於2023年3月31日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為1.89億元(2022年：1.54億元)。
- (e) 本局租賃機場內若干範圍予香港國際主題樂園有限公司(「主題樂園公司」)，而政府是主題樂園公司的大股東。本年度已收及應收款項總額為500萬元(2022年：並無重大已收及應收款項淨額)。於2023年3月31日，本局應收主題樂園公司的金額為230萬元(2022年：應付主題樂園公司金額20萬元)。

25. 重大關聯方交易(續)

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

26. 直接和最終控權方

於2023年3月31日，集團的直接母公司和最終控權方為政府。

27. 會計判斷和估計

(a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷

下文詳述管理層在應用集團的會計政策時所作出的會計判斷：

(i) 租賃土地權益

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

(ii) 租賃土地分租

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

綜合財務報表附註

27. 會計判斷和估計(續)

(a) 應用集團的會計政策時作出的主要會計判斷(續)

(iii) 合資公司權益

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

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

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

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

(b) 主要的估計數額不確定因素

附註19和23(e)分別載有關於界定利益退休資產/責任和金融工具公允價值的假設和風險因素的資料。其他主要的估計數額不確定因素如下：

(i) 物業、機械及設備的預計可用年限和折舊

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

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

(ii) 項目準備

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

28. 需向社會福利署申請公開籌款許可證的籌資活動

本局根據向社會福利署取得的公開籌款許可證(許可證編號: 2022/026/1)進行一項捐款箱收集籌款計劃, 目的是支援若干慈善機構的服務。於2022年4月1日至2023年3月31日止期間, 已收取的捐款為17萬元(2022年: 8萬元)。經扣除由一家與本局並無關聯的服務供應商收取的處理費3萬元(2022年: 1萬元)後, 捐款淨額14萬元(2022年: 7萬元)已平均捐予香港公益金、成長希望基金會、香港地球之友慈善有限公司、綠色力量有限公司、離島婦聯有限公司、鄰舍輔導會東涌綜合服務中心及世界自然(香港)基金會。

29. 主要會計政策概要

(a) 會計政策的修訂

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

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

集團並無採用任何在本會計期間尚未生效的新準則或詮釋。

(b) 附屬公司和非控股權益

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

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

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

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

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(b) 附屬公司和非控股權益(續)

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

當集團喪失於附屬公司的控制權時，按出售有關附屬公司的全部權益入賬，由此產生的收益或虧損在損益中確認。在喪失控制權日期所保留有關前附屬公司的權益，按公允價值確認，此筆金額在首次確認金融資產時當作公允價值，或(如適用)在首次確認於聯營公司或合資公司的投資時當作成本(參閱附註29(c))。

(c) 聯營公司及合資公司

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

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

於聯營公司或合資公司的投資是按權益法記入綜合財務報表，但劃歸為持有待售(或已計入劃歸為持有待售的處置組合)的投資除外。按權益法，有關投資按成本首次入賬，並就集團於收購日應佔被投資公司可辨別資產淨值的公允價值超過投資成本的數額(如有)作出調整。投資成本包括購買價、與購入投資直接相關的其他成本，以及對構成集團股權投資一部分的聯營公司或合資公司的任何直接投資，其後就集團應佔被投資公司資產淨值的收購後變動及與這些投資有關的任何減值虧損作出調整(附註29(d)和(j))。於收購日超過成本的任何數額、集團年內應佔被投資公司的收購後除稅後業績和任何減值虧損在綜合損益表內確認，而集團應佔被投資公司的收購後除稅後其他全面收益項目則在綜合損益及其他全面收益表內確認。

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

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

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

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

29. 主要會計政策概要(續)

(d) 商譽

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

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

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

出售合資公司時，任何應佔商譽均包括在出售項目的損益內。

(e) 衍生金融工具

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

(f) 衍生金融工具及套期活動的會計處理

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

(i) 公允價值套期

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

(ii) 現金流量套期

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

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

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

(iii) 不符合套期會計法資格的衍生工具

不符合套期會計法資格的任何衍生金融工具的公允價值變動會即時於損益內確認。

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(g) 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

- (i) 本局須負責承擔開拓機場用地的所有成本。土地開拓成本和土地溢價已劃歸為租賃土地權益。租賃土地權益按成本減去累計攤銷和減值虧損(附註29(j))後的數額於綜合財務狀況表入賬。
- (ii) 投資物業
投資物業包括為賺取租金收入而持有的租賃土地及相關改良工程及/或建築物。這項物業包括尚未確定未來用途的所持土地，以及正在建造或開發以供日後用作投資物業的物業。
投資物業按成本減去累計折舊和減值虧損(附註29(j))後記入綜合財務狀況表內。投資物業按預計可用期限或尚餘租賃期兩者中的較短期間計提折舊。投資物業的租金收入是按附註29(t)所述方式入賬。
- (iii) 其他物業、機械及設備，包括因相關物業、機械及設備租賃產生的使用權資產，按成本減去累計折舊和減值虧損(附註29(j))後記入綜合財務狀況表。
- (iv) 投資物業和其他物業、機械及設備的維修及保養開支在產生時於損益列支。
- (v) 報廢或出售投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備項目所產生的收益或虧損以出售所得款項淨額與該投資物業、租賃土地權益，以及其他物業、機械及設備項目賬面金額之間的差額釐定，並於報廢或出售日在損益確認。
- (vi) 在建工程
在建資產和資本工程均按成本入賬。成本包括直接建造成本，如物料、直接員工薪酬、適當比例的生產間接成本、拆卸與移除有關項目的成本和項目所在場地清理費的首次估計金額(以適用者為準)，以及在建造或安裝與測試期間資本化的借貸成本淨額(附註29(n))。資本化成本亦包括集團評估就清償承建商合約索償可能需要的準備金。在使資產投入擬定用途所需的絕大部分準備工作完成時，這些成本便會停止資本化，有關資產亦會轉入投資物業、租賃土地權益、以及其他物業、機械及設備項內，並按附註29(h)所載的會計政策開始計提折舊。

29. 主要會計政策概要(續)

(g) 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備(續)

(vii) 租賃資產

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

(1) 作為承租人

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

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

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

(2) 作為出租人

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

如果集團以營業租賃出租資產，有關的資產會按性質列入綜合財務狀況表，並按下文附註29(h)所載集團的折舊政策計算折舊。營業租賃所產生的收益則根據下文附註29(t)所載集團的收益確認政策確認。

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

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(h) 折舊

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

預計可用年限如下：

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

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

(i) 無形資產(商譽除外)

集團購入的無形資產按成本減去累計攤銷(如有既定的預計可用年限)和減值虧損(附註29(j))後記入綜合財務狀況表內。

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

29. 主要會計政策概要(續)

(j) 資產減值

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

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

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

(ii) 中期財務報告和減值

集團在中期期末採用了在財政年度終結時會採用的相同減值測試、確認和轉回準則。

(k) 存料及零件

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

(l) 應收賬款及其他應收款

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

應收款項以實際利率法按攤銷成本減去信貸虧損準備後所得數額入賬。

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

以公允價值計量的金融資產(包括衍生金融資產)無須接受預期信貸虧損的評估。

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(l) 應收賬款及其他應收款(續)

計量預期信貸虧損

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

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

信貸風險顯著增加

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

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

撤銷政策

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

先前已撤銷但其後收回的資產於收回期間在損益中確認為虧損轉回。

(m) 機場建設費

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

(n) 帶息借款及借貸成本

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

29. 主要會計政策概要(續)

(n) 帶息借款及借貸成本(續)

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

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

(o) 應付賬款及其他應付款

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

(p) 現金及現金等價物

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

(q) 僱員福利

(i) 短期僱員福利和界定供款退休計劃的供款

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

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

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

(ii) 界定利益退休計劃責任

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

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(q) 僱員福利(續)

(ii) 界定利益退休計劃責任(續)

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

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

(r) 所得稅

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

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

29. 主要會計政策概要(續)

(r) 所得稅(續)

(iii) (續)

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

遞延稅項資產與負債均不貼現計算。

已確認遞延稅項是按資產與負債賬面金額的預期變現或結算方式，根據在報告期期末已執行或實質上已執行的稅率計量。

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

因分派股息而額外產生的所得稅是在支付相關股息的負債確立時確認。

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

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

(s) 準備及或有負債

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

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

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(t) 收益確認

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

- (i) 機場收費，包括着陸費、停泊費及客運大樓費，於使用有關機場設施時確認。
- (ii) 向旅客提供航空保安服務而收取的保安費於使用有關機場設施時確認。
- (iii) 向航空公司、專營商及特許經營商提供保安服務而收取的航空保安服務費，均在提供服務時確認。
- (iv) 批出機場禁區輔助服務的專營權收益、批出零售特許經營權的零售收益、批出廣告特許經營權的廣告收益、出租旅客登記櫃檯、機場候機室及航空公司辦事處的其他客運大樓商業收益，以及其他服務收益及收回款項，均按有關協議以應計制確認。
- (v) 分租租賃土地及辦公室大樓權益所得的地產收益在營業租賃期內以直線法在損益中確認；但如有其他基準能更清楚地反映透過使用租賃資產獲得利益的模式則除外。租賃相關的優惠均在損益中確認為租賃淨應收款總額的組成部分。或有租金在所賺取的會計期間內確認為收入。預先收取分租所批出租賃土地權益的款項會入賬列為遞延收入，並於相關的分租期內以直線法在損益中確認。
- (vi) 租賃土地權益的融資租賃所產生的收入，於這些租賃開始時(即所有權附帶的絕大部分風險和回報轉移至承租人時)確認。
- (vii) 非上市投資的股息收入在股東收取款項的權利獲確立時予以確認。
- (viii) 利息收入是在產生時按實際利息法確認。
- (ix) 政府資助於本局將相關紓緩措施確認為支出期內，有系統地在損益中確認。
- (x) 會議及展覽收益主要包括活動服務收入和來自經營租賃的特許經營權收入，分別在提供服務時和在特許經營權期限內以等額分期方式確認。

(u) 外幣換算

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

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

29. 主要會計政策概要(續)

(u) 外幣換算(續)

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

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

(v) 關聯方

(i) 如屬以下人士，即該人士或該人士的近親是集團的關聯方：

- a) 控制或共同控制集團；
- b) 對集團有重大影響力；或
- c) 是集團或集團母公司的主要管理人員。

(ii) 如符合下列任何條件，即實體是集團的關聯方：

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

一名人士的近親是指與有關實體交易並可能影響該人士或受該人士影響的家庭成員。

綜合財務報表附註

29. 主要會計政策概要(續)

(w) 分部報告

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

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

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

截至本綜合財務報表刊發日，香港會計師公會已頒布多項在截至2023年3月31日止年度尚未生效，亦沒有在本綜合財務報表採用的新準則或經修訂準則。這些修訂及準則變化包括下列可能與集團有關的項目。

	在以下日期或之後開始的 會計期間生效
《香港會計準則》第1號及《香港財務報告準則》實務聲明第2號修訂 — 「會計政策的披露」	2023年1月1日
《香港會計準則》第8號修訂 — 「會計估計的定義」	2023年1月1日
《香港會計準則》第12號修訂 — 「與單一交易產生的資產及負債有關的遞延稅項」	2023年1月1日
《香港財務報告準則》第17號及《香港財務報告準則》第17號修訂 — 「保險合約」	2023年1月1日
《香港會計準則》第1號修訂 — 「流動與非流動負債的劃歸」	2024年1月1日
《香港會計準則》第16號修訂 — 「售後租回的租賃負債」	2024年1月1日

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

核數師之獨立審閱報告

致機場管理局董事會成員之審閱報告 (根據《機場管理局條例》於香港註冊成立)

引言

本核數師(以下簡稱「我們」)已審閱列載於第 4 至第 23 頁的中期財務報告,此中期財務報告包括機場管理局(以下簡稱「貴局」)於 2023 年 9 月 30 日的綜合財務狀況表與截至該日止六個月期間的相關綜合損益表、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,以及附註解釋。貴局已遵循《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的適用披露規定以及香港會計師公會頒佈的《香港會計準則》第 34 號—「*中期財務報告*」編製中期財務報告。董事會成員須負責根據《香港會計準則》第 34 號編製及呈列本中期財務報告。

我們的責任是根據我們審閱工作的結果,對中期財務報告作出結論,並按照雙方所協定的業務約定書條款,僅向整體董事會報告。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。

審閱範圍

我們已根據香港會計師公會頒佈的《香港審閱工作準則》第 2410 號—「由實體之獨立核數師審閱中期財務資料」進行審閱工作。中期財務報告的審閱工作主要包括向負責財務及會計事項人員的作出詢問,並實施分析和其他審閱程序。由於審閱工作的範圍遠較按《香港審計準則》進行審計的範圍為小,故不能保證我們會知悉在審計中可能發現的所有重大事項。因此,我們不會發表審計意見。

結論

根據我們的審閱,我們並未注意到任何事項致使我們認為截至 2023 年 9 月 30 日止的中期財務報告在各重大方面未根據《香港會計準則》第 34 號—「*中期財務報告*」編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港中環

遮打道十號

太子大廈八樓

2023 年 11 月 27 日

機場管理局

綜合損益表

截至 2023 年 9 月 30 日止六個月 - 未經審核

(以港元列示)

百萬元	截至 9 月 30 日止六個月		
	附註	2023 年	2022 年
機場收費		1,828	911
保安費		564	57
航空保安服務費		198	284
機場禁區輔助服務專營權		1,073	747
零售特許經營權及廣告收益		1,774	59
其他客運大樓商業收益		316	294
地產收益		138	76
會議及展覽收益		305	842
其他收入		108	198
收益	6	6,304	3,468
員工薪酬及有關費用		(1,457)	(1,396)
維修及保養		(528)	(384)
營運合約服務		(523)	(463)
政府服務		(393)	(412)
政府租金及差餉		(77)	(143)
公用設施使用費		(230)	(213)
其他營運費用		(636)	(287)
計算折舊和攤銷前營運費用		(3,844)	(3,298)
計算折舊和攤銷前營運溢利		2,460	170
折舊和攤銷		(1,892)	(1,604)
計算利息及財務費用前營運溢利 / (虧損)	3	568	(1,434)
利息及財務費用：			
財務費用	4	(288)	(38)
利息收入		781	202
		493	164
應佔合資公司業績		(138)	(192)
除稅前溢利 / (虧損)		923	(1,462)
所得稅 (費用) / 抵免	5	(99)	288
期內溢利 / (虧損)		824	(1,174)
以下各方應佔部分：			
本局權益持有人			
- 普通股持有人		668	(1,269)
- 永續資本證券持有人		132	132
		800	(1,137)
非控股權益		24	(37)
期內溢利 / (虧損)		824	(1,174)

第 11 至第 23 頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

機場管理局

綜合損益及其他全面收益表

截至 2023 年 9 月 30 日止六個月 - 未經審核

(以港元列示)

百萬元	截至 9 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
期內溢利 / (虧損)	824	(1,174)
期內其他全面收益		
不會重新分類為損益的項目：		
重新計量以下各方的界定利益退休責任淨額：		
- 本局	(2)	(28)
加上：遞延稅項	-	5
	(2)	(23)
- 在中華人民共和國（「中國」）其他地區的一家合資公司	(6)	21
	(8)	(2)
其後可能重新分類為損益的項目：		
換算在中國其他地區的附屬公司和合資公司的財務報表的匯兌差額	(275)	(573)
現金流量套期：套期儲備的淨變動，已扣除稅項	41	625
現金流量套期：套期儲備成本的淨變動，已扣除稅項	(2,878)	(1,379)
	(3,112)	(1,327)
期內其他全面收益	(3,120)	(1,329)
期內全面收益總額	(2,296)	(2,503)
以下各方應佔部分：		
本局權益持有人		
- 普通股持有人	(2,437)	(2,567)
- 永續資本證券持有人	132	132
	(2,305)	(2,435)
非控股權益	9	(68)
期內全面收益總額	(2,296)	(2,503)

第 11 至第 23 頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

機場管理局
綜合財務狀況表
於 2023 年 9 月 30 日
(以港元列示)

百萬元	附註	於 2023 年 9 月 30 日 (未經審核)	於 2023 年 3 月 31 日 (已審核)
非流動資產			
投資物業	7	46	48
租賃土地權益	7	5,837	5,905
其他物業、機械及設備	7	168,616	159,613
		<u>174,499</u>	<u>165,566</u>
無形資產		44	55
合資公司權益	8	3,658	4,043
應收賬款及其他應收款	9	11	17
衍生金融資產	15(a)	595	802
		<u>178,807</u>	<u>170,483</u>
流動資產			
存料及零件		133	139
應收賬款及其他應收款	9	3,262	3,835
可收回稅項		310	311
衍生金融資產	15(a)	712	555
現金及銀行結餘	10	33,411	42,290
		<u>37,828</u>	<u>47,130</u>
流動負債			
應付賬款及其他應付款	11	(15,303)	(16,692)
帶息借款	12	(4,994)	-
本期稅項		(47)	(50)
未使用的機場建設費	13	(680)	(779)
遞延收入	14	(59)	(109)
衍生金融負債	15(a)	(4)	(2)
		<u>(21,087)</u>	<u>(17,632)</u>
流動資產淨額		<u>16,741</u>	<u>29,498</u>
資產總值減流動負債		<u>195,548</u>	<u>199,981</u>

第 11 至第 23 頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

機場管理局
綜合財務狀況表
於 2023 年 9 月 30 日 (續)
(以港元列示)

百萬元	附註	於 2023 年 9 月 30 日 (未經審核)	於 2023 年 3 月 31 日 (已審核)
非流動負債			
應付賬款及其他應付款	11	(1,654)	(1,754)
帶息借款	12	(97,711)	(102,828)
遞延收入	14	(1,722)	(1,752)
衍生金融負債	15(a)	(4,431)	(726)
界定利益退休責任淨額		(82)	(80)
遞延稅項負債		(2,716)	(3,181)
		<u>(108,316)</u>	<u>(110,321)</u>
資產淨值			
		<u>87,232</u>	<u>89,660</u>
資本及儲備			
股本		30,648	30,648
儲備		44,641	47,078
永續資本證券		11,585	11,585
本局權益持有人應佔權益總額		<u>86,874</u>	89,311
非控股權益		358	349
權益總額		<u>87,232</u>	<u>89,660</u>

於 2023 年 11 月 27 日代表董事會成員核准並許可發出。

蘇澤光先生
主席

林天福先生
行政總裁

李沛鏗先生
財務執行總監

第 11 至第 23 頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

機場管理局

綜合權益變動表

截至 2023 年 9 月 30 日止六個月

(以港元列示)

	本局權益持有人應佔部分										
	股本	匯兌儲備	資本儲備	議價收購中源			自政府的權益			永續資本 證券	權益總額
				貢獻	套期儲備	成本	套期儲備	保留溢利	非控股權益		
於 2022 年 4 月 1 日	30,648	686	1,138	787	837	(44)	46,646	11,585	92,283	426	92,709
截至 2022 年 9 月 30 日止六個月的權益變動：											
期內 (虧損) / 溢利	-	-	-	-	-	-	(1,269)	132	(1,137)	(37)	(1,174)
其他全面收益	-	(542)	-	-	625	(1,379)	(2)	-	(1,298)	(31)	(1,329)
全面收益總額	-	(542)	-	-	625	(1,379)	(1,271)	132	(2,435)	(68)	(2,503)
由保留溢利轉入資本儲備	-	-	13	-	-	-	(13)	-	-	-	-
向永續資本證券持有人作出分派	-	-	-	-	-	-	-	(132)	(132)	-	(132)
於 2022 年 9 月 30 日和 2022 年 10 月 1 日	30,648	144	1,151	787	1,462	(1,423)	45,362	11,585	89,716	358	90,074
截至 2023 年 3 月 31 日止六個月的權益變動：											
期內 (虧損) / 溢利	-	-	-	-	-	-	(873)	132	(741)	(15)	(756)
其他全面收益	-	161	-	-	(421)	733	(5)	-	468	6	474
全面收益總額	-	161	-	-	(421)	733	(878)	132	(273)	(9)	(282)
由保留溢利轉入資本儲備	-	-	6	-	-	-	(6)	-	-	-	-
向永續資本證券持有人作出分派	-	-	-	-	-	-	-	(132)	(132)	-	(132)
於 2023 年 3 月 31 日 (已審核)	30,648	305	1,157	787	1,041	(690)	44,478	11,585	89,311	349	89,660
於 2023 年 4 月 1 日	30,648	305	1,157	787	1,041	(690)	44,478	11,585	89,311	349	89,660
截至 2023 年 9 月 30 日止六個月的權益變動：											
期內溢利	-	-	-	-	-	-	668	132	800	24	824
其他全面收益	-	(260)	-	-	41	(2,878)	(8)	-	(3,105)	(15)	(3,120)
全面收益總額	-	(260)	-	-	41	(2,878)	660	132	(2,305)	9	(2,296)
由保留溢利轉入資本儲備	-	-	9	-	-	-	(9)	-	-	-	-
向永續資本證券持有人作出分派	-	-	-	-	-	-	-	(132)	(132)	-	(132)
於 2023 年 9 月 30 日 (未經審核)	30,648	45	1,166	787	1,082	(3,566)	45,129	11,585	86,874	358	87,232

第 11 至第 23 頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

機場管理局**綜合現金流量表****截至 2023 年 9 月 30 日止六個月 - 未經審核***(以港元列示)*

百萬元	截至 9 月 30 日止六個月		
	附註	2023 年	2022 年
經營活動			
除稅前溢利 / (虧損)		923	(1,462)
調整項目：			
折舊		1,817	1,528
租賃土地權益攤銷		68	68
無形資產攤銷		7	8
票據及銀行貸款利息		1,848	920
租賃負債利息		1	1
其他借貸成本及利息費用		46	49
資本化為在建資產的借貸成本		(1,349)	(930)
利息收入		(781)	(202)
就衍生金融工具現金流量套期的收益淨額		(279)	(18)
公允價值套期的相關套期帶息借款的收益淨額		-	(4)
應佔合資公司業績		138	192
應收賬款及其他應收款的預期信貸虧損的虧損準備轉回		(10)	(32)
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額		1	14
匯兌虧損淨額		21	20
遞延收入攤銷		(80)	(109)
就界定利益退休計劃確認的費用		13	16
營運資金變動前營運溢利		2,384	59
存料及零件減少		6	-
應收賬款及其他應收款減少 / (增加)		541	(59)
應付賬款及其他應付款增加 / (減少)		2,843	(491)
界定利益退休責任淨額減少		(8)	(9)
營運業務產生 / (所用) 的現金		5,766	(500)
已付香港利得稅		(2)	-
(已付) / 退還中國企業所得稅		(3)	7
經營活動產生 / (所用) 的現金淨額		5,761	(493)

第 11 至第 23 頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

機場管理局**綜合現金流量表****截至 2023 年 9 月 30 日止六個月 - 未經審核 (續)**

(以港元列示)

百萬元	截至 9 月 30 日止六個月		
	附註	2023 年	2022 年
投資活動			
於存款時起計超過 3 個月到期的銀行存款到期 / (存放) 淨額		5,506	(15,310)
已收利息		681	94
預付承建商款項		-	(9)
購入其他物業、機械及設備付款		(14,865)	(11,468)
出售其他物業、機械及設備收款		1	-
就一家附屬公司支付的年度專營權費		(10)	(9)
投資活動所用的現金淨額		(8,687)	(26,702)
融資活動			
已付票據及銀行貸款利息		(1,790)	(856)
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		(24)	(90)
已付租賃租金的資本部分		(13)	(7)
已收機場建設費		1,188	63
發行票據收款		-	6,818
償還票據		-	(550)
就利率掉期已收的利息收入 / (已付的利息費用) 淨額		340	(3)
就永續資本證券作出分派		(132)	(132)
融資活動 (所用) / 產生的現金淨額		(432)	5,242
現金及現金等價物減少淨額		(3,358)	(21,953)
於期初的現金及現金等價物		7,030	26,866
外幣匯率變動影響		(15)	(32)
於期末的現金及現金等價物	10	3,657	4,881

第 11 至第 23 頁的附註屬本中期財務報告的一部分。

機場管理局

未經審核的中期財務報告附註

(以港元列示)

1. 主要會計政策概要及編製基準

本中期財務報告是按照香港會計師公會頒佈的《香港會計準則》第 34 號 — 「中期財務報告」的規定編製。本中期財務報告同時符合適用的《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，但由於機場管理局（「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。本報告獲許可於 2023 年 11 月 27 日發出。

在本中期財務報告中，本局及其附屬公司統稱為集團。

本中期財務報告已按照 2022 / 23 年度的綜合財務報表所採納的相同會計政策而編製，惟預期將於 2023 / 24 年度的綜合財務報表中反映的會計政策修訂除外。該等會計政策修訂詳情載於附註 2。

管理層在編製符合《香港會計準則》第 34 號的中期財務報告時，須對應用會計政策構成的影響，以及對直至目前為止年度的資產、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。實際結果可能有別於估計數額。

本中期財務報告包括綜合財務報表及若干註釋。附註包括對了解集團自 2022 / 23 年度綜合財務報表以來的財務狀況變動及表現屬重大的事項及交易的註釋。綜合中期財務報表及其附註並不包括按照《香港財務報告準則》所編製的整份綜合財務報表的所有資料。

本中期財務報告乃未經審核，但已由畢馬威會計師事務所根據香港會計師公會頒佈的《香港審閱工作準則》第 2410 號 — 「獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。畢馬威會計師事務所致董事會成員的獨立審閱報告載於第 3 頁。

本中期財務報告內所載截至 2023 年 3 月 31 日止財政年度的財務資料乃為比較資料，並不構成本局於該財政年度的法定年度綜合財務報表，但資料則來自該等綜合財務報表。截至 2023 年 3 月 31 日止年度的法定年度綜合財務報表可向本局辦事處索取。核數師已於日期為 2023 年 5 月 29 日的報告中對該等綜合財務報表發表無保留意見。

2. 會計政策的修訂

(a) 新訂及經修訂的《香港財務報告準則》

香港會計師公會頒佈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本中期財務報告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) 香港會計師公會就取消強積金與長期服務金對沖機制的會計影響發出的新指引

於 2022 年 6 月，香港特別行政區政府（「政府」）就《2022 年僱傭及退休計劃法例（抵銷安排）（修訂）條例》（「修訂條例」）刊憲，落實取消僱主使用其向強制性公積金（「強積金」）計劃作出的強制性供款來扣減應付予其香港僱員的長期服務金及遣散費的法定權利（又稱「對沖機制」）。政府其後宣佈修訂條例將於 2025 年 5 月 1 日（「過渡日」）起生效。另外，預計政府還將推出一項補貼計劃，在取消對沖機制後為僱主提供協助。

一旦取消對沖機制生效，僱主不可再使用其強積金強制性供款（不論在過渡日期之前、當日或之後作出的供款）所產生的累算權益，來扣減僱主就員工於過渡日後的服務所應付的長期服務金。然而，如僱員在過渡日前開始受僱，僱主可繼續以上述累算權益扣減就該僱員截至該日止的服務所應付的長期服務金；此外，就過渡日之前的服務所應付的長期服務金，將根據過渡日之前僱員的最後月薪及截至該日的服務年期計算。

於 2023 年 7 月，香港會計師公會發出《香港取消強積金與長期服務金對沖機制的會計影響》，為對沖機制及取消對沖機制的相關會計考慮提供指引。集團已評估此項新指引對上述會計政策的影響，並決定為符合指引而改變該等會計政策。管理層已開始實施變動的程序，包括收集額外資料及進行影響評估。然而，在本中期財務報告獲授權發出時，由於集團尚未完全完成對香港會計師公會指引的影響作出評估，因此未能對該變動的影響作出合理的估計。集團預計將於截至 2024 年 3 月 31 日止年度的年度財務報表中採用該指引。

3. 計算利息及財務費用前營運溢利 / (虧損)

集團在計算利息及財務費用前營運溢利 / (虧損) 已扣除 / (計入)：

百萬元	截至 9 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
核數師酬金：		
- 核數服務	1	1
- 其他服務	-	1
已消耗的存件及零件	28	22
出售其他物業、機械及設備的虧損淨額 (附註 7)	1	14
應收賬款及其他應收款的預期信貸虧損的虧損準備轉回 (附註 9)	(10)	(32)

百萬元	截至 9 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
折舊：		
- 根據營業租賃租出的自有資產	77	97
- 使用權資產	11	7
- 其他資產	1,729	1,424
攤銷：		
- 租賃土地權益		
- 以營業租賃租出	5	5
- 其他	63	63
- 無形資產	7	8

4. 財務費用

百萬元	截至 9 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
銀行貸款利息	438	154
票據利息	1,410	766
租賃負債利息	1	1
其他借貸成本及利息費用	46	49
利息費用總額	1,895	970
匯兌虧損淨額	21	20
就衍生金融工具現金流量套期的收益淨額	(279)	(18)
公允價值套期的相關套期帶息借款的收益淨額	-	(4)
減：資本化為在建資產的借貸成本	(1,349)	(930)
	288	38

5. 稅項

綜合損益表所示的稅項為：

百萬元	截至 9 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
本期稅項 - 香港利得稅		
- 期內準備	2	13
本期稅項 - 中國企業所得稅		
- 期內準備	1	-
遞延稅項		
- 暫時差異的產生和轉回	96	(301)
所得稅費用 / (抵免)	99	(288)

兩個期間的香港利得稅準備中首 200 萬元按其期內估計應評稅溢利的 8.25%計算，超過 200 萬元的款項則按其期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截至 2023 年 9 月 30 日止六個月，期內估計應評稅溢利的 25%計算。由於在相關稅務管轄區內並無產生估計應評稅溢利，故截至 2022 年 9 月 30 日止六個月，期內並未就中國企業所得稅作計提準備。

6. 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，因此本中期財務報告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中期財務報告匯報的內容大致相若。

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	截至 9 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
《香港財務報告準則》第 15 號範圍內與客戶的合約收益		
機場收費	1,828	911
保安費	564	57
航空保安服務費	198	284
會議及展覽收益	118	640
其他	152	52
	<u>2,860</u>	<u>1,944</u>

百萬元	截至 9 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
其他來源收益		
機場禁區輔助服務專營權	1,012	717
零售特許經營權及廣告收益	1,774	59
其他客運大樓商業收益	316	294
會議及展覽收益	187	202
其他	155	252
	<u>3,444</u>	<u>1,524</u>
	<u>6,304</u>	<u>3,468</u>

集團於《香港財務報告準則》第 15 號範圍內與客戶的合約收益主要以時點確認。

地理區域資料

除集團在中國其他地區的某些附屬公司的投資及所持有合資公司的權益（詳情披露於本中期財務報告附註 8）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（截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：兩名客戶）的交易佔集團收益的 10% 以上。

期內收益包括該一名客戶帶來的總收益約 14.78 億元（截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：兩名客戶帶來 10.20 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。

7. 投資物業、租賃土地權益、其他物業、機械及設備

於截至 2023 年 9 月 30 日止六個月內，集團以 108.47 億元的成本購入了自有資產（截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：124.50 億元），並出售了賬面淨值為 200 萬元的土木工程、機械及設備項目（截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：1400 萬元），該項出售導致 100 萬元的出售虧損淨額（截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：1400 萬元）。租賃土地的權益成本不包括未來土地溢價（如有）。

8. 合資公司權益

百萬元	於 2023 年 9 月 30 日	於 2023 年 3 月 31 日
應佔資產淨值	3,452	3,824
商譽	206	219
	<u>3,658</u>	<u>4,043</u>

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	集團的實際權益	主要業務
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%	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%	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，按照合資公司於截至 6 月 30 日止六個月的未經審核的管理賬目計入本局應佔業績及資產淨值更為可行。財務資料已作調整，以符合本局的會計政策。

(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政資料概要(經就任何會計政策差異加以調整)：

期內保留溢利變動如下：

百萬元	截至 9 月 30 日止六個月	
	2023 年	2022 年
應佔除稅後虧損	(139)	(192)
應佔其他全面收益	(6)	21
減：轉入資本儲備	(8)	(8)
保留應佔虧損及其他全面收益	(153)	(179)
結轉自以往期間的應佔保留溢利	692	1,163
應佔保留溢利轉入下一期間	539	984

期內資本儲備變動如下：

百萬元	資本儲備
於 2022 年 4 月 1 日	1,030
轉自保留溢利	8
於 2022 年 9 月 30 日和 2022 年 10 月 1 日	1,038
轉自保留溢利	8
於 2023 年 3 月 31 日和 2023 年 4 月 1 日	1,046
轉自保留溢利	8
於 2023 年 9 月 30 日	1,054

杭州機場公司就未在中期財務報告內計提準備的資本開支作出的未償付承擔如下：

<i>百萬元</i>	於 2023 年 9 月 30 日	於 2023 年 3 月 31 日
已訂約	2,809	2,880
已授權但未訂約	11,593	12,743
	<u>14,402</u>	<u>15,623</u>

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

(b) 滬港機場公司

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

9. 應收賬款及其他應收款

<i>百萬元</i>	於 2023 年 9 月 30 日	於 2023 年 3 月 31 日
應收賬項	3,510	4,194
減：虧損準備	<u>(1,072)</u>	<u>(1,082)</u>
	2,438	3,112
其他應收賬款	<u>569</u>	443
	3,007	3,555
預付承建商款項	11	17
預付款項	209	236
按金及債券	<u>46</u>	<u>44</u>
	<u>3,273</u>	<u>3,852</u>
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動資產	3,262	3,835
非流動資產	<u>11</u>	<u>17</u>
	<u>3,273</u>	<u>3,852</u>

於 2023 年 9 月 30 日，流動資產項下的所有應收賬項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 1,900 萬元 (2023 年 3 月 31 日：2,700 萬元) 的應收款項除外，該筆款項預期於逾一年後收回。

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：

<i>百萬元</i>	於 2023 年 9 月 30 日	於 2023 年 3 月 31 日
未到期	2,066	1,693
逾期 1 個月以下	223	116
逾期 1 至 3 個月	58	256
逾期 3 個月以上	91	1,047
	<u>2,438</u>	<u>3,112</u>

應收賬項一般於開單日期後 14 天至 30 天內到期。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。於截至 2023 年 9 月 30 日止六個月期間，集團已確認應收賬款及其他應收款的預期信貸虧損的虧損準備轉回淨額 1,000 萬元 (截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：3,200 萬元) 為收入，並已包括在其他營運費用中。

10. 現金及銀行結餘

<i>百萬元</i>	於 2023 年 9 月 30 日	於 2023 年 3 月 31 日
於存款時起計 3 個月內到期的銀行存款	1,926	4,267
銀行及手頭現金	1,731	2,763
綜合現金流量表內的現金及現金等價物	3,657	7,030
於存款時起計超過 3 個月到期的銀行存款	29,754	35,260
綜合財務狀況表內的現金及銀行結餘	<u>33,411</u>	<u>42,290</u>

於 2023 年 9 月 30 日，由附屬公司持有為數 3.18 億元 (2023 年 3 月 31 日：2.44 億元) 的現金及銀行結餘，受中國的貨幣兌換限制。

11. 應付賬款及其他應付款

<i>百萬元</i>	於 2023 年 9 月 30 日	於 2023 年 3 月 31 日
應付賬款及應計費用	13,303	14,928
已收按金	1,170	1,075
合約保留金	2,416	2,380
租賃負債	68	63
	<u>16,957</u>	<u>18,446</u>

百萬元	於 2023 年 9 月 30 日	於 2023 年 3 月 31 日
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	15,303	16,692
非流動負債	1,654	1,754
	<u>16,957</u>	<u>18,446</u>

於 2023 年 9 月 30 日，除了為數 16.54 億元 (2023 年 3 月 31 日：17.54 億元) 的應付賬款及其他應付款預期於一年後結算外，所有應付賬款及其他應付款預期於一年內結算或確認為收入。一年後到期的金額主要與已收零售特許經營商的牌照按金和合約保留金有關。

上文所列應付賬款及應計費用按到期日的賬齡分析如下：

百萬元	於 2023 年 9 月 30 日	於 2023 年 3 月 31 日
30 天內或接獲通知時到期	3,525	3,647
30 天後但 60 天內到期	2,252	1,742
60 天後但 90 天內到期	1,729	805
90 天後到期	5,797	8,734
	<u>13,303</u>	<u>14,928</u>

12. 帶息借款

百萬元	於 2023 年 9 月 30 日	於 2023 年 3 月 31 日
應付票據 (a)		
於 2024 年至 2043 年到期的港元固定利率票據	13,728	13,728
於 2027 年到期的港元浮動利率票據	1,500	1,500
於 2026 年至 2062 年到期的美元票據	70,478	70,648
銀行貸款 (b)	17,500	17,500
減：未攤銷財務費用	(501)	(548)
	<u>102,705</u>	<u>102,828</u>
在綜合財務狀況表劃歸為：		
流動負債	4,994	-
非流動負債	97,711	102,828
	<u>102,705</u>	<u>102,828</u>

所有帶息借款均為無抵押，且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。

(a) 本局維持一項價值 80 億美元的中期票據計劃。

於 2023 年 9 月 30 日，本局未償付的固定利率票據的票面年息率由 1.55% 至 4.875% 不等 (2023 年 3 月 31 日：1.55% 至 4.875%)。固定利率票據為無抵押，並須於到期時悉數償還。

- (b) 於 2020 年 6 月，本局簽訂了一項價值 350 億元的五年期港元無抵押定期及循環信貸。該信貸包括金額各為 175 億元的定期貸款和循環貸款。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息率為計算基準。於 2023 年 9 月 30 日，定期貸款部分的未償付餘額為 175 億元 (2023 年 3 月 31 日：175 億元)，而循環貸款部分並無未償付餘額 (2023 年 3 月 31 日：無)。
- (c) 於 2023 年 9 月 30 日，本局擁有價值 26.92 億元 (2023 年 3 月 31 日：26.92 億元) 的無承諾貨幣市場信貸。利息按已支用金額支付，並以香港銀行同業拆息率為計算基準。於 2023 年 9 月 30 日，該等信貸並無未償付的餘額 (2023 年 3 月 31 日：無)。

13. 未使用的機場建設費

<i>百萬元</i>	於 2023 年 9 月 30 日	於 2023 年 3 月 31 日
承前結轉餘額	779	456
加：本期 / 本年已收及應收機場建設費	1,055	671
減：三跑道項目資本支出	<u>(1,154)</u>	<u>(348)</u>
結轉餘額	<u>680</u>	<u>779</u>

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。

14. 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。

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。

15. 金融工具的公允價值計量

(a) 按公允價值計量的金融資產及負債

(i) 公允價值層級

於 2023 年 3 月 31 日及 2023 年 9 月 30 日，集團的衍生金融工具按公允價值入賬。這些金融工具屬於公允價值層級第二層級。在公允價值層級第二層級下，公允價值使用類似金融工具在交投暢旺的市場的報價來進行計量，或使用估值方法來進行評估，其中所有重大輸入值均直接或間接基於可觀察的市場數據。

於截至 2023 年 9 月 30 日止六個月期間，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 (截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：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。

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	利用其他重大可觀察的輸入值 經常性計量公允價值 (第二層級)					
	2023年9月30日			2023年3月31日		
	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	1,307	-	19,000 元	1,256	-
交叉貨幣掉期	9,000 美元	-	(4,317)	8,350 美元	94	(713)
遠期外匯合約	26 澳元	-	(9)	27 澳元	-	(8)
永續資本證券的衍生金融工具		-	(109)		7	(7)
總計		1,307	(4,435)		1,357	(728)
減：1年內收回 / (結清) 的部分						
現金流量套期						
利率掉期	19,000 元	712	-	19,000 元	555	-
遠期外匯合約	26 澳元	-	(1)	27 澳元	-	-
永續資本證券的衍生金融工具		-	(3)		-	(2)
		712	(4)		555	(2)
1年後收回 / (結清) 的部分		595	(4,431)		802	(726)

於2023年9月30日，合資格作現金流量套期的衍生金融工具於報告期期末起計0.8年至9.3年內(2023年3月31日：0.3年至9.8年內)到期。

(ii) 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。

(b) 按公允價值以外入賬的金融資產及負債的公允價值

按成本值或攤銷成本入賬的集團金融工具的賬面金額與2023年3月31日及2023年9月30日的公允價值並無重大差異，惟以下金融工具除外，其賬面金額及公允價值與公允價值層級披露如下：

百萬元	名義金額	賬面金額	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
2023年9月30日						
固定利率票據	9,000 美元及 13,728 元	83,735	71,631	58,957	12,674	-
2023年3月31日						
固定利率票據	9,000 美元及 13,728 元	83,867	77,160	63,408	13,752	-

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

16. 未償付承擔

未在中期財務報告內計提準備的未償付資本開支承擔如下：

百萬元	2023年9月30日			2023年3月31日		
	三跑道系統	其他	總額	三跑道系統	其他	總額
已訂約	15,690	8,513	24,203	20,848	8,238	29,086
已授權但未訂約	10,852	24,573	35,425	13,518	25,006	38,524
	<u>26,542</u>	<u>33,086</u>	<u>59,628</u>	<u>34,366</u>	<u>33,244</u>	<u>67,610</u>

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 8(a) 中。

17. 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，並須在本中期財務報告內另行申明。

董事會成員、首席營運總監、執行總監及其相關人士均視作本局的關聯方。本局與這些人士之間的重大交易 (如有) 均須另行披露。

除已於中期財務報告其他部分披露外，本局在期內曾進行以下各項重大關聯方交易：

- 本局與政府達成協議，由政府提供機場內有關飛行區地面照明、基礎設施電力網絡和工程系統及設備的維修服務。截至 2023 年 9 月 30 日止六個月，期內產生的相關服務費用為 3,600 萬元 (截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：3,700 萬元)。於 2023 年 9 月 30 日，本局就以上服務應付政府的款項為 4,300 萬元 (2023 年 3 月 31 日：4,700 萬元)。
- 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。截至 2023 年 9 月 30 日止六個月，期內產生的費用為 3.89 億元 (截

至 2022 年 9 月 30 日止六個月：4.09 億元)。於 2023 年 9 月 30 日，本局就以上服務應付政府的款項為 40 萬元 (2023 年 3 月 31 日：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 17(b)) 時對人力資源的預期需求。
- (d) 本局與香港鐵路有限公司 (「港鐵公司」) 達成協議，而政府是港鐵公司的大股東。按照協議，港鐵公司須為一號客運大樓、海天客運碼頭和 T1 中場客運廊的旅客捷運系統提供維修服務。截至 2023 年 9 月 30 日止六個月，期內產生的服務費用為 7,200 萬元 (截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：8,800 萬元)。於 2023 年 9 月 30 日，本局就有關維修服務應付港鐵公司的金額為 1.60 億元 (2023 年 3 月 31 日：1.89 億元)。
- (e) 本局租賃機場內若干範圍予香港國際主題樂園有限公司 (「主題樂園公司」)，而政府是主題樂園公司的大股東。截至 2023 年 9 月 30 日止六個月，期內已收及應收款項淨額為 2,700 萬元 (截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：並無重大已收及應收款項淨額)。於 2023 年 9 月 30 日，本局應收主題樂園公司的金額為 2,300 萬元 (2023 年 3 月 31 日：230 萬元)。
- (f) 本局附屬公司機場保安有限公司 (「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，截至 2023 年 9 月 30 日止六個月，期內已收及應收款項總額為 3,500 萬元 (截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：3,600 萬元)。於 2023 年 9 月 30 日，應收這些政府部門、機關或實體款項總額為 600 萬元 (2023 年 3 月 31 日：800 萬元)。
- (g) 本局附屬公司亞洲國際博覽館管理有限公司負責營運亞洲國際博覽館展覽中心。截至 2023 年 9 月 30 日止六個月，期內來自不同政府部門及政府控制實體的會議及展覽收益的已收及應收款項總額為 400 萬元 (截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：6.60 億元)。於 2023 年 9 月 30 日，並無應收該等部門或實體的未償付款項 (2023 年 3 月 31 日：5.53 億元)。
- (h) 本局與機場保安公司向多個政府部門及政府控制實體提供檢疫相關服務，截至 2023 年 9 月 30 日止六個月，期內已收及應收款項總額為 100 萬元 (截至 2022 年 9 月 30 日止六個月：3.95 億元)。於 2023 年 9 月 30 日，並無應收該等部門或實體的未償付款項 (2023 年 3 月 31 日：10 萬元)。

APPENDIX 1

APPLICATION FORM – PLACING BANKS
申請表格 – 配售銀行

INSTRUCTIONS ON APPLYING FOR THE BONDS OF THE AIRPORT AUTHORITY

認購機場管理局債券指示

The Airport Authority Hong Kong Dollar 4.25% Bonds due 2026 (“Bonds”)

機場管理局於2026年到期的4.25%港元債券(債券)

To: [Name of Bank] (the “Bank”)

Date: _____

致: [銀行名字](銀行)

日期

Joint name accounts should provide personal data of **one** of the account holders who satisfy the eligibility criteria only.
聯名戶口只需提供**其中一位**符合申請資格的戶口持有人之個人資料。

Securities/Investment Account No. 證券／投資戶口號碼： 	For Bank’s internal use: 供銀行內部使用：
Name of Securities/Investment Account: 證券／投資戶口持有人之姓名：	Hong Kong identity card number: 香港身份證號碼：
Contact telephone number: 聯絡電話號碼：	Principal amount of Bonds applied for (must be minimum HKD10,000 & thereafter in integral multiples of HKD10,000) 申請債券的本金額(必須為最低10,000港元或之 後為10,000港元的完整倍數)： HKD 港元：
Debit from my Account the following application amount (inclusive of the handling fee) 由本人的戶口扣取下述之申購金額(包括手續費)： 	Account to debit application amount (if different from Securities/Investment Account) 申購金額之扣帳戶口號碼(如與證券／投資戶口 號碼不同)：

1. I confirm I have read and understood the terms and conditions and application procedures relating to the Bonds to be issued by the Airport Authority (“Airport Authority”) as set out in the Offering Memorandum dated 5 January 2024 and agree to be bound by them. In particular, I have read and understood and confirm the representations, undertakings, and agreements set out in the sub-section on pages 27 to 28 headed “What confirmations do I have to make?” in the section entitled “How to Apply for the Bonds” in the Offering Memorandum. I confirm I understand my personal data will be involved in the making of this application, and that such personal data may comprise the information provided above and/or may come from my personal data stored with the Bank. Regardless of whether such personal data comprises the information provided above or comes from personal data stored with the Bank, I confirm that such data belongs to me in my capacity as the account holder, or, in the case of joint accounts, belongs to me in my capacity as one of the account holders. I am aware of the selling and transfer restrictions stated in the Offering Memorandum. I confirm I hold a valid Hong Kong identity card. I confirm I am not located within the United States or Canada and am not a U.S. person within the meaning of Regulation S under the U.S. Securities Act of 1933, as amended (which includes any person resident in the United States and any partnership or corporation organised or incorporated under the laws of the United States) (“U.S. Person”) or a resident of Canada. I further confirm that I am not acting as an agent of a U.S. Person or a resident of Canada.

本人確認已閱讀及理解日期為2024年1月5日的發行備忘錄所載的機場管理局發行的債券之條件及條款和申請程式及同意受其約束。本人已閱讀、理解及確認在發行備忘錄內於第27至28頁「如何申請認購債券」之「本人需要作出甚麼確認？」的一節中所載的聲明、承諾及確認。本人確認理解是次申請將涉及屬於本人的個人資料，而該資料可能由本人於以上直接提供及／或來自貴銀行內部存有的資料。不論資料是由本人於以上直接提供，或來自貴銀行內部存有的資料，本人均確認資料屬本人以戶口持有人的身分所有（若屬聯名戶口，則以其中一位戶口持有人的身分）。本人明白發行備忘錄所載的售賣和轉移限制。本人確認持有有效的香港身份證。本人確認本人並非身處美國或加拿大，並非為1933年美國證券法（經修訂）S規例所界定的美國人士（包括居於美國的任何人士及根據美國法例組織或成立的合夥商號或有限公司）（美國人士）或加拿大居民。本人進一步確認本人並非受美國人士或加拿大居民的代理而行事。

2. I confirm I have made **one** application for the Bonds only. Any application to the Airport Authority by a placing bank or Hong Kong Securities Clearing Company Limited (“HKSCC”) (whether made for an investor who has an investor account with HKSCC or for an investor applying through a designated securities broker) will constitute an offer to subscribe for the Bonds. In the case of multiple applications, I understand and agree that **all** of my applications may be rejected.

本人確認只提出一份債券的申請。任何透過配售銀行或香港中央結算有限公司（香港結算公司）（不論香港結算公司是為擁有在香港結算公司開立的投資者賬戶的投資者或代透過指定證券經紀申請認購的投資者作出申請的）向機場管理局提出的申請將構成認購債券之要約。如有重覆申請，本人明白及同意**所有**申請均不予受理。

3. I acknowledge and agree that this instruction is irrevocable.

本人知悉及同意是項指示將不可撤銷。

4. Please debit the application amount (inclusive of the handling fee) from my designated HKD account with the Bank. I understand and agree that the Bank may at its discretion and without reference to me determine whether to carry out my instructions given herein if my designated HKD account with the Bank does not have sufficient available fund(s) to pay for the application amount (inclusive of handling fee). Any costs, charges and losses incurred as a result thereof shall be borne by me.

請由本人指定於貴銀行之港元戶口支取有關申購金額（包括手續費）。如本人指定於貴銀行之港元戶口無足夠款項支付有關申購金額（包括手續費），本人明白及同意貴銀行有權決定是否執行本人之認購債券指示而無須知會本人，並由本人承擔由此而引致之一切費用、收費及損失。

5. I understand that the Bank has the discretion to hold the relevant application amount (inclusive of handling fee) in my above-mentioned debit account from the date of this application until the relevant application amount (inclusive of handling fee) has been debited from my debit account on or before the closing date of the subscription period or upon being notified that the above instruction cannot be carried out for whatever reason.

本人明白貴銀行可酌情由本申請日起在本人扣賬戶口內凍結應繳之申購金額（包括手續費），直至有關申購金額（包括手續費）已經於有關公開認購最後申請日期當日或之前於本人之扣賬戶口內扣除或直至獲通知因任何原因不能執行上述指示。

6. **Personal Information Collection Statement**

This Personal Information Collection Statement is made in accordance with the Personal Data (Privacy) Ordinance, Cap. 486 (the “PDPO”). It sets out the purposes for which your personal data (as defined in the PDPO) provided by you as an applicant for the Bonds may be used after collection as well as what you are agreeing to in respect of the use, disclosure, transfer and retention of your personal data by the Airport Authority as the issuer of the Bonds and your rights under the PDPO.

個人資料收集聲明

本個人資料收集聲明乃按照香港法例第486章《個人資料（私隱）條例》（《私隱條例》）作出，其中列明你以債券認購申請人身分提供的個人資料（「個人資料」一詞是指《私隱條例》所界定的個人資料）被收集後可能會用於哪些用途，你就作為債券發行人的機場管理局使用、披露、轉移及保留你的個人資料所同意的事項，以及你在《私隱條例》下的權利。

Purposes of Collection of Personal Data

It is necessary for you as an applicant for the Bonds, when applying for the Bonds, to provide your personal data (including but not limited to your name, your securities/investment/custody account number, your Hong Kong identity card number and your contact telephone number) to the Airport Authority and any agents or parties duly authorised by it in connection with the issuance of the Bonds.

Failure to provide your personal data may result in your application for the Bonds being rejected or delayed, or an inability to process your application. It may also result in delay to the allocation of the Bonds to you if your application is successful or to any refund being made to you if you are owed a partial or full refund of your application monies.

It is important that you inform us and the person or party to whom you provided your personal data immediately upon becoming aware of any inaccuracy in or change to your personal data so provided.

Your personal data provided in your application for the Bonds will be used for one or more of the following purposes:

- (a) processing your application;
- (b) verifying the validity of your application;
- (c) enabling compliance with the terms and application procedures set out in this application form and the Offering Memorandum;
- (d) conducting identity and signature verifications;
- (e) enabling exchange of information directly or indirectly between the Airport Authority as the issuer of the Bonds and you;
- (f) statistical purposes;

- (g) enabling compliance with all applicable laws, rules and regulations, codes and practices binding on or applicable to the Airport Authority or any agents or parties duly authorised by it in connection with the issuance of the Bonds, or an order of a court of any competent jurisdiction (including making required disclosures);
- (h) obtaining legal advice and/or establishing, exercising or defending legal rights of the Airport Authority or any agents or parties duly authorised by it in connection with the issuance of the Bonds;
- (i) any other incidental or associated purposes relating to any of the above purposes; and
- (j) for any other purposes in connection with the issuance of the Bonds as permitted by law.

收集個人資料的目的

作為債券認購申請人，你必須在申請認購債券時，向機場管理局及其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士提供你的個人資料(包括但不限於你的姓名、你的證券／投資／託管戶口號碼、你的香港身份證號碼及聯絡電話號碼)。

若你未能提供個人資料，可能會導致你就認購債券提出的申請被拒絕、延遲或無法被處理。此外，若你的申請成功，這可能會導致對你作出的債券分配被延遲，而倘若你應獲部分或全部退還你的申請款項，這亦可能會導致退款的延遲。

若你察覺到你向機場管理局及上述人士提供的個人資料不準確或有所變更，應立即通知該等人士。

你在申請認購債券時提供的個人資料將被用於以下一種或多種用途：

- (a) 處理你的申請；
- (b) 核實你的申請是否有效；
- (c) 使本申請表格及發行備忘錄中列明的條款及申請程序得以被遵行；
- (d) 核實身分及簽名；
- (e) 使作為債券發行人的機場管理局與你之間能夠直接或間接交換資料；
- (f) 統計用途；
- (g) 使所有對機場管理局或其就債券的發行正式授權的任何代理人或人士具約束力或適用的法律、規則及規例、守則及常規，或使任何具司法管轄權的法院所作出的命令(包括作出規定的披露)得以被遵守；
- (h) 獲取法律意見及／或確立、行使或維護機場管理局或其就債券的發行正式授權的任何代理人或人士的法律權利；
- (i) 與任何上述用途有關的任何其他附帶或相關連的用途；及
- (j) 法律容許與債券的發行相關的任何其他用途。

Your personal data may be retained for the above purposes for such periods as are reasonably necessary (including after you cease to hold any Bonds).

根據上述目的，你的個人資料將按需要被保留一段合理的時期(包括你不再持有任何債券後)。

Transfer of Personal Data

Your personal data will be kept confidential but may, for any of the above purposes, be disclosed or transferred to any of the following parties (whether within or outside Hong Kong):

- (a) the Airport Authority, HKSCC, HKMA as the operator of the CMU, the placing banks and the designated securities brokers (as defined in the Offering Memorandum);
- (b) any agents, contractors or third-party service providers who offer administrative, telecommunications, computer, payment, data processing, matching, storage, research, statistical or other services to the Airport Authority for the purposes mentioned above, or to any of the parties mentioned in (a) above in connection with the operation of such party's activity or business for purposes relating to the Bonds;
- (c) any government or regulatory bodies;
- (d) any legal adviser, accountant, or other financial or professional adviser to the Airport Authority; and
- (e) any other persons with whom, or institutions with which, you as an investor of the Bonds have or propose to have dealings for purposes relating to your Bonds, including but without limitation your bankers, legal advisers, accountants, securities brokers or other professional advisers.

轉移個人資料

你的個人資料將被保密，但可以為任何上述用途而向下列任何人士(不論是在香港境內或境外)披露或轉移：

- (a) 機場管理局、香港結算公司、香港金融管理局(作為債務工具中央結算系統的管理人)、配售銀行以及指定證券經紀(其定義見發行備忘錄)；
- (b) 為了上述用途而向機場管理局提供行政、電訊、電腦、支付、數據處理、核對、儲存、研究、統計或其他服務的任何代理人、承辦商或第三方服務供應商，或為了與債券有關開展活動或業務運作的目的而向上文(a)段中提及向其提供個人資料的任何人士；
- (c) 任何政府或監管機構；
- (d) 機場管理局的任何法律顧問、會計師、其他財務或專業顧問；及
- (e) 作為債券投資者的你為了與你的債券有關的目的而與之有或擬有事務往來的任何其他人士或機構，包括但不限於你的銀行、法律顧問、會計師、證券經紀或其他專業顧問。

Access to and Correction of Personal Data

Under the PDPO, you have:

- (a) the right to check whether the Airport Authority and/or any of the agents or parties duly authorised by it in connection with the Bonds issuance holds personal data about you and the right of access to such personal data;
- (b) the right to require the Airport Authority and/or any of the agents or parties duly authorised by it in connection with the Bonds issuance to correct any personal data relating to you which is inaccurate; and
- (c) the right, as far as practicable, to ascertain the policies and practices of the Airport Authority and/or any of the agents or parties duly authorised by it in connection with the Bonds issuance in relation to personal data for purposes relating to the Bonds.

In accordance with the PDPO, the Airport Authority and/or any of the agents or parties duly authorised by it in connection with the Bonds issuance have the right to charge a reasonable fee for the processing of any data access request. All requests for access to or correction of personal data held by the Airport Authority and/or any of the agents or parties duly authorised by it in connection with the Bonds issuance, or for information regarding the policies and practices of such parties in relation to the personal data for purposes relating to the Bonds, should be addressed to:

Airport Authority

HKIA Tower, 1 Sky Plaza Road
Hong Kong International Airport
Lantau, Hong Kong
Attention: General Personal Data Officer

查閱及更正個人資料

根據《私隱條例》，你有權：

- (a) 查明機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士是否持有關於你的個人資料，並且查閱該等個人資料；
- (b) 要求機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士更正與你有關的任何不正確個人資料；及
- (c) 在切實可行範圍內查明機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士涉及為了與債券有關的用途而在個人資料方面的政策及慣常做法。

根據《私隱條例》，機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士有權就處理任何查閱資料的要求收取合理費用。所有查閱或更正由機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士持有的個人資料的要求，或所有索取關於該等人士涉及為了與債券有關的用途而在個人資料方面的政策及慣常做法的資料的要求，應按下列資料向機場管理局提出：

機場管理局

收件人：一般個人資料主任
地址：香港大嶼山香港國際機場翔天路1號機場行政大樓

7. I understand and acknowledge that:

- (a) the Bank is acting in the capacity of an agent in handling this application;
- (b) the Bank does not have any affiliation with The Airport Authority; and
- (c) the Bank will receive from The Airport Authority a placing fee of 0.15% of the allotted amount of the Bonds.

本人明白及知悉：

- (a) 貴銀行以代理人身份處理此申請；
- (b) 貴銀行與機場管理局並無任何關連；及
- (c) 貴銀行將從機場管理局收取債券獲分派金額的0.15%的配售費。

8. I acknowledge that, except as expressly stated above, the terms and conditions/charges applicable to my above Securities/Investment Account shall continue to apply.

本人知悉除上述明言外，所有適用於本人上述證券／投資戶口之條款／費用將繼續生效。

Signature(s) of Customer(s) 客戶簽署 (Please use signature(s)/chop(s) filed with Bank 請用留存於銀行之印鑑簽署)

本人確認已閱讀及理解日期為2024年1月5日的發行備忘錄所載的機場管理局發行的債券之條件及條款和申請程序及同意受其約束。貴證券經紀已要求，而本人亦確認已閱讀、理解及確認在發行備忘錄內於第17至18頁「如何申請認購債券」之「本人需要作出甚麼確認？」的一節中所載的聲明、承諾及確認。本人確認理解是次申請將涉及屬於本人的個人資料，而該資料可能由本人於以上直接提供及/或來自貴證券經紀內部存有的資料。不論資料是由本人於以上直接提供，或來自貴證券經紀內部存有的資料，本人均確認資料屬本人以戶口持有人的身分所有（若屬聯名戶口，則以其中一位戶口持有人的身分）。本人明白發行備忘錄所載的售賣和轉移限制。本人確認持有有效的香港身份證。本人確認本人並非身處美國或加拿大，並非為1933年美國證券法（經修訂）S規例所界定的美國人士（包括居於美國的任何人士及根據美國法例組織或成立的合夥商號或有限公司）（美國人士）或加拿大居民。本人進一步確認本人並非受美國人士或加拿大居民的代理而行事。

2. I confirm I have made **one** application for the Bonds only. Any application to the Airport Authority by a placing bank or Hong Kong Securities Clearing Company Limited (“HKSCC”) (whether made for an investor who has an investor account with HKSCC or for an investor applying through a designated securities broker) will constitute an offer to subscribe for the Bonds. In the case of multiple applications, I understand and agree that **all** of my applications may be rejected.

本人確認只提出一份債券的申請。任何透過配售銀行或香港中央結算有限公司（香港結算公司）（不論香港結算公司是為擁有在香港結算公司開立的投資者賬戶的投資者或代透過指定證券經紀申請認購的投資者作出申請的）向機場管理局提出的申請將構成認購債券之要約。如有重覆申請，本人明白及同意**所有**申請均不予受理。

3. I acknowledge and agree that this instruction is irrevocable.

本人知悉及同意是項指示將不可撤銷。

4. Please debit the application amount (inclusive of the handling fee) from my designated HKD account with the Securities Broker. I understand and agree that the Securities Broker may at its discretion and without reference to me determine whether to carry out my instructions given herein if my designated HKD account with the Securities Broker does not have sufficient available fund(s) to pay for the application amount (inclusive of handling fee). Any costs, charges and losses incurred as a result thereof shall be borne by me.

請由本人指定於貴證券經紀之港元戶口支取有關申請金額（包括手續費）。如本人指定於貴證券經紀之港元戶口無足夠款項支付有關申請金額（包括手續費），本人明白及同意貴證券經紀有權決定是否執行本人之認購債券指示而無須知會本人，並由本人承擔由此而引致之一切費用、收費及損失。

5. I understand that the Securities Broker has the discretion to hold the relevant application amount (inclusive of handling fee) in my above-mentioned debit account from the date of this application until the relevant application amount (inclusive of handling fee) has been debited from my debit account on or before the closing date of the subscription period or upon being notified that the above instruction cannot be carried out for whatever reason.

本人明白貴證券經紀可酌情由本申請日起在本人扣賬戶口內凍結應繳之申請金額（包括手續費），直至有關申請金額（包括手續費）已經於有關公開認購最後申請日期當日或之前於本人之扣賬戶口內扣除或直至獲通知因任何原因不能執行上述指示。

6. **Personal Information Collection Statement**

This Personal Information Collection Statement is made in accordance with the Personal Data (Privacy) Ordinance, Cap. 486 (the “PDPO”). It sets out the purposes for which your personal data (as defined in the PDPO) provided by you as an applicant for the Bonds may be used after collection as well as what you are agreeing to in respect of the use, disclosure, transfer and retention of your personal data by the Airport Authority as the issuer of the Bonds and your rights under the PDPO.

個人資料收集聲明

本個人資料收集聲明乃按照香港法例第486章《個人資料（私隱）條例》（「《私隱條例》」）作出，其中列明你以債券認購申請人身分提供的個人資料（「個人資料」一詞是指《私隱條例》所界定的個人資料）被收集後可能會用於哪些用途、你就作為債券發行人的機場管理局使用、披露、轉移及保留你的個人資料所同意的事項，以及你在《私隱條例》下的權利。

Purposes of Collection of Personal Data

It is necessary for you as an applicant for the Bonds, when applying for the Bonds, to provide your personal data (including but not limited to your name, your securities/investment/custody account number, your Hong Kong identity card number and your contact telephone number) to the Airport Authority and any agents or parties duly authorised by it in connection with the issuance of the Bonds.

Failure to provide your personal data may result in your application for the Bonds being rejected or delayed, or an inability to process your application. It may also result in delay to the allocation of the Bonds to you if your application is successful or to any refund being made to you if you are owed a partial or full refund of your application monies.

It is important that you inform us and the person or party to whom you provided your personal data immediately upon becoming aware of any inaccuracy in or change to your personal data so provided.

Your personal data provided in your application for the Bonds will be used for one or more of the following purposes:

- (a) processing your application;
- (b) verifying the validity of your application;
- (c) enabling compliance with the terms and application procedures set out in this application form and the Offering Memorandum;
- (d) conducting identity and signature verifications;

- (e) enabling exchange of information directly or indirectly between the Airport Authority as the issuer of the Bonds and you;
- (f) statistical purposes;
- (g) enabling compliance with all applicable laws, rules and regulations, codes and practices binding on or applicable to the Airport Authority or any agents or parties duly authorised by it in connection with the issuance of the Bonds, or an order of a court of any competent jurisdiction (including making required disclosures);
- (h) obtaining legal advice and/or establishing, exercising or defending legal rights of the Airport Authority or any agents or parties duly authorised by it in connection with the issuance of the Bonds;
- (i) any other incidental or associated purposes relating to any of the above purposes; and
- (j) any other purposes in connection with the issuance of the Bonds as permitted by law.

收集個人資料的目的

作為債券認購申請人，你必須在申請認購債券時，向機場管理局及其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士提供你的個人資料(包括但不限於你的姓名、你的證券/投資/託管戶口號碼、你的香港身份證號碼及聯絡電話號碼)。

若你未能提供個人資料，可能會導致你就認購債券提出的申請被拒絕、延遲或無法被處理。此外，若你的申請成功，這可能會導致對你作出的債券分配被延遲，而倘若你應獲部分或全部退還你的申請款項，這亦可能會導致退款的延遲。

若你察覺到你向機場管理局及上述人士提供的個人資料不準確或有所變更，應立即通知該等人士。

你在申請認購債券時提供的個人資料將被用於以下一種或多種用途：

- (a) 處理你的申請；
- (b) 核實你的申請是否有效；
- (c) 使本申請表格及發行備忘錄中列明的條款及申請程序得以被遵行；
- (d) 核實身分及簽名；
- (e) 使作為債券發行人的機場管理局與你之間能夠直接或間接交換資料；
- (f) 統計用途；
- (g) 使所有對機場管理局或其就債券的發行正式授權的任何代理人或人士具約束力或適用的法律、規則及規例、守則及常規，或使任何具司法管轄權的法院所作出的命令(包括作出規定的披露)得以被遵守；
- (h) 獲取法律意見及／或確立、行使或維護機場管理局或其就債券的發行正式授權的任何代理人或人士的法律權利；
- (i) 與任何上述用途有關的任何其他附帶或相關連的用途；及
- (j) 法律容許與債券的發行相關的任何其他用途。

Your personal data may be retained for the above purposes for such periods as are reasonably necessary (including after you cease to hold any Bonds).

根據上述目的，你的個人資料將按需要被保留一段合理的時期(包括你不再持有任何債券後)。

Transfer of Personal Data

Your personal data will be kept confidential but may, for any of the above purposes, be disclosed or transferred to any of the following parties (whether within or outside Hong Kong):

- (a) the Airport Authority, HKSCC, HKMA as the operator of the CMU, the placing banks and designated securities brokers;
- (b) any agents, contractors or third-party service providers who offer administrative, telecommunications, computer, payment, data processing, matching, storage, research, statistical or other services to the Airport Authority for the purposes mentioned above, or to any of the parties mentioned in (a) above in connection with the operation of such party's activity or business for purposes relating to the Bonds;
- (c) any government or regulatory bodies;
- (d) any legal adviser, accountant, or other financial or professional adviser to the Airport Authority; and
- (e) any other persons with whom, or institutions with which, you as an investor of the Bonds have or propose to have dealings for purposes relating to your Bonds, including but without limitation your bankers, legal advisers, accountants, securities brokers or other professional advisers.

轉移個人資料

你的個人資料將被保密，但可以為任何上述用途而向下列任何人士(不論是在香港境內或境外)披露或轉移：

- (a) 機場管理局、香港結算公司、香港金融管理局(作為債務工具中央結算系統的管理人)、配售銀行以及指定證券經紀；
- (b) 為了上述用途而向機場管理局提供行政、電訊、電腦、支付、數據處理、核對、儲存、研究、統計或其他服務的任何代理人、承辦商或第三方服務供應商，或為了與債券有關開展活動或業務運作的目的而向上文(a)段中提及向其提供個人資料的任何人士；
- (c) 任何政府或監管機構；

- (d) 機場管理局的任何法律顧問、會計師、其他財務或專業顧問；及
- (e) 作為債券投資者的你為了與你的債券有關的目的而與之有或擬有事務往來的任何其他人士或機構，包括但不限於你的銀行、法律顧問、會計師、證券經紀或其他專業顧問。

Access to and Correction of Personal Data

Under the PDPO, you have:

- (a) the right to check whether the Airport Authority and/or any of the agents or parties duly authorised by it in connection with the Bonds issuance holds personal data about you and the right of access to such personal data;
- (b) the right to require the Airport Authority and/or any of the agents or parties duly authorised by it in connection with the Bonds issuance to correct any personal data relating to you which is inaccurate; and
- (c) the right, as far as practicable, to ascertain the policies and practices of the Airport Authority and/or any of the agents or parties duly authorised by it in connection with the Bonds issuance in relation to personal data for purposes relating to the Bonds.

In accordance with the PDPO, the Airport Authority and/or any of the agents or parties duly authorised by it in connection with the Bonds issuance have the right to charge a reasonable fee for the processing of any data access request. All requests for access to or correction of personal data held by the Airport Authority and/or any of the agents or parties duly authorised by it in connection with the Bonds issuance, or for information regarding the policies and practices of such parties in relation to the personal data for purposes relating to the Bonds, should be addressed to:

Airport Authority

HKIA Tower, 1 Sky Plaza Road
Hong Kong International Airport
Lantau, Hong Kong
Attention: General Personal Data Officer

查閱及更正個人資料

根據《私隱條例》，你有權：

- (a) 查明機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士是否持有關於你的個人資料，並且查閱該等個人資料；
- (b) 要求機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士更正與你有關的任何不正確個人資料；及
- (c) 在切實可行範圍內查明機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士涉及為了與債券有關的用途而在個人資料方面的政策及慣常做法。

根據《私隱條例》，機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士有權就處理任何查閱資料的要求收取合理費用。所有查閱或更正由機場管理局及／或其就債券的發行正式授權的任何代理人或其他人士持有的個人資料的要求，或所有索取關於該等人士涉及為了與債券有關的用途而在個人資料方面的政策及慣常做法的資料的要求，應按下列資料向機場管理局提出：

機場管理局

收件人：一般個人資料主任
地址：香港大嶼山香港國際機場翔天路1號機場行政大樓

7. I understand and acknowledge that:

- (a) the Securities Broker is acting in the capacity of an agent in handling this application;
- (b) the Securities Broker does not have any affiliation with The Airport Authority; and
- (c) the Securities Broker will receive from The Airport Authority a placing fee of 0.15% of the allotted amount of the Bonds.

本人明白及知悉：

- (a) 貴證券經紀以代理人身份處理此申請；
- (b) 貴證券經紀與機場管理局並無任何關連；及
- (c) 貴證券經紀將從機場管理局收取債券獲分派金額的0.15%的配售費。

8. I acknowledge that, except as expressly stated above, the terms and conditions/charges applicable to my above Securities/Custody Account shall continue to apply.

本人知悉除上述明言外，所有適用於本人上述證券／託管戶口之條款／費用將繼續生效。

Signature(s) of Customer(s) 客戶簽署

(Please use signature(s)/chop(s) filed with Securities Broker 請用留存於證券經紀之印鑑簽署)

發行人

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

聯席牽頭行

中國銀行(香港)有限公司

香港上海滙豐銀行有限公司

配售銀行

中國銀行(香港)有限公司

香港上海滙豐銀行有限公司

交通銀行(香港)有限公司

東亞銀行有限公司

中信銀行(國際)有限公司

中國建設銀行(亞洲)有限公司

集友銀行有限公司

創興銀行有限公司

花旗銀行(香港)有限公司

招商永隆銀行有限公司

大新銀行有限公司

星展銀行(香港)有限公司

富邦銀行(香港)有限公司

恒生銀行有限公司

中國工商銀行(亞洲)有限公司

南洋商業銀行有限公司

華僑銀行(香港)有限公司

上海商業銀行有限公司

渣打銀行(香港)有限公司

指定證券經紀

耀才證券國際(香港)
有限公司

致富證券有限公司

安信國際證券(香港)有限公司

光大證券投資服務(香港)
有限公司

第一上海證券有限公司

富途證券國際(香港)有限公司

香港國際證券有限公司

新富證券有限公司

國金證券(香港)有限公司

永豐金證券(亞洲)有限公司

SoFi Securities (Hong Kong)
Limited

南華證券投資有限公司

大盛証券投資有限公司

大德證券(亞洲)有限公司

老虎證券(香港)環球有限公司

大華繼顯(香港)有限公司

勝利證券有限公司

宏高證券有限公司

受託人
中國銀行(香港)信託有限公司
香港
九龍
海輝道11號
中銀中心21及22樓

**主要付款代理、計算代理及
債務工具中央結算系統交存代理**
中國銀行(香港)有限公司
香港
中環
花園道1號
中銀大廈14樓

核數師

畢馬威會計師事務所
香港中環遮打道10號
太子大廈8樓

機場管理局的法律顧問
關於香港法律

聯席牽頭行及受託人的法律顧問
關於香港法律

年利達律師事務所
香港
遮打道
歷山大廈
11樓

的近律師行
香港
遮打道
歷山大廈
5樓