



國泰航空的
波音777-300ER型飛機。

航空部門

提升 世界級服務



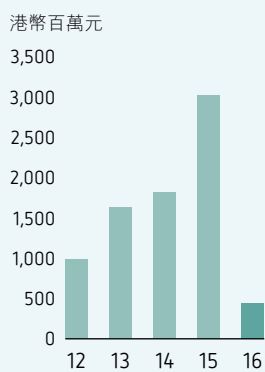
我們致力不斷提升地勤及
機上的產品和服務，
購買具燃油效益的飛機以擴充機隊，
以及強化飛機工程業務。

業務簡介

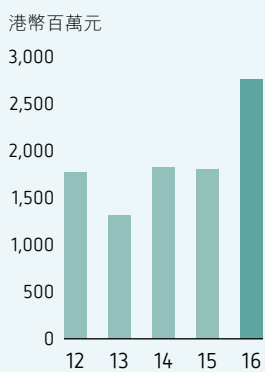
航空部門

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。

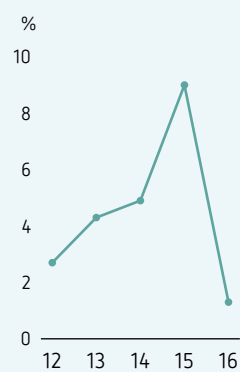
公司股東應佔溢利



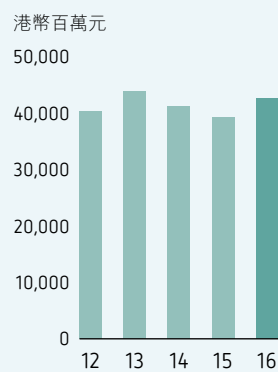
營運業務產生的
現金淨額



權益回報



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有限公司（「國泰港龍航空」）、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，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一百八十一個目的地。於二零一六年十二月三十一日，國泰航空營運一百四十六架飛機，並已訂購五十九架新飛機，陸續於二零二四年年底前接收。

國泰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，營運四十三架飛機，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十八點一三股權。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。於二零一六年十二月三十一日，國航營運二百六十二條國內航線及一百一十六條國際（包括區內）航線。國貨航為國泰航空與國航成立的貨運合資公司，於二零一六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。於二零一六年十二月三十一日，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三萬三千八百名員工（在香港的員工約二萬六千二百人）。

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。

港機持有百分之五十權益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」）、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。香港航空發動機維修服務公司於二零一六年六月出售所持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」）的權益。

港機於香港聯合交易所有限公司上市。

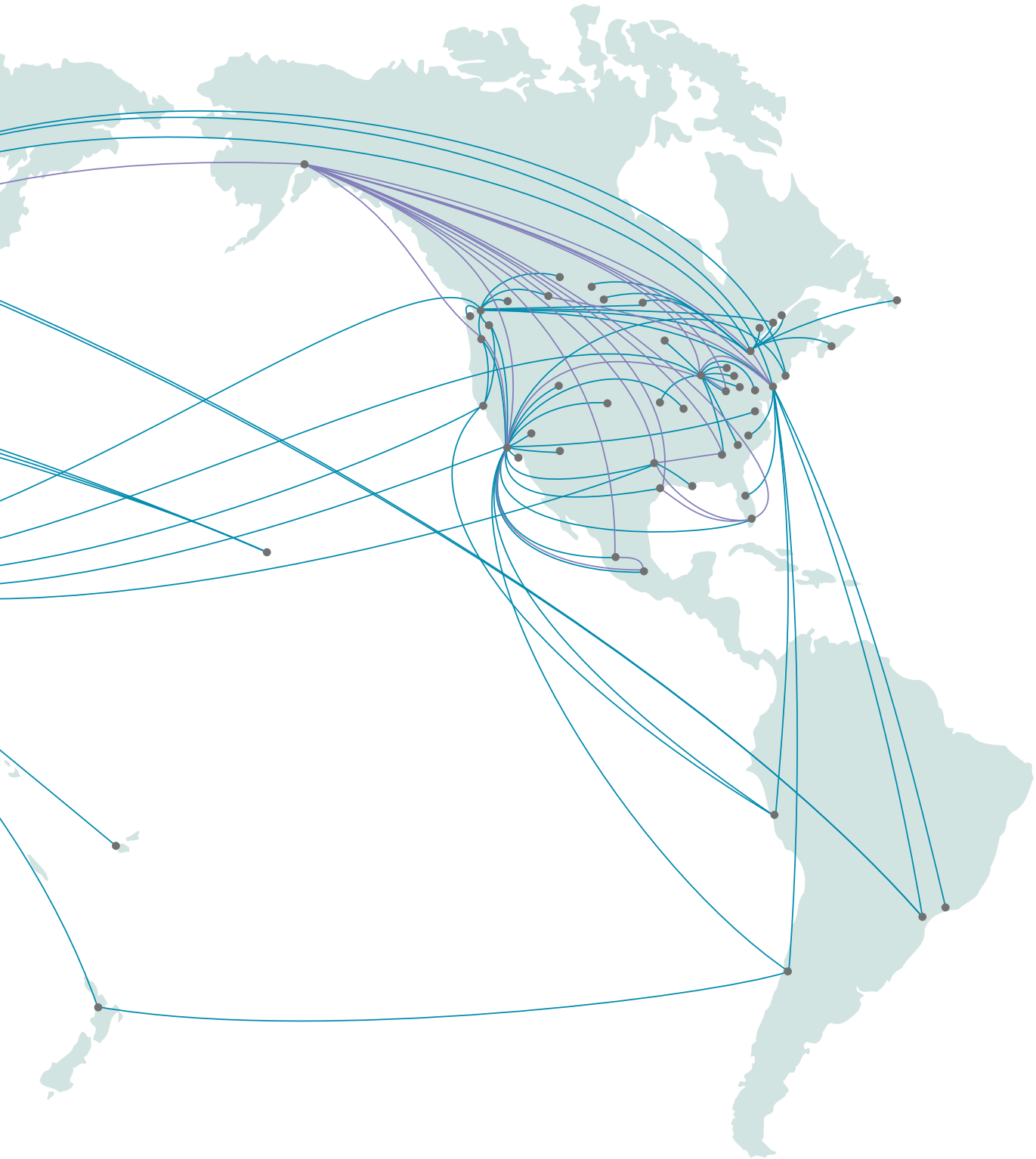
策略

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（國泰航空及國泰港龍航空）與飛機工程公司（港機）的品牌。
- 發展國泰航空及國泰港龍航空的機隊（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





二零一六年業績表現

財務撮要

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
港機集團		
收益	13,760	12,095
營業溢利	127	415
應佔溢利	731	349
國泰航空集團		
應佔聯屬公司除稅後(虧損)/溢利	(259)	2,700
應佔溢利	441	3,017

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195頁及第196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

國泰航空及國泰港龍航空 — 二零一六年業績表現

		2016	2015	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	30,462	30,048	+1.4%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	146,086	142,680	+2.4%
客運收益	港幣百萬元	66,926	73,047	-8.4%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	123,478	122,330	+0.9%
收入乘客運載人次	千位	34,323	34,065	+0.8%
乘客運載率	%	84.5	85.7	-1.2個百分點
乘客收益率	港仙	54.1	59.6	-9.2%
貨運收益 — 集團	港幣百萬元	20,063	23,122	-13.2%
貨運收益 — 國泰航空及國泰港龍航空	港幣百萬元	17,024	20,079	-15.2%
運載貨物及郵件	千噸	1,854	1,798	+3.1%
貨物及郵件運載率	%	64.4	64.2	+0.2個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.59	1.90	-16.3%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.02	3.14	-3.8%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.12	2.06	+2.9%
飛機使用量	每日時數	12.2	12.2	—
航班準時表現	%	72.1	64.7	+7.4個百分點
機隊平均機齡	年	9.0	9.1	-1.1%
耗油量 — 集團	桶(百萬)	43.9	43.5	+0.9%



國泰航空於二零一六年接收了十架空中巴士A350-900型飛機，部分長途航線現正採用這種具燃油效益、技術先進的飛機運作。

航空業背景

集團旗下以香港為基地的航空公司於二零一六年面對嚴峻的經營環境，業績表現受到多種因素的不利影響。其中最重要的因素是與其他航空公司之間的競爭日趨激烈。其他航空公司大幅增加可運載量，往來中國內地及國際航點之間的直航航班增加，廉價航空公司帶來的競爭加劇，而貨運業務則因市場的可載貨量過剩而特別面對競爭力的問題。同樣重要的還有三個經濟因素，包括中國內地經濟增長率下跌、訪港旅客人次減少以及港元的強勢。港元走強，使香港成為昂貴的目的地，亦導致以其他貨幣賺取的收益在兌換成港幣後下跌。這些因素均對收益率構成巨大的競爭壓力。低油價令航空公司受惠，但對我們來說，燃油對沖虧損卻削弱了當中的利好影響。這些虧損大部分是在油價遠高於今天的水平時進行對沖而產生的。

二零一六年業績摘要

按百分之一百的基準計算的國泰航空集團二零一六年應佔虧損為港幣五億七千五百萬元，而二零一五年則錄得溢利港幣六十億元。航空公司除稅後虧損為港幣三十三億六千三百萬元（二零一五年：溢利港幣三十五億七千二百萬元），而應佔附屬及聯屬公司溢利則為港幣二十七億八千八百萬元（二零一五年：港幣二十四億二千八百萬元）。

客運服務

二零一六年的客運收益為港幣六百六十九億二千六百萬元，較二零一五年減少百分之八。載客三千四百萬人次，較上年度增加百分之一。

可載容量增加百分之二，反映新航線（分別於六月及九月開辦往返馬德里及往返倫敦蓋特威克航線）的推出及若干其他航線的班次增加。乘客運載率下降一點二個百分點。

收益率下跌百分之九至港幣五十四點一仙。誠如「航空業背景」所述，國泰航空與其他航空公司競爭激烈。經濟客艙需求穩定，但不及二零一五年強勁。頭等及商務客艙需求大幅減弱，尤以長途航線為甚。

貨運服務

國泰航空及國泰港龍航空

國泰航空及國泰港龍航空於二零一六年的貨運收益為港幣一百七十億二千四百萬元，較二零一五年減少百分之十五。二零一六年的載貨噸數為一百九十萬噸，較二零一五年增加百分之三。市場於第一季的表現非常疲弱；載貨噸數由第二季開始回升，於第四季基於季節性的因素而變得強勁。



「玉衡堂」商務客艙貴賓室經翻新後於二零一六年六月重開，成為國泰航空最大的機場貴賓室。

國泰航空及國泰港龍航空的可載貨量增加百分之一。前往波特蘭及布里斯班西威爾坎普的貨機服務已經開辦。該集團因應需求調整貨機的可載貨量，並且增加利用客機腹艙運載貨物的比例。

貨物運載率上升零點二個百分點至百分之六十四點四。

貨運服務的收益率下跌百分之十六至港幣一點五九元，反映競爭激烈、可載貨量過剩及暫停徵收燃油附加費。

歐洲航線需求疲弱，泛太平洋航線的需求於下半年略為上升。

華民航空

華民航空於二零一六年錄得的溢利略高於二零一五年。可載貨量（以可用噸千米計算）增加百分之零點一至七億七千七百萬，運載率下跌一點二個百分點至百分之六十五點三。

營業成本

國泰航空及國泰港龍航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零一五年減少港幣四十九億九千七百萬元（或百分之二十）。平均油價下調百分之二十一，惟其影響因耗油量增加百分之一而被局部抵銷。燃油仍是國泰航空集團最大的成本，佔二零一六年營業成本總額的百分之三十（二零一五年為百分之三十四）。港幣八十四億五千六百

萬元的燃油對沖虧損削弱了燃油成本下降的利好影響。計及燃油對沖虧損後，燃油成本淨額較二零一五年減少港幣五十億一千五百萬元（或百分之十五）。

每可用噸千米的非燃油成本增加百分之三。

香港國際機場的擠塞問題及大中華區航空管制的限制繼續為國泰航空帶來開支，旗下航空公司正積極採取更多措施以提升運作的可靠性，這一點在航班準時表現上升七點四個百分點上可見一斑。

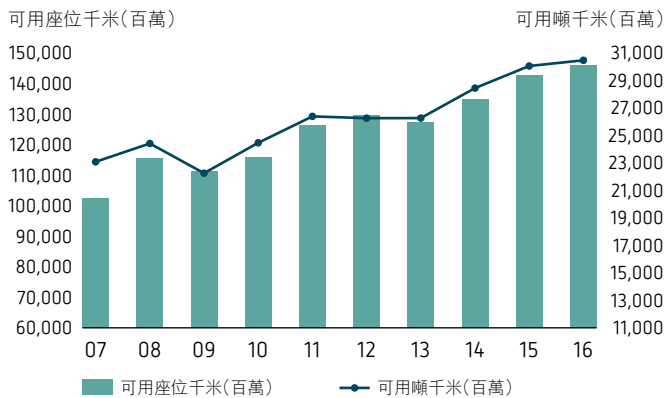
基於收益疲弱，國泰航空已為旗下業務進行深入的檢討。短期而言，國泰航空正採取提升收益及減低成本措施；並就是次檢討制定較長期的策略，期望在三年時間內改善表現。

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。

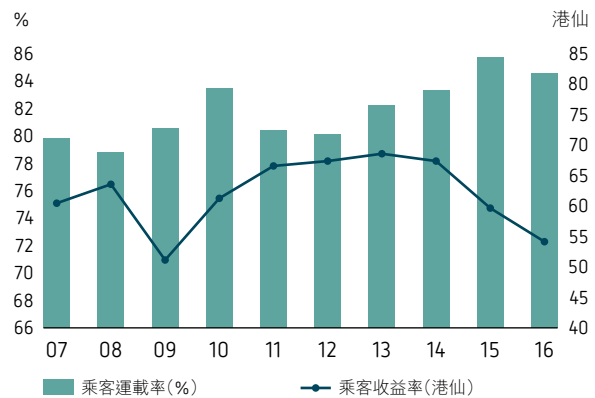
國泰港龍航空品牌革新

於本年度內，港龍航空的品牌革新為「國泰港龍航空」，以拉近國泰航空集團旗下兩家航空公司品牌之間的連繫。首架配以「國泰港龍航空」新形象的飛機於二零一六年四月投入服務。

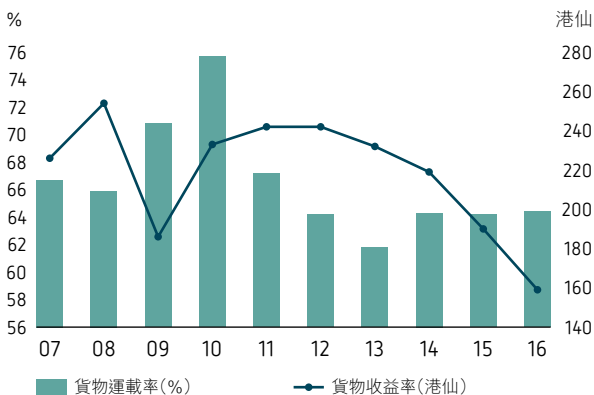
可運載量 — 可用座位千米數及可用噸千米數



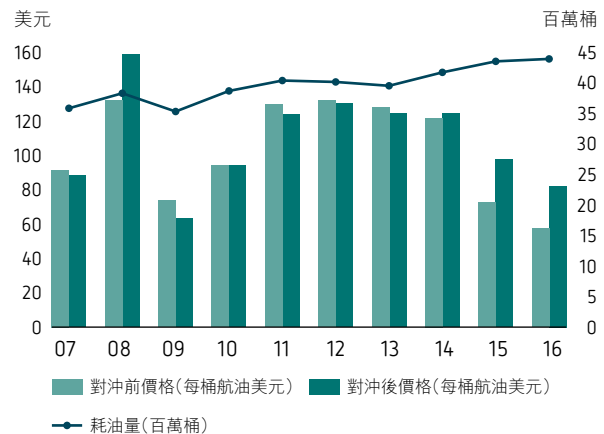
客運服務運載率及收益率



貨運服務運載率及收益率



燃油價格及耗油量



機隊資料

於二零一六年十二月三十一日，國泰航空及國泰港龍航空機隊的飛機總數為一百八十九架，較二零一五年十二月三十一日增加一架。

國泰航空於二零一六年接收十架空中巴士A350-900型飛機，該等具燃油效益、技術先進的長途飛機現時用於奧克蘭、杜塞爾多夫、倫敦蓋特威克、巴黎及羅馬航線。預計於二零一七年年末前將有二十二架該型號飛機投入服務。國泰航空集團亦已於八月接收其最後一架波音747-8F型貨機。

國泰航空將於二零一八年開始接收空中巴士A350-1000型飛機（比空中巴士A350-900型飛機具有較長的航程和較大的可運載量），預期於二零二零年年底前共有二十六架該型號飛機投入服務。

於二零一六年十二月三十一日，國泰航空集團已訂購五十九架新飛機，由現時至二零二四年間陸續接收。

餘下三架波音747-400型客機於年內退役，三架空中巴士A340-300型飛機於二零一六年退役，餘下四架將於二零一七年退役。

機隊資料*

飛機類型	於二零一六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						
	租賃			總數	'17	'18	'19及之後	總數	'17	'18	'19	'20	'21	'22及之後	選擇權
	擁有	籌資	營業												
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	23	12	6	41						3	1	2			
A340-300	4			4 ^(a)											
A350-900	5	3	2	10	12 ^(b)			12						2	
A350-1000						8	18	26							
747-400BCF貨機			1	1						1					
747-400ERF貨機		6		6											
747-8F貨機	3	11		14											
777-200	5			5											
777-200F貨機															3 ^(c)
777-300	12			12		2	3	5 ^(d)							
777-300ER	19	11	23	53					1	2			5	15	
777-9X							21	21							
總數	71	43	32	146	12	10	42	64	5	3	2	5	17	3	
由國泰港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		10	15						2	1	1	3	3	
A321-200	2		6	8								1	2	3	
A330-300	10		10 ^(e)	20					6		2		2		
總數	17		26	43					6	2	3	2	7	6	
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F貨機	4	4	2	10							2				
747-400BCF貨機			3 ^(e)	3						3					
總數	4	4	5	13						3	2				
總數合計	92	47	63^(e)	202	12	10	42	64^(d)	6	10	8	4	12	23	3

* 包括停用的飛機。二零一六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) 國泰航空正安排其空中巴士A340-300型飛機加速退役，其中三架於二零一六年退役，一架空中巴士A340-300型飛機於二零一七年一月退役，其餘三架該型號飛機將於二零一七年底前退役。

(b) 其中兩架該等空中巴士A350-900型飛機於二零一六年十二月三十一日之後接收，包括一架於二零一七年二月接收，另一架於二零一七年三月接收。

(c) 將於二零一九年底前接收的飛機的購買權。

(d) 五架二手的波音777-300型飛機將於二零一八年開始陸續接收。

(e) 在六十三架以營業租賃方式持有的飛機中，五十七架是向第三方租用，其餘六架該等飛機（三架波音747-400BCF型貨機及三架空中巴士A330-300型飛機）為國泰航空集團內部租用。



—
港龍航空的品牌革新為「國泰港龍航空」，拉近了與國泰航空之間的品牌聯繫。

其他業務

國航

國泰航空集團應佔國航業績乃根據其延遲三個月的財務報表計算，因此二零一六年度的集團業績包括國航截至二零一六年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一六年十月一日至二零一六年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

於截至二零一六年九月三十日止的年度內，國航主要因油價處於低位及客運需求殷切而令業績提升，惟因人民幣貶值的不利影響而被局部抵銷。

國航於二零一五年七月建議發行A股股票。國航於二零一七年三月十日完成發行A股新股的登記手續，國泰航空於國航的持股量因而由百分之二十點一三攤薄至百分之十八點一三。

國貨航

國貨航於二零一六年的財務業績較二零一五年為佳。美元借款的未變現滙兌虧損及因航空貨運市場競爭非常激烈而導致收益率下降，將油價下跌所節省的成本局部抵銷。

展望

預計二零一七年的經營環境仍然充滿挑戰。其他航空公司帶來的激烈競爭以及港元強勢所帶來的不利影響，預期繼續對收益率構成壓力。今年初貨運市場表現不俗，但預計可載貨量過剩的問題將會持續。油價遠低於之前的高位，預計於二零一七年繼續令國泰航空受惠，但受惠程度將低於二零一六年（因近月油價略為上升）。國泰航空預期二零一七年仍會錄得燃油對沖虧損，但應少於二零一六年。預計旗下附屬及聯屬公司繼續取得令人滿意的表現。

國泰航空集團以維持股東價值長期持續增長為目標，深信國泰航空必能從長遠的發展中取得成果。國泰航空集團在二零一六年慶祝成立七十周年，該集團將一如既往，繼續以堅定不移的態度履行對香港和港人的承諾。

—
朱國樑

香港飛機工程公司（「港機」）集團

財務撮要

	2016 港幣百萬元	2015 港幣百萬元
收益		
港機（香港）	3,879	3,628
港機（美洲）	2,836	2,554
廈門太古	1,640	1,712
廈門太古發動機服務公司	4,808	3,719
其他公司	597	482
營業溢利淨額	38	339
應佔溢利		
港機（香港）	194	167
港機（美洲）	(238)	(158)
廈門太古	94	69
廈門太古發動機服務公司	196	149
應佔溢利：		
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	218	194
其他附屬公司及合資公司	52	56
應佔溢利（撇除出售香港航空發動機維修服務公司 於新加坡航空發動機維修服務公司所持權益的收益及減值支出）	516	477
出售香港航空發動機維修服務公司於新加坡航空發動機維修服務公司 所持權益扣除相關開支後所得收益	783	-
應佔減值支出：		
港機（美洲）	(285)	-
港機起落架服務公司	(39)	(13)
應佔溢利	975	464
太古公司應佔溢利	731	349

營業數據撮要

		2016	2015
機身服務已售工時			
港機（香港）	百萬	2.67	2.80
港機（美洲）	百萬	3.24	3.02
廈門太古	百萬	3.21	3.46
外勤服務處理航班數量			
港機（香港）	每日平均架次	307	303
進行大修的引擎數量			
廈門太古發動機服務公司		90	89
香港航空發動機維修服務公司		114	115

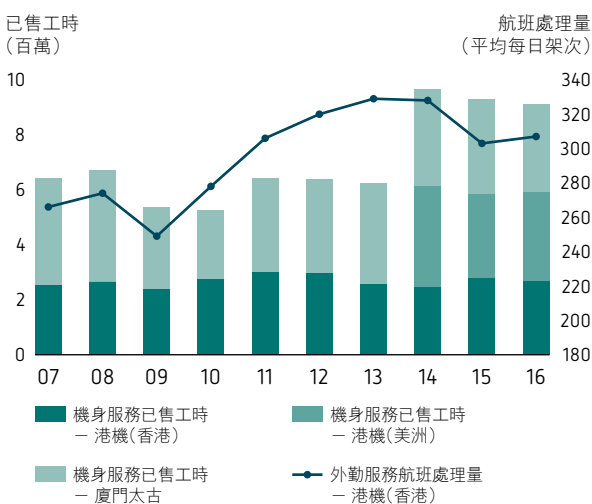


港機集團繼續進行投資以提升技術能力，務求為客戶提供更廣泛的服務。

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，並持續提高生產量。原則上，飛機維修及修理的需求會因應飛機的數量增加而相應提高，但由於新型飛機較相對舊型飛機所需的維修及修理為少，而原廠設備製造商提供的維修及修理工程亦較以往為多。總括而言，預期飛機維修及修理工程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



二零一六年業績摘要

按百分之一的基準計算的港機集團二零一六年股東應佔溢利為港幣九億七千五百萬元，此項溢利包括出售香港航空發動機維修服務公司於新加坡航空發動機維修服務公司所持權益而錄得港幣八億零五百萬元的收益（未計相關開支），並已計及就收購港機（美洲）業務所錄得的商譽作出港幣二億八千五百萬元的減值支出。

撇除二零一六年出售權益所得的收益及兩個年度的減值支出，港機集團二零一六年的應佔溢利為港幣五億一千六百萬，較二零一五年增加百分之八。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進行的引擎修理工程增加，港機（香港）進行的外勤服務工程增加，廈門太古業績亦有所提升，但因港機（美洲）的客艙及座椅業務虧損增加，加上港機集團應佔新加坡航空發動機維修服務公司二零一六年上半年的業績低於二零一五年全年業績，將上述部分有利影響抵銷。

港機（香港）、港機（美洲）及廈門太古在二零一六年共售出九百一十二萬機身服務工時，較二零一五年減少百分之二。港機（美洲）的已售工時增加，但港機（香港）及廈門太古的已售工時則減少。

港機（香港）

撇除出售新加坡航空發動機維修服務公司的相關開支，港機（香港）於二零一六年錄得的溢利增加百分之十六至港幣一億九千四百萬元，主要反映外勤服務工程增加。

二零一六年的機身服務已售工時減少百分之五至二百六十七萬小時，反映部分客戶將工程延後進行。所進行的工程中，百分之七十七來自非以香港為基地的航空公司。

二零一六年平均每日處理的航班數量增加百分之一至三百零七班。外勤服務的已售工時亦有所增加，反映工作量增加，以及每班航班的工作量較多。

二零一六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）為二十一萬小時，較二零一五年增加百分之四。已售工時增加反映新增的部件維修技術能力。

港機（美洲）

港機（美洲）於二零一六年錄得虧損港幣五億二千三百萬元（包括一項有關商譽的減值支出港幣二億八千五百萬元）。撇除減值支出，港機（美洲）於二零一六年的虧損為港幣二億三千八百萬元，二零一五年的虧損則為港幣一億五千八百萬元。

虧損增加主要反映部分座椅合約出現虧損，以及售出的座椅數量和客艙整裝工程減少。機身服務業績有所改善，已售工時增加，但部分有利影響被提升效率和改善工作流程產生的開支所抵銷。

二零一六年的機身服務已售工時增加百分之七至三百二十四萬小時，主要是由於機身大修工程量增加。溢利亦因進行更多利潤較高的檢查而受惠，但因須支付顧問費而受到不利影響。經檢討外勤服務業務的長期持續營運能力後，有關業務已關閉。

客艙和座椅業務於二零一六年的虧損較二零一五年為多，共進行三十項客艙整裝工程，二零一五年則為四十項。所進行的工程減少，部分是由於工程改期進行。二零一六年付運約三千四百張特選經濟客艙及經濟客艙座椅，二零一五年則約為四千二百張。客戶對我們的舊座椅需求減少，新的座椅於二零一六年第二季才推出。部分座椅合約出現虧損。已完成的Panasonic通訊設備安裝組件工程有所增加。

就收購港機（美洲）業務所錄得的商譽，港機（美洲）已作出一項港幣二億八千五百萬元的減值支出。該項支出與客艙及座椅業務相關。這反映座椅業務的預期盈利能力有所下降，以及客艙整裝訂單的預約情況疲弱。

廈門太古

廈門太古錄得應佔溢利港幣九千四百萬元，較二零一五年增加百分之三十六。機身服務已售工時減少，但每小時收費則上升。外勤服務工程增加，製造的飛機零件數量增加，進行的技術培訓亦有所增加。營業成本下降。

二零一六年的機身服務已售工時減少百分之七至三百二十一萬小時。該公司為一主要北美客戶進行的工程有所減少。颱風擾亂了第四季的工程。盈利能力因服務以美元（兌人民幣升值）計價及以人民幣產生的成本所佔比例較高而受惠。

二零一六年平均每日處理五十班航班，較二零一五年增加百分之九。來自外勤服務的溢利因而上升。

二零一六年來自私人飛機工程的收益輕微下降。工作量減少。

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增加百分之三十二至港幣一億九千六百萬元。

廈門太古發動機服務公司於二零一六年為GE90型飛機引擎完成四十八項引擎性能恢復工程及四十二項快速轉向工程，二零一五年則進行三十項引擎性能恢復工程及五十九項快速轉向工程。由於進行的引擎工程及部件修理工程均有所增加，廈門太古發動機服務公司於二零一六年錄得的溢利較二零一五年為多。

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

於二零一五年十一月訂立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協議，已於二零一六年六月完成。香港航空發動機維修服務公司根據股權重組出售其所持有新加坡航空發動機維修服務的百分之二十股權所得的收益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收益的百分之四十五（相當於約港幣八億零五百萬元），已納入港機集團二零一六年的溢利之中。根據股權重組，港機將其於香港航空發動機維修服務公司所持有的股權由百分之四十五增至百分之五十。香港航空發動機維修服務公司現由港機及羅爾斯·羅伊斯分別持有五成權益。香港航空發動機維修服務公司不再持有新加坡航空發動機維修服務公司的任何權益。

撇除上述非經常性溢利，香港航空發動機維修服務公司於二零一六年錄得的應佔溢利增加百分之四十三，主要是由於每台引擎的工作量有所增加。二零一六年處理的引擎數量為一百一十四台，二零一五年則為一百一十五台。

二零一六年上半年港機集團應佔新加坡航空發動機維修服務公司的業績為港幣一千二百萬元，二零一五年全年應佔該公司的業績則為港幣五千萬元。

其他主要附屬及合資公司

港機航材技術管理公司於二零一六年為二百七十五架飛機提供航材技術管理服務，二零一五年則為二百五十九架飛機提供服務。然而，二零一六年的溢利下降，反映租借飛機零件的需求減少以及融資費用增加。

廈門太古起落架維修服務有限公司（「港機起落架服務公司」）於二零一六年所進行的工程較二零一五年為多，但虧損卻有所增加，主要反映一項有關廠房、機器及工具的港幣五千七百萬元減值支出。減值支出反映競爭激烈導致預期工程減少。

展望

二零一七年港機集團不同業務的前景各異。

港機（香港）預計其業績會再因部分客戶將機身服務工程延後而受到影響。在香港的外勤服務需求預期堅穩。隨著拓展新維修能力，部件及航電大修業務預料將逐漸改善。港機（美洲）於二零一七年的機身服務需求預期上升，然而其機身服務業績將取決於致力提升效率和改善工作流程所得的結果而定。座椅的總銷量預期將會上升，但新的Vector型座椅的銷量則預計維持適中。客艙整裝工程的預約情況疲弱。Panasonic通訊設備安裝組件的工程預期減少。廈門太古的機身服務需求預計有所改善。廈門太古發動機服務公司於二零一七年的大修服務需求預料穩定。香港航空發動機維修服務公司於二零一七年的工作量預期與二零一六年相若。該公司將由二零一八年為遄達XWB型引擎開拓大修能力，其業績將因相關的折舊及培訓成本上升而受到不利影響。港機起落架服務公司於二零一七年的工程量預期有所增加，但預料仍會繼續出現虧損。

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。這仍有待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，管理層會與當地政府機關就此保持定期溝通。

—
鄧健榮