



航空部門

# 提升世界級 服務

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





## 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」）及合資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。國泰航空亦在香港國際機場擁有及營運其自設的貨運站。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四十一個國家及地區共一百八十二個目的地。於二零一三年十二月三十一日，國泰航空營運一百四十架飛機，並已訂購九十三架新飛機，將於二零二四年年底前接收。

港龍航空是一家以香港為基地的區域航空公司，營運四十一架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共四十七個目的地。

國泰航空持有國航百分之二十點一三股權。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。國航營運二百一十二條國內航線及八十六條國際（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，該公司營運八架貨機，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。該公司利用其持擁有權的八架空中巴士A300-600F型貨機、三架以乾租方式向國泰航空租用的波音747-400BCF型貨機及兩架以濕租方式租用的空中巴士A300-600F型貨機服務亞洲十二個城市。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬一千六百名員工（在香港的員工約二萬四千二百人）。

### 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。

港機工程的合資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」）、香港航空發動機維修服務公司的合資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」）及港機工程的附屬公司廈門太古發動機服務有限公司（「廈門太古發動機服務公司」）提供飛機引擎大修工程。港機工程集團亦在中國內地擁有其他附屬公司及合資公司，提供一系列飛機工程服務，並與國泰航空於香港共同持有一家航材技術管理合資公司，持有該公司百分之七十權益。

二零一四年二月，港機工程一家全資附屬公司收購TIMCO Aviation Services, Inc.（「TIMCO」）的百分之一百股本權益。TIMCO的基地設於美國，提供飛機技術服務，包括機身、外勤及引擎維修、機艙改裝服務及生產包括座椅在內的機艙內部產品。

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。
- 發展航空公司的機隊（藉投資於具燃油效益的現代化飛機），使其成為全球機齡最低、燃油效益最高的其中兩支機隊。
- 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。
- 致力減低航空公司和港機工程對環境的影響。

## 實施策略

### 營業總額

航空公司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况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。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。

## 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

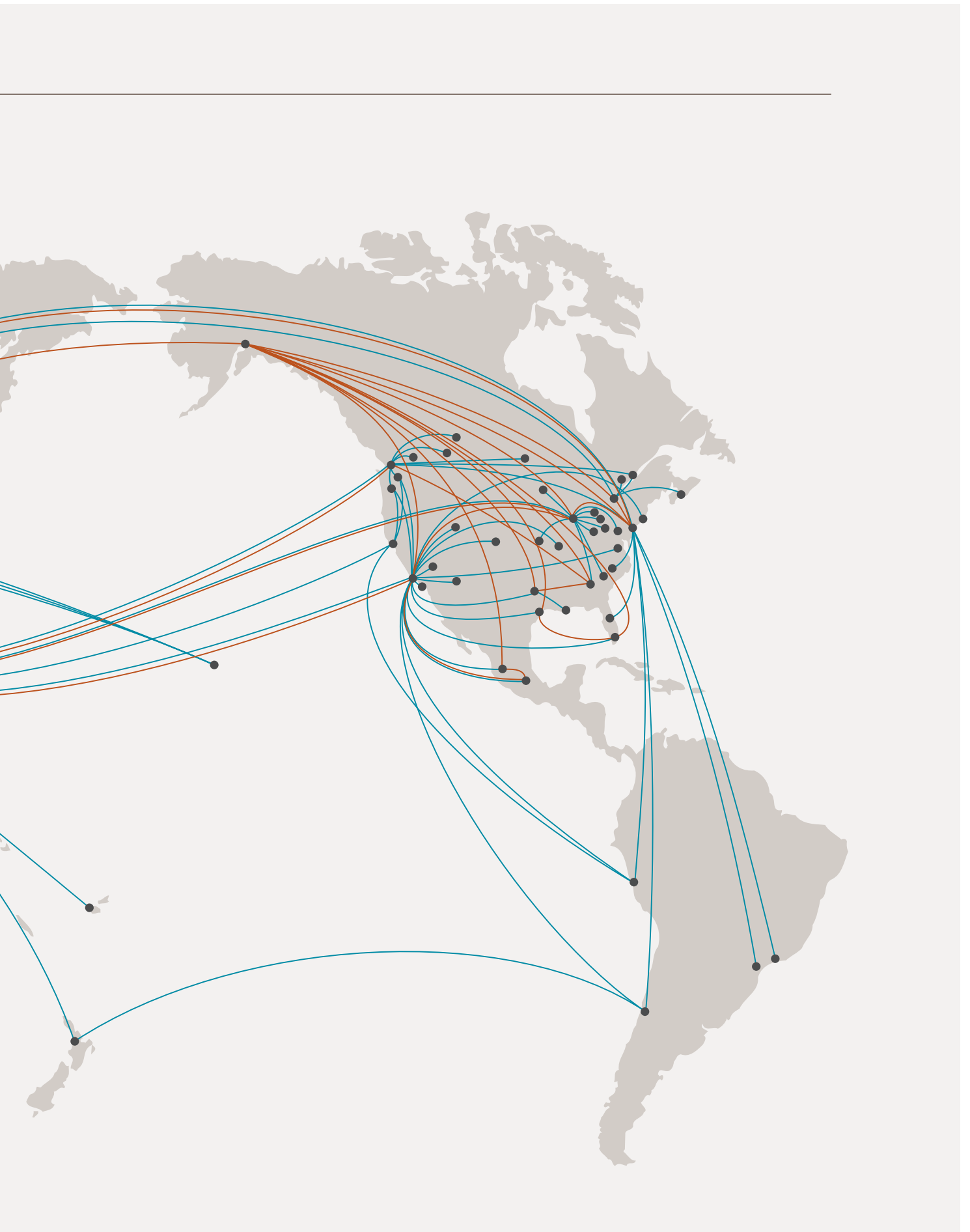


國泰航空

港龍航空

國泰航空貨機

華民航空





## 二零一三年業績表現

國泰航空及港龍航空		2013	2012	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	<b>26,259</b>	26,250	-
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	<b>127,215</b>	129,595	-1.8%
客運收益	港幣百萬元	<b>71,826</b>	70,133	+2.4%
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬	<b>104,571</b>	103,837	+0.7%
收入乘客運載人次	千位	<b>29,920</b>	28,961	+3.3%
乘客運載率	%	<b>82.2</b>	80.1	+2.1個百分點
乘客收益率	港仙	<b>68.5</b>	67.3	+1.8%
貨運收益 - 集團	港幣百萬元	<b>23,663</b>	24,555	-3.6%
貨運收益 - 國泰航空及港龍航空	港幣百萬元	<b>20,293</b>	21,601	-6.1%
運載貨物及郵件	千噸	<b>1,539</b>	1,563	-1.5%
貨物及郵件運載率	%	<b>61.8</b>	64.2	-2.4個百分點
貨物及郵件收益率	港元	<b>2.32</b>	2.42	-4.1%
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	<b>3.58</b>	3.65	-1.9%
每可用噸千米成本 (除燃油)	港元	<b>2.16</b>	2.14	+0.9%
耗油量 - 集團	桶 (百萬)	<b>39.5</b>	40.1	-1.5%
飛機使用量	每日時數	<b>11.8</b>	12.0	-1.7%
航班準時情況	%	<b>75.5</b>	77.4	-1.9個百分點
機隊平均機齡	年	<b>9.3</b>	10.1	-7.9%
年底目的地	數目	<b>190</b>	179	+6.1%
<b>港機工程集團</b>				
		2013	2012	變幅
收益	港幣百萬元	<b>7,387</b>	5,830	+27%
營業成本	港幣百萬元	<b>7,208</b>	5,388	+34%
機身維修售出工時 - 港機工程	百萬	<b>2.56</b>	2.96	-14%
機身維修售出工時 - 廈門太古飛機工程公司	百萬	<b>3.68</b>	3.42	+8%
外勤維修航班處理量 - 港機工程	每日平均架次	<b>329</b>	320	+3%

## 機隊資料

於二零一三年十二月三十一日，國泰航空及港龍航空機隊的飛機總數為一百八十一架，較二零一二年十二月三十一日增加五架。

國泰航空集團於二零一三年三月訂立有關機隊的若干協議，這些協議是波音公司、國泰航空、國貨航及國航達成的一攬子交易的一部分。根據這些交易，國泰航空集團同意購買三架波音747-8F型貨機（已於二零一三年十二月接收）、取消訂購八架波音777-200F型貨機、獲得購買五架波音777-200F型貨機的選擇權及同意出售四架波音747-400BCF型改裝貨機，所有改裝貨機已撤出機隊。在該一攬子交易中，國貨航同意購入八架波音777-200F型貨機及出售七架波音747-400BCF型改裝貨機。

二零一三年十二月，國泰航空與波音公司達成協議，購買二十一架新波音777-9X型飛機（於二零二零年後接收）、三架新波音777-300ER型飛機及一架新波音747-8F型貨機，以及出售六架現有波音747-400F型貨機。

國泰航空於二零一三年共接收十九架新飛機：五架空中巴士A330-300型飛機（包括一架供港龍航空使用）、九架波音777-300ER型客機和五架波音747-8F型貨機。

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。繼二零一二年三架該型號飛機退役後，二零一三年共有五架退役及撤銷登記，二零一四年將再有六架飛機退役，其中一架已於二零一四年一月退役。到了

二零一四年年底，機隊將有七架該型號客機。國泰航空正逐步把波音747-400型客機撤出長途航線的運作，到二零一四年九月，該機種只會用於區內航線。

六架空中巴士A330-300型飛機於二零一三年由國泰航空轉調予港龍航空，而四架港龍航空所擁有的空中巴士A330-300型飛機已交還租賃公司。

除根據上述一攬子交易交還波音公司的四架波音747-400BCF型改裝貨機外，二零一三年國泰航空亦停泊兩架其他貨機，包括餘下的最後一架改裝貨機及其中一架波音747-400型成品貨機。二零一四年已停泊三架波音747-400F型貨機（兩架於一月，一架於二月），其中一架將於二零一四年下半年重新投入運作。

於二零一三年十二月三十一日，國泰航空集團已落實訂購九十五架飛機，其中十六架將於二零一四年運抵。



國泰航空繼續推行機隊現代化計劃，向波音公司訂購了二十一架波音777-9X型飛機。

#### 機隊資料\*

飛機類型	截至二零一三年十二月三十一日各機隊的數目													
	租賃			總數	已確實訂購架數			總數	營業租賃期滿架數					選擇權
	擁有	籌資	營業		'14	'15	'16及之後		'14	'15	'16	'17	'18	
<b>由國泰航空營運的飛機</b>														
A330-300	14	15	6	35	5	3		8	2	1	1		2	
A340-300	6	5		11										
A350-900							22 <sup>(a)</sup>	22						
A350-1000							26	26						
747-400	12 <sup>(b)</sup>		1	13					1					
747-400F貨機	3 <sup>(c)</sup>	3 <sup>(d)</sup>		6 <sup>(e)</sup>										
747-400BCF貨機			1 <sup>(f)</sup>	1								1		
747-400ERF貨機		6		6										
747-8F貨機	2	11		13			1 <sup>(e)</sup>	1						
777-200	5			5										
777-200F貨機														5 <sup>(g)</sup>
777-300	7	5		12										
777-300ER	8	11	19	38	9	6 <sup>(d)</sup>		15			2	2	15	
777-9X							21 <sup>(e)</sup>	21						
<b>總數</b>	<b>57</b>	<b>56</b>	<b>27</b>	<b>140</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>70</b>	<b>93</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>5</b>
<b>由港龍航空營運的飛機</b>														
A320-200	5		10	15									2	8
A321-200	2		4	6	2 <sup>(h)</sup>			2						4
A330-300	5	1	14 <sup>(i)</sup>	20					7	1	2	4		
<b>總數</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>28</b>	<b>41</b>	<b>2</b>			<b>2</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>12</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<sup>(j)</sup></b>							<b>1</b>	<b>2</b>		
<b>總數合計</b>	<b>71</b>	<b>63</b>	<b>58</b>	<b>192</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>70</b>	<b>95</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>29</b>

\* 包括停泊的飛機。於二零一三年十二月三十一日後出現的飛機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) 其中一架已於二零一四年一月退役。

(c) 包括一架於二零一三年五月停泊的飛機。

(d) 該三架飛機的籌資租賃合約於二零一四年一月提早終止。

(e) 二零一三年十二月，國泰航空與波音公司達成協議，購買二十一架新波音777-9X型飛機（於二零二零年後接收）、三架新波音777-300ER型飛機及一架新波音747-8F型貨機，以及出售六架現有波音747-400F型貨機。

(f) 此飛機於二零一三年八月停泊。

(g) 購買五架波音777-200F型貨機的購買權。

(h) 此等飛機的營業租賃期為八年，其中一架已於二零一四年一月接收。

(i) 二零一三年間向港龍航空租出六架飛機（四架由國泰航空擁有，兩架由國泰航空租入），港龍航空於二零一四年二月向國泰航空購入其中一架租約期滿的飛機。

(j) 華民航空另以濕租方式租用兩架營業租賃期於二零一五年屆滿的空中巴士A300-600F型貨機，因此共營運十三架飛機。

## 財務撮要

	2013 港幣百萬元	2012 港幣百萬元
<b>港機工程集團</b>		
營業總額	7,387	5,830
營業溢利	266	434
應佔溢利	469	618
<b>應佔聯屬公司除稅後溢利</b>		
國泰航空集團	1,179	387
<b>應佔溢利</b>	<b>1,627</b>	<b>984</b>

## 國泰航空集團 – 可持續發展表現撮要

	2013	2012
溫室氣體排放量 (百萬噸二氧化碳當量)	15.5	15.7
每可用噸千米的溫室氣體排放量 (克二氧化碳當量)	589	600
工傷引致損失工時比率	4.84	5.07

## 附註

- 太古公司已實施經重訂的香港會計準則第19號「僱員福利」(於二零一三年一月一日起生效)，並須追溯應用。因此，部門二零一二年的全年度比較業績已由集團二零一二年全年度法定賬目的業績重列。
- 請參閱第239頁至第242頁有關可持續發展統計數據的詳情。以上披露的溫室氣體排放量僅指燃燒航油排放的溫室氣體。

## 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。集團於綜合損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220頁至第223頁的財務報表節錄。

## 國泰航空集團

## 航空業背景

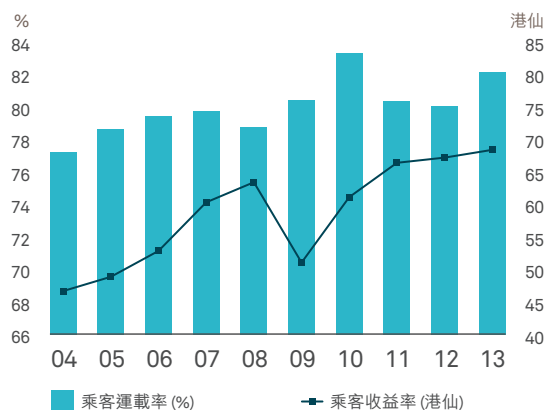
營商環境全年充滿挑戰。航空業繼續受航油價格高企、客運收益率受壓及航空貨運需求疲弱所影響。年內客運及貨運服務均面對競爭加劇的情況。

## 二零一三年業績摘要

按百分之一百的基準計算的國泰航空集團二零一三年應佔溢利為港幣二十六億二千萬元，而二零一二年度則錄得應佔溢利港幣八億六千二百萬元。該集團於二零一三年的業績有所改善，主要是由於客運業務表現強勁，以及二零一二年為應對航油價格高企而推出多項保障業務的措施帶來正面的影響。

二零一三年的客運收益為港幣七百一十八億二千六百萬元，較二零一二年增加百分之二點四。可載客量減少百分之一點八，載客二千九百九十萬人次，較上年度增加百分之三點三。乘客運載率上升二點一個百分點。收益率上升百分之一點八至港幣六十八點五仙，主要是由於長途航線所有等級客艙的客運需求殷切。

## 客運服務運載率及收益率



國泰航空集團於二零一三年的貨運收益為港幣二百三十六億六千三百萬元，較二零一二年下跌百分之三點六。國泰航空及港龍航空的可載貨量增加百分之一點七，貨物運載率下跌二點四個百分點至百分之六十一點八。收益率由二零一二年的港幣二點四二元下跌至港幣二點三元。二零一三年的載貨噸數為一百五十萬噸，較二零一二年下跌百分之一點五。

燃油仍是國泰航空最大的成本，佔營業成本的百分之三十九點零。航油價格持續高企，對二零一三年的營業業績繼續造成重大影響。撇除燃油對沖的影響，該集團在二零一三年的燃油成本減少港幣十八億九千七百萬元或百分之四點六。減幅反映平均飛機燃油價格下跌百分之三點零及耗油量減少百分之一點五。國泰航空對沖部分燃油成本以管理與油價變動有關的風險。燃油對沖項目在二零一三年錄得的已確認溢利為港幣九億八千五百萬元。

國泰航空仍在面對不同法域的反壟斷訴訟，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

長途航線所有等級客艙的客運需求殷切，但區內航線的需求卻未能配合該等航線的可載客量升幅，因而對收益率構成壓力。特選經濟客艙推出後深受歡迎，使經濟客艙收益率提升。

國泰航空在二零一三年繼續發展航線網絡，恢復部分於二零一二年因推行削減成本的措施而取消的長途客運航班，並推出多個新航點。年內國泰航空恢復多班前往洛杉磯、多倫多及紐約的航班。倫敦航線於六月加開每日第五班航班，並於十月開辦每周四班前往馬爾代夫馬累航班的航班。國泰航空前往美國紐瓦克的航班於二零一四年三月啟航，並將於二零一四年三月底開辦前往多哈的航班，而洛杉磯及芝加哥航線將於二零一四年下半年加開班次。

港龍航空推出前往峴港、暹粒、溫州、仰光及鄭州的服務，並將於二零一四年三月開辦每周十班前往檳城的航班，國泰航空於同一時間停辦該航線。港龍航空亦將於二零一四年四月開辦每周兩班前往印尼巴厘的航班。



港龍航空在二零一三年度Skytrax選舉中獲頒「全球最佳區域航空公司」殊榮，並在第二十四屆TTG旅遊大獎中第四度獲選為「最佳區域航空公司」。

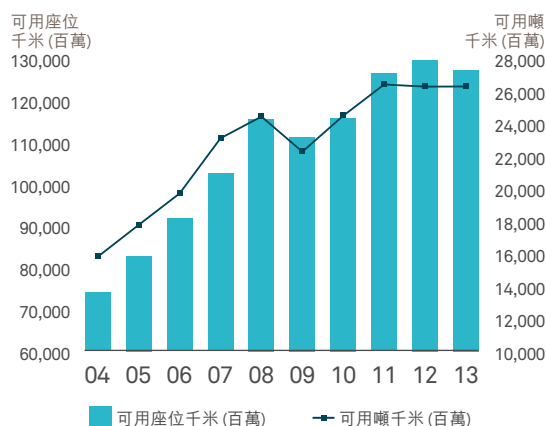


### 貨運服務

國泰航空集團的貨運需求自二零一一年四月以來一直疲弱，對其貨運業務造成不利影響。業務在二零一三年最後三個月（一般為貨運旺季）略為回升。國泰航空在二零一三年因應需求調整可載貨量，包括削減貨機班次及作出臨時取消航班的安排。國泰航空利用客機腹艙運載更多貨物，以減省成本。位於香港國際機場的新貨運站於二零一三年十月全面投入運作，此設施長遠將有助減省成本及提升效益。

國泰航空耗資港幣五十九億元建造的貨運站於二零一三年十月全面投入運作。

可運載量 — 可用座位千米數及可用噸千米數



國泰航空前往布魯塞爾及斯德哥爾摩的貨運航班於二零一三年二月停辦。前往瓜達拉哈拉的貨機服務於二零一三年十月推出，此服務於二零一四年三月伸延至墨西哥城。國泰航空將於二零一四年三月底開辦每周兩班前往美國哥倫布的貨機服務。

### 可持續發展

二零一三年溫室氣體排放量為一千五百五十萬噸二氧化碳當量，減少百分之一或二十萬噸二氧化碳當量，而每個可運載量單位（按可用噸千米計算）的排放量亦告下降。有此改進，原因是停用機齡較高及燃油效益較差的飛機，以機齡較低及燃油效益較佳的新飛機取代。

工傷引致損失工時比率下降百分之四，主要反映機艙服務員的工傷次數減少。

### 其他業務

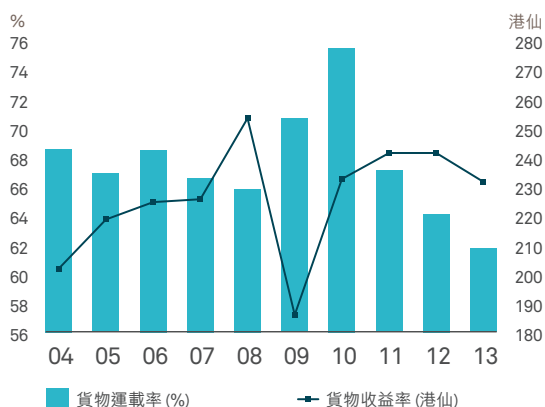
#### 華民航空

華民航空錄得的溢利較二零一二年為高。二零一三年的可載貨量增加百分之三，運載率下降一個百分點。

#### 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，因此二零一三年度業績包括國航截至二零一三年九月三十日止十二個月的業績及由二零一三年十月一日至二零一三年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易。

貨運服務運載率及收益率



二零一三年，國泰航空集團錄得應佔國航溢利下降，主要反映燃油成本上升。

#### 中國國際貨航航空有限公司（「國貨航」）

國泰航空集團於二零一三年錄得應佔國貨航業績的虧損減少，主要原因是停用機齡較高的飛機使維修成本下降。

#### 上海國際機場地面服務有限公司（「上海國際機場地面服務公司」）

上海國際機場地面服務公司由國泰航空、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經營，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。上海國際機場地面服務公司於二零一三年錄得虧損，但由於減省成本，虧損較預期為少。

#### 國泰航空服務有限公司（「國泰航空服務公司」）

國泰航空的全資附屬公司國泰航空服務公司是為設計、興建及營運位於香港國際機場的新國泰航空貨運站而成立。

貨運站在分階段啟用後，於十月全面投入運作。國泰航空服務公司於二零一三年錄得虧損，反映該公司於二零一三年十月前尚未全面投入運作。

### 國泰航空飲食服務集團 (「國泰航空飲食服務」)

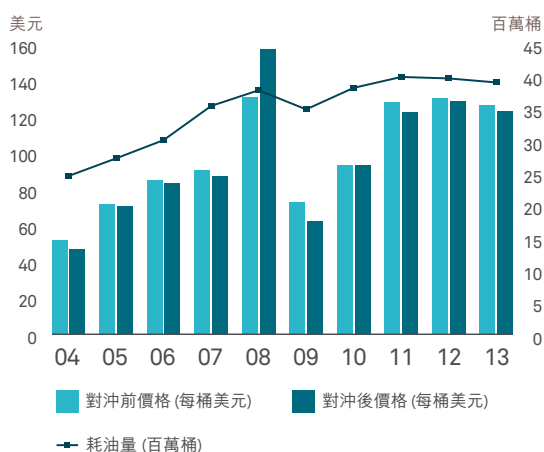
國泰航空的全資附屬公司國泰航空飲食服務是香港主要的航空飲食設施。主要由於營業額增加，加上有效的成本管理，國泰航空飲食服務於二零一三年錄得的溢利高於二零一二年。

### 香港機場地勤服務有限公司 (「香港機場地勤服務公司」)

香港機場地勤服務公司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。

二零一三年的業績轉差，原因是在香港國際機場工作的職員人手短缺，導致員工成本上升。

### 燃油價格及耗油量



### 展望

對國泰航空集團以至整個航空業而言，二零一三年全年營商環境仍然充滿挑戰，因此國泰航空集團的整體表現有所改善，實在值得鼓舞；客運業務表現強勁，顯示該集團持續投資發展網絡以及提供卓越的服務和舉世矚目的產品。貨運業務繼續問題重重，市場至今未有持續改善的跡象。以目前情況來看，業務的部分變動屬結構性而非周期性。國泰航空仍有信心香港未來將發展為航空貨運中心，並相信其重新規劃的貨機機隊及新貨運站，將有助國泰航空長遠取得競爭優勢。



自一九九八年以來，國泰航空的碳效益相對於其整體可運載量（以可用噸千米計算）提高百分之十三。國泰航空期望最遲於二零二零年能源效益可每年提高百分之二。

與二零一三年相比，二零一四年的業務前景應有所改善。客運業務繼續表現良好，並將因進一步增加長途航線的班次而受惠。油價仍然高企，但假如對沖狀況不變，國泰航空將因此而受惠。國泰航空預計，隨著新貨運站全面投入運作，加上國貨航受惠於貨機機隊的提升，非航空業務的附屬及聯屬公司的表現亦會有所改善。

國泰航空將繼續進行投資以強化業務，同時維持穩健的財務狀況，並致力加強香港的世界級航運樞紐地位。

### 史樂山

## 香港飛機工程（「港機工程」）集團



港機工程為各類不同型號的飛機提供世界級的維修服務，以專業技能及卓越營運見稱。

### 飛機維修及修理業背景

環球航空維修市場競爭仍然非常激烈。新機種所需的維修較舊機種為少。原廠設備製造商日益開拓售後市場。

### 二零一三年業績摘要

按百分之一百的基準計算的港機工程集團二零一三年股東應佔溢利為港幣六億二千五百萬元，較二零一二年港幣八億二千二百萬元減少百分之二十四。香港的外勤維修服務需求維持穩定。由於缺乏熟練及半熟練技工導致生產能力大幅下降，香港的機身維修及部件大修服務因而受到不利影響。

廈門太古飛機工程公司的機身維修服務需求有所增加，其業績於二零一三年有所改善。

香港航空發動機維修服務公司的表現因波音747-400型飛機提早退役而受到影響，所處理的引擎數量及溢利貢獻於二零一三年有所下降。

隨著所處理的引擎數量增加，廈門太古發動機服務公司於二零一三年首次錄得全年溢利。該集團於中國內地的其他附屬公司及合資公司（除廈門太古起落架維修服務公司）業績於二零一三年整體有所改善。

該集團繼續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飛機工程服務。二零一三年的資本性開支總額為港幣五億六千萬元，於年底結算時再有港幣四十二億七千六百萬元的已承擔資本性開支（包括與收購TIMCO有關的開支）。

## 財務撮要

	2013 港幣百萬元	2012 港幣百萬元	變幅 %
<b>營業總額</b>			
港機工程	3,169	3,421	-7%
廈門太古飛機工程公司	1,860	1,668	+12%
廈門太古發動機服務公司	2,095	567	+269%
其他公司	263	174	+51%
<b>營業溢利淨額</b>	<b>228</b>	<b>417</b>	<b>-45%</b>
<b>公司股東應佔溢利</b>			
港機工程	60	279	-78%
廈門太古飛機工程公司	90	70	+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	465	527	-12%
其他附屬公司及合資公司	10	(54)	+119%
<b>總計</b>	<b>625</b>	<b>822</b>	<b>-24%</b>
<b>太古公司應佔溢利</b>	<b>469</b>	<b>618</b>	<b>-24%</b>

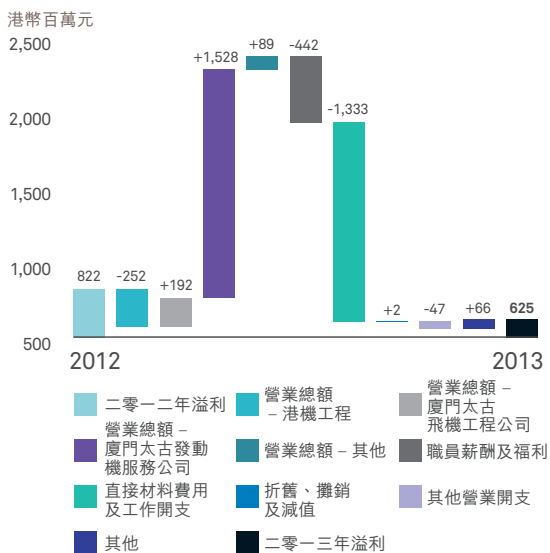
## 可持續發展表現撮要

	2013	2012	變幅 %
平均培訓時數(每位僱員每年時數)	65	61	+7%
工傷引致損失工時比率	1.68	1.76	-5%
能源耗量(千千兆焦耳)	660	575	+15%

## 附註

- 太古公司已實施經重訂的香港會計準則第19號「僱員福利」(於二零一三年一月一日起生效)，並須追溯應用。因此，部門二零一二年的全年度比較業績已由集團二零一二年全年度法定賬目的業績重列。
- 請參閱第239頁至第242頁有關可持續發展統計數據的詳情。

## 港機工程集團－應佔溢利變動



## 港機工程

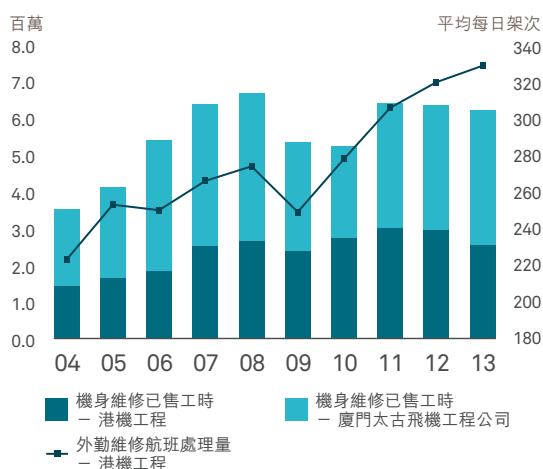
港機工程於二零一三年錄得應佔溢利港幣六千萬元，下降百分之七十八。

港機工程的機身維修工程已售工時由二零一二年的二百九十六萬小時，減少至二零一三年的二百五十六萬小時。由於缺乏熟練及半熟練技工使處理能力受到限制，機身維修服務因而受到嚴重影響。所進行的工程中，約百分之七十七來自非以香港為基地的航空公司。

外勤維修航班數量較二零一二年上升百分之三，平均每日處理三百二十九班航班，需求的增加與香港國際機場的航班升降量增幅相若。



港機工程集團 – 主要營業數據



港機工程的營業開支減少百分之一至港幣三十一億一千五百萬元，反映直接材料費用下降，但部分因員工成本上升而被抵銷。

### 廈門太古飛機工程公司

廈門太古飛機工程公司於二零一三年錄得應佔溢利港幣九千萬元，增加百分之二十九。

二零一三年廈門太古飛機工程公司的機身維修已售工時為三百六十八萬小時，較二零一二年增加百分之八。二零一三年間共完成兩項客機改裝貨機工程。

廈門太古飛機工程公司的營業開支增加百分之十五至港幣十七億七千五百萬元，主要是由於員工及直接材料費用增加。

廈門太古飛機工程公司發展其客艙改裝及客艙整裝服務能力。

### 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二零一三年錄得溢利港幣八億一千二百萬元，減少百分之十六，反映進行大修引擎數量下跌。所處理的引擎數量為一百九十三台，二零一二年則為二百二十台。新加坡航空發動機維修服務公司於二零一三年錄得溢利增加百分之六至港幣十一億零八百萬元，原因是每台引擎所進行的大修工程增加。

### 港機航材技術公司

港機航材技術公司共為二百三十一架飛機提供航材技術管理服務。二零一三年錄得溢利。

### 廈門太古發動機服務公司

廈門太古發動機服務公司為通用電氣公司完成四十項快速轉向工程及十九項性能恢復工程。由於所處理的引擎數量增加，廈門太古發動機服務公司於二零一三年錄得溢利。

### 廈門太古起落架維修服務有限公司（「廈門太古起落架維修服務公司」）

廈門太古起落架維修服務公司的業務繼續受二零一二年十一月發生的火警所影響。廈門太古起落架維修服務公司於二零一三年十二月恢復為其擁有的起落架進行工程。該公司於二零一三年間未有為客戶進行任何起落架大修工程。

### 可持續發展

該集團每位僱員的平均培訓時數增加百分之七至六十五小時。集團繼續在香港及廈門的培訓中心為員工提供廣泛的培訓。

該集團於二零一三年的工傷引致損失工時比率較二零一二年減少百分之五，反映實施提升健康及安全的措施後，工傷事故有所減少。

該集團的能源耗量增加百分之十五至六十六萬千兆焦耳，主要原因是廈門太古發動機服務公司進行的引擎修理工程有所增加。

## 收購TIMCO

港機工程於二零一三年十月有條件地同意收購TIMCO（一家基地設於美國的公司）百分之一百股本權益。收購事項於二零一四年二月完成，總作價為三億七千一百八十萬美元（港幣二十八億八千七百萬元）。TIMCO的主要業務是在美國提供廣泛的飛機技術服務，包括機身、外勤及引擎維修、機艙改裝服務及生產包括座椅在內的機艙內部產品。TIMCO的業務及運作在策略上將妥善配合港機工程集團的現有業務。該集團與TIMCO的業務只有少量重疊。雙方將可共同為更多基地設於亞洲及北美洲的不同範疇客戶，提供更優質和更廣泛的飛機維修及機艙改裝服務。

就會計而言，港機工程於收購完成日取得TIMCO的控制權，TIMCO自該日起的業績將納入綜合業績內。交易對太古公司或港機工程截至二零一三年十二月三十一日止年度的業績並無影響，惟若干收購成本計入太古公司及港機工程於二零一三年的損益表。

## 展望

集團在香港的運作持續面對熟練及半熟練技工短缺的問題，因此預期二零一四年的機身維修能力仍然為低。港機工程繼續致力提高薪酬待遇、增進事業發展機會及培訓。儘管員工流失率已放緩，但新聘員工需接受長時間的培訓始能達到所需的標準。香港的外勤維修服務需求預期維持穩定。

儘管廈門太古飛機工程公司的機身維修服務需求預期維持穩定，但因員工成本日益增加，其業務將受到不利影響。

香港航空發動機維修服務公司於二零一四年的表現將繼續因波音747-400型飛機提早退役而受到不利影響。此外，用以推動空中巴士A330型飛機的特倫特700型引擎所需的定期維修次數減少，亦將對該公司造成不利影響。



港機工程培訓員工提供各種維修服務。

廈門太古發動機服務公司於二零一四年的表現預期良好。

廈門一所新建的部件大修工場已投入運作，該工場應可分擔部分因技工短缺而未能在香港進行的部件及電件大修工程。

管理層現正全力進行TIMCO與港機工程集團業務整合的工作。

廈門市政府已宣佈計劃於翔安興建新機場。興建新機場的時間及其對廈門太古飛機工程公司及港機工程集團在現有機場營運業務的影響仍未明朗。管理層將與當地政府保持定期溝通，並制定計劃於廈門繼續營運業務。

## 鄧健榮