

航空部門



國泰航空的空中巴士A350-1000型飛機

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

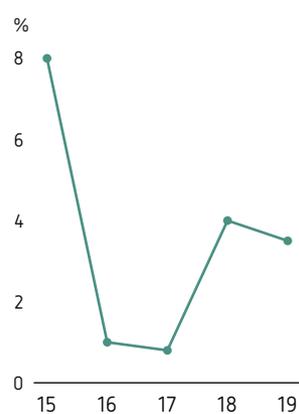
航空部門主要的重大投資由國泰航空集團及港機集團組成。

國泰航空集團（按百分之一百基準）

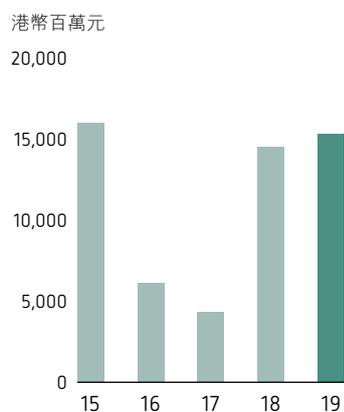
國泰航空股東應佔溢利／
（虧損）



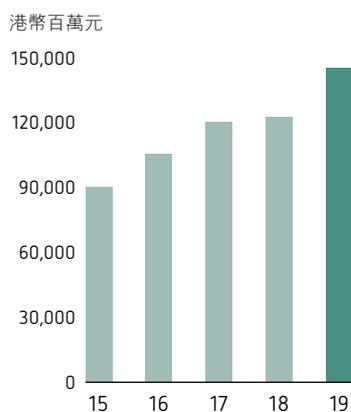
所用資本回報



營運業務產生的現金淨額

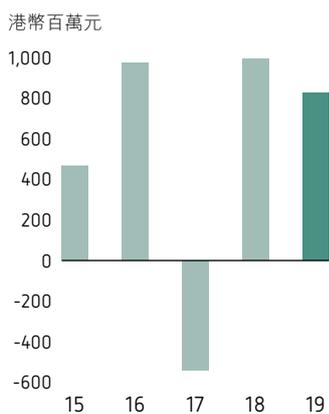


所用資本

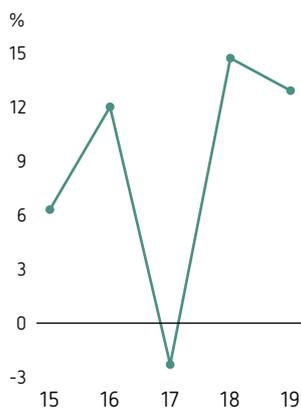


港機集團 (按百分之一百基準)

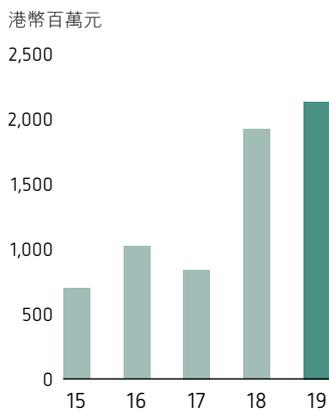
港機股東應佔溢利／(虧損)



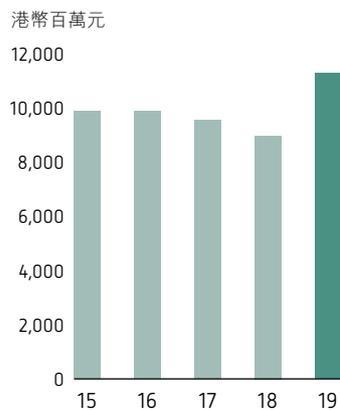
所用資本回報



營運業務產生的現金淨額



所用資本



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、香港快運及華民航空，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七十七個目的地（連同代碼共享協議提供服務往來五十四個國家及地區共二百四十四個目的地）。於二零一九年十二月三十一日，國泰航空營運一百五十五架飛機，並已訂購三十三架新飛機，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（連同代碼共享協議提供航班往來五十七個目的地）。於二零一九年十二月三十一日，國泰港龍航空營運四十八架飛機，並已訂購十六架新飛機，陸續於二零二四年年底前接收。

香港快運是一家在香港註冊並以香港為基地的廉價航空公司，在亞洲提供定期航班。於二零一九年十二月三十一日，香港快運營運二十四架飛機，並已訂購二十一架新飛機，陸續於二零二四年年底前接收。

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。於二零一九年十二月三十一日，華民航空營運九架貨機。

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，於二零一九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。

於二零一九年十二月三十一日，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾三萬四千二百名員工（在香港的員工約二萬八千二百人）。

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（「香港航空發動機維修服務公司」）及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」）提供飛機引擎大修工程。港機（美洲）亦生產飛機座椅。港機集團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，持有該公司七成權益。

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、國泰港龍航空及香港快運）與飛機工程公司（港機）的品牌。

- 發展國泰航空、國泰港龍航空及香港快運的機隊（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三支機隊。
- 維持高水平的客運、貨運及飛機工程服務，並提升其質素。
- 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。

二零一九年業績表現

財務撮要

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
港機集團		
收益	15,901	14,892
營業溢利	1,048	1,140
太古公司應佔溢利	825	760
國泰航空集團		
應佔聯屬公司除稅後溢利	761	1,056
太古公司應佔溢利	1,550	1,781

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218頁及第219頁的財務報表節錄。上述數據並不包括綜合調整。

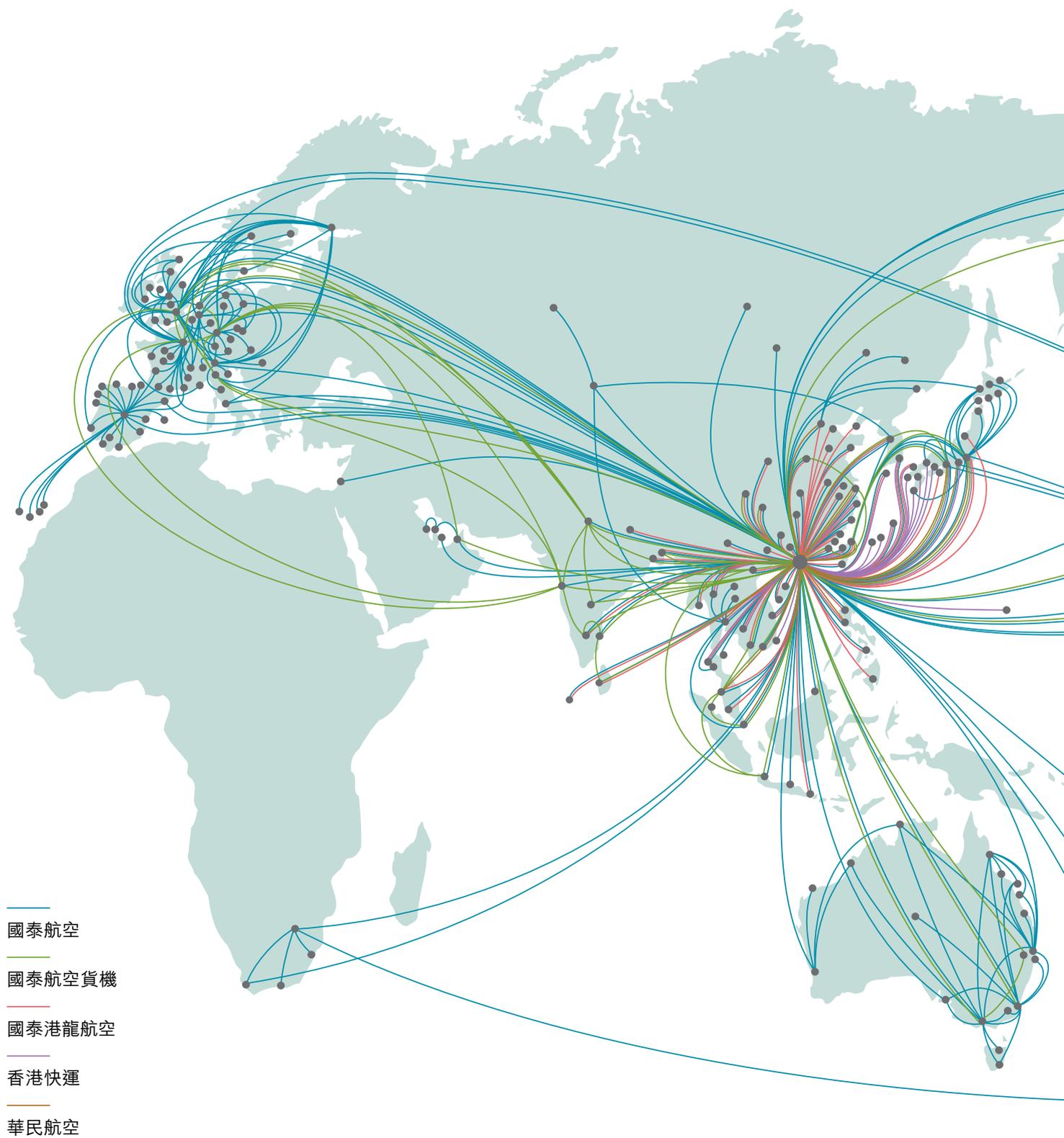
國泰航空集團

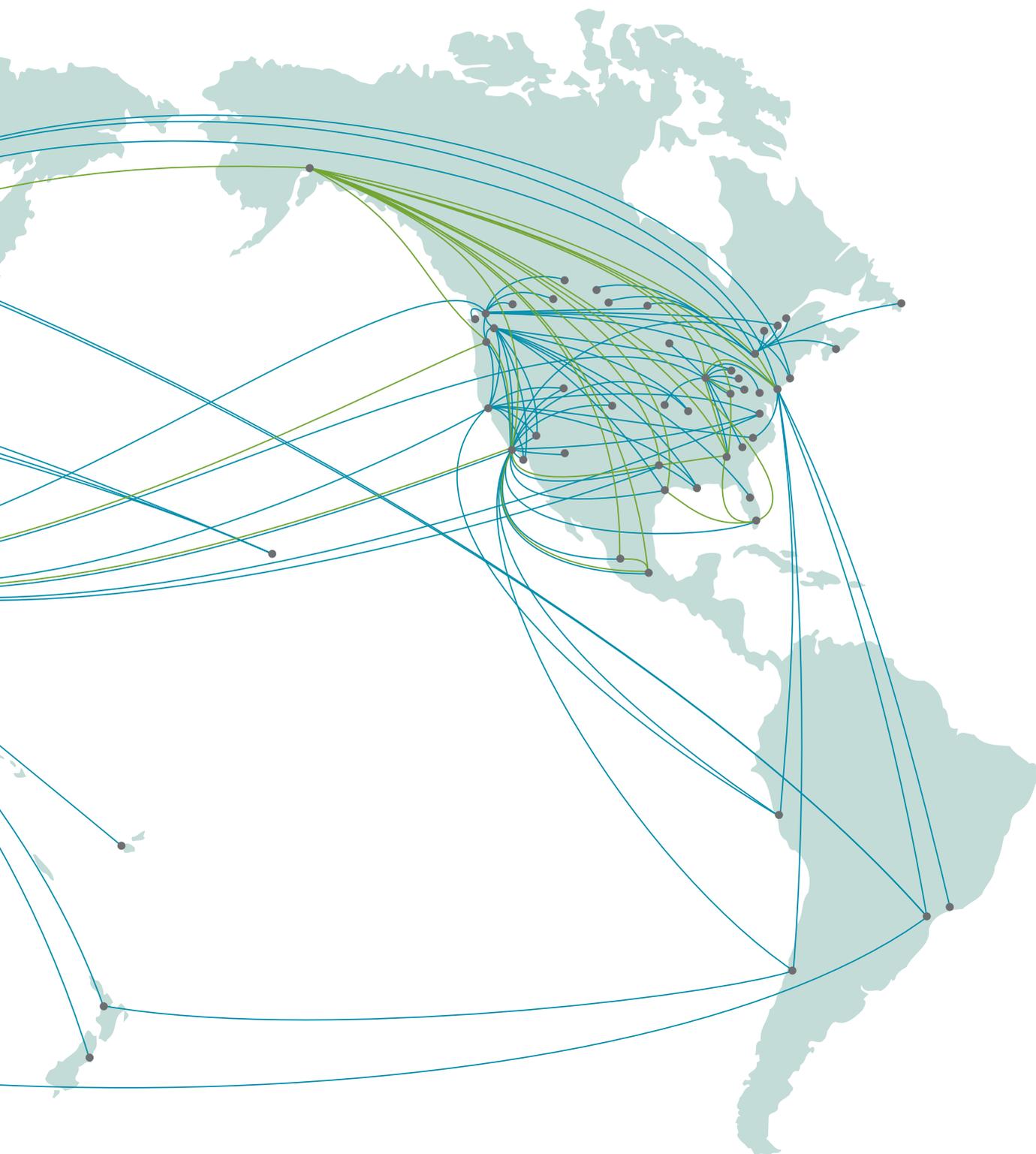
國泰航空及國泰港龍航空 — 二零一九年業績表現

		2019	2018	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	33,077	32,387	+2.1%
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	163,244	155,362	+5.1%
可用貨物噸千米數 (「可用貨運噸千米」) #	百萬	17,558	17,616	-0.3%
收入噸千米數 (「收入噸千米」)	百萬	24,090	24,543	-1.8%
客運收益	港幣百萬元	72,168	73,119	-1.3%
每可用座位千米客運收益	港仙	44.2	47.1	-6.2%
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬	134,397	130,630	+2.9%
收入乘客運載人次	千位	35,233	35,468	-0.7%
乘客運載率	%	82.3	84.1	-1.8個百分點
乘客收益率	港仙	53.6	55.8	-3.9%
貨運收益 — 集團#	港幣百萬元	23,810	28,316	-15.9%
貨運收益 — 國泰航空及國泰港龍航空#	港幣百萬元	21,154	24,663	-14.2%
每可用貨運噸千米貨運收益#	港元	1.20	1.40	-14.3%
貨運收入噸千米數 (「貨運收入噸千米」) #	百萬	11,311	12,122	-6.7%
運載貨物#	千噸	2,022	2,152	-6.0%
貨物運載率#	%	64.4	68.8	-4.4個百分點
貨物收益率#	港元	1.87	2.03	-7.9%
每可用噸千米成本 (連燃油)	港元	3.06	3.27	-6.4%
每可用噸千米成本 (除燃油)	港元	2.19	2.25	-2.7%
飛機使用量	每日時數	11.9	12.3	-3.3%
航班準時表現	%	76.3	72.7	+3.6個百分點
機隊平均機齡	年	10.3	9.9	+0.4年
耗油量 — 集團	桶 (百萬)	46.6	45.8	+1.7%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,867	1,830	+2.0%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,360	1,387	-1.9%

包括郵件。郵件不再獨立提述，但郵件服務仍繼續記入貨運服務賬項。

國泰航空集團 — 覆蓋網絡





二零一九年航空業回顧

二零一九年對國泰航空集團來說充滿挑戰。儘管地緣政治及貿易磨擦帶來艱難的環境，但由於為期三年的企業轉型計劃初見成效，集團於上半年取得良好的表現。然而，受到香港社會事件於下半年升溫及中美貿易磨擦加劇影響，進出境旅客量大幅下跌。隨著香港經濟步入衰退，國泰航空旗下航空公司的經營環境變得極其嚴峻，因此一般較上半年為佳的下半年業績跌幅遠超預期。

二零一九年業績摘要

按百分之一百基準計算的國泰航空集團二零一九年應佔溢利為港幣十六億九千一百萬元，而二零一八年的應佔溢利則為港幣二十三億四千五百萬元。國泰航空及國泰港龍航空除稅後應佔溢利為港幣二億四千一百萬元（二零一八年：溢利港幣三億八千四百萬元），而應佔附屬及聯屬公司溢利則為港幣十四億五千萬元（二零一八年：港幣十九億六千一百萬元）。

整體而言，客運及貨運業務的收益率於二零一九年嚴重受壓，兩者均低於二零一八年。下半年香港的社會事件使運載率、機位預訂量及乘客運載人次大幅下跌。訪港客運量大受影響，尤以短途及中國內地航線為甚，而離境客運量亦同樣下跌。頭等及商務客艙需求疲弱，以致旗下航空公司須更加依賴受影響相對較小但收益率較低的過境客運。二零一九年國泰航空及國泰港龍航空運載的乘客人次較二零一八年減少百分之一。

中美貿易磨擦壓抑全年的貨運需求，使其顯著低於二零一八年，但貨運需求在二零一九年後期的旺季期間回升，反映新興消費產品、特殊的空運貨物及假期前的貨物補倉。從中國內地及香港出口至跨太平洋及歐洲市場的業務於年內後期取得較令人鼓舞的表現。然而，二零一九年貨運業務的表現遠遜預期。

為加強香港國際機場作為全球貨運樞紐的競爭力，國泰航空集團聯同香港機場管理局於十二月宣佈，將於二零二零年四月一日起推出貨運站處理費優惠，並適用於經國泰航空集團旗下四家航空公司從香港出口的貨物。按現時收費水平計算，減幅達百分之十八至百分之二十以上。

國泰航空及國泰港龍航空在年內大部分時間受惠於油價下降，但美元強勢卻帶來不利影響。每可用噸千米的非燃油成本減少百分之三，反映旗下航空公司在成效卓見的企業轉型計劃下，專注提升生產力及效益。

國泰航空在二零一九年七月完成收購廉價航空公司香港快運，使該公司成為國泰航空的全資附屬公司。國泰航空在十一月宣佈香港快運將由二零二二年開始，陸續接收國泰航空半數新型窄體空中巴士A321-200neo型機隊（佔三十二架新飛機中的十六架），作為國泰航空集團優化旗下航空公司客機機隊配置計劃的一部分。

客運服務

國泰航空及國泰港龍航空

二零一九年的客運收益為港幣七百二十一億六千八百萬元，較二零一八年減少百分之一。以收入乘客千米計算的客運量增加百分之三，以可用座位千米計算的可載客量亦增加百分之五，但此等增幅較原有預期為低，因此運載率下跌一點八個百分點至百分之八十二點三。收益率下跌百分之四至港幣五十三點六仙，反映美元強勢、競爭激烈及二零一九年下半年因香港社會事件導致客運量下降。

國泰航空在十月採取多項短期策略性措施，包括在冬季期間減少十多條航線的班次以及無限期停辦前往棉蘭的航班，檢視支出，著重提升生產力和節省成本，同時凍結招聘、為項目定下優先次序及推遲或取消非關鍵支出。

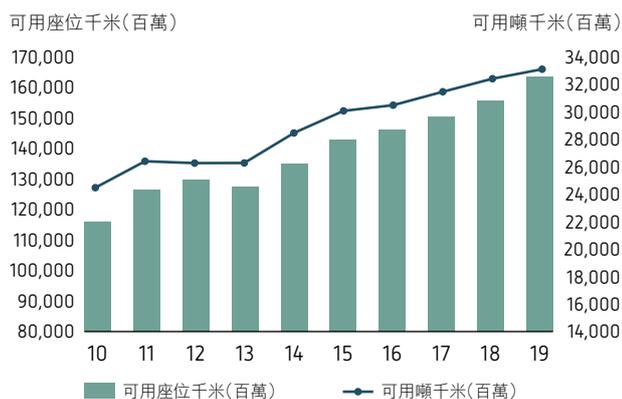
香港快運

香港快運於收購後錄得虧損。在二零一九年七月二十日至十二月三十一日期間，可載客量為四十五億八千三百萬可用座位千米數。該期間內的平均運載率為百分之九十一點五。

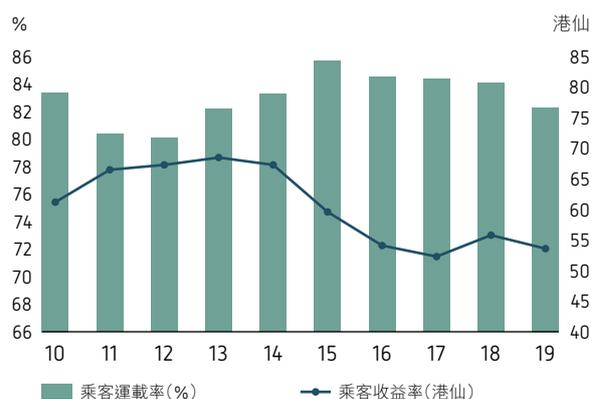
香港快運於二零一九年七月成為國泰航空的全資附屬公司。



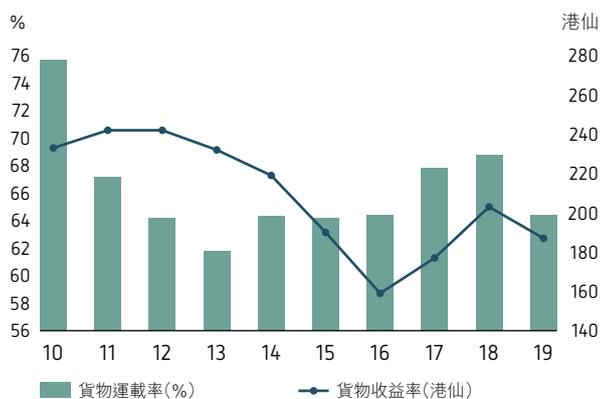
可運載量 — 可用座位千米數及可用噸千米數



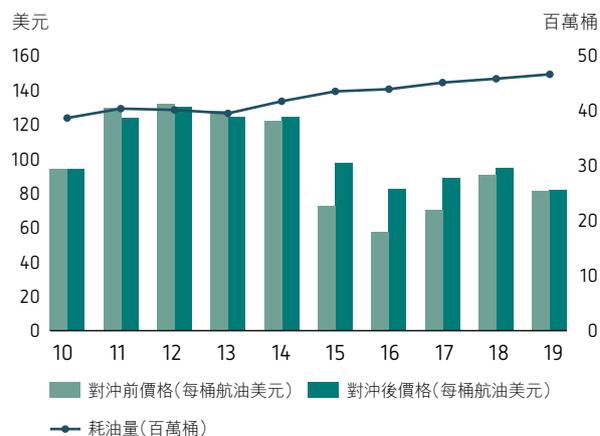
客運服務運載率及收益率



貨運服務運載率及收益率



燃油價格及耗油量





國泰航空已提升其頭等及商務客艙的服務和產品。

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二零一九年的貨運收益為港幣二百一十一億五千四百萬元，減幅為百分之十四。以貨運收入噸千米計算的貨運量減少百分七，以可用貨運噸千米計算的可載貨量亦減少百分之零點三，因此運載率下跌四點四個百分點至百分之六十四點四。載貨噸數減少百分之六。收益率下跌百分之八至港幣一點八七元，反映美元強勢及中美貿易磨擦加劇導致貨運需求轉弱。

華民航空

按百分之一百對等的基準計算，華民航空於二零一九年錄得的溢利低於二零一八年。可載貨量（以可用噸千米數計算）減少百分之四至七億零三百萬，運載率上升二點五個百分點至百分之六十八點六。

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）較二零一八年減少港幣三十一億一千萬元（或百分之十）。油價下調，但航班數量增加。計及燃油對沖虧損後，燃油成本較二零一八年減少港幣四十四億五千四百

萬元（或百分之十三）。燃油成本淨額是國泰航空及國泰港龍航空最大的成本，佔二零一九年營業成本的百分之二十八點四（二零一八年為百分之三十一點四）。

每可用噸千米的非燃油成本略為下降，反映專注提升生產力和效益的成果。

機隊資料

於二零一九年十二月三十一日，國泰航空集團機隊的飛機總數為二百三十六架。

國泰航空於二零一九年接收兩架空中巴士A350-900型及四架空中巴士A350-1000型飛機，現時機隊共有二十四架空中巴士A350-900型及十二架空中巴士A350-1000型飛機。年內亦接收三架二手的波音777-300型飛機。三架波音777-200型飛機退役，另外四架空中巴士A330-300型飛機及一架波音777-300ER型租賃飛機已交還出租方。

於二零一九年十二月三十一日，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及香港快運現有的窄體飛機機隊。

機隊資料*

飛機類型	於二零一九年十二月三十一日各機隊的數目				平均機齡	已確實訂購架數				營業租賃期滿架數**					
	擁有	租賃**		總數		'20	'21	'22及之後	總數	'20	'21	'22	'23	'24	'25及之後
		籌資	營業												
由國泰航空營運的飛機：															
A330-300	17	10	2	29	12.4					1				1	
A350-900	18	4	2	24	2.6	4			4					2	
A350-1000	9	3		12	1.1	3	5		8						
747-400BCF貨機	1			1	28.5										
747-400ERF貨機		6		6	11.0										
747-8F貨機	3	11		14	6.9										
777-200	1			1	23.5										
777-300	17			17	18.2										
777-300ER	22	8	21	51	7.8						6	4	2	3	
777-9							6	15	21						
總數	88	42	25	155	8.7	7	11	15	33	1	6	4	2	3	
由國泰港龍航空營運的飛機：															
A320-200	5		10	15	14.5					4 ^(a)	3	3			
A321-200	2		6	8	17.1					1	2	2	1		
A321-200neo						6	8	2	16						
A330-300	21 ^(b)		4	25	15.2					1				3	
總數	28		20	48	15.3	6	8	2	16	6	5	5	1	3	
由香港快運營運的飛機：															
A320-200			8	8	10.2						3		1	4	
A321-200			11	11	2.2									11	
A320-200neo			5	5	2.5	4	1		5 ^(c)					5	
A321-200neo								16 ^(d)	16						
總數			24	24	4.9	4	1	16	21		3		1	4	
由華民航空營運的飛機：															
A300-600F貨機***			9	9	15.6					1		5	3		
總數			9	9	15.6					1		5	3		
總數合計	116	42	78	236	9.9	17	20	33	70	8	14	14	7	7	

* 包括兩架已停用準備退役的飛機（一架波音777-200型客機及一架波音747-400BCF型貨機）。二零一九年十二月三十一日後的機隊變動並不反映於機隊資料內。兩架已停用的飛機於二零二零年二月註銷。

** 由二零一九年一月一日開始，因一項會計準則的變動（香港財務報告準則第16號），之前歸類為營業租賃的租賃以類似籌資租賃的方式入賬。大部分在上表列示的營業租賃均在香港財務報告準則第16號的範圍內。

*** 根據華民航空與DHL International新訂並於二零一九年一月一日開始生效的包板協議，即使該項安排並不構成香港財務報告準則第16號所指的租賃，九架空中巴士A300-600F型貨機被視為由華民航空營運。

(a) 一架以營業租賃方式持有的空中巴士A320-200型飛機於二零二零年二月租約期滿，已交還出租方。

(b) 其中十一架該等飛機為國泰航空所擁有，由國泰港龍航空租用。

(c) 該等飛機以營業租賃方式持有。

(d) 該等由國泰港龍航空訂購的飛機，自二零二二年起將由香港快運營運。

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，因此二零一九年度的業績包括國航截至二零一九年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零一九年十月一日至二零一九年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

截至二零一九年九月三十日止十二個月，國航的財務業績與截至二零一八年九月三十日止十二個月比較有所改善。

於二零一九年十月，中國航空集團向國貨航注入股本權益及現金，將其於國貨航所持的股權增至百分之六十五點二二，因此國泰航空集團所持國貨航的股本及經濟權益由百分之四十九減至百分之三十四點七八。國泰航空集團就此項視作出售部分股份交易錄得港幣一億一千四百萬元收益。

國貨航於二零一九年的財務業績較二零一八年有所倒退。

展望

二零一九年下半年受到香港社會事件的影響，在已減少冬季航班可運載量的情況下，預計二零二零年上半年財政上將面對極大的挑戰，加上新型冠狀病毒疫情帶來重大的負面影響，令情況雪上加霜。現時難以預料情況何時會有改善。面對旅遊需求大幅下跌，國泰航空集團已實施多項短期措施，包括大幅減少可載客量。儘管推出了這些措施，國泰航空預期二零二零年上半年將會錄得重大虧損。

預計今年的客運業務將嚴重受壓，貨運業務亦繼續面對不少挑戰，但隨著近期中美貿易磨擦緩和，國泰航空對貨運業務的前景審慎樂觀，可載貨量維持不變。預期二零二零年美元仍然強勢，加上競爭激烈（尤其是長途航線的經濟客艙），將使乘客收益率繼續嚴重受壓。

鄧健榮

香港飛機工程公司（港機）集團

財務撮要

	2019 港幣百萬元	2018 港幣百萬元
收益		
港機（香港）	4,612	4,253
港機（美洲）	2,730	2,644
廈門太古	2,138	2,165
廈門太古發動機服務公司	4,978	4,893
其他公司	1,443	937
	15,901	14,892
營業溢利	1,048	1,140
應佔溢利／（虧損）		
港機（香港）	243	261
港機（美洲）	(190)	(290)
廈門太古	225	233
廈門太古發動機服務公司	180	182
應佔溢利：		
香港航空發動機維修服務公司	415	374
其他附屬公司及合資公司	186	191
應佔溢利（撇除非經常性項目）	1,059	951
減值支出：		
商譽	(204)*	—
顧客關係	(30)*	—
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	825	993
太古公司應佔溢利	825	760

* 有關港機（美洲）的減值支出

附註：港機於二零一八年十一月（一項協議安排生效時）成為太古公司的全資附屬公司，在此之前太古公司持有港機百分之七十五的權益。

營業數據撮要

		2019	2018
機身服務已售工時			
港機（香港）	百萬	2.80	2.70
港機（美洲）	百萬	3.22	2.85
廈門太古	百萬	4.07	4.11
外勤服務處理航班數量			
港機（香港）	千架次	116	117
中國內地及海外	千架次	45	46
進行大修的引擎數量			
廈門太古發動機服務公司		88	90
香港航空發動機維修服務公司		244	212

二零一九年航空維修及修理業回顧

全球機隊持續增長，尤以中國內地及亞洲其他地區為甚。原則上，飛機維修及修理的需求會因應飛機數量的增加而相應提高。但新型飛機引擎、部件及機身所需的維修較少，原設備製造商提供的維修及修理服務亦較以往為多，此影響因需要維修的先進座椅及機上娛樂系統增加而被局部抵銷。總括而言，預期維修及修理工程的需求在中期及較長期而言仍會有所增長。

二零一九年業績摘要

港機大部分業務於二零一九年表現堅穩，而（撇除減值支出後）港機（美洲）的虧損減少。港機集團於二零一九年整體錄得應佔溢利港幣八億二千五百萬元，包括就港機（美洲）無形資產（包括商譽）作出的減值支出港幣二億三千四百萬元，而按百分之一百基準計算的二零一八年溢利則為港幣九億九千三百萬元，當中包括增持一家合資公司權益所得的相關收益港幣四千二百萬元。

撇除二零一九年的減值支出及二零一八年增持一家合資公司權益所得的相關收益後，港機集團於二零一九年的應佔溢利為港幣十億五千九百萬元，而按百分之一百基準計算的二零一八年應佔溢利則為港幣九億五千一百萬元。溢利上升，主要反映港機（美洲）的虧損減少以及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）及廈門太古於二零一九年共售出一千零九萬機身服務工時，較二零一八年增加四十三萬工時。二零一九年在港機（香港）及港機（美洲）進行的機身服務工程有所增加，而在廈門太古進行的機身服務工程則減少。

於二零一九年十二月三十一日，港機尚有資本承擔港幣五十六億八千六百萬元。

港機（香港）

港機（香港）於二零一九年錄得的經常性溢利為港幣二億四千三百萬元，減少百分之七，主要反映在採納有關租賃的新會計準則後財務支出有所增加。若撇除此新會計準則的影響，溢利應增加百分之七，原因是機身服務工作量增加及外勤服務工種組合較以往為佳。

二零一九年的機身服務已售工時為二百八十萬小時，較二零一八年增加百分之四。外勤服務方面，二零一九年處理約十一萬六千班航班，略低於二零一八年。工種組合較以往為佳，將工作量減少的影響抵銷有餘。

港機（美洲）

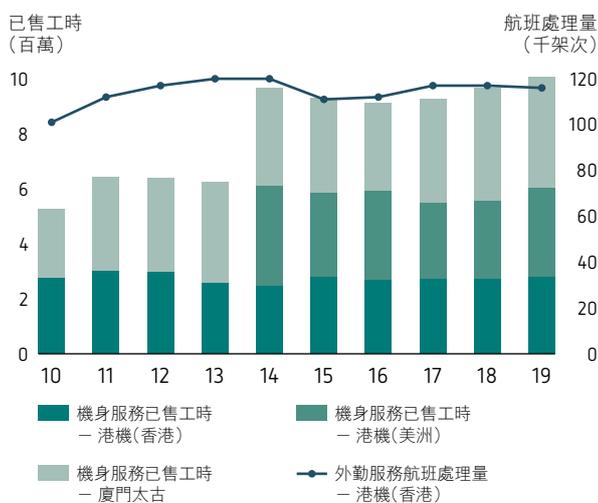
港機（美洲）於二零一九年錄得的虧損為港幣四億二千四百萬元（包括無形資產（包括商譽）減值支出港幣二億三千四百萬元），與二零一八年的虧損港幣二億九千萬元比較，虧損增加港幣一億三千四百萬元。撇除減值支出後，港機（美洲）於二零一九年的虧損為港幣一億九千萬元，較二零一八年減少港幣一億元。虧損減少，反映機身服務工作量增加、效率提升以及出售座椅帶來更高的利潤。

港機（美洲）的機身服務需求增加。二零一九年的已售工時為三百二十二萬小時，二零一八年則為二百八十五萬小時。位於格林斯伯勒的第五個機庫的使用量增加，並且進行更多利潤較高的工程。

售出的座椅數量減少，但利潤較高；而售出的Panasonic通訊設備安裝組件數量則有所增加；客艙內部改裝工程的利潤下降。

按適用會計準則的規定，港機（美洲）業務的賬面值已進行審核。因應此項審核（已考慮客艙設計整裝方案業務的前景），二零一九年已就無形資產（包括商譽）作出港幣二億三千四百萬元的減值支出。

港機集團 — 主要營運數據



港機是領先世界的
獨立飛機工程及
維修集團之一。



廈門太古

二零一九年錄得港機應佔廈門太古的溢利為港幣二億二千五百萬元，減少百分之三，主要反映不利的滙率變動。撇除此變動後，溢利略高於二零一八年。機身服務工作量減少，但部件生產工作量增加。

機身服務方面，二零一九年的已售工時為四百零七萬小時，略低於二零一八年。按當地貨幣計算，部件生產工作產生的收益增加百分之二十八。外勤服務方面，二零一九年共處理二萬二千班航班，較二零一八年增加百分之三。

廈門太古發動機服務公司

廈門太古發動機服務公司於二零一九年錄得應佔溢利港幣一億八千萬元，減少百分之一。廈門太古發動機服務公司於二零一九年為GE90型飛機引擎完成四十九項引擎性能恢復工程及三十九項快速維修工程（二零一八年進行五十二項引擎性能恢復工程及三十八項快速維修工程）。二零一九年的溢利減少，主要反映市場對GE90型飛機引擎性能恢復工程的需求略為下降。

香港航空發動機維修服務公司

二零一九年錄得港機應佔香港航空發動機維修服務公司的溢利為港幣四億一千五百萬元，增加百分之十一。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。二零一九年共為二百四十四台引擎進行大修，二零一八年則為二百一十二台。香港航空發動機維修服務公司繼續在新設施及工具設備上作出龐大投資，以及繼續增聘員工，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二零一九年平均為二百九十六架飛機提供航材技術管理服務，較二零一八年增加百分之二，但二零一九年的營業溢利低於二零一八年，主要反映營業成本上升。二零一九年的業績亦受到上年度有關收益調整的負面影響。

廈門太古起落架維修服務公司及晉江太古飛機複合材料公司於二零一九年錄得的溢利高於二零一八年。所進行的工作量增加。

展望

由於新型冠狀病毒疫情影響飛機使用量，導致機身維修量減少，預計港機的機身服務需求將受影響。香港的外勤服務需求正受到新型冠狀病毒疫情所影響。引擎服務在工種組合多樣化的情況下，預計需求將會增加（但新型冠狀病毒疫情對飛機使用量的影響最終將帶來若干影響）。預計座椅銷量將會增加，客艙整裝工程的預約量偏低。

廈門市政府於二零一九年五月通知廈門太古，中央政府已批准在廈門翔安區興建新機場。機場遷址將對廈門太古於廈門的業務營運相當重要，管理層現正與廈門當局商討將廈門太古的設施由現址遷至新機場的安排。

Frank Walschot