



國泰航空推出新的
飛機外觀設計，
以助提升顧客體驗。



航空部門

提升 世界級服務



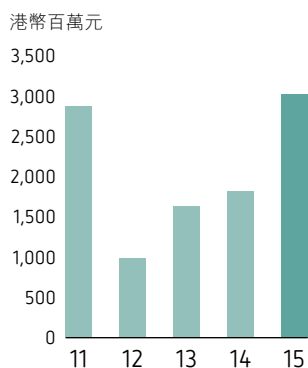
我們致力不斷提升地勤及機上的產品和服務，購買具燃油效益的飛機以擴充機隊，以及強化飛機工程業務。

業務簡介

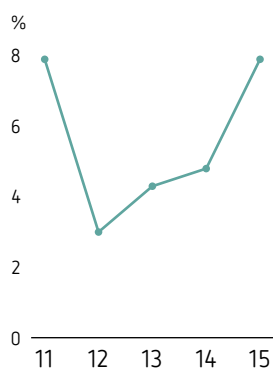
航空部門

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。

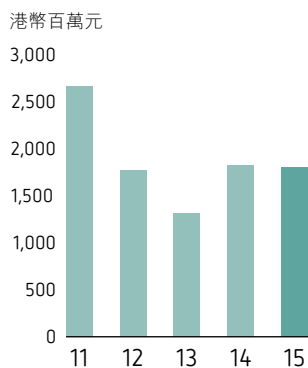
公司股東應佔溢利



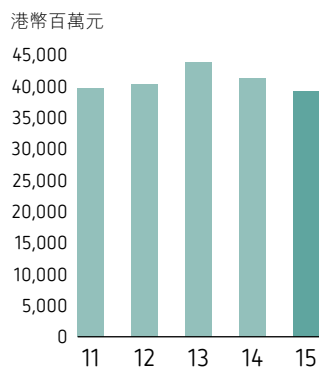
所用資產淨值回報



營運業務產生的現金淨額



所用資產淨值



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四十三個國家及地區共一百七十九個目的地。於二零一五年十二月三十一日，國泰航空營運一百四十六架飛機，並已訂購七十架新飛機，陸續於二零二四年年底接收。

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，營運四十二架飛機，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共五十三個目的地。

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。於二零一五年十二月三十一日，國航營運二百四十五條國內航線及一百一十五條國際（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（「國貨航」），該公司於二零一五年十二月三十一日營運十五架貨機，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。於二零一五年十二月三十一日，華民航空營運十三架貨機。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬三千六百名員工（在香港的員工約二萬五千八百人）。

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。

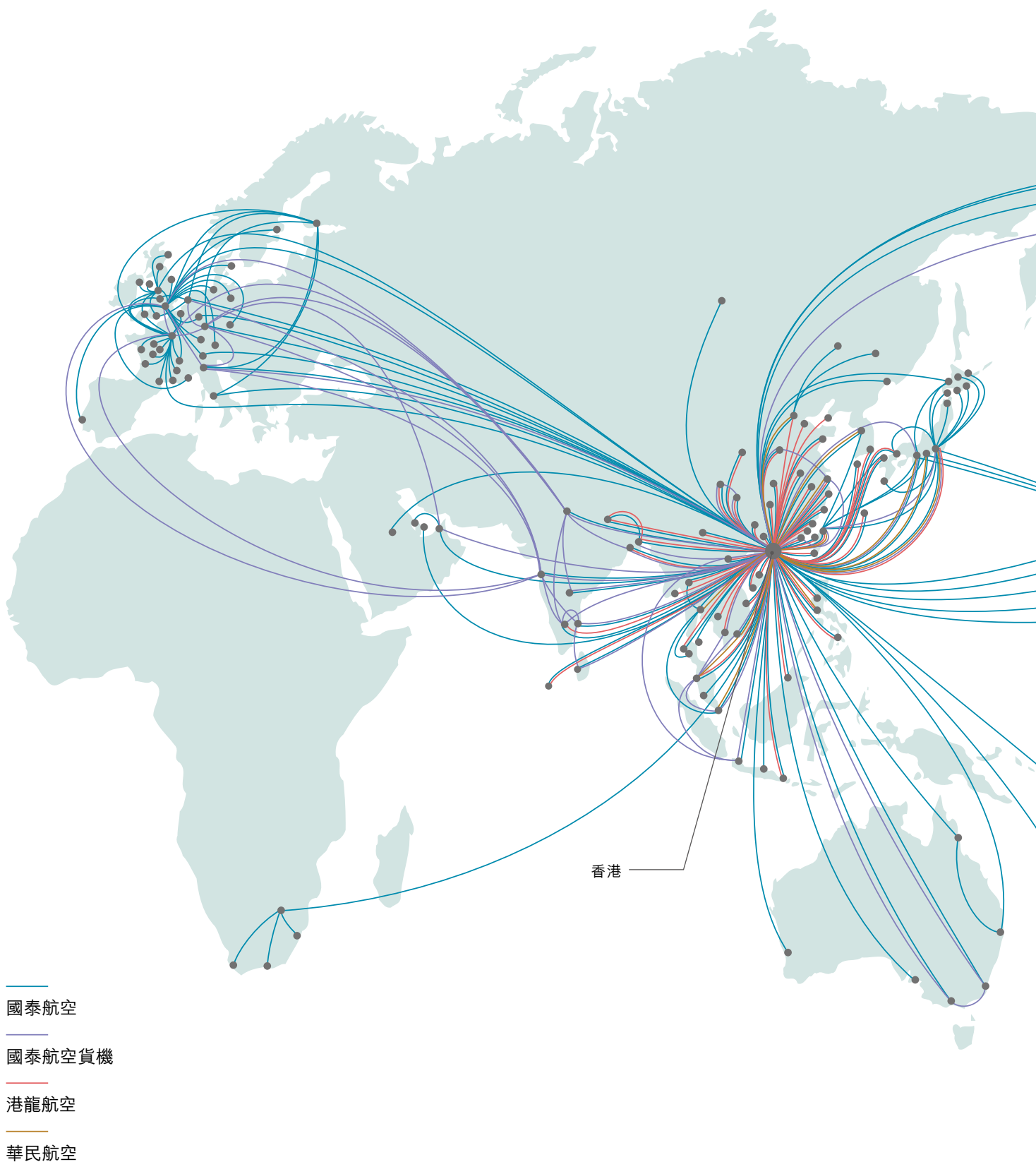
港機於香港聯合交易所有限公司上市。

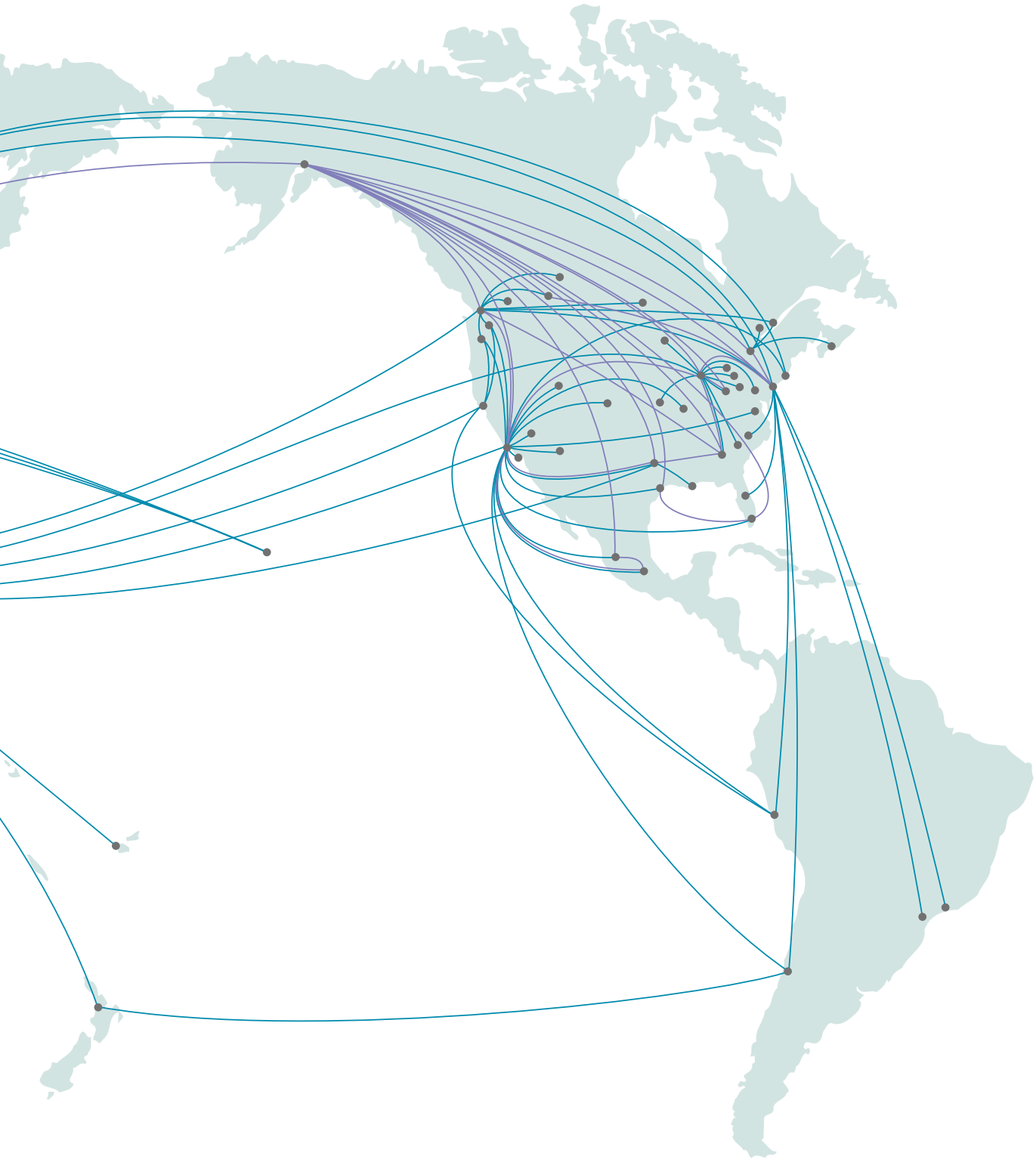
策略

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。

國泰航空集團 — 覆蓋網絡





二零一五年業績表現

財務撮要

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
港機集團		
收益	12,095	11,927
營業溢利	415	509
應佔溢利	349	430
國泰航空集團		
應佔聯屬公司除稅後溢利	2,700	1,418
應佔溢利	3,017	1,822

有關航空部門的會計處理

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197頁及第198頁的財務報表節錄。上述數據並不包括綜合調整。

國泰航空集團

營業數據撮要 — 國泰航空及港龍航空

		2015	2014	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	30,048	28,440	+5.7%
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	142,680	134,711	+5.9%
客運收益	港幣百萬元	73,047	75,734	-3.5%
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬	122,330	112,257	+9.0%
收入乘客運載人次	千位	34,065	31,570	+7.9%
乘客運載率	%	85.7	83.3	+2.4個百分點
乘客收益率	港仙	59.6	67.3	-11.4%
貨運收益 — 集團	港幣百萬元	23,122	25,400	-9.0%
貨運收益 — 國泰航空及港龍航空	港幣百萬元	20,079	22,035	-8.9%
運載貨物及郵件	千噸	1,798	1,723	+4.4%
貨物及郵件運載率	%	64.2	64.3	-0.1個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.90	2.19	-13.2%
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	3.14	3.50	-10.3%
每可用噸千米成本 (除燃油)	港元	2.06	2.12	-2.8%
飛機使用量	每日時數	12.2	12.2	—
航班準時表現	%	64.7	70.1	-5.4個百分點
機隊平均機齡	年	9.1	9.1	—
年底目的地	數目	193	210	-17
耗油量 — 集團	桶 (百萬)	43.5	41.7	+4.3%

可持續發展表現撮要

	2015	2014
每可用噸千米的溫室氣體排放量 (克二氧化碳當量)	569	576
工傷引致損失工時比率	2.77	3.67

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。



國泰航空提供
世界級的服務。

航空業背景

二零一五年的經營環境較二零一四年為佳。航空業受惠於低油價，但收益率受壓。貨運需求於本年度第二季受壓，下半年仍然疲弱。

二零一五年業績摘要

按百分之一百的基準計算的國泰航空集團二零一五年應佔溢利為港幣六十億元，而二零一四年則錄得溢利港幣三十一億五千萬元。航空公司除稅後溢利為港幣三十五億七千二百萬元（二零一四年：港幣十八億四千六百萬元），而應佔附屬及聯屬公司溢利則為港幣二十四億二千八百萬元（二零一四年：港幣十三億零四百萬元）。

客運服務

二零一五年的客運收益為港幣七百三十億四千七百萬元，較二零一四年減少百分之四。載客三千四百一十萬人次，較上年度增加百分之八。

可載客量增加百分之六，反映新航線（往波士頓、杜塞爾多夫、廣島及蘇黎世）的推出及部分其他航線的班次增加。

乘客運載率上升二點四個百分點。經濟客艙需求殷切。區域航線的頭等及商務客艙需求有所改善，惟該等客艙在若干長途航線的需求未如預期般殷切。

競爭激烈、燃油附加費大幅下調、不利的滙率變動及在香港轉機的乘客比例提高，對收益率造成下調壓力，因而下跌百分之十一至港幣五十九點六仙。

貨運服務

國泰航空及港龍航空

國泰航空及港龍航空於二零一五年的貨運收益為港幣二百億七千九百萬元，較二零一四年減少百分之九，主要反映低油價導致燃油附加費下調。二零一五年的載貨噸數為一百八十萬噸，較二零一四年增加百分之四。

國泰航空及港龍航空的可載貨量增加百分之五。

貨物運載率下跌零點一個百分點至百分之六十四點二。受惠於美國西岸港口的工業行動，二零一五年首季貨運需求殷切，但年內其餘時間整體需求疲弱，尤以歐洲航線為甚，若干航線的可載貨量因應需求下降而被削減。

競爭激烈、可載貨量過剩、不利的滙率變動及燃油附加費下調，均令收益率受壓，因而下跌百分之十三至港幣一點九元。二零一五年利用客機腹艙運載的貨物佔總載貨量的比例（百分之五十七）增加。

位於香港國際機場的「玉衡堂」頭等貴賓室經大規模翻新後已重新開幕啟用。



華民航空

與二零一四年相比，華民航空於二零一五年錄得溢利增長。以可用噸千米計算的可載貨量增加百分之一至七億七千六百萬，運載率上升零點四個百分點至百分之六十六點五。

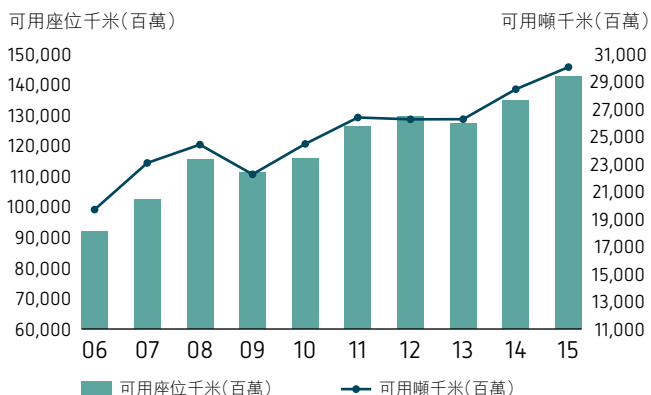
營業成本

儘管可運載量增加，國泰航空集團的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零一四年減少港幣一百四十八億九千四百萬元（或百分之三十八）。平均油價下調百分之四

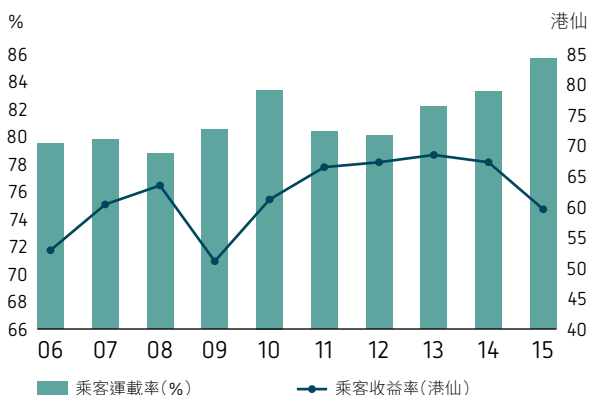
十，惟其影響因耗油量增加百分之四而被局部抵銷。燃油仍是國泰航空集團最大的成本，佔二零一五年營業成本總額的百分之三十四（二零一四年為百分之三十九）。

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。國泰航空於二零一五年的損益賬確認一項由燃油對沖項目帶來的港幣八十四億七千四百萬元虧損，因而局部抵銷了燃油成本下降的利好影響。計及對沖虧損後，燃油成本淨額較二零一四年減少港幣七十三億三千一百萬元（或百分之十八）。

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



油價持續下滑為國泰航空帶來港幣五十四億一千七百萬元的額外未變現對沖虧損。當中太古公司的應佔虧損（港幣二十四億三千八百萬元）已反映於太古公司二零一五年十二月三十一日結算的綜合財務狀況表中，歸入聯屬公司賬項。

二零一五年的非燃油成本較二零一四年增加百分之二。

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。

普通法院於二零一五年十二月撤銷歐洲委員會於二零一零年十一月對國泰航空的裁決，國泰航空已於二零一六年二月獲退回之前向其徵收的五千七百萬歐羅罰款。該筆退款已於國泰航空二零一五年度業績中確認。

機隊資料

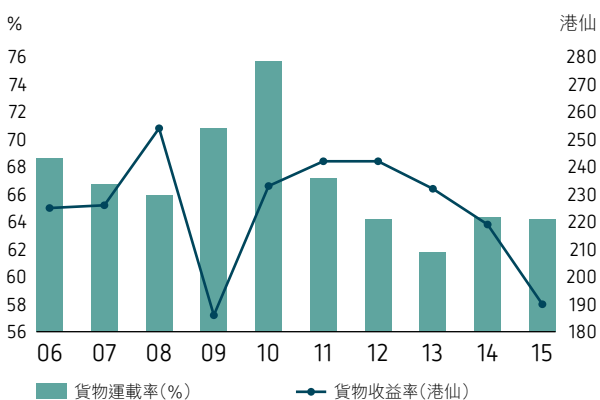
於二零一五年十二月三十一日，國泰航空及港龍航空機隊的飛機總數為一百八十八架，與二零一四年十二月三十一日的數目相同。

國泰航空於二零一五年接收六架波音777-300ER型飛機及三架空中巴士A330-300型飛機。於二零一五年九月底接收的波音777-300ER型飛機，是第五十三架亦是最後一架加入機隊的該型號飛機。

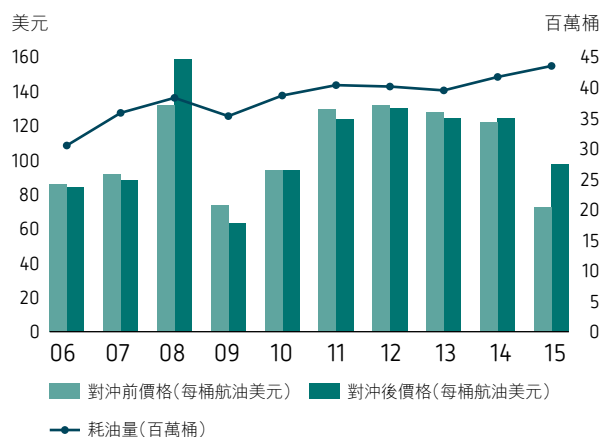
四架波音747-400型客機及四架空中巴士A340型飛機於二零一五年退役，其餘三架波音747-400型客機的退役時間由二零一七年提前至二零一六年。國泰航空於二零一三年同意向波音公司回售六架波音747-400F型貨機，其中兩架已經付運，其餘四架將於二零一六年年末前付運。

於二零一五年十二月三十一日，國泰航空集團已訂購七十架新飛機，由現時至二零二四年間陸續接收。國泰航空首架空中巴士A350-900型飛機訂於二零一六年五月接收，十二架該型號飛機訂於二零一六年接收。

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	於二零一五年十二月三十一日各機隊的數目														
	租賃				已確實訂購架數				營業租賃期滿架數						
	擁有	籌資	營業	總數	'16	'17	'18及之後	總數	'16	'17	'18	'19	'20	'21及之後	選擇權
由國泰航空營運的飛機															
A330-300	23	13	6	42							3	1	2		
A340-300	5	2		7 ^(a)											
A350-900					12 ^(b)	10		22							
A350-1000							26	26							
747-400	3			3											
747-400F貨機	4			4 ^(c)											
747-400BCF貨機			1 ^(d)	1						1					
747-400ERF貨機		6		6											
747-8F貨機	2	11		13	1 ^(c)			1							
777-200	5			5											
777-200F貨機															5 ^(e)
777-300	11	1		12											
777-300ER	19	11	23	53					2	2				19	
777-9X							21 ^(c)	21							
總數	72	44	30	146	13	10	47	70		2	6	1	2	19	5
由港龍航空營運的飛機															
A320-200	5		10	15						2	1	1	6		
A321-200	2		6	8								1	5		
A330-300	10		9 ^(f)	19					3	4		2			
總數	17		25	42					3	4	2	3	2	11	
由華民航空營運的飛機															
A300-600F貨機	2	6	2	10							2				
747-400BCF貨機			3 ^(f)	3					1	2					
總數	2	6	5	13					1	2	2				
總數合計	91	50	60^(f)	201	13	10	47	70	4	8	10	4	4	30	5

* 包括停用的飛機。二零一五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) 於二零一六年二月售出其中一架空中巴士A340-300型飛機。

(b) 包括兩架營業租賃期為十二年的飛機。

(c) 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。三架波音777-300ER型飛機已交付國泰航空，其中一架於二零一五年四月交付，一架於二零一五年七月交付，第三架於二零一五年九月交付。兩架波音747-400F型貨機已交付波音公司，其中一架於二零一四年十一月交付，另一架於二零一五年七月交付。其餘四架中，一架於二零一四年一月停用。

(d) 此飛機於二零一三年八月停用，於二零一五年九月再度投入服務。

(e) 購買五架波音777-200F型貨機的購買權。

(f) 在總數六十架以營業租賃方式持有的飛機中，五十五架是向外租用，另外五架則透過集團內部的租賃安排租用（三架波音747-400BCF型貨機及兩架空中巴士A330-300型飛機）。

可持續發展

二零一五年每個可運載量單位（按可用噸千米計算）的溫室氣體排放量減少百分之一。排放量減少，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。

二零一五年的工傷引致損失工時比率下降百分之二十五，主要是由於機艙服務員的工傷事故減少。

其他業務

國航

國泰航空集團應佔國航業績是根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一五年度業績包括國航截至二零一五年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一五年十月一日至二零一五年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

截至二零一五年九月三十日止年度，國航業績提升，主要是由於油價處於低位及客運需求殷切，其影響把人民幣貶值帶來的滙兌虧損抵銷有餘。集團於二零一五年錄得來自國航的溢利大幅增加。

國貨航

國貨航於二零一五年的財務業績與二零一四年相若。美元借款重新換算帶來滙兌虧損，加上航空貨運市場競爭非常激烈導致收益率下降，兩者的不利影響被低油價所節省的成本抵銷。

展望

二零一五年的經營環境較二零一四年為佳，但集團仍面對種種重大挑戰，而這些挑戰預計在二零一六年仍會延續。區內其他航空公司帶來的激烈競爭、滙率變動以及頭等及商務客艙需求疲弱，均對乘客收益率構成壓力。業內可載貨量過剩，將為貨運需求帶來不利影響。整體客運需求仍然殷切，預計旗下航空公司會繼續因油價處於低位而受惠。國泰航空的附屬及聯屬公司預期表現良好。

深信從長遠來看，國泰航空集團必有所成，並將繼續致力為乘客帶來更佳的旅遊體驗。港龍航空的品牌將革新為「國泰港龍航空」，使乘客對國泰航空及港龍航空有更一致的觀感。該集團將繼續投資於飛機和產品，以及發展航線網絡。國泰航空集團的財務狀況維持穩健。過去七十年，國泰航空一直以港為家，並將以世界級的團隊，繼續致力加強香港的航運樞紐地位。

—
朱國樑

香港飛機工程公司（「港機」）集團

財務撮要

	2015 港幣百萬元	2014 港幣百萬元
收益		
港機（香港）	3,628	3,178
港機（美洲）	2,554	2,885
廈門太古	1,712	1,924
廈門太古發動機服務公司	3,719	3,538
其他公司	482	402
營業溢利淨額	339	439
公司股東應佔溢利		
港機（香港）	167	103
港機（美洲）	(158)	(45)
廈門太古	69	89
廈門太古發動機服務公司	149	166
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	194	267
其他附屬公司及合資公司	43	(7)
總計	464	573
太古公司應佔溢利	349	430

營業數據撮要

		2015	2014
機身服務已售工時			
港機（香港）	百萬	2.80	2.46
港機（美洲）	百萬	3.02	3.66
廈門太古	百萬	3.46	3.55
外勤服務處理航班數量			
港機（香港）	每日平均架次	303	328
進行大修的引擎數量			
廈門太古發動機服務公司		89	71
香港航空發動機維修服務公司		115	147

可持續發展表現撮要

	2015	2014
工傷引致損失工時比率	1.40	1.57
能源強度（每工時計算的千瓦時）	3.81	3.61

附註：能源強度是按集團主要業務每個工時計算的耗電量。

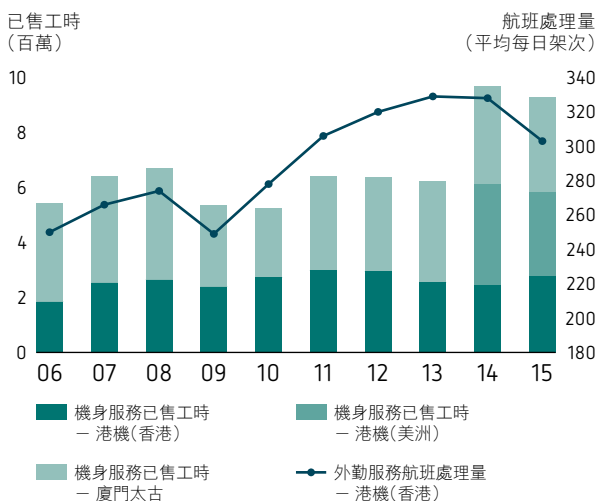


港機集團是首家為波音787 Dreamliner型飛機進行機身維修及外勤服務的獨立飛機維修、修理及大修服務供應商之一。

航空維修及修理業背景

新型飛機的訂單數量堅穩。飛機製造商收到破紀錄的預約訂單，並正提高生產量。原則上，飛機維修、修理及大修的需求會因應飛機的數量增加而相應提高，但新型飛機較相對舊型飛機所需的維修、修理及大為少。總括而言，預期飛機維修、修理及大修的需求在中期及較長期而言仍然有所增長。

港機集團 — 主要營運數據



二零一五年業績摘要

按百分之一的基準計算的港機集團二零一五年股東應佔溢利為港幣四億六千四百萬元，較二零一四年股東應佔溢利港幣五億七千三百萬元減少百分之十九。減幅主要反映港機(美洲)、廈門太古、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業績轉弱，其影響因港機(香港)及港機航材技術管理公司業績轉佳而被局部抵銷。

港機(香港)、港機(美洲)及廈門太古在二零一五年共售出九百二十八萬機身服務工時，較二零一四年少百分之四。最大的跌幅來自港機(美洲)，相對對集團的業績造成不利影響。

港機(香港)

港機(香港)於二零一五年錄得的應佔溢利增加百分之六十二至港幣一億六千七百萬元。

機身服務已售工時由二零一四年的二百四十六萬小時，增加至二零一五年的二百八十萬小時，反映服務需求殷切，且員工數目有所增加。

二零一五年平均每日處理的航班數量減少百分之八至三百零三班，但由於每班航班的工作量較多，因此外勤服務已售工時亦有所增加。

二零一五年的部件及航電工程已售工時(連同港機部件服務(廈門)公司的已售工時)為二十萬小時，較二零一四年減少百分之十二，反映波音747-400型飛機退役。

港機 (美洲)

港機 (美洲) 於二零一五年錄得虧損港幣一億五千八百萬元，二零一四年 (完成收購後的十一個月期間) 則錄得虧損港幣四千五百萬元。虧損增加主要反映機身服務的已售工時減少。

港機 (美洲) 的機身服務需求方面，由二零一四年完成收購後期間的三百六十六萬已售工時減少至二零一五年的三百零二萬工時。需求減少主要反映一些工程規模較大且範圍較廣的合約已完成，而新的合約工程範圍則較小。

港機 (美洲) 於二零一五年共進行四十項客艙整裝計劃，二零一四年完成收購後期間則進行四十四項有關計劃。客艙整裝計劃的數量雖然有所下降，但因Panasonic全球通訊服務系統組件工程有所增加而可作部分補償。港機 (美洲) 付運約四千二百張特選經濟客艙及經濟客艙座椅，二零一四年完成收購後期間則付運八千六百張座椅。港機 (美洲) 的舊座椅需求減少，而替換的座椅仍未投入商業生產。

廈門太古

廈門太古於二零一五年錄得應佔溢利港幣六千九百萬元，減少百分之二十二。機身服務需求減少，尤以大型維修工程為甚。二零一五年的機身服務已售工時減少 (三百四十六萬小時，相對於二零一四年的三百五十五萬小時)，所進行的私人飛機工程亦甚少。

廈門太古發動機服務公司

廈門太古發動機服務公司於二零一五年為GE90型飛機引擎完成五十九項快速轉向工程 (當中五十六項為大型或中型修理服務) 及三十項性能恢復工程，二零一四年則進行三十四項快速轉向工程及三十七項性能恢復工程。該公司再沒有可使用的稅項虧損，因此其除稅後溢利下降。

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二零一五年錄得的溢利下降百分之二十六。進行大修的引擎數量下降，反映使用逾達500型引擎的飛機退役，以及逾達700型引擎的定期維修次數減少。二零一五年處理的引擎數量為一百一十五台，二零一四年則為一百四十七台。

新加坡航空發動機維修服務公司於二零一五年錄得的溢利下降百分之三十二。

有關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股權重組的有條件協議，已於二零一五年十一月訂立。作為該重組的一部分 (並須待協議附有的條件得以達成方可作實)，香港航空發動機維修服務公司將售出其所持有新加坡航空發動機維修服務公司的百分之二十股權。預期售出股權將為香港航空發動機維修服務公司帶來收益，而收益金額將取決於 (其中包括) 該等協議何時完成。作為說明用途，假若 (代表不確定) 該等協議於二零一六年四月底前完成，香港航空發動機維修服務公司錄得的收益預期約為二億二千九百萬美元。香港航空發動機維修服務公司錄得的收益的百分之四十五 (如該等協議於二零一六年四月底前完成，相當於約港幣八億零四百萬元) 預期將呈報為港機的溢利。作為該重組的一部分，港機同意將其所持的香港航空發動機維修服務公司股權，由百分之四十五增至百分之五十。重組完成後，香港航空發動機維修服務公司將由港機及羅爾斯·羅伊斯分別持有五成權益，而香港航空發動機維修服務公司則不再持有新加坡航空發動機維修服務公司的權益。

其他主要附屬及合資公司

港機航材技術管理公司於二零一五年為二百五十九架飛機提供航材技術管理服務，二零一四年則為二百五十七架飛機提供服務。二零一五年的溢利增加，反映隨著業務擴展令周轉件的使用率上升。

廈門太古起落架維修服務有限公司 (「港機起落架服務公司」) 的虧損較二零一四年輕微下降。於二零一五年所進行的工程較二零一四年為多，但較理想的營運業績大部分為貸款的未變現滙兌虧損所抵銷。

可持續發展

港機集團於二零一五年的工傷引致損失工時比率較二零一四年下降百分之十一，反映該集團大部分公司均有所改進。

該集團二零一五年的能源強度較二零一四年增加百分之六，主要是由於香港和中國內地的耗電量增加。

展望

二零一六年港機集團不同業務的前景各異。

隨著增聘人手，二零一六年港機（香港）的機身及外勤服務生產能力預料將有所增長。培訓新聘員工將於短期內令成本增加。機庫缺乏空間將限制生產能力進一步增長。預期二零一六年在香港的外勤服務需求仍然殷切。

港機（美洲）的機身服務需求預計與二零一五年相若。就二零一五年所訂的合約工程，港機（美洲）透過效率提升，預期會令業績受惠。港機（美洲）將於本年開始付運新的Vector型座椅。客艙整裝的訂單預約情況理想。

廈門太古預計二零一六年的機身服務工作量將較二零一五年為少。

廈門太古發動機服務公司的大修服務需求預料於二零一六年仍然堅穩。

預期二零一六年香港航空發動機維修服務公司每台引擎的工作量將會減少。

廈門市政府已宣佈擬於翔安興建的新機場將於二零二零年投入運作。這須取得國家發展和改革委員會的批准。新機場及其啟用將對港機集團於廈門的業務營運造成重大影響，管理層與當地政府機關就此保持定期溝通。

鄧健榮