



我們致力不斷提升地勤及機上的產品和服務、鞏固飛機工程業務，以及購買具燃油效益的飛機以擴充機隊。





航空部門

# 提升世界級服務





### 業務簡介

航空部門主要的重大投資由國泰航空集團及香港飛機工程（「港機工程」）集團組成。

#### 國泰航空集團

國泰航空集團包括國泰航空公司（「國泰航空」）、其全資附屬公司港龍航空公司（「港龍航空」）、其持有六成股權的附屬公司香港華民航空公司（「華民航空」）、聯屬公司中國國際航空股份有限公司（「國航」）及共同控制公司中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）。此外，國泰航空亦持有多家公司的權益，包括提供航空飲食、停機坪服務及貨物處理服務的公司，以及與港機工程合資成立的航材技術管理公司。國泰航空於香港聯合交易所上市。

國泰航空提供定期客運及貨運服務往來三十九個國家及地區共一百七十二個目的地。截至二零一二年十二月三十一日，國泰航空營運一百三十八架飛機，並已訂購九十二架新飛機，將於二零二零年年底前接收。國泰航空在香港自設的貨運站最近落成。

港龍航空是一家以香港為基地的區域航空公司，營運三十八架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共四十四個目的地。

國泰航空持有國航百分之十九點五七股權。國航是中國唯一載國旗飛行的航空公司。在中國內地，國航於提供客運、貨運及其他航空相關服務方面，均處於領先地位。國航營運九十六條國內航線及四十九條國際（包括區內）航線。國泰航空亦持有一家與國航成立的貨運合資公司，該公司營運十一架波音 747-400F 型貨機，並利用國航客機的腹艙載貨。

華民航空是國泰航空的附屬公司（佔六成股權），為敦豪國際速遞（DHL Express）（佔其餘四成股權）營運貨運速遞服務。該公司利用八架空中巴士 A300-600F 型貨機、三架以乾租方式向國泰航空租用的波音 747-400BCF 型貨機及一架以濕租方式租用的波音 727 型貨機服務亞洲十二個城市。二零一三年一月，該架



以濕租方式租用的波音 727 型貨機由一架空中巴士 A300-600F 型貨機取代。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用約二萬九千九百名員工（在香港的員工超過二萬二千八百人）。

### 港機工程集團

港機工程集團提供航空維修及修理服務，主要業務包括在香港（藉港機工程）及廈門（藉港機工程的附屬公司廈門太古飛機工程有限公司（「廈門太古飛機工程公司」））進行飛機維修及改裝工程。

港機工程的共同控制公司香港航空發動機維修服務有限公司（「香港航空發動機維修服務公司」）及其共同控制公司新加坡航空發動機維修服務有限公司（「新加坡航空發動機維修服務公司」）提供飛機引擎大修工程。港機工

程集團亦在中國內地持有其他附屬公司及共同控制公司，提供一系列飛機工程服務。

港機工程於香港聯合交易所上市。



## 策略

國泰航空及港機工程（兩者均為上市公司）的策略目標是令股東價值長遠地持續增長。為此，部門採取以下策略：

- 發展及加強香港在航空服務（包括客運、貨運及飛機工程服務）方面的樞紐地位。
- 發展及強化航空公司（國泰航空及港龍航空）與飛機工程公司（港機工程）的品牌。

## 實施策略

### 營業總額

營業總額的變動取決於可運載量、運載率及收益率的改變。可運載量取決於機隊的規模及組合和運用機隊的頻密程度。運載率取決於經濟情況、競爭情況、航空公司營運的航線、航班時間表、定價及服務標準。收益率取決於定價，對客運服務而言，亦取決於頭等及商務客艙乘客與經濟客艙乘客的比例劃分。只要這些因素在控制範圍之內，航空公司都會盡可能確保營業總額增加。然而，若出現航空公司所不能控制的因素，尤其是經濟情況的影響，將導致營業總額出現波動。

港機工程藉擴大及改善港機工程集團為客戶提供的飛機工程服務範圍，致力增加營業總額。港機工程在可能的情況下會以調高價格的方式增加收益。技工短缺的問題，或會令港機工程在香港（港機工程最重要的業務區域）擴展服務的能力受到限制。

### 營業成本

管理營業成本是國泰航空集團及港機工程集團的重要工作。燃油是國泰航空集團最大的單一成本，高油價對營業業績造成重大的不利影響，管理因油價波動而帶來的相關風險是首要的工作。為此，國泰航空為部分燃油成本進行對沖，並投資於機齡較低、燃油效益較佳的機隊以控制燃油成本（及減低國泰航空集團對環境的影響）。國泰航空集團以警覺的態度管理其他營業成本，但致力確保不會因而影響產品及服務的質素或其業務的長遠策略投資。

港機工程的職員成本佔營業開支逾百分之四十五。管理該等成本並同時保留高度熟練的工作團隊，是港機工程的重大挑戰。

- 發展航空公司的機隊（藉投資於具燃油效益的現代化飛機），使其躋身全球機齡最低、燃油效益最高的機隊行列。
- 維持高水平的客運、貨運及飛機工程服務，並提高其質素。
- 加強航空公司的客運及貨運網絡，並改善地勤及機上的服務。
- 繼續與國航建立策略性的關係。
- 不斷提升港機工程的飛機工程服務範圍及專業技術。
- 致力減低航空公司對環境的影響。

## 投資

國泰航空集團投資於新飛機、新設施及新服務。投資於新飛機及設施，有助擴大可運載量及控制營業成本。投資於新設施，是為了吸引及保留客戶。

港機工程集團的投資目的，是為擴充設施和提升技術能力，以及為顧客提供更優質和廣泛的服務，藉此突顯在同業中的優勢，以及吸引及保留新客戶。

## 可持續發展

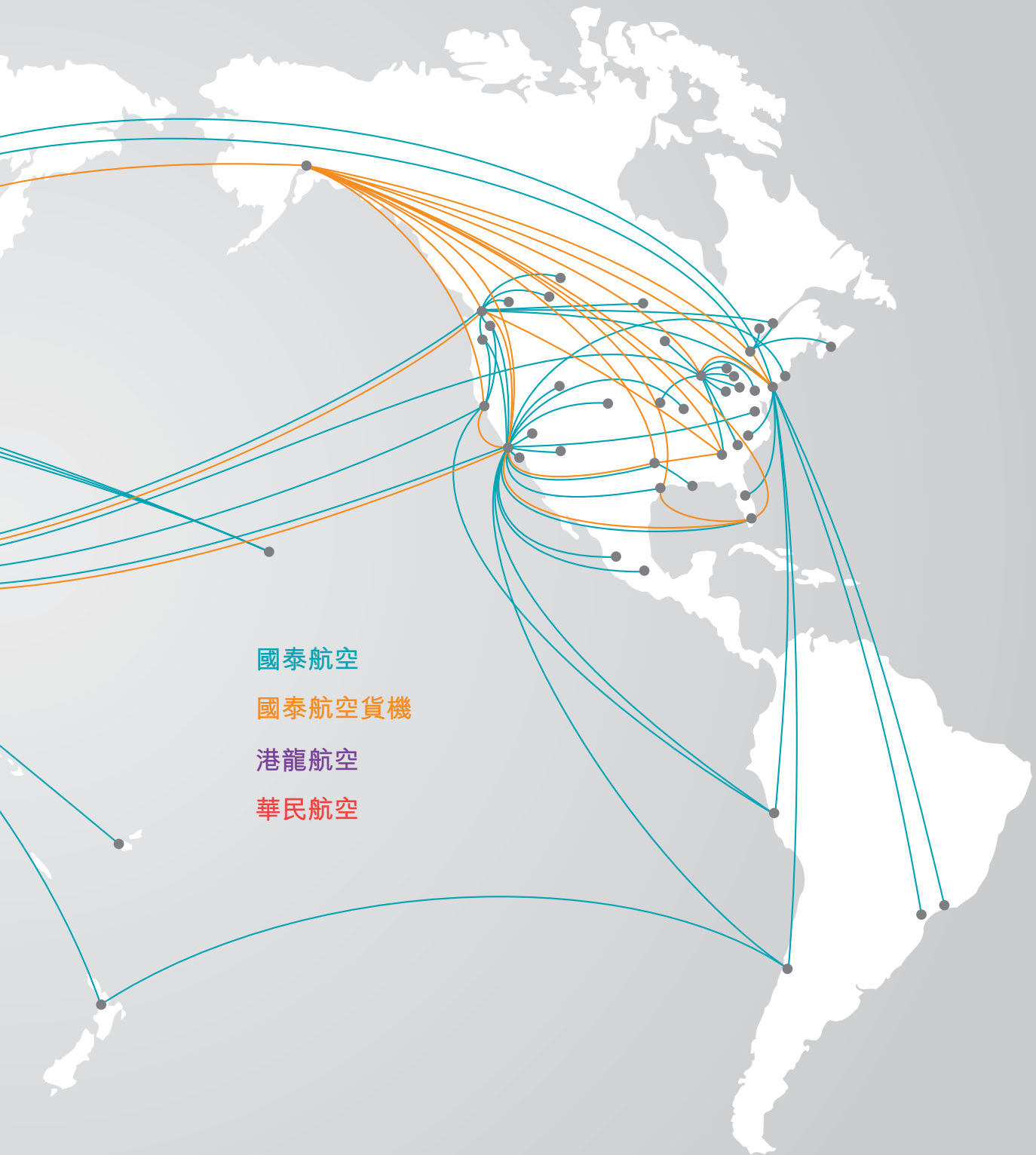
國泰航空集團及港機工程集團致力減低對環境造成的影響。國泰航空集團投資於具燃油效益的飛機、致力在可行的情況下以最短的航程往來不同的機場，以及減低飛機的重量。港機工程集團致力減低污水及廢氣對環境造成的影響。

港機工程集團在營運業務之時，致力保障僱員、客戶、業務夥伴及大眾的健康與安全，設有安全培訓及安全審核。安全無疑是航空公司的核心承諾。

兩個集團均明白員工的發展對業務的可持續發展非常重要，因此非常重視對員工給予支援、回報、鼓勵和培訓。

## 覆蓋網絡





國泰航空

國泰航空貨機

港龍航空

華民航空



## 二零一二年業績表現

## 國泰航空及港龍航空

		2012	2011	變幅 %
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	<b>26,250</b>	26,383	-0.5%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	<b>129,595</b>	126,340	+2.6%
客運收益	港幣百萬元	<b>70,133</b>	67,778	+3.5%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	<b>103,837</b>	101,536	+2.3%
收入乘客運載人次	千位	<b>28,961</b>	27,581	+5.0%
乘客運載率	%	<b>80.1</b>	80.4	-0.3 個百分點
乘客收益率	港仙	<b>67.3</b>	66.5	+1.2%
貨運收益－集團	港幣百萬元	<b>24,555</b>	25,980	-5.5%
貨運收益－國泰航空及港龍航空	港幣百萬元	<b>21,601</b>	23,335	-7.4%
運載貨物及郵件	千噸	<b>1,563</b>	1,649	-5.2%
貨物及郵件運載率	%	<b>64.2</b>	67.2	-3.0 個百分點
貨物及郵件收益率	港元	<b>2.42</b>	2.42	-
每可用噸千米成本	港元	<b>3.64</b>	3.45	+5.5%
除燃油外每可用噸千米成本	港元	<b>2.13</b>	2.01	+6.0%
飛機使用量	每日時數	<b>12.0</b>	12.3	-2.4%
航班準時表現	%	<b>77.4</b>	82.0	-4.6 個百分點
機隊平均機齡	年	<b>10.1</b>	10.6	-4.7%
年底目的地	數目	<b>179</b>	167	+7.2%
燃油耗用量－集團	桶(百萬)	<b>40.1</b>	40.4	-0.7%
每可用噸千米排放的溫室氣體	二氧化碳當量(克)	<b>600</b>	601	-0.2%
工傷引致損失工時比率－國泰航空	每100名等效全職僱員 的工傷數目	<b>5.3</b>	5.3	-
工傷引致損失工時比率－港龍航空	每100名等效全職僱員 的工傷數目	<b>4.2</b>	5.0	-16%

## 港機工程集團

		2012	2011	變幅 %
收益	港幣百萬元	<b>5,830</b>	5,171	+13%
營業成本	港幣百萬元	<b>5,328</b>	4,670	+14%
機身維修已售工時－港機工程	百萬	<b>2.96</b>	3.00	-1%
機身維修已售工時－廈門太古飛機工程公司	百萬	<b>3.42</b>	3.42	-
外勤維修航班處理量－港機工程	每日平均架次	<b>320</b>	306	+5%
每名僱員平均培訓時數	小時	<b>61.0</b>	60.9	+0.2%
工傷引致損失工時比率	每100名等效全職僱員 的工傷數目	<b>1.76</b>	2.18	-19%

## 機隊資料

於二零一二年十二月三十一日，國泰航空及港龍航空機隊的飛機總數為一百七十六架，較二零一一年十二月三十一日增加十二架。

國泰航空在二零一二年一月訂購六架空中巴士 A350-900 型飛機；其後於八月，國泰航空訂購十架空中巴士 A350-1000 型飛機及把已訂購的十六架空中巴士 A350-900 型飛機改為訂購十六架空中巴士 A350-1000 型飛機。

國泰航空於二零一二年接收十五架新飛機：五架波音 777-300ER 型客機、六架空中巴士 A330-300 型客機及四架波音 747-8F 型貨機，而港龍航空則接收四架空中巴士 A320-200 型新飛機。

面對航油成本高企，國泰航空現正安排機齡較高、燃油效益較差的波音 747-400 型客機加速退役，三架該型號飛機已於二零一二年下半年退役。於二零一二年十二月三十一日，機隊共有十八架波音 747-400 型客機，至二零一三年年底將減少至十二架，並將於二零一四年安排另外一架波音 747-400 型客機退役。

## 機隊資料\*

飛機類型	截至二零一二年十二月三十一日各機隊的數目			總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數					購買權	
	擁有	租賃			'13	'14	'15及之後		'13	'14	'15	'16	'17		'18及之後
		籌資	營業												
<b>由國泰航空營運的飛機</b>															
A330-300	13	16	8	37	5	5	3	13		2	1	3	2		
A340-300	6	5		11											
A350-900							22 <sup>(a)</sup>	22							
A350-1000							26	26						20 <sup>(b)</sup>	
747-400	17		1	18						1					
747-400F 貨機	3	3		6											
747-400BCF 貨機	2 <sup>(c)</sup>		4 <sup>(d)</sup>	6 <sup>(e)</sup>					2	1				1	
747-400ERF 貨機		6		6											
747-8F 貨機		8		8	2			2							
777-200	5			5											
777-200F 貨機						4	4	8 <sup>(e)</sup>							
777-300	5	7		12											
777-300ER	4	11	14	29	9	7	5	21					2	12	20 <sup>(f)</sup>
<b>總數</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>27</b>	<b>138</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>60</b>	<b>92</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>40</b>
<b>由港龍航空營運的飛機</b>															
A320-200	5		10	15							2	2		6	
A321-200	2		4	6							2	2			
A330-300	4	1	12	17					4	3	1	2	2		
<b>總數</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>26</b>	<b>38</b>					<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	
<b>由華民航空營運的飛機</b>															
A300-600F 貨機	2	6		8											
747-400BCF 貨機			3	3								1	2		
<b>總數</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>11</b>								<b>1</b>	<b>2</b>		
<b>總數合計</b>	<b>68</b>	<b>63</b>	<b>56</b>	<b>187</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>60</b>	<b>92</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>40</b>

\* 包括停泊的飛機。於二零一二年十二月三十一日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

(a) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。

(b) 此等 A350 系列飛機的購買權須於二零二四年或之前行使。

(c) 包括一架於二零一二年五月停泊的飛機及一架於二零一三年三月售予國航的飛機。

(d) 包括兩架分別於二零一二年七月及十二月停泊的飛機。

(e) 包括四架根據在二零一三年三月與波音公司以貼舊換新方式達成協議出售的波音 747-400BCF 型貨機，該四架飛機包括三架於二零一二年及一架於二零一三年二月停止服務的波音 747-400BCF 型貨機。這些貨機將於二零一三年間撤出機隊。將購入三架新波音 747-8F 型貨機，並於二零一三年接收。該項貼舊換新交易亦包括獲得購買五架波音 777-200F 型貨機的選擇權。

(f) 此等購買權所涉及的飛機須於二零一七年底前交付。

(g) 該集團在二零一三年二月協定租用兩架新的空中巴士 A321-200 型飛機，將於二零一四年二月及十月交付。

國泰航空推出新波音 747-8F 型貨機後，超長途貨運航班的營運效益獲大幅改善。二零一三年將接收另外兩架該型號貨機。此外，將根據下文所述與波音公司達成的協議於二零一三年接收另外三架波音 747-8F 型貨機。截至二零一三年年底，將有十三架波音 747-8F 型貨機投入運作。

機隊一架波音 747-400BCF 型改裝貨機於二零一二年退役及報銷，另外四架波音 747-400BCF 型改裝貨機於二零一二年及二零一三年初停用，並售予波音公司，作為下述協議的一部分。國泰航空向與國航合組的貨運合資公司出售四架波音 747-400BCF 型改裝貨機，其中第三架於二零一二年七月付運，最後一架於二零一三年三月售出。



國泰航空於二零一二年八月同意購買十架具燃油效益的空中巴士 A350-1000 型飛機，並將之前訂購的十六架空中巴士 A350-900 型飛機改為訂購空中巴士 A350-1000 型飛機。

## 財務撮要

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元
<b>港機工程集團</b>		
營業總額	5,830	5,171
營業溢利	494	532
應佔溢利	659	615
<b>應佔聯屬公司除稅後溢利</b>		
國泰航空集團	412	2,405
<b>應佔溢利</b>	<b>1,050</b>	<b>2,999</b>

### 有關國泰航空集團的會計處理

集團採用權益會計法將其於國泰航空集團的聯屬權益入賬。集團於綜合收益表以獨立賬項確認其應佔溢利或虧損淨額。有關國泰航空集團的業績及財務狀況詳情，請參閱第233頁至第237頁的財務報表節錄。

國泰航空於二零零八年至二零零九年金融危機期間停泊的四架空中巴士A340-300型飛機中，最後兩架已於二零一二年二月交還租賃公司。國泰航空於二零一三年二月就租用兩架新的空中巴士A321-200型飛機簽訂協議，該等飛機將於二零一四年二月及十月交付。

二零一三年三月，國泰航空集團與波音公司簽訂協議，根據該等協議，國泰航空集團同意購買三架波音747-8F型貨機，並取消二零一一年八月就購買八架波音777-200F型貨機所簽訂的協議。有關購買該八架波音777-200F型貨機（預定於二零一四年至二零一六年間付運）於接收前的已支付款項將劃撥支付購買三架波音747-8F型貨機（預定於二零一三年付運）的代價。根據該等協議，國泰航空亦獲得購買五架波音777-200F型貨機的選擇權，而波音公司則同意購買四架於二零一二年及二零一三年初停止服務的波音747-400BCF型改裝貨機。此交易是波音公司（作為協議一方）與國泰航空集團、國貨航及國航（作為協議另一方）達成的一攬子交易的一部分。

於二零一二年十二月三十一日，國泰航空集團已落實訂購共九十二架飛機，其中十六架將於二零一三年接收。連同以貼舊換新方式達成的交易，於二零一三年接收的飛機合共十九架。

## 國泰航空集團

### 航空業背景

二零一二年，航油價格高企、乘客收益率受壓及貨運需求疲弱，均對航空業造成重大影響。經濟前景不明朗（尤其是歐元區國家），加上競爭愈趨激烈，令情況雪上加霜。本年度充滿挑戰。

## 二零一二年業績摘要

按百分之一百的基準計算的國泰航空集團二零一二年應佔溢利為港幣九億一千六百萬元，而二零一一年度則錄得應佔溢利港幣五十五億零一百萬元。

面對高油價和收益疲弱的環境，國泰航空在二零一二年五月宣佈多項保障業務的措施，包括安排燃油效益較差的波音747-400型客機加速退役（至十一月底已有三架該型號飛機撤出機隊）、停用四架波音747-400BCF型改裝貨機、調整航班及減少部分長途航線的可運載量、暫停招聘非必要的地勤人員，並向機艙服務員推出自願無薪假期。截至年底，各項成本（尤其是飛機維修及燃油成本）已因可運載量的減少及飛機提早退役而大幅低於應有水平，但仍不足以完全抵銷油價高企及收益疲弱的影響。

二零一二年客運收益為港幣七百零一億三千三百萬元，較二零一一年增加百分之三點五。可載客量增加百分之二點六。運載乘客合共二千九百萬人次，較上年度上升百分之五。乘客運載率下跌零點三個百分點，收益率則上升百分之一點二至港幣六十七點三仙，主要原因是平均油價上升百分之一點七導致燃油附加費上調。

二零一二年集團的貨運收益為港幣二百四十五億五千五百萬元，較二零一一年下跌百分之五點五。國泰航空及港龍航空的可載貨量減少百分之三點一，貨物運載率下跌三個百分點至百分之六十四點二。收益率為港幣二點四二元，與二零一一年相同。二零一二年運載的貨物噸數為一百六十萬噸，較二零一一年減少百分之五點二。



全新特選經濟客艙提供全新座椅設計和機上娛樂系統，以及更寬敞的活動空間。



港龍航空營運航班前往中國內地及亞洲其他地區共四十四個航點。

燃油是航空公司最大的成本。航油價格高企，對二零一二年的營業業績構成重大影響。該集團於二零一二年的燃油成本(撇除燃油對沖的影響)增加港幣三億二千三百萬元(或百分之零點八)。增幅反映在耗油量下跌百分之零點七的情況下油價上升的影響。為管理因油價波動而帶來的相關風險，國泰航空為部分燃油成本進行對沖。燃油對沖項目在二零一二年錄得的已確認溢利為港幣五億四千四百萬元。

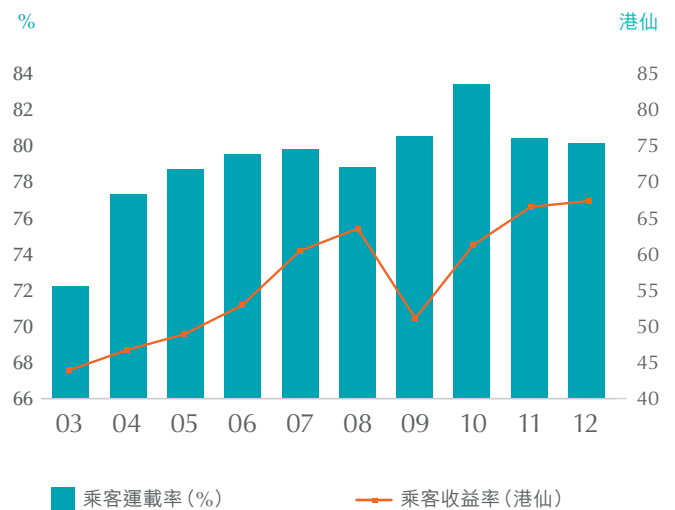
國泰航空仍在面對不同法域的反壟斷訴訟，並繼續積極作出抗辯，結果尚未明朗。現階段國泰航空未能就全部潛在負債作出評估，但已根據有關事實及情況作出撥備。

### 客運服務

由於經濟前景不明朗及主要航線競爭激烈，使乘客收益率受壓。頭等及商務客艙收益疲弱，甚至一般在夏季過後出現的商務旅遊旺季也是如此。主要經濟體的經濟疲弱，加上企業限制員工到外地公幹，使頭等及商務客艙的乘客數目及收益率均受影響。油價高企，嚴重影響客運服務的溢利率，尤其以機齡較高、燃油效益較差的飛機運作的長途航線。

國泰航空於十二月開辦前往印度海德拉巴的航線。因應亞洲區的旅遊需求普遍較大，國泰航空增加曼谷、胡志明市、吉隆坡、檳城、真奈及新加坡航線的班次。洛杉磯航線於二零一二年三月每周加開四班航班，然而，由二零一二年九月開始，洛杉磯、紐約及多倫多航線均縮減班次，

### 客運服務運載率及收益率

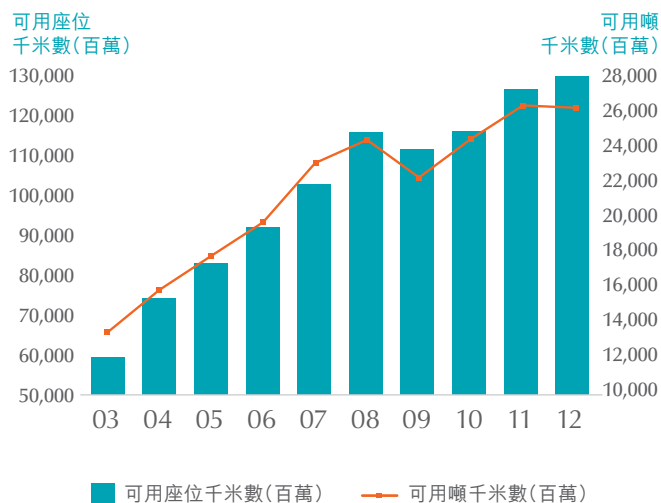


以騰出燃油效益較佳的波音 777-300ER 型飛機服務倫敦、巴黎及三藩市航線，以及減少採用機齡較高、燃油效益較差的波音 747-400 型飛機的運作次數。

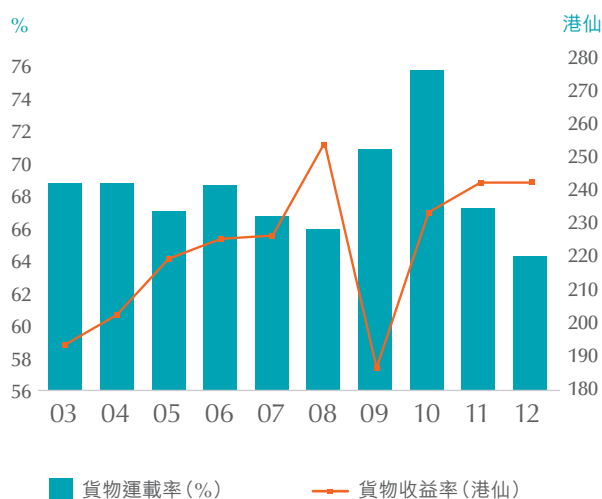
二零一二年，港龍航空推出或復辦航班前往八個航點 – 清邁、克拉克、桂林、海口、濟州、加爾各答、台中及西安。港龍航空兩條往來中國內地二線城市(寧波及青島)的航線加開班次，沖繩航線由每周兩班增至四班航班，並於廣州、昆明及廈門航線的部分航班採用較大型的飛機。前往柬埔寨的航班於十月由每周七班增至十班。港龍航空於二零一三年一月增加溫州、仰光及鄭州三個航點，並於二零一三年三月開辦峴港航線。



可運載量 — 可用座位千米數及可用噸千米數



貨運服務運載率及收益率



## 貨運服務

香港及中國內地兩個主要市場的貨運需求遠遜預期，因新電子消費品的推出，三月及最後一季的表现短暫轉好。可載貨量因應需求而作出調整，開辦需求較大的新航線，於二零一二年三月、五月及十二月分別推出前往鄭州、海德拉巴及科倫坡的貨機服務；並於十一月停辦往薩拉戈薩的服務。油價高企，導致歐洲航線難以維持盈利。然而，新波音 747-8F 型貨機有助提升業務的營運效益。

## 香港華民航空有限公司(「華民航空」)

華民航空錄得的溢利較二零一一年為高。二零一二年，可載貨量增加百分之十一，收益率上升百分之七，但運載率則下降四個百分點。

## 中國國際航空股份有限公司(「國航」)

國泰航空集團應佔國航溢利是根據延遲三個月的賬目計算，因此二零一二年度業績包括國航截至二零一二年九月三十日止十二個月的業績及由二零一二年十月一日至二零一二年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易。

二零一二年，國泰航空集團錄得應佔國航溢利下降，主要反映需求下降、燃油成本上升及不利的匯率變動。

## 中國國際貨運航空有限公司(「國貨航」)

國泰航空集團於二零一二年錄得應佔國貨航業績的虧損增加，原因是空運市場需求疲弱。

## 上海國際機場地面服務有限公司

國泰航空於二零一二年三月宣佈成立一家新的地勤服務公司上海國際機場地面服務有限公司。此公司由國泰航空、國航、上海機場(集團)有限公司及上海國際機場股份有限公司合資成立，於上海浦東國際機場及上海虹橋國際機場提供機場地勤服務。

## HAECO ITM Limited

港機工程與國泰航空於二零一二年九月宣佈成立一家提供航材技術管理服務的合資公司，於二零一二年十一月一日投入運作。該合資公司是 HAECO ITM Limited，於香港註冊成立，港機工程及國泰航空分別擁有七成及三成權益。

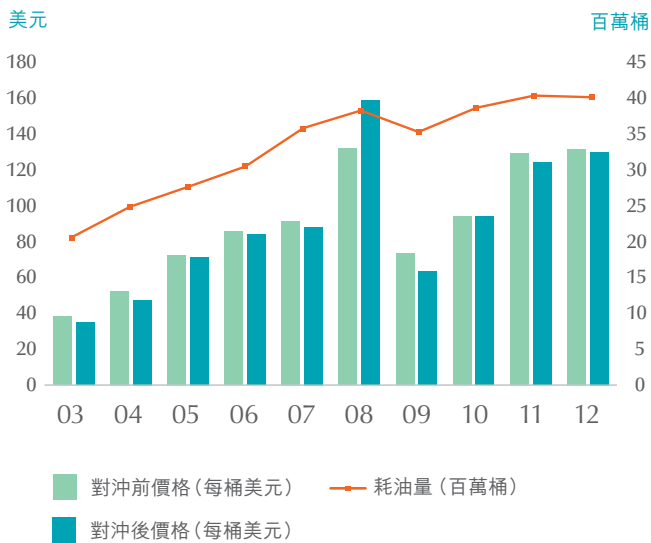
## 國泰航空服務有限公司

國泰航空服務有限公司是國泰航空的全資附屬公司，其成立目的是為設計、建造及營運位於香港國際機場的新國泰航空貨運站。該公司價值港幣五十九億元的新設施於二零一三年二月投入運作。為確保順利過渡，現有的貨物處理業務將分階段遷至啟用後的貨運站。新貨運站將於二零一三年下半年全面投入運作，屆時將可每年處理二百六十萬噸貨物，僱用逾一千八百名員工，成為全球最大及最先進的同類設施之一，大大縮短香港處理及運送貨物的時間。



一九九八年至二零一二年間，國泰航空的碳效益相對於其整體可運載量(以可用噸千米數計算)提高百分之十二。主要原因是國泰航空購入新飛機後的燃油效益有所提高。

### 燃油價格及耗油量



國泰航空的全新地區性商務客艙突顯公司追求卓越創新產品的承諾。

### 其他業務

#### 國泰航空飲食服務集團

國泰航空飲食服務集團為國泰航空的全資附屬公司，是香港的主要航空飲食設施。主要由於製餐量增加，國泰航空飲食服務集團二零一二年錄得的溢利高於二零一一年。在海外，台北及加拿大錄得溢利上升，但胡志明市及宿霧則錄得溢利下降。

#### 香港機場地勤服務有限公司(「香港機場地勤服務」)

香港機場地勤服務是國泰航空的全資附屬公司，於香港國際機場提供停機坪、地勤及有關服務。

香港機場地勤服務於二零一二年的業績遜於預期，反映營業成本高企及於香港國際機場工作的職員人手短缺。

### 展望

國泰航空集團從事的行業既多變又充滿挑戰，容易受外在因素影響，而這些因素往往並非該集團所能控制。燃油成本仍是最大的挑戰，對於在整體業務中長途業務佔重大比例的航空公司尤其如是。該集團將繼續致力實踐長期策略，同時保障業務及處理短期的波動問題。集團的財務狀況保持穩健，並將繼續投資於未來。國泰航空集團擁有經久不變的核心實力，包括優秀的團隊、強大的國際網絡、超卓的顧客服務、與國航建立的緊密關係及集團於香港的地位。憑藉這些優勢，國泰航空集團必可長期取得卓越的成就。

#### 史樂山





港機工程於二零一二年獲選為「領先獨立維修及大修服務供應商」及「亞洲最佳機身維修及大修服務供應商」。

## 香港飛機工程有限公司(「港機工程」)集團

## 財務撮要

## 港機工程集團

	2012 港幣百萬元	2011 港幣百萬元	變幅 %
<b>營業總額</b>			
港機工程	3,421	3,307	+3%
廈門太古飛機工程公司	1,668	1,581	+6%
其他公司	741	283	+162%
<b>營業溢利淨額</b>	477	525	-9%
<b>公司股東應佔溢利</b>			
港機工程	329	381	-14%
廈門太古飛機工程公司	70	98	-29%
<b>應佔溢利／(虧損)：</b>			
香港航空發動機維修服務公司及新加坡航空發動機維修服務公司	531	415	+28%
其他附屬公司及共同控制公司	(54)	(73)	+26%
<b>總計</b>	876	821	+7%
<b>太古公司應佔溢利</b>	659	615	+7%

## 航空維修及修理業背景

二零一二年，航空業受全球主要經濟體不穩定和不明朗的因素影響。儘管如此，航空公司仍將機隊規模擴大。與二零一一年比較，客運航班數目增加，但貨運航班則減少。港機工程在香港的航空維修服務需求堅穩，廈門太古飛機工程公司於中國內地的航空維修服務需求與二零一一年相若。

## 二零一二年業績摘要

按百分之一的基準計算的港機工程集團二零一二年股東應佔溢利為港幣八億七千六百萬元，較二零一一年港幣八億二千一百萬元上升百分之七。二零一二年全年港機工程在香港的機身維修服務需求殷切，但由於缺乏熟練及半熟練技工，港機工程於下半年未能應付需求。這個情況反映於下半年的集團業績中，下半年股東應佔溢利為港幣三億九千四百萬元，而二零一二年上半年及二零一一年下半年則分別為港幣四億八千二百萬元及港幣三億九千六百萬元。港機工程的香港外勤維修業務因香港國際機場的航班升降量增加而受惠。

廈門太古飛機工程公司的業績因滙率及遞延稅項的變動而受到不利影響。

香港航空發動機維修服務公司表現良好，進行大修的引擎數量及每台引擎的工程量均有所增加。該集團於中國內地的合資公司營業業績有所改善，工程量增加，但因設施使用率不足而繼續錄得虧損。

## 港機工程

港機工程的機身維修工程已售工時由二零一一年的三百萬小時，減少至二零一二年的二百九十六萬小時。機身維修服務需求仍然堅穩。所進行的工程中，約百分之七十六來自非以香港為基地的航空公司。外勤維修航班數量較二零一一年上升百分之五，平均每日處理三百二十班航班，反映航空交通量的增長。港機工程的營業開支增加百分之五至港幣三十億六千二百萬元，反映工資成本上升。





港機工程集團的培訓計劃協助新入職的員工獲取所需資格，成為專業飛機維修人員。

### 廈門太古飛機工程公司

廈門太古飛機工程公司於二零一二年錄得應佔溢利港幣七千萬元，下跌百分之二十九。二零一二年廈門太古飛機工程公司的機身維修已售工時為三百四十二萬小時，與二零一一年相同。二零一二年間共進行五項客機改裝貨機工程，與二零一一年的數量相同。廈門太古飛機工程公司的業績因遠期外滙合約滙兌差額以及適用稅率由百分之二十五改為百分之十五後進行遞延稅項資產撇銷而受到不利影響。

### 香港航空發動機維修服務公司及新加坡航空發動機維修服務公司

香港航空發動機維修服務公司於二零一二年錄得溢利港幣九億七千三百萬元，增加百分之二十六。處理的引擎數量為二百二十台，二零一一年則為一百九十四台。二零一二年港機工程集團應佔香港航空發動機維修服務公司除稅後溢利(包括來自香港航空發動機維修服務公司所持新加坡航空發動機維修服務公司權益的除稅後溢利)增加百分之二十八至港幣五億三千一百萬元。

### 業務發展

集團繼續在香港及中國內地進行投資以擴充設施和提升技術能力，務求為顧客提供更優質和廣泛的服務。

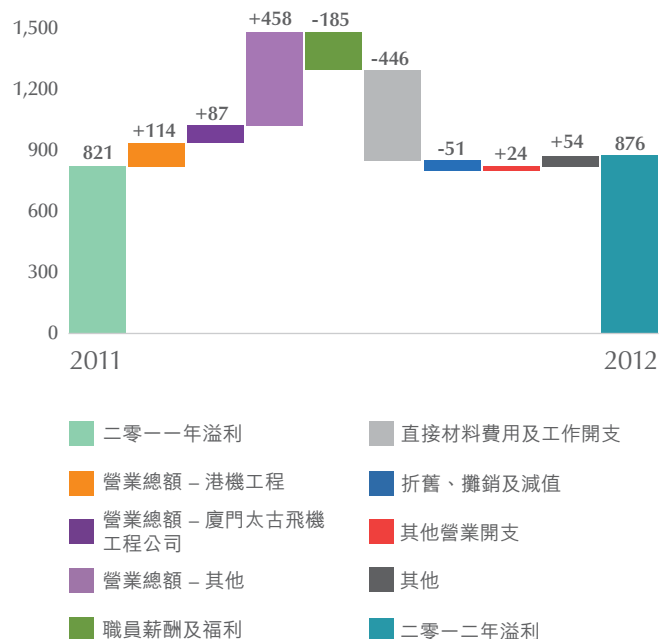
港機工程與國泰航空於二零一二年九月宣佈成立一家合資公司，為國泰航空及其他航空公司提供航材技術管理服務。該合資公司為 HAECO ITM Limited，於香港註冊成立，港機工程及國泰航空分別擁有七成及三成權益。

廈門太古飛機工程公司已改善其營運效益，具備進行客艙改裝及整裝的能力。

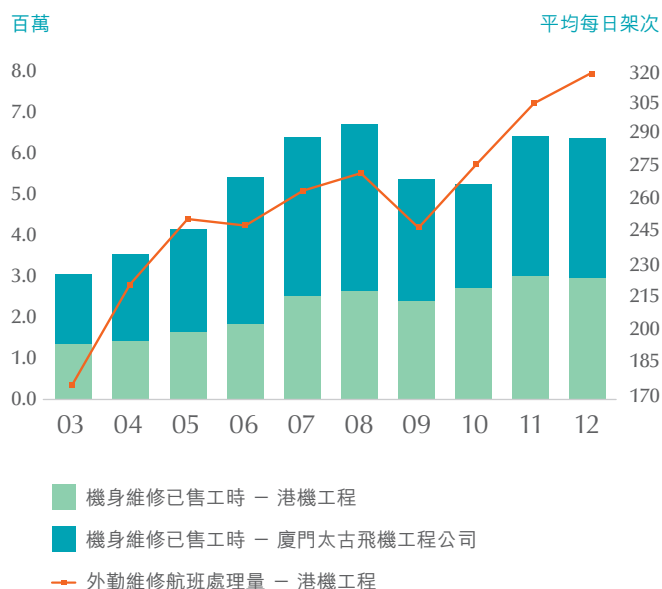
廈門太古發動機服務有限公司完成十八台引擎的快速修理服務及六台通用電氣引擎的性能恢復。該公司將進一步投資於設備以支援其處理能力。

### 港機工程集團 — 應佔溢利變動

港幣百萬元



### 港機工程集團 — 主要營業數據



廈門太古起落架維修服務有限公司的設施於二零一二年十一月發生火警，自此該公司未有進行任何工程，預計可能需要超過九個月時間始可恢復營運。另外已就火警可能引致的未投保虧損作出港幣四百萬元的撥備。

### 展望

由於技工短缺導致二零一三年上半年預期僅可售出一百二十萬工時，而二零一二年上半年則售出一百六十萬工時，因此港機工程預期二零一三年在香港進行的機身維修工程將較二零一二年為少。儘管技工短缺情況或可於二零一三年下半年紓緩，但上半年的差額很可能會對集團的全年整體營業總額及溢利產生重大不利影響。二零一三年在香港進行的外勤維修服務預期維持穩定。

隨著廈門太古飛機工程公司展開其首項空中巴士商務飛機客艙整裝工程，預期二零一三年廈門太古飛機工程公司的機身維修業務將稍有改善。

由於國泰航空部分波音 747-400 型飛機提早退役，加上用以推動空中巴士 A330 型飛機的特倫特 700 型引擎所需定期維修次數減少，香港航空發動機維修服務公司於二零一三年的表現預期因而受到不利影響。

預計於中國內地的合資公司繼續受設施使用率不足所影響。

港機工程集團將繼續採取措施提高生產力，以減輕成本上升的影響。

鄧健榮