



國泰航空一架空中巴士A350-1000型飛機在香港上空翱翔。



航空部門

提升世界級服務

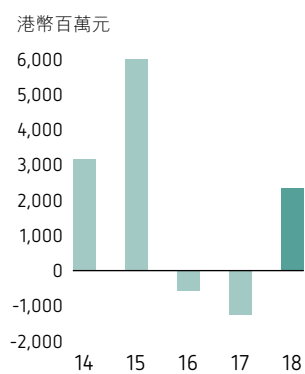
我們致力不斷提升地勤及機上的產品和服務，購買具燃油效益的飛機以擴充機隊，以及強化飛機工程業務。

航空部門

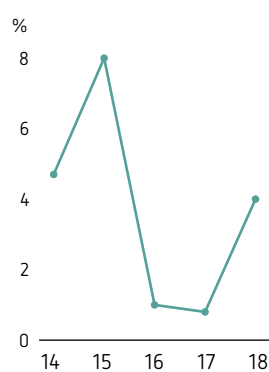
航空部門主要的重大投資由國泰航空集團及港機集團組成。

國泰航空集團（按百分之一百基準）

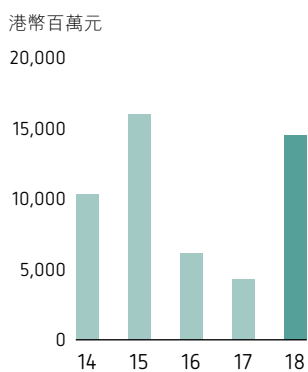
國泰航空股東應佔溢利／ （虧損）



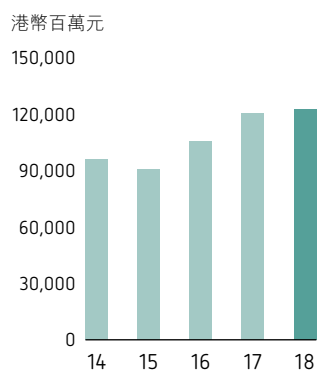
所用資本回報



營運業務產生的現金淨額



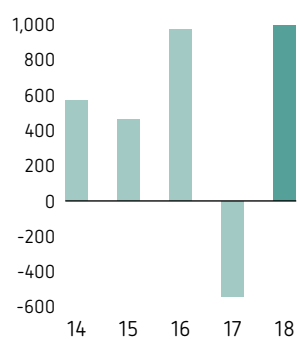
所用資本



港機集團 (按百分之一百基準)

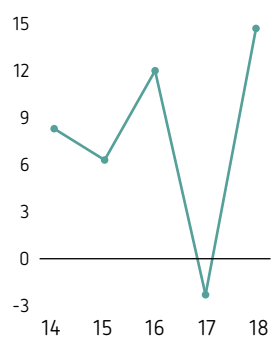
港機股東應佔溢利／(虧損)

港幣百萬元



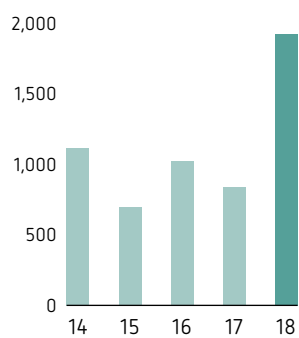
所用資本回報

%



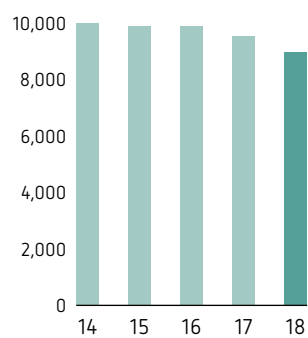
營運業務產生的現金淨額

港幣百萬元



所用資本

港幣百萬元



國泰航空集團

國泰航空集團包括國泰航空、其全資附屬公司國泰港龍航空及華民航空，以及聯屬公司國航及國貨航。國泰航空亦持有其他多家公司的權益，包括提供航空飲食服務以及地勤及停機坪服務的公司，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三十三個國家及地區共七十六個目的地（連同代號共享協議提供服務往來五十三個國家及地區共二百二十五個目的地）。於二零一八年十二月三十一日，國泰航空營運一百五十四架飛機，並已訂購三十九架新飛機，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，提供定期航班往來中國內地及其他亞洲地區共四十九個目的地（連同代號共享協議提供航班往來五十七個目的地）。於二零一八年十二月三十一日，國泰港龍航空營運四十八架飛機，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。國貨航是國泰航空於中國內地的貨運合資公司，於二零一八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。

華民航空為敦豪國際速遞（DHL Express）營運貨運速遞服務前往亞洲十二個城市。於二零一八年十二月三十一日，華民航空營運十架貨機。

國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬二千四百名員工（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。

港機持有五成權益的合資公司香港航空發動機維修服務有限公司及港機的附屬公司廈門太古發動機服務有限公司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，持有該公司百分之七十權益。

港機是太古公司的全資附屬公司。

策略

國泰航空（本身為上市公司）的策略目標是令股東價值長遠地持續增長。為實現此目標（及港機的策略目標），國泰航空採取以下策略：

- 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。

二零一八年業績表現

財務撮要

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
港機集團		
收益	14,892	14,546
營業溢利／(虧損)	1,140	(90)
太古公司應佔溢利／(虧損)	760	(406)
國泰航空集團		
應佔聯屬公司除稅後溢利／(虧損)	1,056	(567)
太古公司應佔溢利／(虧損)	1,781	(1,002)

有關航空部門的會計處理

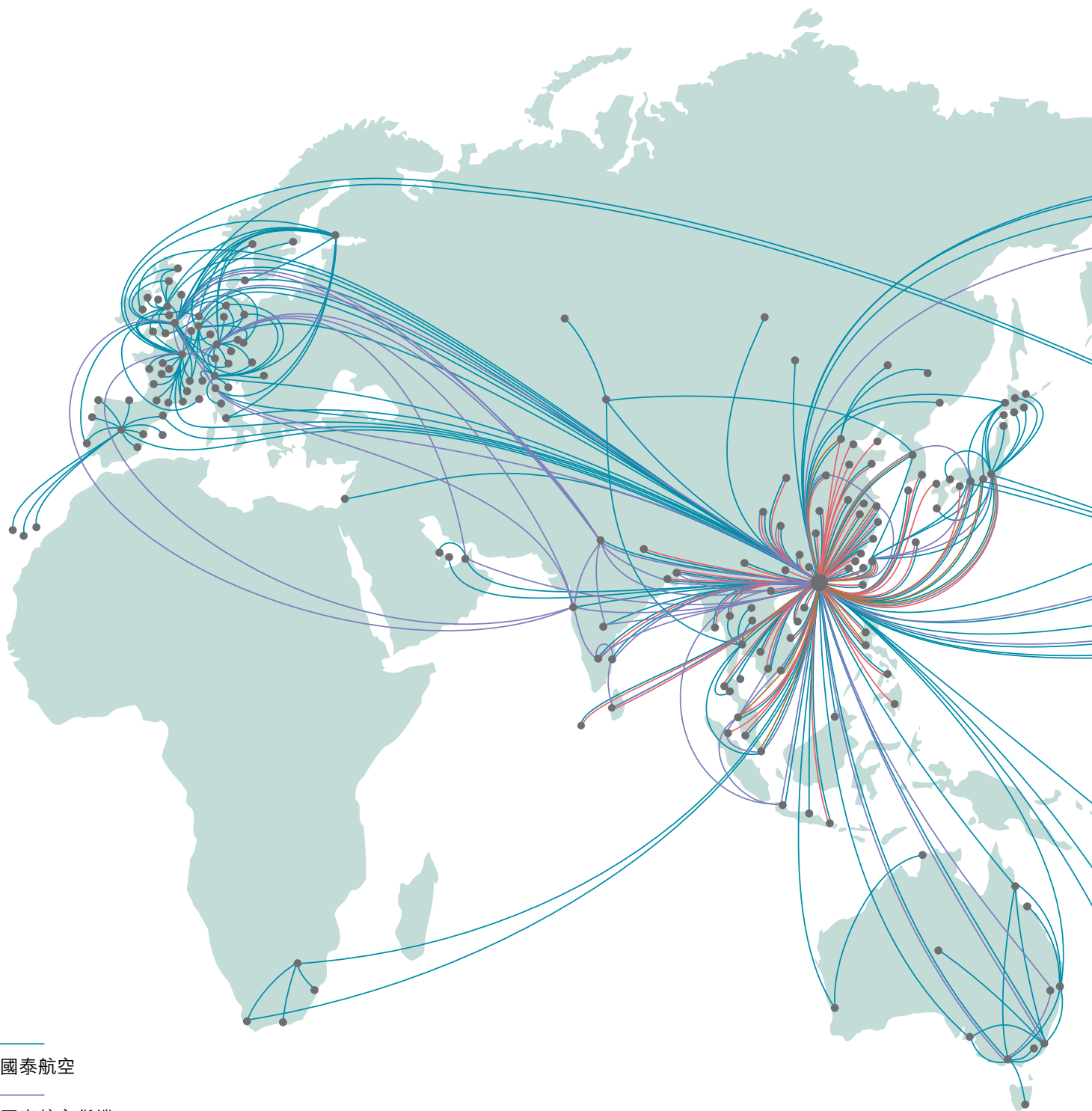
集團採用權益會計法將其於國泰航空集團的聯屬權益入賬。集團於綜合損益表以獨立賬項確認其應佔溢利或虧損淨額。有關國泰航空的業績及財務狀況詳情，請參閱第218頁及第219頁的財務報表附錄。上述數據並不包括綜合調整。

國泰航空集團

國泰航空及國泰港龍航空 — 二零一八年業績表現

		2018	2017	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	32,387	31,439	+3.0%
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	155,362	150,138	+3.5%
可用貨物及郵件噸千米數 (「可用貨運噸千米」)	百萬	17,616	17,163	+2.6%
客運收益	港幣百萬元	73,119	66,408	+10.1%
每可用座位千米客運收益	港仙	47.1	44.2	+6.6%
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬	130,630	126,663	+3.1%
收入乘客運載人次	千位	35,468	34,820	+1.9%
乘客運載率	%	84.1	84.4	-0.3個百分點
乘客收益率	港仙	55.8	52.3	+6.7%
貨運收益 — 集團	港幣百萬元	28,316	23,903	+18.5%
貨運收益 — 國泰航空及國泰港龍航空	港幣百萬元	24,663	20,553	+20.0%
每可用貨運噸千米貨物及郵件收益	港元	1.40	1.20	+16.7%
運載貨物及郵件	千噸	2,152	2,056	+4.7%
貨物及郵件運載率	%	68.8	67.8	+1.0個百分點
貨物及郵件收益率	港元	2.03	1.77	+14.7%
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	3.27	3.12	+4.8%
每可用噸千米成本 (除燃油)	港元	2.25	2.14	+5.1%
飛機使用量	每日時數	12.3	12.3	—
航班準時表現	%	72.7	71.2	+1.5個百分點
機隊平均機齡	年	9.9	9.3	+6.5%
耗油量 — 集團	桶 (百萬)	45.8	45.1	+1.6%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,830	1,866	-1.9%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,387	1,405	-1.3%

國泰航空集團 — 覆蓋網絡

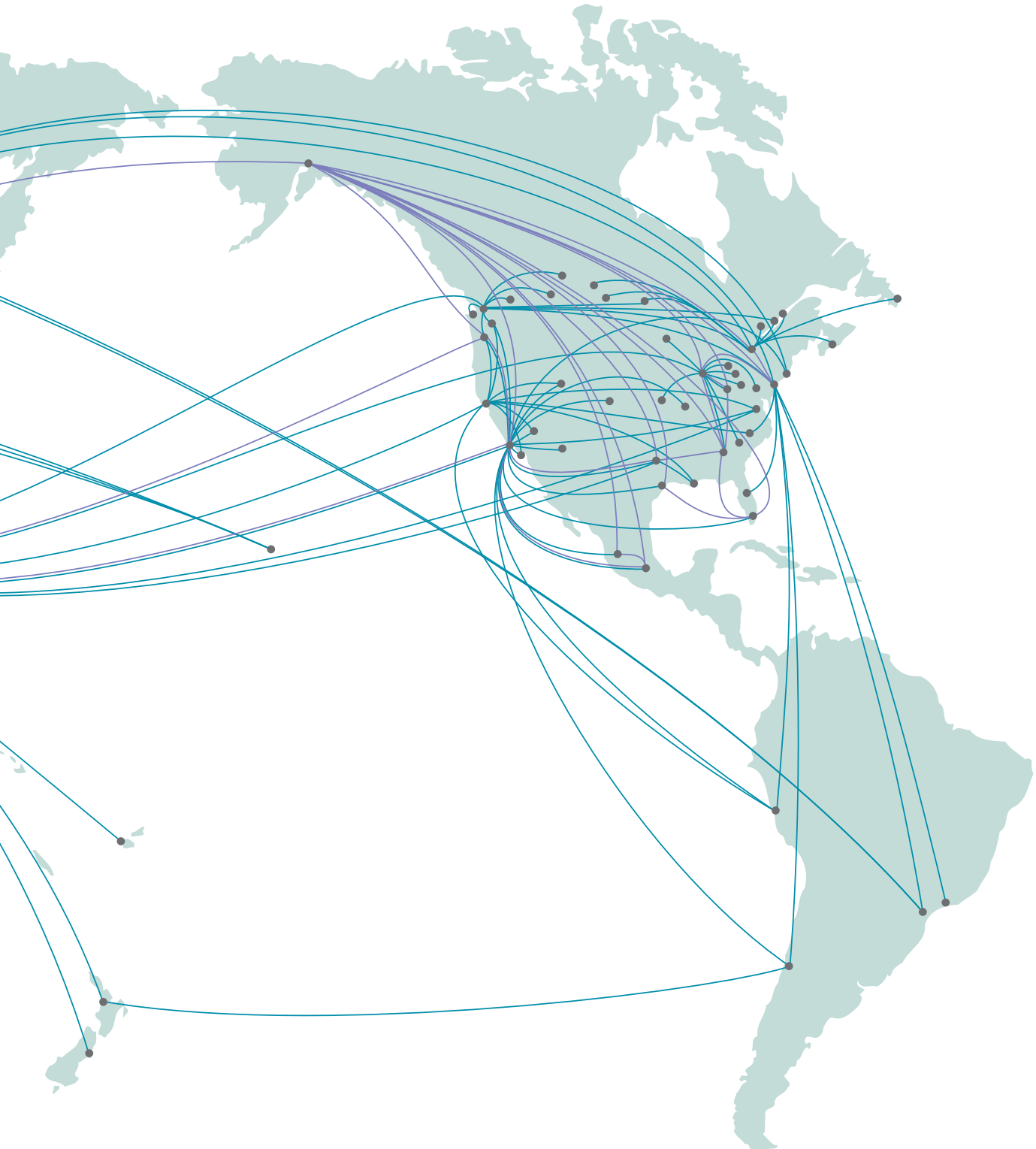


國泰航空

國泰航空貨機

國泰港龍航空

華民航空



位於香港國際機場的「玲瓏堂」是國泰航空最新啟用的貴賓室。



二零一八年航空業回顧

儘管經濟情況普遍良好，但國泰航空旗下航空公司於二零一八年的營運環境仍然困難，面對著競爭激烈、油價上漲和美元走強的挑戰。

二零一八年業績摘要

按百分之一百的基準計算的國泰航空集團二零一八年應佔溢利為港幣二十三億四千五百萬元，而二零一七年則錄得應佔虧損港幣十二億五千九百萬元。航空公司除稅後溢利為港幣二億四千一百萬元（二零一七年：虧損港幣四十三億零三百萬元），而應佔附屬及聯屬公司溢利則為港幣二十一億零四百萬元（二零一七年：港幣三十億四千四百萬元）。

客運市場的可載客量過剩，導致與其他航空公司（尤其是中國內地的航空公司）之間競爭激烈，使主要航線的市場收益率受壓，情況尤以下半年為甚。然而，客運業務受惠於可載客量的增長、對顧客服務的專注和更佳的收益管理。運載率得以維持，收益率在競爭壓力下仍見提升。貨運業務表現強勁，可載貨量、收益率及運載率有所上升。

油價連續上漲十個月後，於本年度最後兩個月略為下降。美元的強勢於下半年對收入淨額造成不利影響。

國泰航空在二零一七年為企業轉型計劃奠下基礎，繼而在二零一八年實施了多項措施，包括重組海外業務架構、透

過連串措施提高生產力、提升數碼化能力、專注發展全球業務服務組。該計劃改善了機上餐膳、乘客舒適度、乘客聯繫方式及旅遊獎勵計劃，並擴大航線網絡和改善服務培訓。

儘管人民幣弱勢帶來不利影響，附屬及聯屬公司的貢獻仍然令人滿意。

國泰航空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，使華民航空成為其全資附屬公司，而華民航空與DHL International新訂為期十五年的包板協議亦同時開始生效。

客運服務

二零一八年的客運收益為港幣七百三十一億一千九百萬元，較二零一七年增加百分之十。載客三千五百五十萬人次，較上年度增加百分之二。

可載客量增加百分之四，反映十條新航線的推出（包括前往布魯塞爾、都柏林、達沃市及華盛頓）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一。收益率上升百分之七，至港幣五十五點八仙。

與其他航空公司之間的競爭加劇、燃油成本增加及美元逐漸走強，均對客運業務的表現構成不利影響。頭等及商務客艙需求殷切，經濟客艙的需求則受到競爭激烈的不利影響。然而，收益率有所上升，部分反映燃油附加費的影

響。整體而言，客運業務受惠於可載客量的增長、對顧客服務的專注和良好的收益管理。運載率得以維持。

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二零一八年的貨運收益為港幣二百四十六億六千三百萬元，較二零一七年增加百分之二十。二零一八年的載貨噸數較二零一七年增加百分之五（至二百二十萬噸）。市場全年暢旺。

國泰航空及國泰港龍航空於二零一八年的可載貨量增加百分之三。貨物運載率上升一個百分點至百分之六十八點八，而收益率則上升百分之十五至港幣二點零三元，反映高價值特殊貨物的貨運量增加及燃油附加費上升。

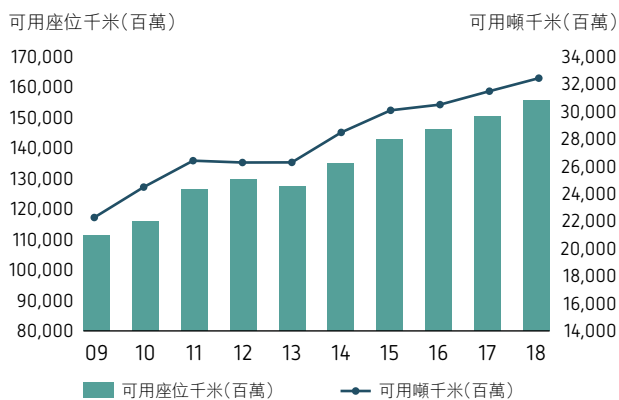
華民航空

華民航空於二零一八年錄得的溢利略高於二零一七年。以可用噸千米計算的可載貨量減少百分之四至七億三千萬，運載率下降零點八個百分點至百分之六十六點一。

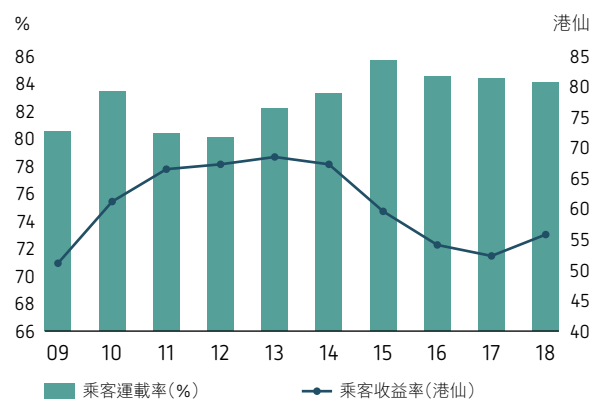
營業成本

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）較二零一七年增加港幣七十五億四千五百萬元（或百分之三十一）。油價上升，同時航班亦增加。燃油對沖虧損減少，計及該等虧損後，國泰航空集團的燃油成本較二零一七年增加港幣二十七億五千七百萬元（或百分之九）。燃油成本淨額是國泰航空集團最大的成本，佔二零一八年營業成本的百分之三十點九（二零一七年為百分之三十點七）。每可用噸千米基本非燃油成本僅略為上升，反映該集團專注提升生產力和效益的成果。

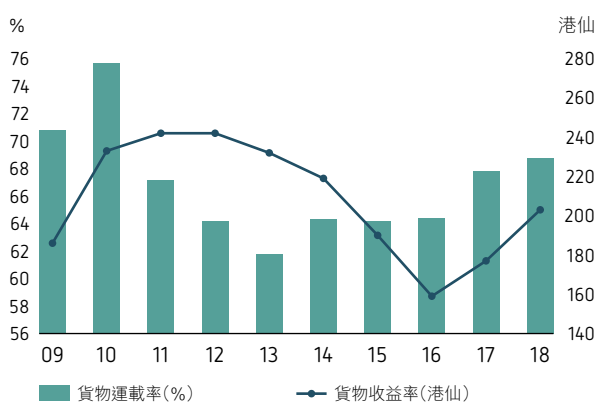
可運載量 — 可用座位千米數及可用噸千米數



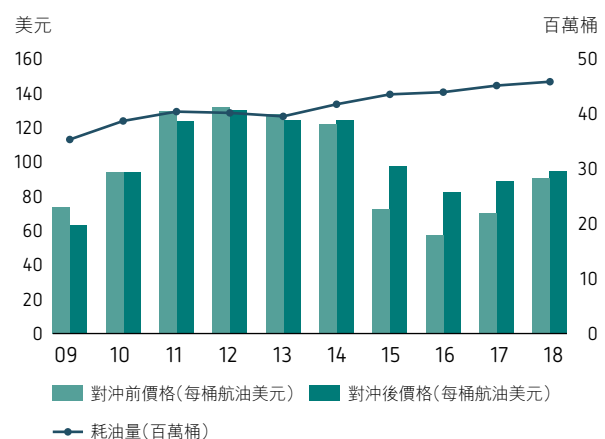
客運服務運載率及收益率



貨運服務運載率及收益率



燃油價格及耗油量



香港國際機場的擠塞問題及大中華區的航空管制為國泰航空帶來開支，國泰航空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。

資料安全事件

國泰航空於二零一八年十月公佈發現部分國泰航空及國泰港龍航空乘客的資料曾被未經授權取覽。發現事件後，國泰航空已即時採取行動阻止事件發展及展開全面的調查，至今未有證據顯示任何個人資料曾被不當使用。受影響的資訊系統與航班運作系統為完全獨立的系統，是次事件不

會對航班安全構成影響。國泰航空已聯絡受影響的乘客，並已知會香港警方及有關當局。

機隊資料

於二零一八年十二月三十一日，國泰航空及國泰港龍航空機隊的飛機總數為二百零二架，較二零一七年十二月三十一日增加六架。

國泰航空於二零一八年接收八架空中巴士A350-1000型飛機，到二零二一年年底，該型號飛機將增至二十架。

於二零一八年十二月三十一日，國泰航空集團已訂購七十一架新飛機，由現在至二零二四年間陸續接收。所訂購的飛機包括三十二架空中巴士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。

機隊資料*

飛機類型	於二零一八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					
	擁有	籌資	營業		'19	'20	'21及之後		'19	'20	'21	'22	'23	'24
由國泰航空營運的飛機：														
A330-300	20	10	3	33					1	2				
A350-900	16	4	2	22	2	4		6						2
A350-1000	6	2		8	4 ^(a)	3	5	12						
747-400BCF貨機	1			1										
747-400ERF貨機		6		6										
747-8F貨機	3	11		14										
777-200	4			4										
777-300	14			14	3			3 ^(b)						
777-300ER	20	10	22	52					1		6	4	2	3
777-9							21	21						
總數	84	43	27	154	9	7	26	42	2	2	6	4	2	3
由國泰港龍航空營運的飛機：														
A320-200	5		10	15						4	3	3		
A321-200	2		6	8						1	2	2	1	
A321-200neo						9	23	32						
A330-300	18 ^(c)		7	25					3	1	2			1
總數	25		23	48		9	23	32	3	6	7	5	1	1
由華民航空營運的飛機：														
A300-600F貨機			10	10					1	1		5	3	
總數			10	10					1	1		5	3	
總數合計	109	43	60	212	9	16	49	74	6	9	13	14	6	3

* 包括一架停用的波音777-200型飛機，二零一八年十二月三十一日後的飛機變動並不反映於機隊資料內。已停用的波音777-200型飛機其後於二零一九年三月註銷。

(a) 第一架飛機已於二零一九年二月接收，第二架已於二零一九年三月接收。

(b) 三架二手的波音777-300型飛機將於二零一九年接收。

(c) 八架該等飛機為國泰航空所擁有，由國泰港龍航空租用。



國泰航空於二零一八年
共接收八架空中巴士
A350-1000型飛機。
此型號的飛機技術先進，
可大大提高燃油效益。

三架空中巴士A330-300型飛機、一架波音747-400BCF型貨機及一架波音777-300ER型飛機已於二零一八年交還出租人。一架波音777-200型飛機已捐予美國亞利桑那州的皮馬航空航天博物館。

國航及國貨航

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，因此二零一八年度的業績包括國航截至二零一八年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一八年十月一日至二零一八年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

截至二零一八年九月三十日止十二個月，國航的財務業績與截至二零一七年九月三十日止十二個月比較有所倒退。

國貨航於二零一八年的財務業績亦較上年度有所倒退。

展望

預料於二零一九年的營商環境仍然充滿挑戰，預期美元走強，加上地緣政治紛爭及環球貿易局勢緊張帶來不明朗因素均不利客貨運需求。競爭依然激烈，尤以長途航線的經濟客艙為甚；營運上的限制將帶來額外成本。這些因素將使客運及貨運業務受到影響。

國泰航空深信其企業轉型計劃定能取得持續而長遠的表現。國泰航空將於二零一九年繼續重組業務流程、受惠於相關的基本架構措施，以及建立持續改進的文化。為提升競爭地位，旗下航空公司將擴大航線網絡至更多現時香港未有航班到達的航點，加開最受歡迎航線的班次，以及營運更多具燃油效益的飛機。國泰航空將繼續專注投資於顧客服務及生產力。

何杲

香港飛機工程公司（港機）集團

財務撮要

	2018 港幣百萬元	2017 港幣百萬元
收益		
港機（香港）	4,253	4,041
港機（美洲）	2,644	2,625
廈門太古	2,165	2,041
廈門太古發動機服務公司	4,893	5,162
其他公司	937	677
	14,892	14,546
營業溢利／（虧損）淨額	1,048	(210)
應佔溢利／（虧損）		
港機（香港）	261	257
港機（美洲）	(290)	(602)
廈門太古	233	135
廈門太古發動機服務公司	182	209
應佔溢利：		
香港航空發動機維修服務公司	374	244
其他附屬公司及合資公司	191	97
應佔溢利（撇除非經常性項目）	951	340
減值支出：		
商譽	-	(625)*
廠房、機器及工具	-	(7)*
撇銷遞延稅項資產淨值	-	(249)*
增持一家合資公司（其後成為附屬公司）權益所得收益	42	-
應佔溢利／（虧損）	993	(541)
太古公司應佔溢利／（虧損）	760	(406)

* 即有關港機（美洲）的減值支出及撇銷

營業數據撮要

		2018	2017
機身服務已售工時			
港機（香港）	百萬	2.70	2.70
港機（美洲）	百萬	2.85	2.80
廈門太古	百萬	4.11	3.76
外勤服務處理航班數量			
港機（香港）	每日平均架次	321	320
進行大修的引擎數量			
廈門太古發動機服務公司		90	85
香港航空發動機維修服務公司		212	140

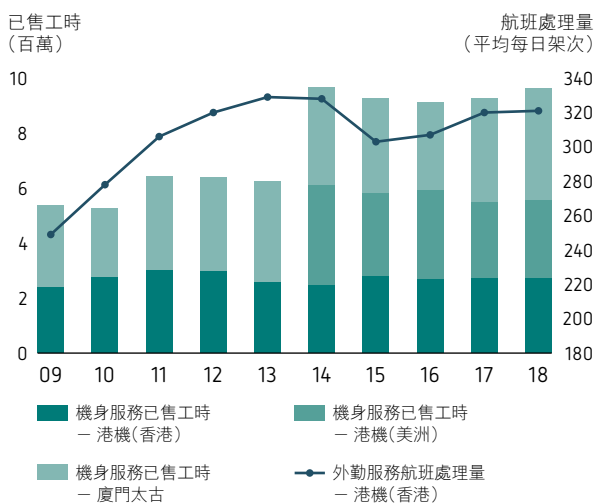


港機於二零一八年十二月成為太古公司的全資附屬公司。

二零一八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，但新型飛機相對舊型飛機所需的維修及修理較少，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。

港機集團 — 主要營運數據



二零一八年業績摘要

港機大部分業務於二零一八年表現良好，港機(美洲)儘管仍然錄得虧損，但業績顯著改善。按百分之一的基準計算，港機集團於二零一八年整體錄得應佔溢利港幣九億九千三百萬元，包括有關增持一家合資公司權益所得的收益港幣四千二百萬元。二零一七年則錄得港幣五億四千一百萬元的虧損，當中包括有關港機(美洲)商譽的減值支出港幣六億二千五百萬元，以及撇銷港機(美洲)遞延稅項資產淨值港幣二億四千九百萬元。

撇除二零一八年增持一家合資公司權益所得的相關收益以及二零一七年的減值支出及遞延稅項資產淨值撇銷後，港機集團於二零一八年錄得的應佔溢利為港幣九億五千一百萬元，而二零一七年則為港幣三億四千萬元。溢利上升，主要反映港機(美洲)的虧損減少以及廈門太古與香港航空發動機維修服務公司的工作量增加。

港機(香港)、港機(美洲)及廈門太古於二零一八年共售出九百六十六萬機身服務工時，較二零一七年增加四十萬工時。二零一八年在港機(美洲)及廈門太古進行的機身服務工程有所增加，而在港機(香港)進行的工程則與上年度相若。

港機（香港）

港機（香港）於二零一八年錄得的溢利為港幣二億六千一百萬元，增加百分之二，主要反映機身及外勤服務的表現提升，惟升幅因部件修理的營業成本增加而被局部抵銷。二零一八年的機身服務已售工時維持於二百七十萬小時，收費率上升。

外勤服務方面，二零一八年平均每日處理的航班數量與二零一七年相若。外勤服務的已售工時有所增加，反映為每架飛機進行的工作量有所上升。

二零一八年的部件修理已售工時（連同港機部件服務（廈門）公司的已售工時）為二十二萬小時，較二零一七年增加百分之二。已售工時增加反映需求上升及新增的維修技術能力。

港機（美洲）

港機（美洲）於二零一八年錄得的虧損為港幣二億九千萬元，與二零一七年的港幣六億零二百萬元虧損（已撇除減值支出及及撇銷遞延稅項資產淨值）比較，虧損減少港幣三億一千二百萬元。業績有所改善，除因售出更多座椅及備件外，亦反映利潤較高的機身服務工程比例增加以及效率有所提升。

港機（美洲）的機身服務需求穩定。二零一八年的已售工時為二百八十五萬小時，二零一七年則為二百八十萬小時。格林斯伯勒市的第五個機庫於二零一八年啟用後帶來額外的工程，加上取得利潤較高的工程，因而取代了二零一七年八月失去一個主要客戶的重大工程。二零一七年的業績亦受到非經常性開支所帶來的不利影響。

二零一八年進行的客艙內部改裝工程減少，交付的Panasonic 通訊設備安裝組件數量亦下降。儘管如此，客艙設計整裝方案業務的業績有所改善，原因是售出的座椅（八千九百張，二零一七年則為七千三百張）及座椅備件數量上升，利潤亦較高。

廈門太古

廈門太古錄得應佔溢利港幣二億三千三百萬元，較二零一七年增加百分之七十三，反映機身服務的工作量增加，以及非常利好的滙率變動。

二零一八年的機身服務已售工時為四百一十一萬小時，工作量增加百分之九，反映需求上升，產生的收益亦增加百分之八。

外勤服務方面，二零一八年平均每日處理五十八班航班，較二零一七年增加百分之七。

廈門太古發動機服務公司

廈門太古發動機服務公司於二零一八年錄得應佔溢利港幣一億八千二百萬元，較二零一七年減少百分之十三。廈門太古發動機服務公司於二零一八年為GE90型飛機引擎完成五十二項引擎性能恢復工程及三十八項快速轉向工程（二零一七年進行五十二項引擎性能恢復工程及三十三項快速轉向工程）。二零一八年的溢利減少，主要反映廈門太古發動機服務公司與其主要客戶的合約條款改變。

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於二零一八年錄得的應佔溢利較二零一七年增加百分之五十三。溢利增加，反映維修的引擎數量增加，以及在工種組合上重型工程的比例較高。二零一八年共為二百一十二台引擎進行大修，二零一七年則為一百四十台。香港航空發動機維修服務公司在新設施及工具設備上作出龐大投資（及繼續增聘員工），以應付工作量的進一步增長。

其他主要附屬及合資公司

港機航材技術管理公司於二零一八年為二百九十九架飛機提供航材技術管理服務，較二零一七年增加百分之十，但其二零一八年的溢利低於二零一七年。員工成本及維修支出上升。

廈門太古起落架維修服務公司於二零一八年錄得溢利，而二零一七年則錄得虧損。所進行的工作量增加。

展望

二零一九年港機集團各項業務的前景各異。預期美洲的機身服務需求上升，香港及廈門則需求穩定。外勤服務需求預期堅穩。引擎服務需求預期增加。隨著新的技術能力發展起來，部件大修業務的表現預期會逐步改善。美洲的客艙設計整裝方案業務於二零一九年售出的座椅預計會少於二零一八年。客艙整裝工程的預約量偏低。預計Panasonic通訊設備的工作量將會增加。

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