

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。



國泰航空的空中巴士A350-900型飛機。

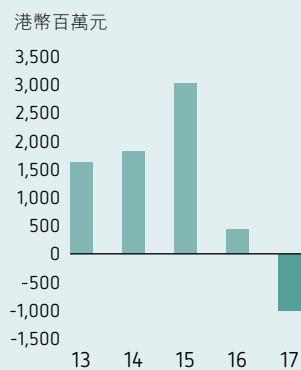




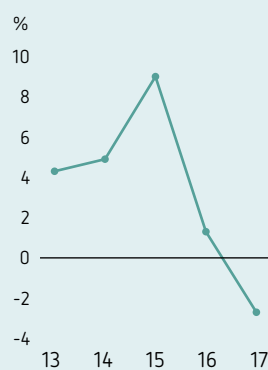
## 航空部門

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。

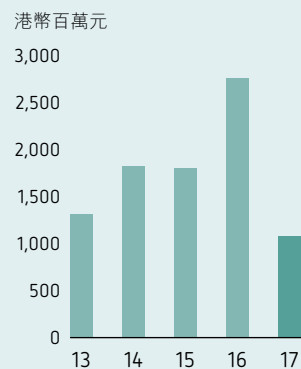
公司股東  
應佔溢利



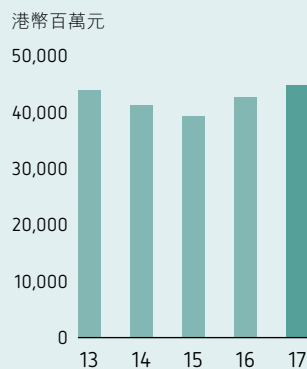
權益回報



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」）。國泰航空亦持有其他多家公司的權益，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五十二個國家及地區共二百零三個目的地。於二零一七年十二月三十一日，國泰航空營運一百四十九架飛機，並已訂購四十七架新飛機，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，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共五十一個目的地。於二零一七年十二月三十一日，國泰港龍航空營運四十七架飛機，並已訂購三十二架新飛機，陸續於二零二四年年底前接收。

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。於二零一七年十二月三十一日，國航營運三百零三條國內航線及一百一十七條國際（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，於二零一七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。於二零一七年十二月三十一日，華民航空營運十二架貨機。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬二千七百名員工（在香港的員工約二萬五千六百人）。

## 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。

港機於香港聯合交易所有限公司上市。

## 策略

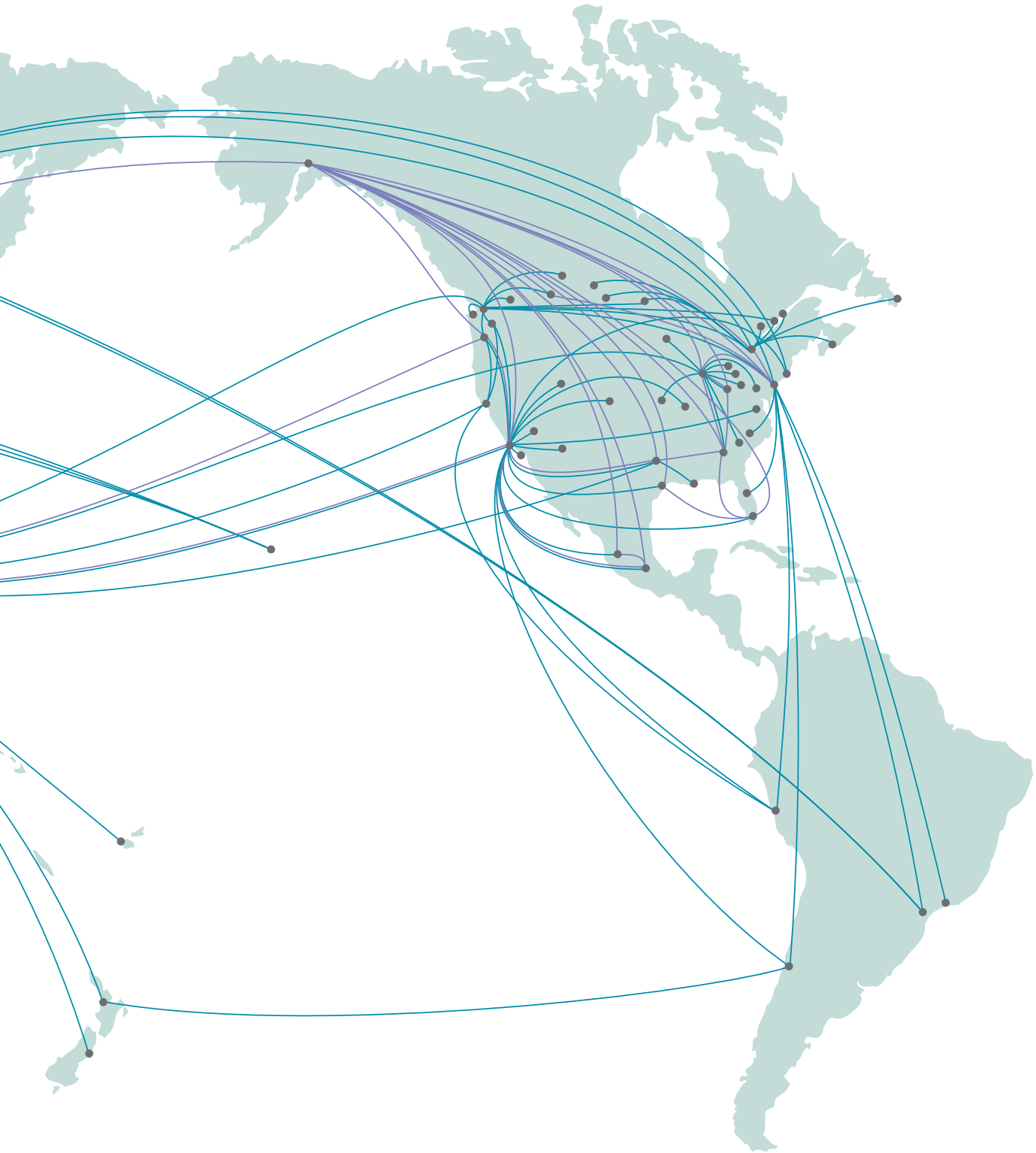
國泰航空及港機（兩者均為上市公司）的策略目標是令股東價值長遠地持續增長。為此，部門採取以下策略：

- 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



- 國泰航空
- 國泰航空貨機
- 國泰港龍航空
- 華民航空



## 二零一七年業績表現

### 財務撮要

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
<b>港機集團</b>		
收益	14,546	13,760
營業(虧損)/溢利	(90)	127
應佔(虧損)/溢利	(406)	731
<b>國泰航空集團</b>		
應佔聯屬公司除稅後虧損	(567)	(259)
<b>應佔(虧損)/溢利</b>	<b>(1,002)</b>	<b>441</b>

#### 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199頁及第200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 — 二零一七年業績表現

		2017	2016	變幅
可用噸千米數(「可用噸千米」)	百萬	31,439	30,462	+3.2%
可用座位千米數(「可用座位千米」)	百萬	150,138	146,086	+2.8%
客運收益	港幣百萬元	66,408	66,926	-0.8%
收入乘客千米數(「收入乘客千米」)	百萬	126,663	123,478	+2.6%
收入乘客運載人次	千位	34,820	34,323	+1.4%
乘客運載率	%	84.4	84.5	-0.1個百分點
乘客收益率	港仙	52.3	54.1	-3.3%
貨運收益 — 集團	港幣百萬元	23,903	20,063	+19.1%
貨運收益 — 國泰航空及國泰港龍航空	港幣百萬元	20,553	17,024	+20.7%
運載貨物及郵件	千噸	2,056	1,854	+10.9%
貨物及郵件運載率	%	67.8	64.4	+3.4個百分點
貨物及郵件收益率	港元	1.77	1.59	+11.3%
每可用噸千米成本(連燃油)	港元	3.12	3.02	+3.3%
每可用噸千米成本(除燃油)	港元	2.14	2.12	+0.9%
飛機使用量	每日時數	12.3	12.2	+0.8%
航班準時表現	%	71.2	72.1	-0.9個百分點
機隊平均機齡	年	9.3	9.1	+2.2%
耗油量 — 集團	桶(百萬)	45.1	43.9	+2.7%

國泰航空的員工團隊  
待客熱誠，服務超越  
乘客預期。



## 二零一七年航空業回顧

航空業的根本性結構轉變持續影響集團旗下航空業務的經營環境，並於二零一七年帶來困難的營運條件。影響國泰航空表現的因素大致與二零一六年相同，客運市場的可運載量過剩導致國泰航空與其他航空公司之間競爭激烈，並使大部分主要航線的收益率持續受壓。油價上漲，但燃油對沖虧損減少。國泰航空企業轉型計劃的正面成果於年內後期開始顯現，該集團的業務亦受惠於貨運業務表現強勁、美元轉弱以及頭等及商務客艙需求改善。

## 二零一七年業績摘要

按百分之一的基準計算的國泰航空集團二零一七年應佔虧損為港幣十二億五千九百萬元，而二零一六年的虧損則為港幣五億七千五百萬元。航空公司除稅後虧損為港幣四十三億零三百萬元（二零一六年：虧損港幣三十三億六千三百萬元），而應佔附屬及聯屬公司溢利則為港幣三十億四千四百萬元（二零一六年：港幣二十七億八千八百萬元）。

二零一七年的業績受到數項特殊因素影響。歐洲委員會於三月發出裁決，指多家國際貨運航空公司（包括國泰航空）於二零零七年前就貨運附加費水平達成協議，但該等協議觸犯歐洲競爭法。歐洲委員會向國泰航空徵收罰款五千七

百一十二萬歐羅（約相等於港幣四億九千八百萬元）。國泰航空已申請撤銷該項裁決。同月，國航完成發行A股股份，因而令國泰航空的持股量攤薄，港幣二億四千四百萬元已確認為視作出售部分股份的收益。國泰航空於四月出售所持的中國民航信息網絡股份有限公司股權，因而獲得港幣五億八千六百萬元溢利。

國泰航空於二零一七年上半年展開為期三年的企業轉型計劃，以應付現時航空業所面對的根本性競爭挑戰。該計劃旨在令旗下航空公司更關注並適切回應消費者的訴求，藉此增加收益及控制成本。國泰航空在二零一七年重組總部團隊架構，致力控制成本和提升效益，並委任了新的管理及領導團隊。相關的離職補償（港幣二億二千四百萬元）已確認於二零一七年的員工開支。該等措施於下半年取得明顯進展。二零一七年下半年錄得的航空公司虧損較二零一七年上半年及二零一六年下半年為低。

華民航空於二零一七年十一月同意與DHL International就八架空中巴士A300-600F型貨機及相關設備訂立售後回租交易，其中五項交易於二零一七年完成，另外三項將於二零一八年完成。國泰航空將於二零一八年年底向DHL International購入尚未持有的華民航空四成股份，使華民航空成為國泰航空的全資附屬公司，而與DHL International新訂為期十五年的包板協議亦將同時開始生效。





國泰航空新設於新加坡樟宜機場的貴賓室，是在香港以外最大型的國泰航空機場貴賓室之一。

### 客運服務

二零一七年的客運收益為港幣六百六十四億零八百萬元，較二零一六年減少百分之一。載客三千四百八十萬人次，較上年度增加百分之一。

可載客量增加百分之三，反映新航線的推出及其他航線的班次增加。運載率略為下降至百分之八十四點四。收益率在全年大部分時間均面對壓力，下降百分之三至港幣五十二點三仙。

客運業務於二零一七年繼續面對嚴峻的經營環境，業績表現受到多種因素的不利影響。其他航空公司增加可載客量，往來中國內地及國際航點之間的直航航班增加，因此與其他航空公司之間出現激烈的競爭。廉價航空公司帶來的競爭亦告加劇。北美、西南太平洋及韓國航線的經濟客艙需求疲弱。頭等及商務客艙需求殷切，抵銷了經濟客艙收益率的部分降幅。

### 貨運服務

#### 國泰航空及國泰港龍航空

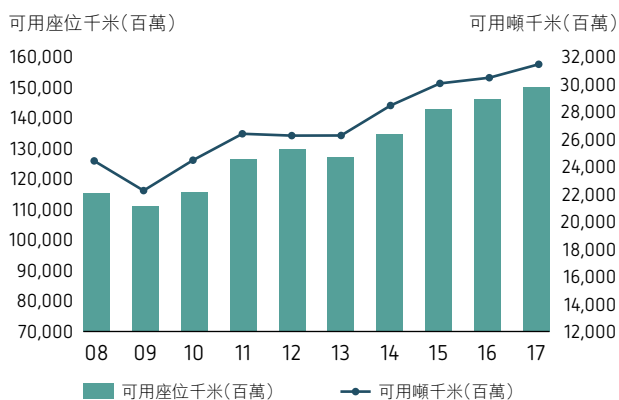
國泰航空及國泰港龍航空於二零一七年的貨運收益為港幣二百零五億五千三百萬元，較二零一六年增加百分之二十一。二零一七年的載貨噸數較二零一六年增加百分之十一（至為二百一十萬噸）。市場全年暢旺。來自中國內地的出口貨運需求強勁，南亞、中東、非洲及亞洲區內航線的貨運量亦有所增長。

國泰航空及國泰港龍航空於二零一七年的可載貨量增加百分之四，而運載率亦上升三點四個百分點至百分之六十七點八。貨物收益率上升百分之十一至港幣一點七七元，反映自四月起恢復在香港徵收燃油附加費以及需求殷切。

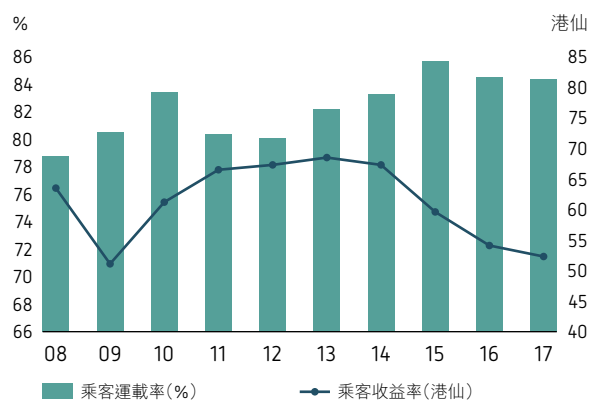
#### 華民航空

華民航空於二零一七年錄得的溢利高於二零一六年。以可用噸千米計算的可載貨量減少百分之二至七億六千二百萬，運載率上升一點六個百分點至百分之六十六點九。

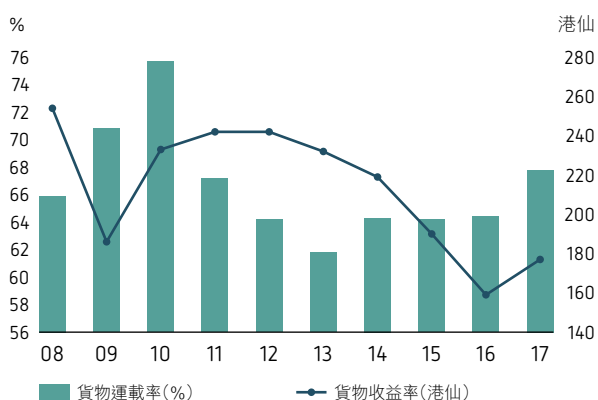
## 可運載量 — 可用座位千米數及可用噸千米數



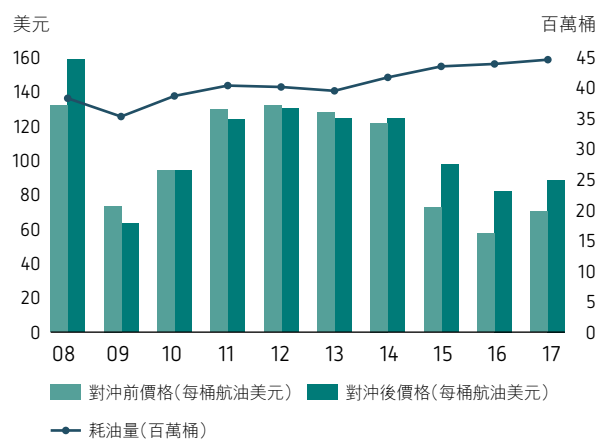
## 客運服務運載率及收益率



## 貨運服務運載率及收益率



## 燃油價格及耗油量



## 營業成本

國泰航空集團的燃油成本總額(未計燃油對沖的影響)較二零一六年增加港幣五十二億三千八百萬元(或百分之二十七)。平均油價上調百分之二十三,耗油量增加百分之三。燃油仍是國泰航空集團最大的成本,佔二零一七年營業成本總額的百分之三十一(二零一六年為百分之三十)。燃油對沖虧損減少,計及該等虧損後,燃油成本較二零一六年增加港幣三十一億五千九百萬元(或百分之十一)。

每可用噸千米的非燃油成本增加百分之一。撇除特殊項目後,每可用噸千米非燃油成本維持不變。

香港國際機場的擠塞問題及大中華區的航空管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。

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。

## 機隊資料

於二零一七年十二月三十一日，國泰航空及國泰港龍航空機隊的飛機總數為一百九十六架，較二零一六年十二月三十一日增加七架。

國泰航空於二零一七年接收十二架空中巴士A350-900型飛機，因此截至年底，該型號飛機增至合共二十二架。

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），預計於二零二一年年底前共有二十架該型號飛機投入服務。

於二零一七年十二月三十一日，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。所訂購的飛機包括三十二架A321-200neo型飛機，用以取代及擴大國泰港龍航空現有的窄體飛機機隊。

國泰航空餘下四架空中巴士A340-300型客機及兩架波音747-400BCF型改裝貨機已告退役，另外以濕租方式向阿拉斯航空全球控股公司租用兩架波音747-8F型貨機，以增加可載貨量。

## 機隊資料\*

飛機類型	於二零一七年十二月三十一日各機隊的數目			總數	已確實訂購架數				營業租賃期滿架數						
	租賃				'18	'19	'20及之後	總數	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24及之後
	擁有	籌資	營業												
<b>由國泰航空營運的飛機：</b>															
A330-300	20	11	6	37					3 <sup>(a)</sup>	1	2				
A350-900	16	4	2	22		2	4	6 <sup>(b)</sup>						2	
A350-1000					8	4	8	20 <sup>(b)</sup>							
747-400ERF貨機		6		6											
747-8F貨機	3	11		14											
777-200	5			5											
777-300	12			12	2	3		5 <sup>(c)</sup>							
777-300ER	19	11	23	53					1	2		5	4	2	
777-9X							21	21							
<b>總數</b>	<b>75</b>	<b>43</b>	<b>31</b>	<b>149</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>33</b>	<b>52</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	
<b>由國泰港龍航空營運的飛機：</b>															
A320-200	5		10	15						1	3	3	3		
A321-200	2		6	8							1	2	2	1	
A321-200neo							32	32 <sup>(b)</sup>							
A330-300	10		14 <sup>(d)</sup>	24					2	3	2	2	4	1	
<b>總數</b>	<b>17</b>		<b>30</b>	<b>47</b>				<b>32</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	
<b>由華民航空營運的飛機：</b>															
A300-600F貨機	2	1	7	10					7						
747-400BCF貨機			2 <sup>(d)</sup>	2					2						
<b>總數</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>12</b>					<b>9</b>						
<b>總數合計</b>	<b>94</b>	<b>44</b>	<b>70<sup>(d)</sup></b>	<b>208</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>65</b>	<b>84</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	

\* 二零一七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) 一架空中巴士A330-300型飛機的營業租賃期於二零一八年一月屆滿，該飛機於二零一八年二月撤出機隊。

(b) 國泰航空於二零一七年九月與空中巴士公司達成協議，同意購買三十二架新空中巴士A321-200neo型飛機（於二零二零年後接收），以及由現時訂購六架空中巴士A350-1000型飛機改為訂購六架較小型的空中巴士A350-900型飛機（於二零一九年及二零二零年接收），並將五架空中巴士A350-1000型飛機的接收時間從二零二零年推延至二零二一年。

(c) 五架波音777-300型二手飛機將於二零一八年開始陸續接收。

(d) 在七十架以營業租賃方式持有的飛機中，六十二架是向第三方租用，其餘八架該等飛機（一架波音747-400BCF型貨機及七架空中巴士A330-300型飛機）為國泰航空集團內部租用。

國泰航空集團已訂購三十二架空中巴士A321neo型飛機，為國泰港龍建立更現代化、更具規模的機隊。



## 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，因此二零一七年度的集團業績包括國航截至二零一七年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一七年十月一日至二零一七年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

截至二零一七年九月三十日止十二個月，國航的基本業績與截至二零一六年九月三十日止十二個月比較有所提升。

國航於二零一五年建議發行A股股票，並於二零一七年三月完成發行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

國貨航於二零一七年的財務業績較二零一六年為佳。貨運市場情況有所改善。收益率大幅上升，加上美元借款錄得未變現滙兌收益，將油價上升引致的營業成本增幅抵銷有餘。

## 展望

國泰航空於二零一八年的首要工作是實行企業轉型計劃及改變工作方針，以便更有效地控制成本，藉此進一步加強客運業務。國泰航空深信這方面的努力會取得滿意的成果，並期望乘客收益率的下滑隨著全球經濟情況改善而放緩，從而利好客運業務。貨運業務前景樂觀，國泰航空將充分把握全球貨運市場增長的機遇。燃油成本增加導致營業成本上升，對業績構成不利影響。燃油對沖虧損正在減少。

為提升競爭力，國泰航空正擴大航線網絡、加開最受歡迎航線的班次，以及增購具燃油效益的飛機。旗下航空公司在致力提升生產力及削減成本之餘，正力求在高水平的顧客服務上更進一步。國泰航空集團對員工的質素、盡責態度和專業精神感到自豪。該集團作出了艱難但必要的決定，採取了果敢的行動，務求令國泰航空及國泰港龍航空業務更鞏固，成為更卓越的航空公司。

一如過去七十一年，國泰航空將繼續以堅定不移的態度履行對香港和港人的承諾，並繼續進行策略投資，以發展和加強香港作為亞洲最具規模國際航空樞紐的地位。

何泉

## 香港飛機工程公司（「港機」）集團

### 財務撮要

	2017 港幣百萬元	2016 港幣百萬元
<b>收益</b>		
港機（香港）	4,041	3,879
港機（美洲）	2,625	2,836
廈門太古	2,041	1,640
廈門太古發動機服務公司	5,162	4,808
其他公司	677	597
<b>營業（虧損）／溢利淨額</b>	<b>(209)</b>	38
<b>應佔溢利／（虧損）</b>		
港機（香港）	257	194
港機（美洲）	(602)	(238)
廈門太古	135	94
廈門太古發動機服務公司	209	196
<b>應佔溢利：</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	244	218
其他附屬公司及合資公司	97	52
<b>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、減值支出及遞延稅項資產淨值撇銷）</b>	<b>340</b>	516
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所得收益	-	783
減值支出：		
商譽	(625)*	(285)*
廠房、機器及工具	(7)*	(39)
撇銷遞延稅項資產淨值	(249)*	-
<b>應佔（虧損）／溢利</b>	<b>(541)</b>	975
<b>太古公司應佔（虧損）／溢利</b>	<b>(406)</b>	731

\* 即有關港機（美洲）的減值支出及撇銷

### 營業數據撮要

		2017	2016
<b>機身服務已售工時</b>			
港機（香港）	百萬	2.70	2.67
港機（美洲）	百萬	2.80	3.24
廈門太古	百萬	3.76	3.21
<b>外勤服務處理航班數量</b>			
港機（香港）	每日平均架次	320	307
<b>進行大修引擎數量</b>			
廈門太古發動機服務公司		85	90
香港航空發動機維修服務公司		140	114

港機集團繼續為客戶提供更廣泛、更深入和更卓越的飛機工程服務。



## 二零一七年航空維修及修理業回顧

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，但新型飛機較相對舊型飛機所需的維修及修理為少，而原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。

## 二零一七年業績摘要

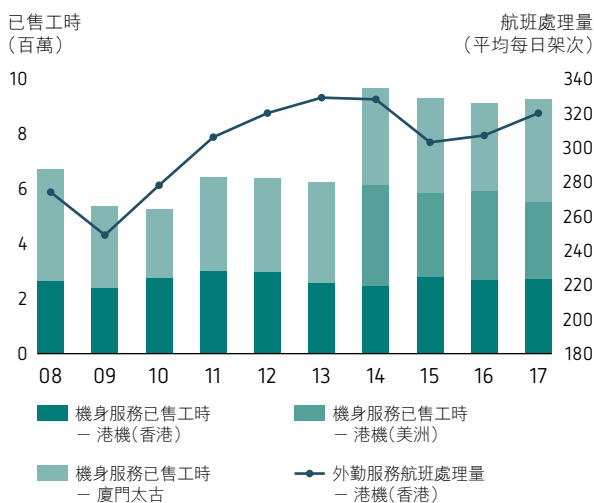
港機大部分業務於二零一七年表現良好，惟美洲業務持續錄得虧損。按百分之一百的基準計算，港機集團於二零一

七年整體錄得應佔虧損港幣五億四千一百萬元。虧損包括一項有關HAECO USA Holdings, Inc. (「港機(美洲)」) 商譽的減值支出港幣六億二千五百萬元，以及一項有關港機(美洲) 遞延稅項資產淨值的撇銷港幣二億四千九百萬元。二零一六年則錄得溢利港幣九億七千五百萬元，當中包括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」) 出售於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」) 所持權益，集團因而錄得的收益港幣八億零五百萬元 (未計相關支出)，以及一項有關來自港機(美洲) 商譽的減值支出港幣二億八千五百萬元。

撇除兩個年度的減值支出、二零一七年的遞延稅項資產淨值撇銷及二零一六年出售權益所得的收益，港機集團於二零一七年錄得應佔溢利港幣三億四千萬元，較二零一六年下跌百分之三十四。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，以及港機(香港)及廈門太古的業績提升，不足以抵銷港機(美洲)虧損增加的影響。

港機(香港)、港機(美洲)及廈門太古於二零一七年共售出九百二十六萬機身服務工時，較二零一六年增加十四萬工時。二零一七年在香港及廈門進行的機身服務工程有所增加，而在美洲進行的工程則減少，主要原因是失去來自一個主要客戶的重大工程。

### 港機集團 — 主要營運數據



### 港機（香港）

撇除二零一六年出售新加坡航空發動機維修服務公司權益所得溢利，港機（香港）於二零一七年錄得溢利增加百分之三十三，主要反映機身及外勤服務工程增加。

機身服務已售工時由二零一六年的二百六十七萬小時增加至二零一七年的二百七十萬小時，反映部分客戶將二零一六年的工程延後進行。所進行的工程中，百分之七十八來自非以香港為基地的航空公司。

二零一七年平均每日處理的航班數量增加百分之四至三百二十班。外勤服務的已售工時有所增加，反映此服務的工作量有所上升。

二零一七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）為二十一萬五千小時，較二零一六年增加百分之四。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）於二零一七年錄得虧損港幣十四億八千三百萬元（包括一項有關商譽的減值支出港幣六億二千五百萬元以及撇銷遞延稅項資產淨值港幣二億四千九百萬元）。撇除兩個年度的減值支出及二零一七年撇銷的遞延稅項資產淨值，港機（美洲）於二零一七年的虧損為港幣六億零二百萬元，二零一六年的虧損則為港幣二億三千八百萬元。

虧損增加反映機身服務、改裝服務及Panasonic 通訊設備工作量減少。由於二零一七年未有確認就稅項虧損所產生的遞延稅項資產，（與二零一六年相比）業績亦因而受到不利影響。

港機（美洲）的機身服務需求減少。二零一七年的已售工時為二百八十萬小時，二零一六年則為三百二十四萬小時，反映由二零一七年八月起失去一個主要客戶的重大工程，以及部分大型的飛機及客艙改裝計劃已於二零一六年完成。為籌備第五個在格林斯伯勒市的機庫於二零一八年啟用，所需培訓及招聘員工的額外成本對業績造成不利影響。

二零一七年來自客艙和座椅的收益有所增加。售出的座椅數量上升（售出約七千三百張特選及經濟客艙座椅，二零一六年則為三千四百張），但改裝工程減少，交付的Panasonic 通訊設備安裝組件數量亦下降。整體而言，客艙和座椅工程出現虧損，部分座椅合約錄得虧損。

按適用的會計準則規定，港機（美洲）業務的賬面值已進行檢討。經檢討後（包括考慮港機（美洲）機身維修業務的前景），已於二零一七年計入一項有關所錄得商譽的減值支出港幣六億二千五百萬元。

在檢討將美國往年稅務虧損抵銷美國未來溢利的能力後，按照適用會計準則規定，經考慮錄得未來溢利時間的確定性後，已於二零一七年將遞延稅項資產淨值予以撇銷。

### 廈門太古

廈門太古錄得應佔溢利港幣一億三千五百萬元，較二零一六年增加百分之四十四。

二零一七年的機身服務已售工時為三百七十六萬小時，工作量增長百分之十七，反映需求上升，收益則增加百分之二十二。

二零一七年平均每日處理五十四班航班，較二零一六年增加百分之八。收益增加百分之十五。

二零一七年來自私人飛機工程的收益錄得百分之一百六十的增長。一項於二零一七年下半年開展的波音747-400型私人飛機客艙改裝項目，預期於二零一八年三月完成。

### 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七至港幣二億零九百萬元。

廈門太古發動機服務公司於二零一七年為GE90型飛機引擎完成五十二項引擎性能恢復工程及三十三項快速轉向工程，二零一六年則進行四十八項引擎性能恢復工程及四十二項快速轉向工程。由於引擎性能恢復工程、壓氣機模組修理工程及部件修理工程有所增加，廈門太古發動機服務公司於二零一七年錄得的溢利較二零一六年為多。

### 香港航空發動機維修服務公司

與二零一六年相比，香港航空發動機維修服務公司於二零一七年錄得的溢利（按百分之一百基準計算）增加百分之十二（撇除二零一六年出售所持新加坡航空發動機維修服務公司權益所得溢利）。溢利增加主要反映工作量增加。二零一七年共為一百四十台引擎進行大修，二零一六年則為一百一十四台。香港航空發動機維修服務公司於二零一七年在新設施及工具設備上作出龐大投資，並增聘員工，以容納新型號引擎及應付預期增長的工作量。

### 其他主要附屬及合資公司

港機航材技術管理公司於二零一七年為二百七十二架飛機提供航材技術管理服務，數量與二零一六年相若。港機航材技術管理公司二零一七年的溢利上升。租借飛機零件有所增加，修理業務亦有增長。

廈門太古起落架維修服務有限公司於二零一七年所進行的工程較二零一六年為多，虧損因此減少。二零一六年的虧損包括一項有關廠房、機器及工具的減值支出。

### 展望

二零一八年港機集團各業務的前景令人滿意。預期進行修理和大修的引擎數量有所增加。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。外勤服務需求預期堅穩。機身服務需求預計與二零一七年大致相若，當中香港與廈門變化不大，而美洲則有所上升。售出座椅的數量和組合預期與二零一七年相若。客艙整裝工程的預約量偏低。Panasonic 通訊設備的工作量預期大幅減少。

機身服務業績將取決於美洲致力提升效率和改善工作流程所得的成果。預期我們可於二零一八年因此得享若干裨益。

廈門市政府提出將高崎機場遷往一個位於翔安區新機場的建議，仍須取得中央政府的批准。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，管理層就此與當地政府機關保持定期溝通。

—  
鄧健榮