

# 航空部門



國泰航空波音747-8F型貨機

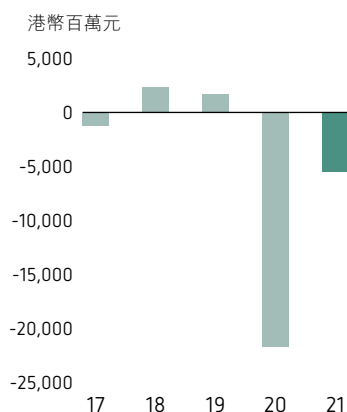


## 航空部門

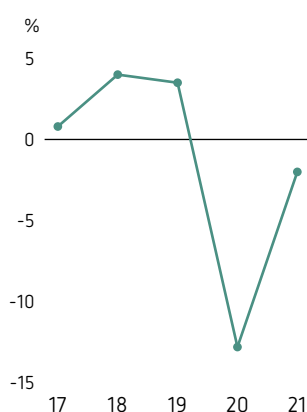
航空部門由聯屬公司國泰航空集團及全資附屬公司香港飛機工程公司（「港機」）集團組成。

### 國泰航空集團（按百分之一百基準）

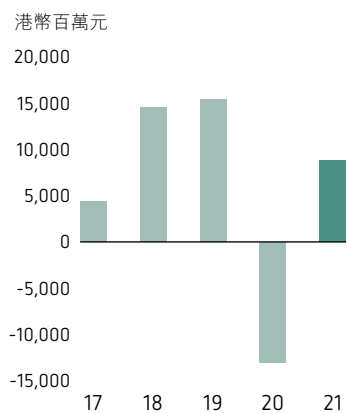
國泰航空股東應佔（虧損）／溢利



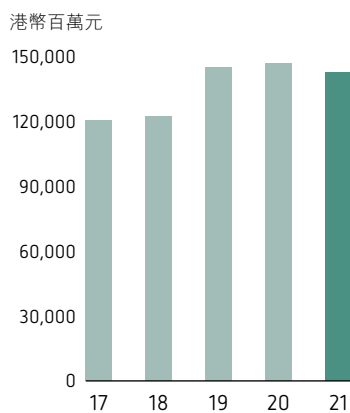
所用資本回報



營運業務產生／（所用）的現金淨額

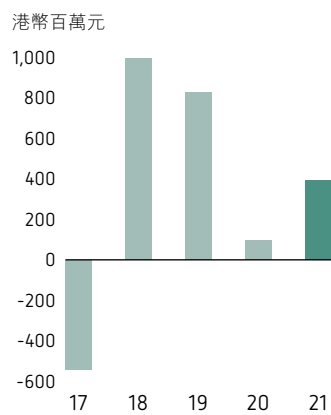


所用資本

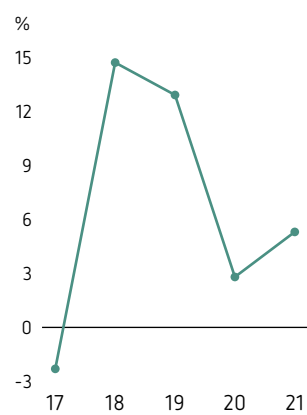


## 港機集團 (按百分之一百基準)

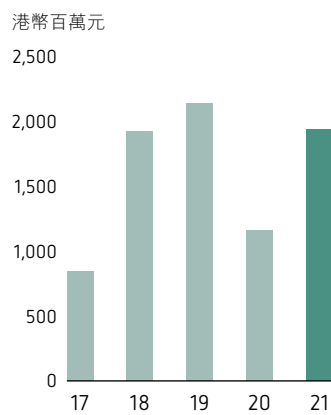
港機股東應佔溢利／(虧損)



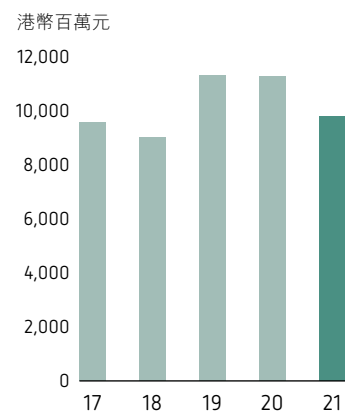
所用資本回報



營運業務產生的現金淨額



所用資本



## 國泰航空集團

國泰航空有限公司(「國泰航空」)於香港聯合交易所有限公司上市。國泰航空集團包括國泰航空、香港快運航空有限公司(「香港快運」)及香港華民航空有限公司(「華民航空」)，以及聯屬公司中國國際航空股份有限公司(「國航」)及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。

在爆發新型冠狀病毒疫情前，國泰航空集團旗下航空公司提供定期客運及貨運服務往來三十五個國家共一百一十九個航點(連同代碼共享協議提供服務往來五十四個國家共二百五十五個航點)。於二零二一年十二月三十一日，國泰航空持有一百九十三架飛機，並已訂購三十七架將於未來接收的新飛機。

香港快運是一家以香港為基地的廉價航空公司，在亞洲區內提供定期航班。於二零二一年十二月三十一日，香港快運持有二十七架飛機，並已訂購十六架新飛機，將陸續於二零二五年年底前接收。

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十七個城市。於二零二一年十二月三十一日，華民航空營運十四架貨機。

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。國貨航是中國內地提供貨運服務的主要公司，國泰航空集團持有其合共百分之二十四的股本及經濟權益。

於二零二一年十二月三十一日，國泰航空連同其附屬公司在全球僱用逾二萬一千六百名員工(在香港的員工約佔百分之八十)。

## 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，還包括在香港(藉港機佔五成權益的合資公司香港航空發動機維修服務有限公司)及廈門(藉廈門太古發動機服務有限公司(「港機發動機服務(廈門)」))提供飛機發動機大修工程。

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(「港機航材技術管理公司」)，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

國泰航空的使命是帶動每位乘客在人生旅途上飛躍前行，期望透過轉型為以強大數碼文化和能力而聞名的數碼先驅，成為全球最佳服務品牌之一。國泰航空為實現此等目標而採取的策略以及港機的策略目標如下：

- 做好四個核心範疇的工作：
  - 以客為本
  - 保障安全及卓越營運
  - 建立高績效團隊
  - 創造生產力及價值

- 為做好四個核心範疇的工作，國泰航空需要在下述的新重點領域取勝：
  - 在定位上將大灣區視作香港的伸延市場以善用其提供的機遇，以及繼續為發展香港國際機場成為領先的國際航空及物流樞紐作出貢獻。
  - 發展及擴大新推出的尊尚旅遊生活品牌「國泰」。
  - 繼續將香港快運發展成為成功的廉價航空公司。
  - 進一步建立國泰航空的數碼化領先能力。
- 鞏固在可持續發展領域的領導地位，包括承諾在二零五零年實現淨零碳排放。
- 發展及強化港機品牌。
- 不斷提升港機的飛機工程服務範圍及專業技術。
- 維持及加強為飛機工程客戶提供的高水平服務。

## 二零二一年業績表現

### 財務撮要

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
<b>港機集團</b>		
收益	11,464	11,483
營業溢利／(虧損)	445	(94)
應佔溢利	394	96
<b>國泰航空集團</b>		
應佔聯屬公司除稅後虧損	(2,487)	(9,742)
<b>應佔虧損</b>	<b>(2,380)</b>	<b>(9,751)</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210頁及第211頁的財務報表附錄。上述有關港機集團及國泰航空集團的數據並不包括太古公司的綜合調整。

## 國泰航空集團

### 國泰航空 – 二零二一年表現

		2021	2020*	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	11,354	14,620	-22.3%
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	13,228	34,609	-61.8%
可用貨物噸千米數 (「可用貨運噸千米」)	百萬	10,094	11,329	-10.9%
收入噸千米數 (「收入噸千米」)	百萬	8,615	10,220	-15.7%
客運收益	港幣百萬元	4,346	11,313	-61.6%
每可用座位千米客運收益	港仙	32.9	32.7	+0.6%
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬	4,120	20,079	-79.5%
收入乘客運載人次	千位	717	4,631	-84.5%
乘客運載率	%	31.1	58.0	-26.9個百分點
乘客收益率	港仙	105.5	56.3	+87.4%
貨運收益	港幣百萬元	32,377	24,573	+31.8%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	3.21	2.17	+47.9%
貨運收入噸千米數 (「貨運收入噸千米」)	百萬	8,220	8,309	-1.1%
運載貨物	千噸	1,333	1,332	+0.1%
貨物運載率	%	81.4	73.3	+8.1個百分點
貨物收益率	港元	3.94	2.96	+33.1%
每可用噸千米成本 (連燃油)**	港元	3.88	4.14	-6.3%
每可用噸千米成本 (除燃油)**	港元	3.32	3.41	-2.6%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	1,612	1,708	-5.6%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	1,223	1,195	+2.3%
飛機使用量 (包括停用的飛機)	每日時數	3.4	4.3	-20.9%
航班準時表現	%	86.2	86.7	-0.5個百分點
機隊平均機齡	年	10.5	10.1	+0.4年

\* 包括國泰港龍航空。

\*\* 每可用噸千米成本是指本年度的營業成本總額 (包括減值及企業重組成本) 除以可用噸千米。



## 二零二一年航空業回顧

新型冠狀病毒疫情加上世界各地因應疫情而實施的旅遊及營運限制，為全球航空市場帶來前所未有的衝擊，並繼續嚴重影響國泰航空的業務。儘管面對這些挑戰，情況於二零二一年逐漸改善。

下半年的表現向來較上半年為佳，二零二一年也不例外。貨運業務表現特別強勁，尤其是下半年貨運高峰期的表現令人非常鼓舞。然而，國泰航空繼續面對嚴峻的挑戰。即使下半年業績顯著改善，但全年整體仍錄得大幅虧損。

## 二零二一年業績摘要

按百分之一百基準計算的國泰航空集團二零二一年應佔虧損為港幣五十五億二千七百萬元，而二零二零年的虧損則為港幣二百一十六億四千八百萬元。國泰航空錄得除稅後應佔虧損港幣十七億二千八百萬元（二零二零年：虧損港幣一百七十三億九千三百萬元），而應佔附屬及聯屬公司虧損則為港幣三十七億九千九百萬元（二零二零年：虧損港幣四十二億五千五百萬元）。

二零二一年的虧損包括減值及相關支出港幣八億三千二百萬元，主要是關於十二架預料未能於退役或交還出租人前重新投入實質經濟服務的飛機、企業重組成本港幣三億八千五百萬元，以及於國貨航的聯屬權益被攤薄所得收益港幣二億一千萬元；而二零二零年的減值及相關支出則為港幣四十億五千六百萬元，該等支出是關於三十四架飛機（及為航空公司提供服務的附屬公司的若干資產）以及企業重組成本港幣二十三億八千三百萬元。撇除該等特殊項目後，國泰航空集團的應佔虧損為港幣四十五億二千萬元（二零二零年：虧損港幣一百五十二億零九百萬元），而國泰航空的虧損則為港幣七億七千六百萬元（二零二零年：虧損港幣一百二十一億九千五百萬元）。

當局在二零二一年二月對駐港機組人員實施嚴格的檢疫要求，該等措施尤其嚴重影響客運業務。

由於全年維持營運及旅遊限制，大幅減低營運更多航班的能力。因應香港對機組人員實施的最新檢疫要求，國泰航空於十二月底前縮減航班數量，於年底時營運的可載客量遠低於疫情前的原定水平。



二零二一年，國泰航空的貨運表現強勁，並維持往來香港的貨物暢通。

## 客運服務

### 國泰航空

若將二零二一年與二零二零年整體比較，二零二一年的營業表現較為遜色，主要是由於二零二零年首兩個月疫情的影響尚未完全反映，因此業務表現相對較佳。二零二一年的客運收益為港幣四十三億四千六百萬元，較二零二零年下跌百分之六十二。收入乘客千米減少百分之七十九。以可用座位千米計算的可載客量下跌百分之六十二。運載乘客共七十一萬七千人次，平均每日載客一千九百六十五人次，較二零二零年減少百分之八十五。運載率為百分之三十一點一，而二零二零年則為百分之五十八。

### 香港快運

香港快運於二零二一年錄得虧損港幣十九億七千八百萬元（二零二零年：虧損港幣十七億二千三百萬元）。客運需求偏低，加上當局實施與疫情相關的旅遊限制及檢疫要求（包括影響駐港機組人員的旅遊限制及檢疫要求），令該公司業績受到不利影響。

## 貨運服務

### 國泰航空

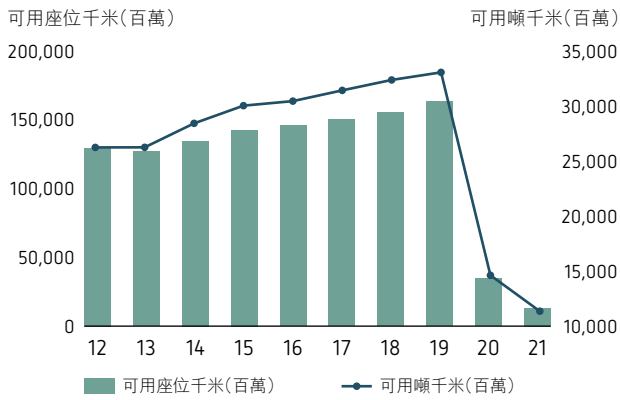
二零二一年國泰航空的貨運收益為港幣三百二十三億七千七百萬元，較二零二零年增加百分之三十二。貨運收入噸千米下跌百分之一，以可用貨運噸千米計算的可載貨量下跌百分之十一，而運載率則上升八點一個百分點至百分之八十一點四，收益率上升百分之三十三至港幣三點九四元。

### 華民航空

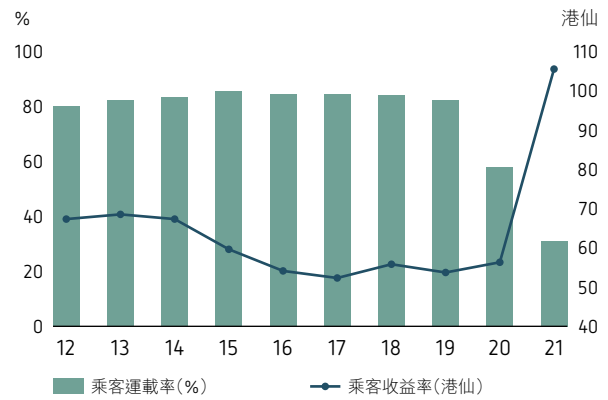
受惠於強勁的貨運需求，華民航空於二零二一年錄得溢利。該全貨運航空公司的飛機為國泰航空提供額外的航段。



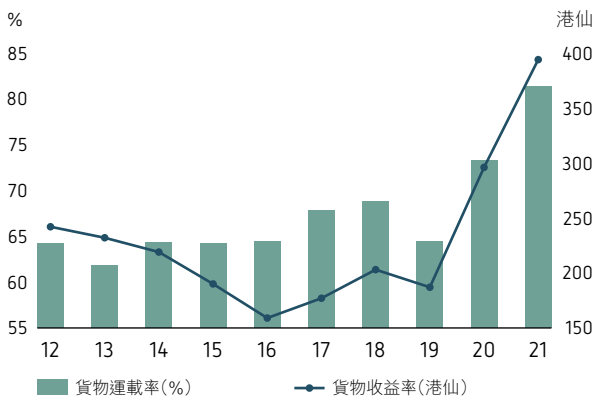
### 可運載量 – 可用座位千米數及可用噸千米數



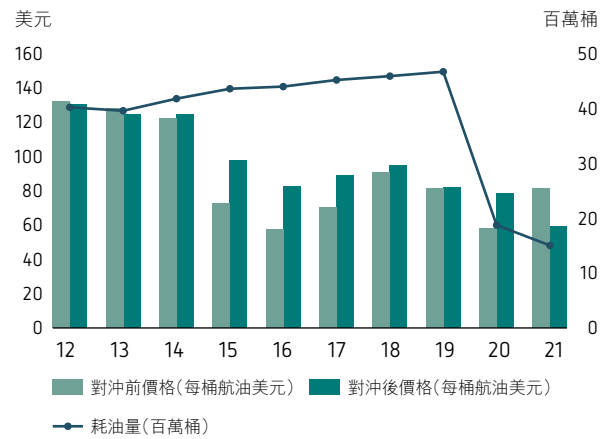
### 客運服務運載率及收益率



### 貨運服務運載率及收益率



### 燃油價格及耗油量



### 營業成本

國泰航空繼續致力維持有效的現金及成本管理。非燃油成本減少百分之二十四至港幣三百七十七億零八百萬元。國泰航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零二零年增加港幣九億二千七百萬元（或百分之十二），反映油價上升。

### 機隊資料

於二零二一年十二月三十一日，國泰航空集團機隊的飛機總數為二百三十四架。七十四架客機（佔國泰航空集團客機機隊的百分之三十七）停泊於香港以外。

## 機隊資料\*

飛機類型	於二零二一年十二月三十一日各機隊的數目				平均機齡	訂購架數				營業租賃期滿架數**					
	租賃**			總數		'22	'23	'24及之後	總數	'22	'23	'24	'25	'26	'27及之後
	擁有	籌資	營業												
<b>國泰航空：</b>															
A320-200	5		2	7	16.6					2 <sup>(a)</sup>					
A321-200	2		3	5	16.7					2 <sup>(b)</sup>	1				
A321-200neo			5	5	0.7	7	4		11						5
A330-300	37	10	4	51	15.2							2	2		
A350-900	19	7	2	28	4.1		2		2						2
A350-1000	10	5		15	2.6	3			3						
747-400ERF貨機	6			6	13.0										
747-8F貨機	3	11		14	8.9										
777-300	17			17	20.2										
777-300ER	25	5	15	45	9.4					4 <sup>(c)</sup>	2	3	2	4	
777-9								21	21						
<b>總數</b>	<b>124</b>	<b>38</b>	<b>31</b>	<b>193</b>	<b>10.9</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>21</b>	<b>37</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>香港快運：</b>															
A320-200			6	6	10.8					1 <sup>(d)</sup>	1	4			
A320-200neo			10	10	2.8										10
A321-200			11	11	4.2								1	2	8
A321-200neo						1	6	9	16						
<b>總數</b>			<b>27</b>	<b>27</b>	<b>5.2</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>18</b>
<b>華民航空***：</b>															
A300-600F貨機			9	9	17.6					5	3				1
A330-243F貨機			2	2	10.0										2
A330-300P2F貨機			3	3	14.0										3
<b>總數</b>			<b>14</b>	<b>14</b>	<b>15.8</b>					<b>5</b>	<b>3</b>				<b>6</b>
<b>總數合計</b>	<b>124</b>	<b>38</b>	<b>72</b>	<b>234</b>	<b>10.5</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>53</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>25</b>

\* 於二零二一年十二月三十一日後出現的機隊變動並不反映於機隊資料內。

\*\* 之前歸類為營業租賃的租賃按會計準則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。

\*\*\* 即使此安排並不構成《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、兩架空中巴士A330-243F型及三架空中巴士A330-300P2F型貨機被視為由華民航空營運。

(a) 兩架以營業租賃方式持有的空中巴士A320-200型飛機分別於二零二二年一月及二月租約期滿，已交還出租方。

(b) 一架以營業租賃方式持有的空中巴士A321-200型飛機於二零二二年二月租約期滿，已交還出租方。

(c) 一架以營業租賃方式持有的波音777-300ER型飛機於二零二二年一月租約期滿，已交還出租方。

(d) 一架以營業租賃方式持有的空中巴士A320-200型飛機於二零二二年二月租約期滿，已交還出租方。

## 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結算，因此二零二一年度的業績包括國航截至二零二一年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零二一年十月一日至二零二一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

國航在截至二零二一年九月三十日止十二個月間受到新型冠狀病毒疫情的不利影響，其財務業績遜於截至二零二零年九月三十日止十二個月的業績。

國泰航空集團於國貨航的權益在二零二一年九月由百分之三十四點七八攤薄至百分之二十四後，該集團應佔國貨航的業績根據延遲三個月的業績結算。二零二一年度業績包括國貨航截至二零二一年九月三十日止九個月的業績，並已就二零二一年十月一日至二零二一年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

## 展望

國泰航空在二零二二年初面對極具挑戰的營運環境，隨著Omicron變異病毒株的出現，香港特別行政區政府收緊對駐港機組人員的檢疫要求，特別是運作貨運航班的機組人員，並暫時禁止九個國家的所有航班來港，受影響的包括英國及美國等國泰航空的主要市場。來自高危地區的乘客亦禁止經香港國際機場轉機。這些措施限制了國泰航空按計劃營運航班的能力，因此倘現有限制持續實施，國泰航空預期將其營運的客機可載客量維持於疫情前水平約百分之二，而貨機可載貨量亦可能減至疫情前水平的三分之一以下。目前國泰航空盡可能維持客運及貨運網絡，並在可行情況下盡量增加可載貨量。

鄧健榮

## 香港飛機工程公司（港機）集團

### 財務撮要

	2021 港幣百萬元	2020 港幣百萬元
<b>收益</b>		
港機（香港）	2,889	3,092
港機（美洲）	2,056	2,007
廈門太古	1,951	1,368
港機發動機服務（廈門）	3,340	3,774
其他公司	1,228	1,242
	<b>11,464</b>	<b>11,483</b>
<b>營業溢利／（虧損）</b>	<b>445</b>	<b>(94)</b>
<b>應佔溢利／（虧損）</b>		
港機（香港）	(204)	(49)
港機（美洲）	67	(167)
廈門太古	139	20
港機發動機服務（廈門）	63	113
<b>應佔溢利</b>		
香港航空發動機維修服務公司	274	354
其他附屬公司及合資公司	77	99
<b>應佔溢利（撇除非經常性項目）</b>	<b>416</b>	<b>370</b>
減值支出		
顧客關係及其他無形資產	-	(90)*
飛機周轉件	(22)^	(184)^
<b>應佔溢利</b>	<b>394</b>	<b>96</b>

\* 即有關港機（美洲）的減值支出。

^ 即有關港機航材技術管理公司的減值支出。

### 營業數據撮要

		2021	2020
<b>基地維修服務已售工時</b>			
港機（香港）	百萬	2.61	1.92
港機（美洲）	百萬	2.81	2.54
廈門太古	百萬	3.38	2.61
<b>外勤維修服務處理航班數量</b>			
港機（香港）	千架次	52	55
中國內地及海外	千架次	16	20
<b>進行大修的發動機數量</b>			
港機發動機服務（廈門）		46	67
香港航空發動機維修服務公司		237	263

## 二零二一年航空維修及修理業回顧

二零二一年，新型冠狀病毒疫情繼續對航空業造成重大的不利影響。飛機使用次數減少，意味著機身、飛機發動機及部件的維修及修理量亦相應減少。新的變種病毒出現，導致香港實施更多旅遊限制和檢疫要求。業內出現某程度上的復甦，但情況因應不同地區和飛機型號而有所不同，對港機的不同業務影響各異。

## 二零二一年業績摘要

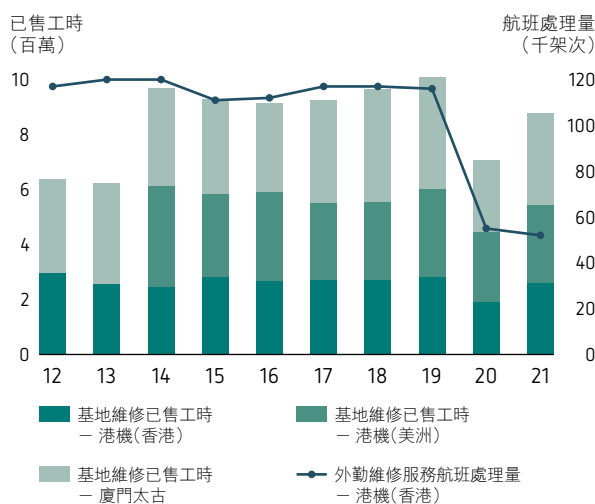
港機集團於二零二一年錄得應佔溢利港幣三億九千四百萬元（已計及就港機航材技術管理公司周轉件作出的除稅後減值支出港幣二千二百萬元），而二零二零年的應佔溢利則為港幣九千六百萬元（已計及分別就港機航材技術管理公司周轉件及港機（美洲）無形資產作出的除稅後減值支出港幣一億八千四百萬元及港幣九千萬元）。

撇除兩個年度的減值支出後，港機集團於二零二一年的應佔溢利為港幣四億一千六百萬元，較二零二零年的溢利增加港幣四千六百萬元。新型冠狀病毒疫情對維修及修理服務（除基地維修外）的需求均造成不利影響。港機（香港）、港機（美洲）及廈門太古於二零二一年進行的基地維修服務工程增加，共售出八百八十萬基地維修服務工時，較二零二零年增加一百七十三萬工時。基地維修工作量回升，主要反映旅遊業開始從疫情的不利影響中復甦，以致美國及歐洲航空公司客戶的飛機使用次數增加。香港航空發動機維修服務公司的發動機大修量大幅下跌，該公司於二零二零年上半年曾受惠於積壓的發動機維修工程。港機發動機服務（廈門）的發動機大修量亦大幅下跌。疫情對發動機維修服務需求的影響滯後於對機身維修服務需求的影響。

港機（香港）、港機發動機服務（廈門）及香港航空發動機維修服務公司的業績大幅下跌，惟廈門太古及港機（美洲）業績有所提升，將此跌幅抵銷有餘。

於二零二一年十二月三十一日，港機尚有資本承擔港幣六十二億七千八百萬元。

## 港機集團主要營運數據



## 港機（香港）

港機（香港）於二零二一年錄得虧損港幣二億零四百萬元，較二零二零年的虧損港幣四千九百萬元增加港幣一億五千五百萬元。航空公司客戶大幅減少飛機使用次數。香港因應疫情而實施的旅遊限制及檢疫要求，繼續對跨境旅遊造成不利影響，對外勤維修服務的影響尤其嚴重，該服務於年內後期才開始慢慢回升。對停用的飛機進行的維修工程減少。二零二一年香港特別行政區政府不再提供二零二零年的補貼計劃。

外勤維修服務方面，二零二一年處理約五萬二千班航班，較二零二零年減少百分之五。二零二一年售出的基地維修服務工時為二百六十一萬小時，較二零二零年增加百分之三十六，反映美國及歐洲航空公司客戶的需求增加，以及為交還租賃飛機予出租方而進行的工程量增加。

## 港機（美洲）

港機（美洲）於二零二一年錄得溢利港幣六千七百萬元，而二零二零年則錄得虧損港幣二億五千七百萬元（包括無形資產減值支出港幣九千萬元）。撇除二零二零年的減值支出後，港機（美洲）錄得的溢利較二零二零年增加港幣二億三千四百萬元。基地維修服務的需求略為回升。客艙設計整裝方案業務的業績有所改善，因為在進行架構重組後成本大幅減少。二零二一年收到美國政府根據《冠狀病毒援助、救濟和經濟安全法案》(CARES Act)及航空製造業就業保護計劃提供的財政支援。

基地維修服務的需求較二零二零年增加百分之十一。二零二一年的已售工時為二百八十一萬小時，而二零二零年則為二百五十四萬小時。

二零二一年來自客艙設計整裝方案的收益與二零二零年相若。來自座椅的收益增加，而來自通訊設備安裝組件及改裝工程的收益則告下跌。座椅備件的營業額與二零二零年相若，但低於疫情前的水平。

### 廈門太古

二零二一年廈門太古錄得應佔溢利港幣一億三千九百萬元，與二零二零年的應佔溢利港幣二千萬元相比，增加港幣一億一千九百萬元。

二零二一年售出三百三十八萬基地維修服務工時，較二零二零年增加百分之三十，反映市場對基地維修服務的需求於年中開始逐步回升，以及對客機改裝貨機的需求增加。外勤維修服務方面，二零二一年共處理七千七百班航班，較二零二零年減少百分之六。

### 港機發動機服務（廈門）

二零二一年港機應佔港機發動機服務（廈門）的溢利為港幣六千三百萬元，減少百分之四十四。港機發動機服務（廈門）於二零二一年為GE90型飛機發動機完成三十一項性能恢復工程及十五項快速維修工程（二零二零年進行三十六項性能恢復工程及三十一項快速維修工程）。二零二一年的溢利減少，反映市場對GE90型飛機發動機的修理及大修工程需求大幅下降。疫情令飛機使用次數減少，以致航空公司繼續延遲進行發動機維修工程。

### 香港航空發動機維修服務公司

二零二一年港機應佔香港航空發動機維修服務公司的溢利為港幣二億七千四百萬元，減少百分之二十三。溢利減少，反映疫情影響飛機的使用次數，因而令進行大修的發動機數量減少及傾向進行較輕型的工程。進行修理及大修的發動機共為二百三十七台，二零二零年則為二百六十三台。

### 其他主要附屬及合資公司

港機航材技術管理公司於二零二一年錄得溢利，而二零二零年則錄得虧損，這主要反映就飛機周轉件賬面值作出的減值支出減少。員工成本及財務支出下降。

港機起落架服務公司於二零二一年錄得溢利上升，反映需求回升。由於重新啟用之前因應疫情而停用的飛機，令該公司的工作量增加。受疫情影響，晉江太古飛機複合材料公司於二零二一年錄得溢利下跌。

### 展望

港機集團各項業務於二零二二年的前景，視乎航空業擺脫新型冠狀病毒疫情影響後的復甦進度。預計廈門和美國的基地維修服務需求繼續回升，而香港則需求穩定。美國方面，技術勞工的短缺將繼續帶來挑戰。美國政府不再給予財政支援，將使當地業務溢利下跌。香港方面，外勤維修工程業務的復甦步伐取決於旅遊限制何時解除。港機發動機服務（廈門）及香港航空發動機維修服務公司的發動機服務需求預計會隨著航空交通恢復而逐步獲得改善。市場對客艙設計整裝方案的产品需求預期有所增加。

廈門太古於二零二一年十一月完成收購用以興建位於廈門新機場的設施用地後，開始於新機場進行施工前工程。是次遷址對廈門太古自二零二六年起的業務運作十分重要。

Frank Walschot