

# 航空部門



國泰在繼續進行重建工作的同時，亦增加招聘及培訓人才，為未來作出投資。

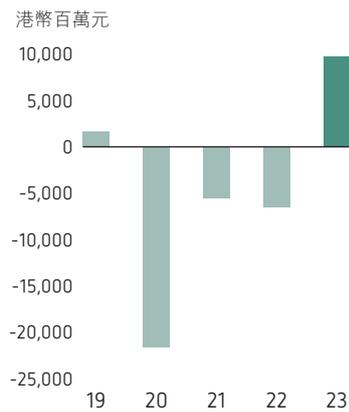


## 航空部門

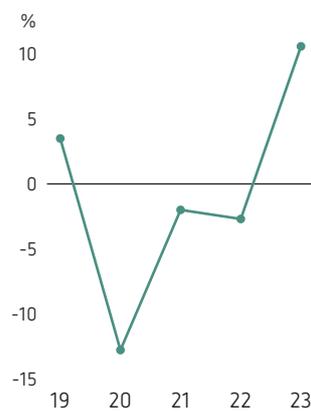
航空部門由聯屬公司國泰集團及全資附屬公司香港飛機工程公司（「港機」）集團組成。

### 國泰集團（按百分之一百基準）

國泰航空股東應佔溢利／  
（虧損）



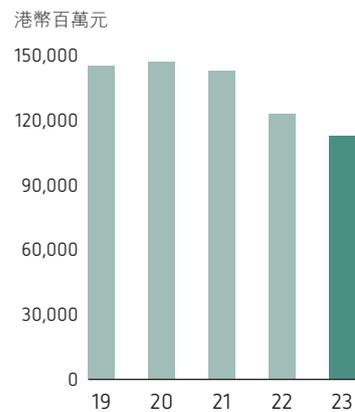
所用資本回報



營運業務產生／（所用）  
的現金淨額

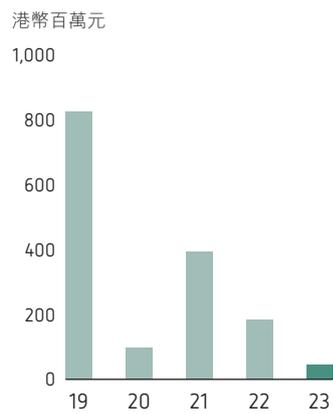


所用資本

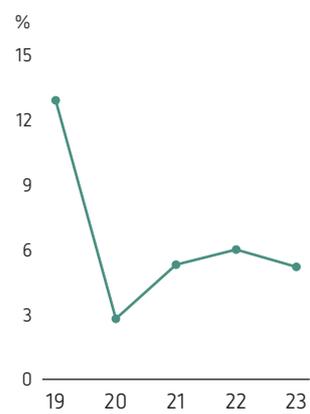


## 港機集團

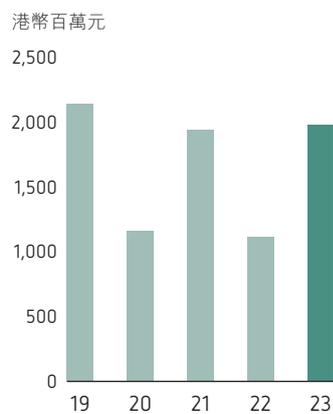
港機股東應佔溢利



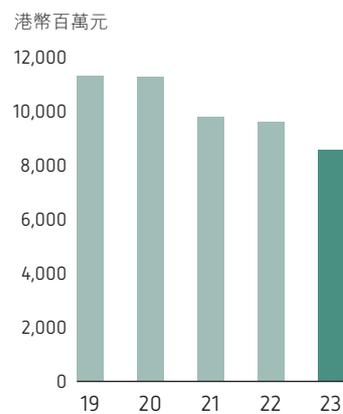
所用資本回報



營運業務產生的現金淨額



所用資本



## 國泰集團

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。

於二零二三年十二月三十一日，國泰集團旗下航空公司提供定期客運及貨運服務往來全球九十二個航點，並以代碼共享協議提供服務往來一百四十九個航點。於二零二三年十二月三十一日，國泰航空持有一百八十一架飛機，並已訂購四十六架日後將會接收的新飛機。

香港快運是一家以香港為基地的低成本航空公司，在亞洲區內提供定期航班。於二零二三年十二月三十一日，香港快運持有三十三架飛機，並已訂購二十九架日後將會接收的新飛機。

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及中東十五個城市。於二零二三年十二月三十一日，華民航空營運十六架貨機。

於二零二三年十二月三十一日，國泰航空持有國航百分之十六點二六股權。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。

於二零二三年十二月三十一日，國泰航空連同其附屬公司僱用逾二萬三千八百名員工(在港員工約佔百分之八十二)。

## 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、在翼及離翼發動機支援，以及在香港(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。

港機集團在中國內地擁有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（本身為上市公司）以維持股東價值長期持續增長為策略目標。國泰航空為實現此目標（及港機的策略目標）而採取的策略如下：

- 在顧客服務、營運及安全表現、生產力及創造價值方面爭取佳績。
- 把握大灣區帶來的機遇。

- 為香港作為國際航空及物流中心的發展作出貢獻。
- 發展國泰航空的尊尚旅遊生活品牌。
- 將香港快運發展成為成功的低成本航空公司。
- 建立國泰航空的數碼化領先能力。
- 在二零五零年實現淨零碳排放。
- 發展及強化港機品牌。
- 提升港機的飛機工程服務範圍及專業技術。
- 維持及加強港機為飛機工程客戶提供的高水平服務。

## 二零二三年業績表現

### 財務撮要

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
<b>港機集團</b>		
收益	17,787	13,828
營業溢利	224	270
應佔溢利	45	185
<b>國泰集團</b>		
應佔聯屬公司除稅後溢利／(虧損)	4,405	(2,947)
<b>應佔溢利／(虧損)</b>	<b>3,393</b>	<b>(3,072)</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。有關國泰集團的業績及財務狀況詳情，請參閱第224頁及第225頁的財務報表節錄。上述有關港機集團及國泰集團的數據並不包括太古公司的綜合調整。二零二三年已就集團於香港航空發動機維修服務公司（港機集團的合資公司）的權益確認港幣六億七千五百萬元的減值虧損。此減值虧損為綜合調整的一部分，並不包括在港機集團的業績中。

## 國泰集團

### 國泰航空 — 二零二三年表現

		2023	2022	變幅
可用噸千米數 (「可用噸千米」)	百萬	<b>21,225</b>	10,100	+110.1%
可用座位千米數 (「可用座位千米」)	百萬	<b>85,607</b>	20,056	+326.8%
可用貨物噸千米數 (「可用貨運噸千米」)	百萬	<b>13,069</b>	8,181	+59.7%
收入噸千米數 (「收入噸千米」)	百萬	<b>15,090</b>	7,190	+109.9%
客運收益	港幣百萬元	<b>55,951</b>	13,686	+308.8%
每可用座位千米客運收益	港仙	<b>65.4</b>	68.2	-4.1%
收入乘客千米數 (「收入乘客千米」)	百萬	<b>73,342</b>	14,764	+396.8%
收入乘客運載人次	千位	<b>17,985</b>	2,804	+541.4%
乘客運載率	%	<b>85.7</b>	73.6	+12.1個百分點
乘客收益率	港仙	<b>76.3</b>	92.7	-17.7%
貨運收益	港幣百萬元	<b>22,162</b>	26,990	-17.9%
每可用貨運噸千米貨運收益	港元	<b>1.70</b>	3.30	-48.5%
貨運收入噸千米數 (「貨運收入噸千米」)	百萬	<b>8,099</b>	5,774	+40.3%
運載貨物	千噸	<b>1,381</b>	1,154	+19.7%
貨物運載率	%	<b>62.0</b>	70.6	-8.6個百分點
貨物收益率	港元	<b>2.74</b>	4.67	-41.3%
每可用噸千米成本 (連燃油)*	港元	<b>3.55</b>	4.35	-18.4%
每可用噸千米成本 (除燃油)*	港元	<b>2.47</b>	3.43	-28.0%
每百萬收入噸千米耗油量	桶	<b>1,746</b>	1,679	+4.0%
每百萬可用噸千米耗油量	桶	<b>1,241</b>	1,195	+3.8%
飛機使用量 (包括停用的飛機)	每日時數	<b>7.7</b>	3.3	+133.3%
航班準時表現	%	<b>76.2</b>	80.1	-3.9個百分點
機隊平均機齡	年	<b>11.1</b>	10.8	+0.3年

\* 每可用噸千米成本是指本年度的營業成本總額除以可用噸千米。

### 二零二三年航空業回顧

國泰集團在重建與投資兩個主要工作方向取得良好進展。這一年間，該集團致力重建品牌、航班及香港樞紐，以及作出令顧客、員工及香港整體受惠的策略投資決策。

二零二三年的主要目標，包括恢復更多航班以服務更多航點。截至二零二三年年底，國泰集團營運的可載客量已回復至疫情前的百分之七十，於十二月服務約八十個航點。截至二零二三年年底，國泰集團營運的可載貨量已回復至疫情前約百分之八十五。

## 二零二三年業績摘要

按百分之一百基準計算的國泰集團二零二三年應佔溢利為港幣九十七億八千九百萬元，而二零二二年則錄得重列虧損港幣六十六億二千三百萬元。國泰航空錄得除稅後應佔溢利港幣一百一十三億四千一百萬元（二零二二年重列：溢利港幣十四億三千四百萬元），來自附屬公司的溢利為港幣一千萬元（二零二二年重列：虧損港幣十七億六千四百萬元），而應佔聯屬公司虧損（大部分為延遲三個月結算）則為港幣十五億六千二百萬元（二零二二年：虧損港幣六十二億九千三百萬元）。

### 客運服務

#### 國泰航空

二零二三年的客運收益為港幣五百五十九億五千一百萬元，較二零二二年上升百分之三百零九。收入乘客千米增加百分之三百九十七。以可用座位千米計算的可載客量增加百分之三百二十七。運載乘客共一千八百萬人次，平均每日載客四萬九千三百人次，較二零二二年增加百分之五

百四十一。運載率為百分之八十五點七，而二零二二年則為百分之七十三點六。

### 香港快運

香港快運於二零二三年錄得溢利港幣四億三千三百萬元（二零二二年重列：虧損港幣十三億六千九百萬元）。

### 貨運服務

#### 國泰航空

二零二三年國泰航空的貨運收益為港幣二百二十一億六千二百萬元，較二零二二年減少百分之十八。貨運收入噸千米上升百分之四十，以可用貨運噸千米計算的可載貨量上升百分之六十，運載率下跌八點六個百分點至百分之六十二點零，而收益率則下跌百分之四十一至港幣二點七四元。

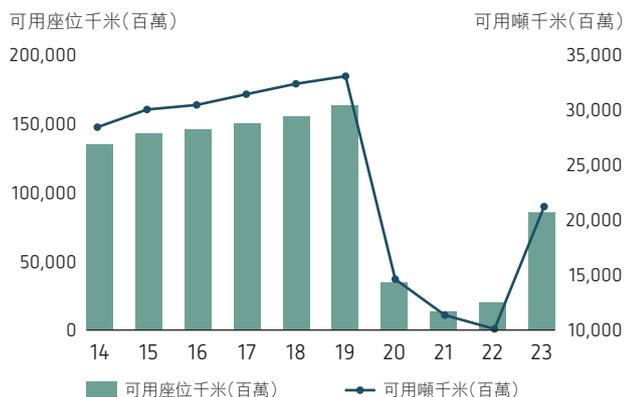
### 華民航空

華民航空於二零二三年錄得溢利，反映其表現一直保持穩健。

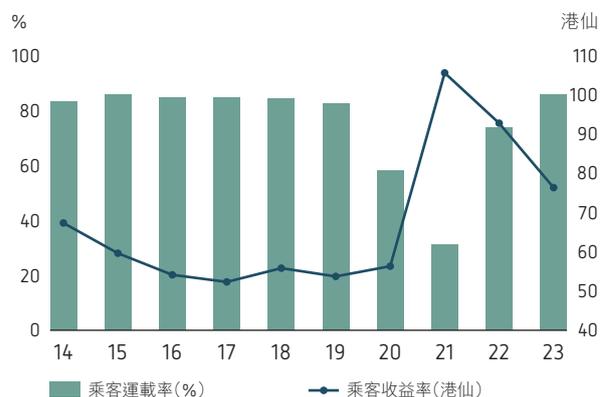


二零二三年，受惠於市場對亞洲區內短途航班的需求上升，香港快運自收購以來首次錄得溢利。

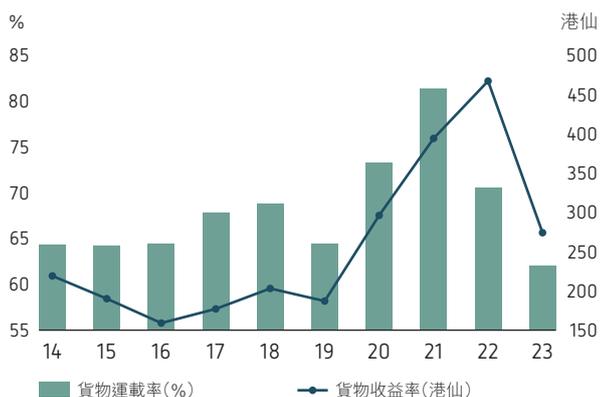
### 可運載量 — 可用座位千米數及可用噸千米數



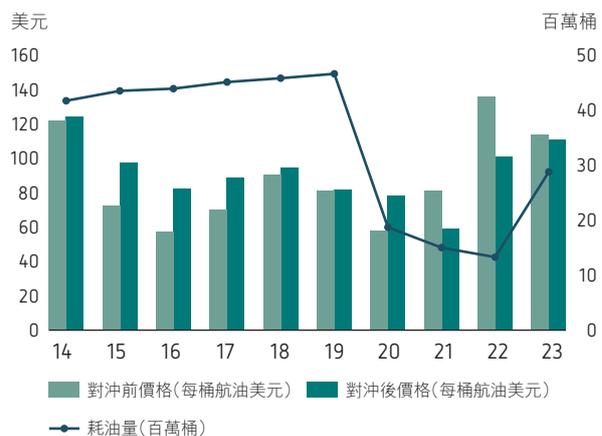
### 客運服務運載率及收益率



### 貨運服務運載率及收益率



### 燃油價格及耗油量



### 營業成本

非燃油成本增加百分之五十一至港幣五百二十三億六千六百萬元。國泰航空的燃油成本總額（未計燃油對沖的影響）較二零二二年增加港幣一百零六億五千八百萬元（或百分之八十二），主要反映耗油量增加。

### 機隊資料

於二零二三年十二月三十一日，國泰集團機隊的飛機總數為二百三十架。五架客機（佔國泰集團客機機隊的百分之三）停泊於香港以外。

機隊資料<sup>(i)</sup>

飛機類型	於二零二三年十二月三十一日各機隊的數目				平均機齡	訂購架數 <sup>(ii)</sup>				營業租賃期滿架數 <sup>(iii)</sup>					
	租賃 <sup>(iv)</sup>			總數		24	26		總數	24	25	26	27	28	29及之後
	擁有	籌資	營業				及之後								
<b>國泰航空：</b>															
A321-200	2			2	20.2										
A321/A320-200neo	4	3	5	12	1.7	4		15 <sup>(iv)</sup>	19						5
A330-300	37	2	4	43	15.3						2	2			
A350-900	20	8	2	30	5.7									2	
A350-1000	11	7		18	4.0										
A350F貨機								6	6						
747-400ERF貨機	6			6	15.0										
747-8F貨機	10	4		14	10.9										
777-300	17			17	22.2										
777-300ER	30		9	39	11.1					3	2	4			
777-9							2	19	21						
<b>總數</b>	<b>137</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>181</b>	<b>11.1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>40</b>	<b>46</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>5</b>
<b>香港快運：</b>															
A320-200		3 <sup>(v)</sup>	5	8	14.4					4				1	
A320-200neo			10	10	4.8			8 <sup>(iv)(vi)</sup>	8					2	8
A321-200			11	11	6.2						1	2			8
A321-200neo		4 <sup>(vii)</sup>		4	0.3	7 <sup>(viii)</sup>	5	9 <sup>(iv)(vi)</sup>	21						
<b>總數</b>		<b>7</b>	<b>26</b>	<b>33</b>	<b>7.1</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>29</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>16</b>
<b>華民航空<sup>(ix)(x)</sup>：</b>															
A300-600F貨機			7	7	18.6					4	3				
A330-243F貨機			2	2	12.0							2			
A330-300P2F貨機			7	7	13.0							3		4	
<b>總數</b>			<b>16</b>	<b>16</b>	<b>15.3</b>					<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>		<b>4</b>	
<b>總數合計</b>	<b>137</b>	<b>31</b>	<b>62</b>	<b>230</b>	<b>10.8</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>57</b>	<b>75</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>-</b>	<b>9</b>	<b>21</b>

附註：

- (i) 於二零二三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。
- (ii) 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。
- (iii) 集團相信，以其於二零二三年十二月三十一日可動用的無限制用途流動資金，加上隨時準備進入貸款及債務資本市場，集團具有充足的融資能力，為此項重要的機隊投資提供資金。
- (iv) 最終數目須視乎國泰航空與香港快運的分配。
- (v) 飛機由國泰港龍航空擁有，並轉租予香港快運。
- (vi) 空中巴士A320-200neo型及A321-200neo型飛機最終的劃分須視乎因應未來營運要求而作出的調整。
- (vii) 飛機由國泰航空籌資租賃，並轉租予香港快運。
- (viii) 一架空中巴士A321-200neo型飛機於二零二四年二月接收。
- (ix) 華民航空營運的貨機有關的合約安排並不構成《香港財務報告準則》第16號所指的租賃。
- (x) 集團計劃於二零二四年及二零二五年交還七架空中巴士A300-600F型貨機，以六架空中巴士A330F型二手貨機取代，使華民航空直到二零二五年均維持共十五架飛機的機隊。



國泰投資其機隊和航班網絡，為香港作為國際航空樞紐的持續發展作出貢獻。

### 國航及國貨航

國泰集團應佔國航業績是根據其延遲三個月的財務報表結算，因此二零二三年度的業績包括國航截至二零二三年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零二三年十月一日至二零二三年十二月三十一日期間的任何重大事項或交易作出調整。

由於國際航線未完全恢復、本地市場競爭加劇以及油價及滙率波動，國航截至二零二三年九月三十日止十二個月的業績錄得虧損，但與截至二零二二年九月三十日止十二個月相比，業績已有所改善。

國航於二零二三年一月發行十六億七千六百萬股A股新股，發行所得收益共人民幣一百五十億元。國泰航空未有參與是次發行，其於國航的股本權益因是次發行而由百分之十八點一三減至百分之十六點二六。

國航於二零二四年二月向一名特定投資者發行三億九千三百萬股H股新股，發行所得收益共港幣二十億元，國泰航空所持國航權益因而由百分之十六點二六減至百分之十五點八七。

國泰集團應佔國貨航的業績是根據其延遲三個月的財務報表結算。二零二三年度業績包括國貨航截至二零二三年九月三十日止十二個月的業績，並已就二零二三年十月一日至二零二三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

國泰集團預計其客運航班將於二零二四年第二季內達至疫情前的百分之八十，並希望在二零二五年第一季內達到百分之一百的水平。國泰集團繼續致力以審慎而負責的態度重建業務，迎接即將啟用的香港國際機場三跑道系統所帶來的無比機遇。

林紹波

## 香港飛機工程公司（港機）集團

### 財務撮要

	2023 港幣百萬元	2022 港幣百萬元
<b>收益</b>		
機身	7,056	6,033
客艙	474	380
部件	1,824	1,489
發動機	8,247	5,788
其他	186	138
	<b>17,787</b>	<b>13,828</b>
<b>營業溢利</b>	<b>224</b>	<b>270</b>
<b>應佔溢利／（虧損）</b>		
機身	74	(107)
客艙	(272)	(145)
部件	188	139
發動機	589	469
其他	(114)	(106)
<b>應佔溢利（撇除非經常性項目）</b>	<b>465</b>	<b>250</b>
客艙 — 出售客艙業務的虧損	(420)	—
部件 — 就飛機周轉件作出的減值支出	—	(65) <sup>^</sup>
<b>應佔溢利</b>	<b>45</b>	<b>185</b>

<sup>^</sup>有關港機航材技術管理公司的減值支出。

### 營業數據撮要

		2023	2022
<b>機身 — 基地維修服務已售工時</b>			
港機（香港）	百萬	2.62	2.51
廈門太古	百萬	4.17	3.59
港機（美洲）	百萬	2.71	2.54
總計	百萬	<b>9.50</b>	<b>8.64</b>
<b>機身 — 外勤維修服務處理航班數量</b>			
香港	千架次	83	52
中國內地	千架次	22	14
總計	千架次	<b>105</b>	<b>66</b>
<b>進行大修的發動機數量</b>			
香港航空發動機維修服務公司		300	278
港機發動機服務（廈門）		95	68

## 二零二三年航空維修及修理業回顧

該行業於二零二三年繼續從疫情中恢復過來。隨著大部分市場於二零二二年航空交通復甦，香港及中國內地於二零二二年後期全面通關，使香港的航空交通於二零二三年全年大幅回升，帶動機身維修及修理服務需求上升，尤以香港的外勤維修服務為甚。

## 二零二三年業績摘要

港機集團於二零二三年錄得應佔溢利港幣四千五百萬元（已計及出售客艙業務的虧損港幣四億二千萬元），而二零二二年的溢利則為港幣一億八千五百萬元（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六千五百萬元）。

港機集團於二零二三年的經常性應佔溢利為港幣四億六千五百萬元，較二零二二年的溢利增加港幣二億一千五百萬元。該集團大部分業務的表現較二零二二年為佳，這主要受惠於基地維修、外勤維修及發動機大修服務的工程量增加，但因客艙業務的營業虧損增加及廈門太古的未變現滙兌虧損（二零二二年錄得重大的未變現滙兌收益）而被部分抵銷。

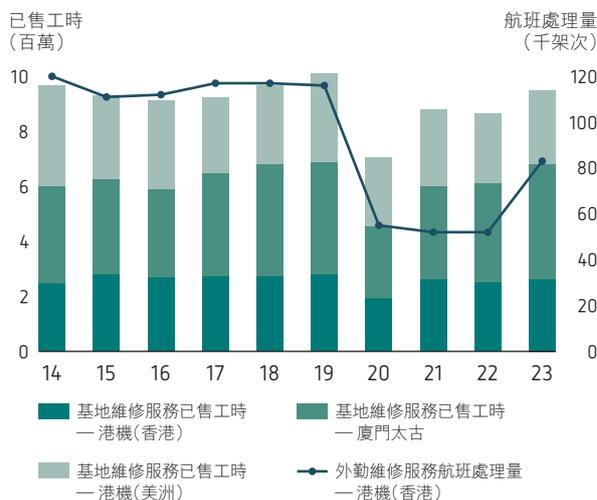
於二零二三年九月，該集團完成出售客艙業務的交易，帶來非經常性出售虧損港幣四億二千萬元。

於二零二三年十二月三十一日，港機尚有資本承擔港幣五十二億九千七百萬元。

### 機身

機身業務有所改善，從二零二二年錄得虧損港幣一億零七百萬元，提升至二零二三年錄得應佔溢利港幣七千四百萬元。收益增加百分之十七，反映外勤維修服務處理航班數量回升（較二零二二年上升百分之五十九），以及二零二三年售出九百五十萬基地維修服務工時（較二零二二年上升百分之十）。港機（香港）、廈門太古及港機（美洲）於二零二三年進行的基地維修工程增加。廈門太古於二零二二年錄得未變現滙兌收益，但二零二三年則錄得虧損，此變化部分抵銷所有地區的工作量增加及實施成本控制措施所帶來的收益。

## 港機集團主要營運數據



### 港機（香港）

港機（香港）的機身業務於二零二三年錄得的虧損遠少於二零二二年。香港於二零二二年底取消與疫情相關的旅遊限制及防疫要求後，航空交通持續復甦，因而令外勤維修服務錄得大幅的收益增長。外勤維修服務於二零二三年處理約八萬三千班航班，較二零二二年增加百分之六十。二零二三年售出的基地維修服務工時為二百六十二萬小時，較二零二二年增加百分之四，反映需求穩定及客艙改裝工程增加。

### 廈門太古

廈門太古於二零二三年的機身服務應佔溢利與二零二二年（受惠於重大的未變現滙兌收益）相若。撇除二零二二年的該等收益及二零二三年的虧損後，廈門太古的應佔溢利有所增加。二零二三年的基地維修服務已售工時為四百一十七萬小時，較二零二二年增加百分之十六，反映市場對基地維修服務的需求持續回升。

### 港機（美洲）

港機（美洲）的機身業務於二零二三年錄得營業溢利，而二零二二年則錄得營業虧損。業務得到改善，是由於對客戶的售價上升，以及客戶組合日漸優化及實施成本控制措施。基地維修服務需求穩定，但工作量繼續受限於技術勞工的供應。二零二三年的已售工時為二百七十一萬小時，較二零二二年上升百分之七。



由於航空交通持續復甦，港機（香港）的外勤維修服務於二零二三年錄得重大收益增長。

## 客艙

集團於二零二三年九月出售客艙業務後不再營運此業務。收益及溢利計算至該時期。

客艙業務於二零二三年錄得經常性虧損港幣二億七千二百萬元，二零二二年的虧損則為港幣一億四千五百萬元。供應鏈方面持續面對困難，加上銷售成本及撥備增加，對業績造成不利影響。

## 部件

部件業務於二零二三年的經常性應佔溢利為港幣一億八千八百萬元，較二零二二年上升百分之三十五。二零二三年的收益較二零二二年上升百分之二十二。部件修理及大修業務表現大幅改善。港機航材技術管理公司的溢利亦有所增加。

## 發動機

發動機業務於二零二三年的應佔溢利為港幣五億八千九百萬元，較二零二二年增加百分之二十六。收益（包括港機發動機服務（廈門）及全球發動機支援業務的收益以及撇除不構成綜合收益的香港航空發動機維修服務公司的收益）增加百分之四十二。溢利增長主要是由於市場對港機發動機服務（廈門）的發動機大修服務需求強勁。

### 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二零二三年錄得的應佔溢利較二零二二年有所上升。升幅反映發動機大修工程增加。進行修理及大修的發動機共為三百台，二零二二年則為二百七十八台。

## 港機發動機服務（廈門）

港機發動機服務（廈門）於二零二三年錄得的應佔溢利較二零二二年大幅增加。二零二三年為GE90型飛機發動機完成七十五項性能恢復工程及二十項快速維修工程（二零二二年進行五十六項性能恢復工程及十二項快速維修工程）。

## 全球發動機支援

全球發動機支援業務透過港機集團位於香港、達拉斯、阿姆斯特丹及倫敦的設施，提供發動機在翼及離翼支援。二零二三年全球發動機支援業務的業績與二零二二年相若。

## 展望

預計二零二四年市場對基地維修服務的需求穩定。外勤維修工程量預計將隨著香港航空交通持續復甦而增加。發動機服務方面，預計二零二四年的需求維持強勁。

技術勞工的供應仍是一項限制因素，尤以香港及美國為甚。全球供應鏈問題預計會在二零二四年持續。旗下業務正透過進一步實施提升成本效益的措施及調升價格，解決上述兩個問題所引致的通脹壓力。

廈門太古正在廈門新機場進行機庫設施的上蓋工程。機庫附屬建築的主體結構已經完成。是次遷址至新機場對廈門太古於二零二六年及之後的業務運作十分重要。

邵瑞德