



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，購買具燃油效益的飛機以擴充機隊，
以及強化飛機工程業務。





Asia's world city

CATHAY PACIFIC

PC

業務簡介

航空部門主要的 重大投資由國泰航空集團 及港機集團組成。



國泰航空集團

國泰航空集團包括國泰航空、其全資附屬公司港龍航空、其持有六成股權的附屬公司香港華民航空有限公司（「華民航空」）、聯屬公司中國國際航空股份有限公司（「國航」）及持有部分權益的中國國際貨運航空有限公司（「國貨航」）。國泰航空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，並在香港國際機場擁有及營運一個貨運站。國泰航空於香港聯合交易所有限公司上市。

國泰航空提供定期客運及貨運服務往來五十個國家及地區共二百零三個目的

地。於二零一四年十二月三十一日，國泰航空營運一百四十七架飛機，並已訂購七十九架新飛機，將於二零二四年年底前接收。

港龍航空是一家在香港註冊並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五十二個目的地。

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。於二零一四年十二月三十一日，國航營運二百二十五條國內航線及九十七

條國際（包括區內）航線。國泰航空持有一家與國航成立的貨運合資公司，該公司於二零一四年十二月三十一日營運十二架貨機，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）營運貨運速遞服務前往亞洲十二個城市。於二零一四年十二月三十一日，華民航空營運十架空中巴士A300-600F型貨機及三架波音747-400BCF型改裝貨機。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬二千九百名員工（在香港的員工約二萬五千四百人）。



港機集團

港機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（香港））、廈門（藉廈門太古）及美國（藉港機（美洲））進行飛機維修及改裝工程。

港機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」）、港機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」）及港機（美洲）提供飛機引擎大修工程。港機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HAECO ITM Limited（「港機航材技術管理公司」），持有該公司百分之七十權益。

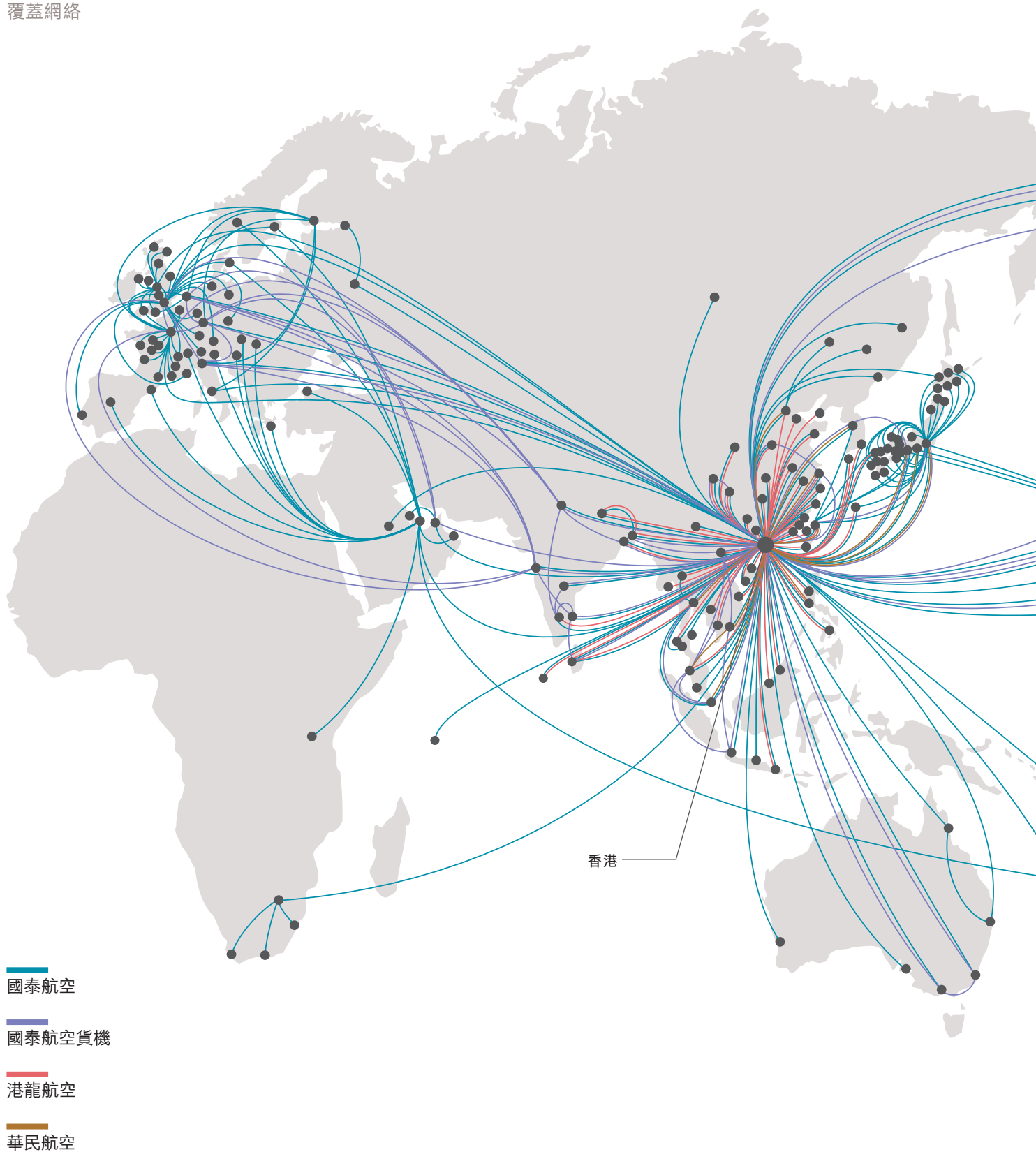
港機於香港聯合交易所有限公司上市。

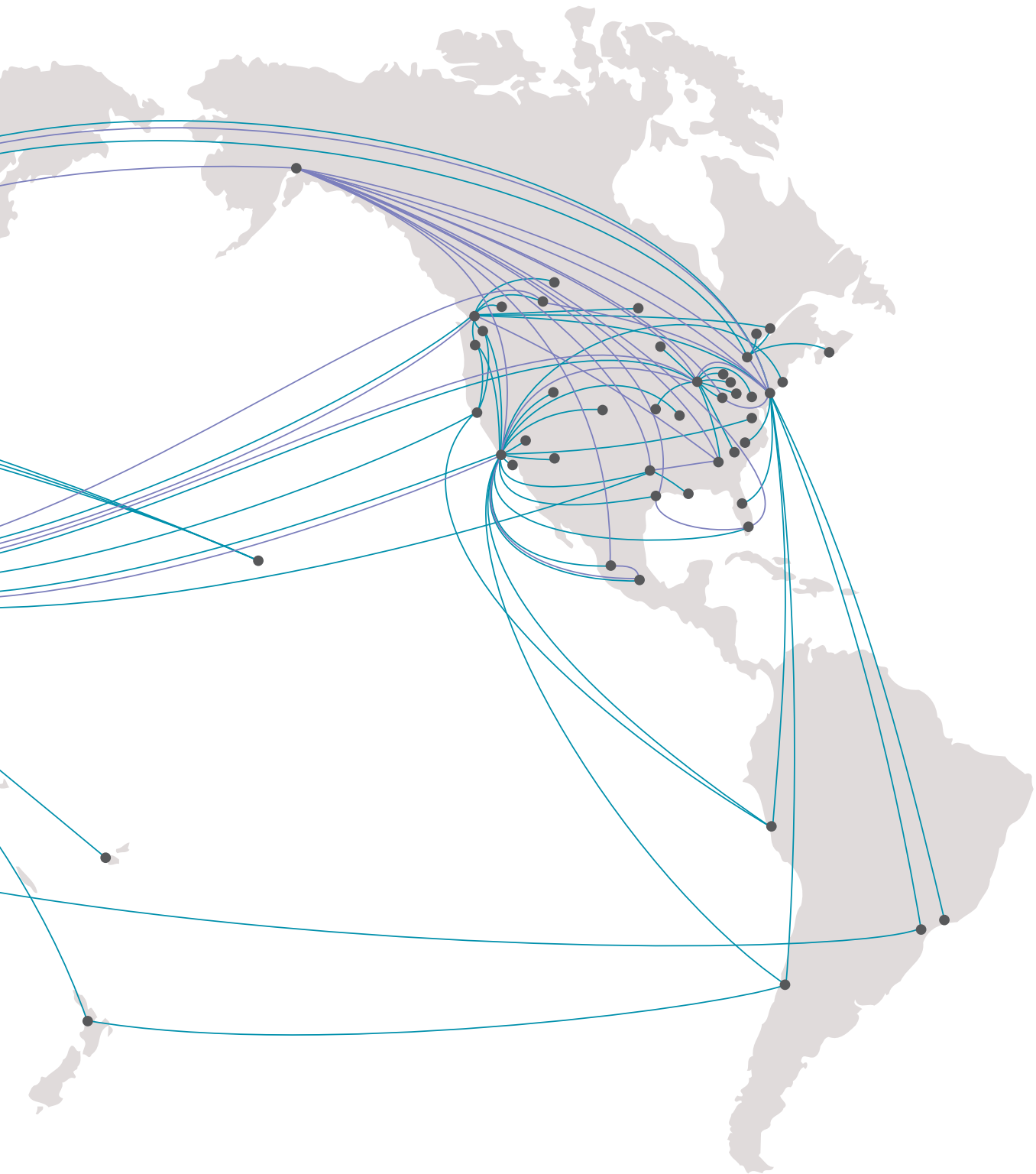
策略

國泰航空及港機（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）的品牌。
- 發展國泰航空及港龍航空的機隊（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對環境的影響。

覆蓋網絡





二零一四年業績表現

國泰航空及港龍航空		2014	2013	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	28,440	26,259	+8.3%
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	134,711	127,215	+5.9%
客運收益	港幣百萬元	75,734	71,826	+5.4%
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬	112,257	104,571	+7.4%
收入乘客運載人次	千位	31,570	29,920	+5.5%
乘客運載率	%	83.3	82.2	+1.1個百分點
乘客收益率	港仙	67.3	68.5	-1.8%
貨運收益 – 集團	港幣百萬元	25,400	23,663	+7.3%
貨運收益 – 國泰航空及港龍航空	港幣百萬元	22,035	20,293	+8.6%
運載貨物及郵件	千噸	1,723	1,539	+12.0%
貨物及郵件運載率	%	64.3	61.8	+2.5個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.19	2.32	-5.6%
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	3.50	3.58	-2.2%
每可用噸千米成本 (除燃油)	港元	2.12	2.16	-1.9%
飛機使用量	每日時數	12.2	11.8	+3.4%
航班準時表現	%	70.1	75.5	-5.4個百分點
機隊平均機齡	年	9.1	9.3	-2.2%
年底目的地	數目	210	190	+10.5%
耗油量 – 集團	桶 (百萬)	41.7	39.5	+5.6%

港機集團

		2014	2013	變幅
機身服務已售工時 – 港機 (香港)	百萬	2.46	2.56	-4%
機身服務已售工時 – 港機 (美洲)	百萬	3.66	不適用	不適用
機身服務已售工時 – 廈門太古	百萬	3.55	3.68	-4%
外勤服務航班處理量 – 港機 (香港)	每日平均架次	328	329	-0.3%

財務撮要

	2014	2013
	港幣百萬元	港幣百萬元
港機集團		
收益	11,927	7,387
營業溢利	509	266
應佔溢利	430	469
應佔聯屬公司除稅後溢利		
國泰航空集團	1,418	1,179
應佔溢利	1,822	1,627

國泰航空集團 – 可持續發展表現撮要

	2014	2013
每可用噸千米的溫室氣體排放量 (克二氧化碳當量)	576	589
工傷引致損失工時比率	3.67	4.84

附註：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209頁至第211頁的財務報表節錄。



左 | 國泰航空於二零一四年的Skytrax年度世界航空公司大獎中，第四度榮獲「全球最佳航空公司」殊榮。

右 | 國泰航空於二零一四年接收九架波音777-300ER型飛機及五架空中巴士A330-300型飛機。

國泰航空集團

航空業背景

航空業於二零一四年上半年受航油價格高企、乘客收益率下降、航空貨運市場持續疲弱及可載貨量過剩所影響。貨運需求經過長期疲弱後，在二零一四年夏季開始改善。第四季油價下降，使航空業受惠。

二零一四年業績摘要

按百分之一百的基準計算的國泰航空集團二零一四年應佔溢利為港幣三十一億五千萬元，而二零一三年則錄得溢利港幣二十六億二千萬元。

二零一四年的客運收益為港幣七百五十七億三千四百萬元，較二零一三年增加

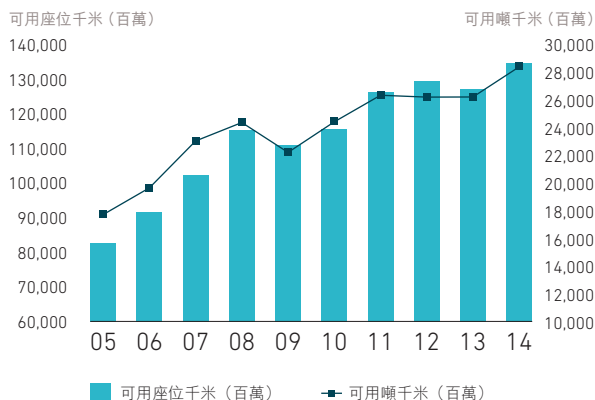
百分之五。由於推出新航線（往多哈、曼徹斯特及紐瓦克），加上若干現有航線加開班次，使可載客量增加百分之六。載客三千一百六十萬人次，較上年度增加百分之六。乘客運載率上升一點一個百分點。儘管下半年情況較上半年有所改善，收益率仍下跌百分之二至港幣六十七點三仙。長途航線所有等級客艙的客運需求殷切，惟北美航線乘客數量的增長，未能配合其可載客量的升幅。區內航線因競爭激烈而對收益率構成下調壓力。

國泰航空集團於二零一四年的貨運收益為港幣二百五十四億元，較二零一三年增加百分之七。國泰航空及港龍航空的可載貨量增加百分之十，貨物運載率上升二點五個百分點至百分之六十四點三。

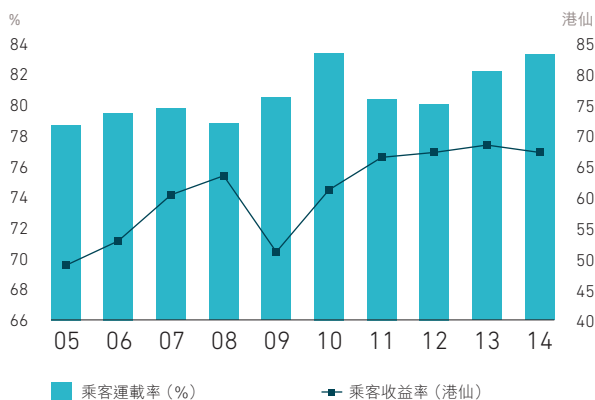
二零一四年的載貨噸數為一百七十萬噸，較二零一三年增加百分之十二。航空貨運市場的可載貨量過剩，對上半年的收費構成下調壓力。雖然下半年貨運需求有所改善，國泰航空及港龍航空的全年收益率下跌百分之六至港幣二點一九元。

燃油是國泰航空集團最大的成本，佔營業成本總額的百分之三十九。撇除燃油對沖的影響，該集團在二零一四年的燃油成本較二零一三年增加港幣二億七千一百萬元或百分之一。燃油成本增加，反映耗油量增加百分之六及平均飛機燃油價格下跌百分之五。耗油量增加，原因是運作的航班增加，但因採用燃油效益較佳的飛機及安排燃油效益較差的飛機退役，使耗油量的增長減緩。

可運載量 — 可用座位千米數及可用噸千米數



客運服務運載率及收益率



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。國泰航空於二零一四年的損益賬確認一項由燃油對沖項目帶來的港幣九億一千一百萬元虧損。油價在二零一四年第四季驟降，亦導致重大的未變現對沖虧損。該等未變現虧損已反映於二零一四年十二月三十一日結算的太古公司綜合財務狀況表的聯屬公司賬項內。太古公司應佔國泰航空未變現對沖虧損為港幣五十六億一千一百萬元。

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，惟北美航線乘客數量的增長，未能配合其可載客量的升幅。區內航線因競爭激烈而對收益率構成下調壓力。

國泰航空於二零一四年開辦前往多哈、曼徹斯特和紐瓦克的客運航線，並將於二零一五年三月推出前往蘇黎世、二零一五年

五月推出前往波士頓及二零一五年九月推出前往杜塞爾多夫的客運航班。國泰航空在二零一四年重組中東的航線網絡，停飛阿布扎比及吉達航線，但改善其他中東航線的時間表。國泰航空已停飛卡拉奇航線，洛杉磯航線於二零一四年六月開始增至每日四班航班，而三藩市航線將於二零一五年六月增至每周十七班。

港龍航空已開辦前往登巴薩(巴厘)及檳城(取代國泰航空的檳城航線)的航班以及增加若干其他航線的班次，並將於二零一五年三月開辦每日一班前往東京羽田的航班。港龍航空將於二零一五年三月停飛馬尼拉。

貨運服務

國泰航空及港龍航空

貨運需求經過長期疲弱後，在二零一四年夏季開始改善，第四季(為貨運旺季)更處於強勁水平。國泰航空在二零一四年上半年因應需求調整可載貨量，下半年大部分時間均可維持接近正常的貨運航班服務。位於香港國際機場的新貨運站首年全年運作暢順，使國泰航空集團的貨運業務更具效率。

國泰航空在二零一四年三月於瓜達拉哈拉的貨運服務增設墨西哥城航點，並在二零一四年十月把班次增至每周五班。該公司在二零一四年三月、二零一四年十月、二零一四年十一月及二零一五年三月分別開辦前往哥倫布、加爾加里、金邊及加爾各答的貨運航班。

華民航空

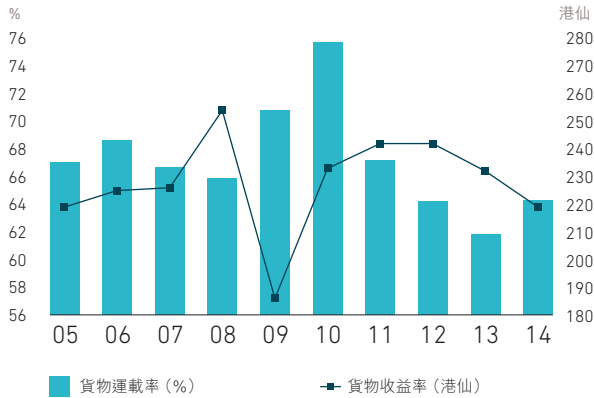
與二零一三年相比，華民航空於二零一四年錄得溫和的溢利增長。可載貨量增加百分之零點三，運載率則上升零點六個百分點。

機隊資料

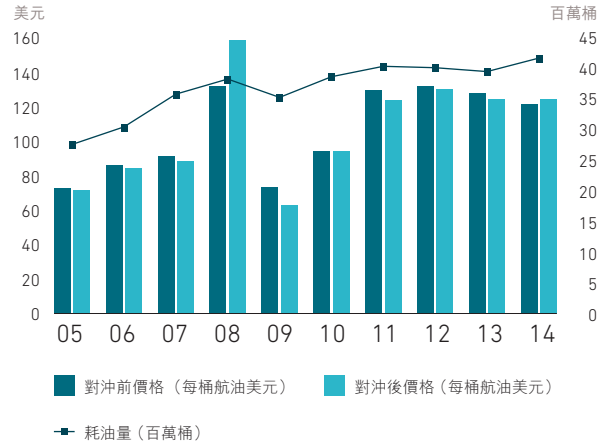
於二零一四年十二月三十一日，國泰航空及港龍航空機隊的飛機總數為一百八十八架，較二零一三年十二月三十一日增加七架。

國泰航空於二零一四年接收十四架新飛機(九架波音777-300ER型飛機及五架空中巴士A330-300型飛機)，而港龍航空則接收兩架空中巴士A321-200型飛機。

貨運服務運載率及收益率



燃油價格及耗油量



機隊資料*

飛機類型	截至二零一四年十二月三十一日各機隊的數目				已確實訂購架數			營業租賃期滿架數							
	擁有	租賃	營業	總數	'15	'16	'17及之後	總數	'15	'16	'17	'18	'19	'20及之後	選擇權
由國泰航空營運的飛機															
A330-300	19	15	6	40	3 ^(a)			3		1	3			2	
A340-300	8	3		11 ^(b)											
A350-900						12 ^(c)	10	22							
A350-1000							26	26							
747-400	6 ^(d)		1	7					1						
747-400F貨機	5			5 ^(e/f)											
747-400BCF貨機			1 ^(g)	1								1			
747-400ERF貨機		6		6											
747-8F貨機	2	11		13		1 ^(f)		1							
777-200	5			5											
777-200F貨機															5 ^(h)
777-300	8	4		12											
777-300ER	13	11	23	47	6 ^(f/i)			6			2	2		19	
777-9X							21 ^(f)	21							
總數	66	50	31	147	9	13	57	79	1	1	5	3		21	5
由港龍航空營運的飛機															
A320-200	5		10	15								2	1	7	
A321-200	2		6	8										6	
A330-300	10		8	18					1	1	5		1		
總數	17		24	41					1	1	5	2	2	13	
由華民航空營運的飛機															
A300-600F貨機	2	6	1	9								1			
747-400BCF貨機			3	3						1	2				
總數	2	6	4	12⁽ⁱ⁾						1	2	1			
總數合計	85	56	59	200	9	13	57	79	2	3	12	6	2	34	5

* 包括停用的飛機。二零一四年十二月三十一日後的飛機變動並不反映於機隊資料內。

(a) 其中一架於二零一五年二月接收。

(b) 國泰航空安排十一架空中巴士A340-300型飛機加速退役，其中四架於二零一五年年底前退役（當中一架已於二零一五年三月退役），其餘飛機於二零一七年底前退役。

(c) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。

(d) 其中一架於二零一五年一月退役，另外三架已於二零一五年三月退役。

(e) 其中兩架於二零一四年一月停用。

(f) 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，其中一架波音747-400F型貨機於二零一四年十一月交付波音公司。

(g) 此飛機於二零一三年八月停用。

(h) 購買五架波音777-200F型貨機的購買權。

(i) 其中一架於二零一五年二月接收，另外一於二零一五年三月接收。

(j) 華民航空另以濕租方式租用一架空中巴士A300-600F型貨機，因此共營運十三架飛機。



位於東京羽田機場的貴賓室於二零一四年啟用，是國泰航空於香港以外其中一個面積最大的貴賓室，為頭等及商務旅客提供舒適而具氣派的環境。

六架波音747-400型客機於二零一四年退役。國泰航空於二零一三年同意向波音公司回售六架波音747-400F型貨機，其中一架已於二零一四年十一月付運，其餘五架將於二零一六年年末前全部撤出機隊，其中兩架現已停用。

國泰航空預期於二零一五年接收九架新飛機，其中兩架已於二零一五年二月接收，另外一架於二零一五年三月接收。國泰航空計劃安排四架波音747-400型客機於二零一五年退役，其中一架已於二零一五年一月退役，另外三架已於二零一五年三月退役。

國泰航空在二零一四年決定安排十一架空中巴士A340-300型飛機加速退役，其中四架將於二零一五年年末前退役（當中一架已於二零一五年三月退役），其餘七架於二零一七年年末前撤出機隊。

於二零一四年十二月三十一日，國泰航空集團已訂購七十九架新飛機，由現時至二零二四年間陸續接收。

可持續發展

二零一四年每個可運載量單位（按可用噸千米計算）的溫室氣體排放量較二零一三年減少百分之二。有此改進，反映採用燃油效益較佳的飛機及停用燃油效益較差的飛機。

主要由於機艙服務員的工傷事故減少，二零一四年的工傷引致損失工時比率下降百分之二十四。

其他業務

國航

國泰航空集團應佔國航溢利是根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一四年

度業績包括國航截至二零一四年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一四年十月一日至二零一四年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

二零一四年上半年，經營環境欠佳及因人民幣貶值而帶來重大滙兌虧損，對國航的業績造成不利影響。其後國航業績因油價下跌而有所改善，儘管如此，國泰航空集團於二零一四年錄得應佔國航的溢利下降。

國貨航

國貨航於二零一四年的財務業績有所改善，反映航空貨運市場自二零一四年夏季開始普遍獲得改善，以及在二零一四年以四架波音777-200F型貨機取代三架波音747-400BCF型改裝貨機後營運效益有所提升。



國泰航空於二零一四年對Fulcrum BioEnergy, Inc.作少數股權投資。該公司的業務是將城市固體廢物轉化為可持續航空燃料。國泰航空亦與Fulcrum簽訂一項長期供應協議，由Fulcrum供應三億七千五百萬加侖可持續航空燃料，約為現時國泰航空每年耗油量的百分之二。

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於香港國際機場營運國泰航空集團的貨運站。

二零一四年為國泰航空服務公司首年全年運作，其二零一四年財務業績因而大幅改善。

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營運香港主要的航空飲食設施。

營業額增加，加上有效管理成本，使二零一四年的收益及溢利上升。

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及地勤服務。

二零一四年的財務業績有所改善，反映嚴格控制成本及管理收益率。

展望

國泰航空集團於二零一四年的業務表現整體有所改善，實在令人鼓舞。此趨勢一直持續至本年首季。我們對二零一五年的整體前景持樂觀態度。貨運業務的需求繼續改善，現時更因美國西岸航運港口擠塞而受惠。旗下航空公司繼續受惠於燃油價格淨額的下降。該等正面因素亦為國泰航空的聯屬公司帶來裨益。雖然客運業務因競爭日趨激烈而更加難以維持收益率，然而整體需求仍然殷切，前景樂觀。

我們在一二零一四年繼續致力令國泰航空及港龍航空成為令顧客更加滿意的航空公司。國泰航空第四度榮獲「全球最佳航空公司」殊榮，這是世界各地航空旅客對公司的超卓產品及服務所作出的明確肯定。國泰航空集團的財務狀況穩健，因此能夠繼續對業務進行長期的策略投資，並致力鞏固香港作為世界其中一個超卓航運樞紐的地位。

朱國樑



港機集團是一家領先業界的獨立飛機工程公司，提供全面的機身、客艙、部件及引擎服務。

香港飛機工程公司（「港機」）集團

航空維修及修理業背景

環球航空維修及修理市場於二零一四年繼續出現變化，需要較少維修的新機種取代了較舊的機種，而原廠設備製造商亦積極開拓售後市場。

二零一四年業績摘要

按百分之一百的基準計算的港機集團二零一四年股東應佔溢利為港幣五億七千三百萬元，較二零一三年股東應佔溢利港幣六億二千五百萬元減少百分之八。

港機（香港）、港機（美洲）與廈門太古在二零一四年間共售出九百六十七萬機身服務工時。港機（美洲）帶來三百六十六萬工時的貢獻，此首次貢獻的正面影響因港機（香港）及廈門太古售出的工時減

少百分之四而被局部抵銷。港機（香港）的外勤服務需求穩定。

香港航空發動機維修服務公司於二零一四年共為一百四十七台引擎進行大修工程，較二零一三年減少百分之二十四，因此溢利減少。廈門太古發動機服務公司於二零一四年共為七十一台引擎進行大修工程，因此溢利大幅增加。

該集團其他附屬及合資公司錄得虧損，主要反映港機起落架服務公司錄得的虧損增加。

港機（香港）

港機（香港）於二零一四年錄得的應佔溢利增加百分之七十二至港幣一億零三百萬元。

機身服務已售工時由二零一三年的二百五十六萬小時，減少至二零一四年的二百四十六萬小時。雖然已增聘人手，但新聘員工培訓需時，因此生產力仍然受到限制，但下半年情況有所緩和。所進行的工程中，約百分之七十二來自非以香港為基地的航空公司。

儘管平均每日處理的航班數量略為減少，但外勤服務已售工時增加百分之二。

透過節省成本，有助提高港機（香港）整體的業績表現。

財務撮要

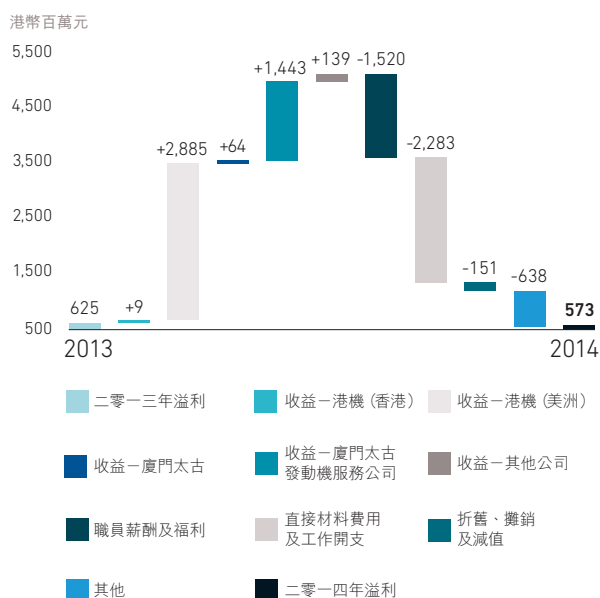
	2014 港幣百萬元	2013 港幣百萬元	變幅 %
收益			
港機(香港)	3,178	3,169	+0%
港機(美洲)	2,885	不適用	不適用
廈門太古	1,924	1,860	+3%
廈門太古發動機服務公司	3,538	2,095	+69%
其他公司	402	263	+53%
營業溢利淨額	439	228	+93%
公司股東應佔溢利			
港機(香港)	103	60	+72%
港機(美洲)	(45)	(35)	-29%
廈門太古	89	90	-1%
廈門太古發動機服務公司	166	39	+326%
應佔溢利/(虧損)：			
香港航空發動機維修服務公司及新加坡航空發動機維修服務公司	267	465	-43%
其他附屬公司及合資公司	(7)	6	-217%
總計	573	625	-8%
太古公司應佔溢利	430	469	-8%

可持續發展表現撮要

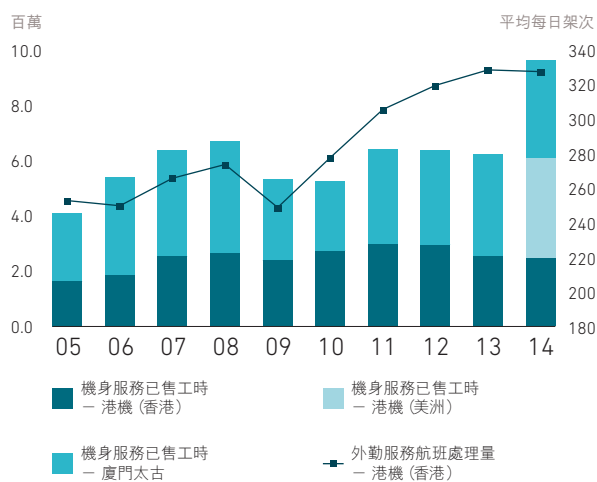
	2014	2013	變幅 %
平均培訓時數(每位僱員每年時數)	53	65	-18%
工傷引致損失工時比率	1.57	1.68	-7%
能源強度(每機身服務工時計算的千瓦時)	12.2	11.9	+2%

附註：能源強度是按每個在香港進行的機身服務工時計算的耗電量。

港機集團 — 應佔溢利變動



港機集團 — 主要營運數據



收購港機(美洲)(前稱 TIMCO Aviation Services)的交易於二零一四年二月完成。



港機(美洲)

收購TIMCO Aviation Services, Inc.的交易於二零一四年二月完成。該公司連同其中間控股公司現統稱為港機(美洲)，本年度錄得虧損港幣四千五百萬元。虧損主要反映一所座椅生產設施削減規模所耗用的成本，以及與收購事項相關的財務支出。

港機(美洲)的機身服務需求殷切，收購事項後期間的已售工時為三百六十六萬小時，較二零一三年同期為高。二零一四年開設四個外勤服務站。現時美國十九個機場設有外勤服務站。二零一四年普惠JT8D型引擎大修工程的需求穩定，共為五十台引擎進行大修，以及售出四台引擎。

港機(美洲)共進行四十四項客艙整裝計劃，並付運約八千六百張特選經濟客艙及經濟客艙座椅。財務業績因工程延誤，加上一所座椅生產設施因削減規模耗用的成本而受到負面影響。

廈門太古

廈門太古於二零一四年錄得應佔溢利港幣八千九百萬元，減少百分之一。

二零一四年上半年的機身服務需求穩定，但下半年則表現疲弱。二零一四年的已售工時為三百五十五萬小時，較二零一三年減少百分之四。二零一四年共為四架客機進行改裝貨機的工程。

二零一四年來自私人飛機工程的收益和溢利大幅增加。

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二零一四年錄得溢利減少百分之四十七。進行大修的引擎數量下降，而每台引擎的工作量亦減少，反映使用RB211-524型及遼達500型引擎的飛機退役，以及遼達700型引擎的定期維修次數減少。該公司處理的引擎數量為一百四十七台，二零一三年則為一

百九十三台。新加坡航空發動機維修服務公司於二零一四年錄得溢利減少百分之二十七。

廈門太古發動機服務公司

廈門太古發動機服務公司的溢利為港幣一億六千六百萬，較二零一三年的溢利港幣三千九百萬元大幅增加。

廈門太古發動機服務公司於二零一四年共為通用電氣公司的引擎完成三十四項快速轉向工程及三十七項性能恢復工程(二零一三年則進行四十項快速轉向工程及十九項性能恢復工程)，每台引擎的工作量增加。

GE航空於二零一四年九月購入廈門太古發動機服務公司百分之九點九股本權益。

其他主要附屬及合資公司

港機航材技術管理公司於二零一四年為二百五十七架飛機提供航材技術管理服務，較二零一三年增加百分之十一。



廈門太古發動機服務公司是認可的GE90引擎服務供應商，也是認可的GE90卓越維修中心。

港機起落架服務公司於二零一四年四月恢復為客戶進行起落架大修工程。由於二零一三年的業績包括一項營業中斷保險的收入，因此二零一四年錄得的虧損較二零一三年為高。

港機部件服務（廈門）公司於二零一四年五月開始營業。該公司於二零一四年錄得虧損，反映有關培訓及開業籌備的開支。

可持續發展

二零一四年，該集團每位僱員的平均培訓時數減少百分之十八至五十三小時，主要原因是二零一四年並沒有重覆進行二零一三年的培訓課程。

該集團於二零一四年的工傷引致損失工時比率較二零一三年減少百分之七。港機（香港）、香港航空發動機維修服務公司及廈門太古發動機服務公司的工傷事故有所減少。

港機（香港）於二零一四年的能源強度略為增加。

展望

港機集團繼續進行投資以擴展業務和提升技術能力，務求為客戶提供更優質和廣泛的服務。

隨著培訓新聘員工取得進展，二零一五年在香港的機身維修能力將有所提高。由於流失一名重大客戶的部分工程，預期在香港的外勤服務需求下降。

港機（美洲）的機身維修服務需求預期疲弱，客艙及座椅業務的表現則預期有所改善。廈門太古的機身維修服務需求預期有所改善，但預計私人飛機改裝工程將減少。

由於使用RB211-524型及遄達500型引擎的飛機退役，以及遄達700型引擎的定期

維修次數減少，香港航空發動機維修服務公司的表現將繼續受到不利影響。廈門太古發動機服務公司預期繼續表現良好。

廈門市政府提交有關於翔安興建一個新機場的建議，現正由北京國家發展和改革委員會進行審議。興建新機場的時間及其對廈門太古及港機集團旗下其他公司在現有機場營運業務的影響仍未明朗。管理層與當地政府機關保持定期溝通，以了解事情可能出現的進展。

鄧健榮