



去年至今 10.8 萬人才抵港

估「高才通」每年直接經濟貢獻約340億

【香港商報訊】記者馮仁樂報導：特區政府近年積極搶企業、搶人才、搶資金，財經事務及庫務局局長許正宇昨日表示，「新資本投資者入境計劃」於3月1日啟動後，反應熱烈，查詢超過600個，並已正式收到申請。



當局指，截至今年2月底，特區政府已收到逾7.2萬宗「高才通」申請，其中近5.9萬宗獲批，約4.4萬人已來港。

另外，勞工及福利局局長孫玉菡同日稱，「高才通計劃」自2022年底推出以來反應踴躍，截至今年2月底，共收到逾7.2萬宗申請，其中近5.9萬宗獲批，約4.4萬人已來港，加上經其他人才入境計劃獲批的申請，自去年至今總計約10.8萬人才已抵港。

新資本投資者入境計劃已收申請

許正宇昨日在網誌表示，要成為對家辦辦公室具吸引力的投資中心，配合其綜合多元的業務需要，政策配套也需要周全而創新。政府在這一年多來先後落實去年《有關香港發展家族辦公室業務的政策宣言》中羅列的多項政策，包括啟動「新資本投資者入境計劃」；提供稅務寬減；成立新的家辦服務提供者網絡和成立財富傳承學院等。

按證監會的統計數字，在香港註冊成立的基金資金淨流入增加，2023年淨流入達871億元，按年增加92.9%。單計去年第四季就吸納資金335億元，按季增1.79倍。為了更好掌握家族辦公室在港發展的最新

情況，投資推廣署已委託專業機構進行調查，計劃稍後公布結果重點，包括目前在港的家辦數目。

許正宇又指，第二屆「裕澤香江」高峰論壇於3月27日舉辦，將再次匯聚全球頂尖家辦決策和管理人，攜手探討彼此共同關注的議題，並聯同「香港金融盛事周」內其他國際盛事，展示香港的獨特優勢和金融軟實力，推動社會正向發展，真正做到普惠共融。

另一方面，孫玉菡以書面回覆立法會議員查詢時表示，「高才通計劃」自2022年底推出以來反應踴躍，加上獲批的其他人才入境計劃申請，自去年至今已有約10.8萬人才抵港。

據介紹，政府最近對已透過「高才通計劃」簽證抵港超過六個月的人士進行首輪跟進調查，了解他們落戶香港的情況或計劃。政府基於數據估算，計劃可為香港帶來每年約340億港元的直接經濟貢獻，相當於本地生產總值約1.2%。除經濟貢獻外，「高才通計劃」人才及其配偶普遍較為年輕，過半年齡為40歲以下，加上他們亦帶年幼的子女定居香港，為本地勞動力增添生力軍，亦對香港人口結構帶來正面影響。

國泰去年扭虧賺 98 億

2019年後首派息 今年擬增聘 5000 人

【香港商報訊】記者鄭偉軒報導：香港航空業正在全面復蘇。國泰航空（293）昨日公布截至去年12月底止全年業績，期內轉虧為盈錄得純利97.89億元，為自2019年以來首次；同時恢復派末期息每股0.43元。國泰航空行政總裁林紹波宣布，向每名員工派發相當於7.2周的合資格酬金，連同較早前已發放最多10周的特別酬謝金及酌情花紅，每名員工共計享有最多17.2周酬金。

國泰航空昨午公布業績後，股價曾升7.7%，破頂高見9.35元，收報9.18元，升5.8%，成交增至6億元。

林紹波：國泰回來了！

林紹波解釋稱，去年國泰業績表現，主要受惠防疫限制放寬後，需求強勁反彈所帶動。他在公告聲明中表示：我也要感謝各持份者一直以來的鼎力支持，激勵我們成為首選的公司。我們蓄勢待發，將盡量發揮下一個發展階段的潛力和創新精神——國泰回來了！

林紹波宣布，集團繼去年招聘3000人後，今年計劃再增聘5000人，預料到今年年底，總員工數將達2.9萬人。至於機師流失的問題，營運及航空服務總裁麥皓雲稱，流失率自2022年達到22%的頂峰後，去年已回落至5%的疫前水平，而年初至今，流失率更低於2%。麥皓雲估計，若客運要全面回復疫前水平，合共需要3400名機師；現時機師數目為2900名。

客運全部恢復時間推遲一季

期內國泰航空旗下香港快運同樣轉虧為盈，錄得溢利4.33億元，主要受惠於強勁的旅遊需求，尤以亞洲短途航點為甚。至於另一附屬公司華民航空，去年錄得溢利7.78億元，按年輕微增長0.2%。

國泰航空預計，及至2025年第一季之內，客運可望全面恢復至疫情水平，惟進度較早前估計的今年底，稍為推遲一季。林紹波解釋稱，這與早前取消部分航班有關，他強調經審慎管理後，已經微調整航班時間表，自2月及3月已沒有取消航班，有信心日後航班能夠保持穩定。

林紹波又強調，設下明年首季客運全面恢復至疫情水平的目標，與全球同業一致，沒有落後同業進度。「目前入境香港旅客的運力，已相當接近疫情前水平，但轉機及過境運力仍未恢復，未來將會增加過境運力比例。」

未來擬加強大灣區招聘

談到在粵港澳大灣區的發展，林紹波稱，國泰位於蛇口郵輪母港的全新貴賓室營運非常順利，未來會在大灣區加強投入「多式聯運」。林紹波又指，去年集團合共在內地招聘逾100位空中服務員，為迎合內地乘客需求，未來會加強在內地及大灣區的招聘，相信未來內地空中服務員，將會是繼香港之後第二大團隊組成部分。

期內，國泰客運收入為559.51億元，按年急增3.09倍；貨運收入為221.62億元，按年減少17.9%。集團的客運收益率按年跌17.7%，至0.763元；貨運收益率更按年急跌41.3%，至2.74元。對此，林紹波解釋稱，今年首數個月收益率持續下跌，主要由於全球航空業面臨供應壓力有關，相信今年的收益率，仍未回復至2019年疫情前的水平。

國泰航空再次重申，計劃於今年7月底前從港府手上贖回餘下一半優先股，涉資約97.5億元。林紹波澄清，向港府派發優先股股息，不會限制普通股股息的派發。至於今後的派息政策，財務總裁沈碧嘉指出，將按以往50%的派息比率為目標。

有傳聞指中國國航有意增持國泰航空，林紹波就此回應稱，此乃市場揣測，強調國泰母公司太古集團無意出售國泰航空持股。



國泰航空預計，至2025年第一季之內，客運可望全面恢復至疫情前水平。

國際客運航班恢復緩慢

內地三大航企仍錄虧損

【香港商報訊】記者鄭偉軒報導：國泰航空率先走出疫情陰霾，內地航企復蘇步則參差不齊；一方面，個別航企盈利有望超越疫情前水平；另一方面，內地三大航企，包括中國國航（753）、東方航空（601）及南方航空（1055）較早前仍先後發盈警，主因是國際客運航班恢復相對緩慢、國際航線整體恢復進度不及預期，以及航材價格大幅上漲影響所致。

其中，中國國航1月份發出的盈警指，預計截至去年底止的虧損介乎9億元（人民幣，下同）至13億元，惟

已較2022年的386.19億元大幅收窄。東方航空亦指，截至去年底止的虧損預期介乎68億至83億元，同樣較2022年的373.86億元大幅收窄。南方航空則指，預期截至去年底止的虧損介乎35億至47億元，亦較2022年326.82億元收窄。

去年亦有內地航企業績「開門紅」。春秋航空較早前預計，去年全年將錄得純利介乎21億至24億元，有望超過疫情前、即2019年的水平。春秋航空表示，儘管國際航線及地區尚未恢復到較高水平，惟隨着近期簽證和出入境政策的持續優化，以及需求的自然恢復，均將刺激入境旅客的快速增長。吉祥航空較早前亦曾預計，去年全年純利將介乎6.8億至8.8億元。

國泰航空2023年度業績概要		
項目	金額	按年變動
收益	944.85億元	+85.1%
股東應佔溢利	97.89億元	虧轉盈，2022年錄得虧損66.23億元
每股基本盈利	1.408元	虧轉盈，2022年錄得虧損1.124元
每股普通股股息	0.43元	不適用，2022年沒有派息

國泰航空2023年營業統計數字		
項目	表現	按年變動
客運收益率	0.763元	-17.7%
貨運收益率	2.74元	-41.3%
飛機使用量 (包括停泊的飛機)	每日7.7小時	+133.3%
航班準時表現	76.2%	減少3.9個百分點
機隊平均年齡	11.1年	+0.3年

國泰管理層言論重點

集團已達成對2023年底設下的目標，客運航班恢復至疫情前的70%，連繫香港與全球約80個航點。

截至2023年底，可載貨量已回復至疫情前的85%。與過去表現超卓的兩年相比，市場已轉趨正常，但表現仍維持強勁，電子商貿業務是表現較為出色的一環。

集團（包括國泰航空及香港快運）營運的客運航班將於2024年第二季達到疫情前的80%，並希望在2025年第一季內達到100%的水平。

於2023年及截至2023年12月31日，集團整體營運帶來現金收益，可動用的無限用途流動資金結餘為港幣200億元。

集團對員工發放了多達6星期合資格酬金的特別酬謝金，並推出適用於2023年的新利潤分享計劃，相等於7.2星期合資格酬金。

集團將尋求一切可行的方法，繼續積極進行招聘及培訓，計劃在2024年增加約5000名員工，較2023年增加約20%。此外，2024年的培訓活動將大幅增加，較2023年增加超過一倍。

資料來源：國泰業績公告

機管局推動 SAF 使用 助減碳排放

【香港商報訊】昨日在立法會會議上，易志明議員就現時往來香港的航機使用可持續航空燃料（SAF）狀況，向運輸及物流局局長林世雄提出書面詢問。因為SAF與傳統化石航空燃料相比，有機會減少超過八成的生命周期碳排放量。

林世雄回覆指，香港國際機場現有的燃料基礎設施，已可供航空公司接收、儲存及採用預先混合的SAF。香港其中一家本地航空公司於2022年3月及7月成功在香港國際機場採用了兩個批次的SAF。然而，目前全球SAF的總供應量仍然偏低。

機管局正積極推動SAF在港應用，當中包括協調

機場燃料基礎設施營運商，取得國際航空碳抵銷和減排計劃的可持續發展標準認證，以助航空公司進行相關的碳抵銷。

機管局亦與相關政府部門協作，簡化運送及儲存SAF的審批程序，以便利航空公司將SAF注入SAF。其中，機場燃料基礎設施營運商近日已按照新修訂的《危險品條例》完成牌照更新。經修訂的《危險品條例》使本港危險品（包括SAF）的分類、標記及標籤等規管標準與國際接軌，也使製造、運送、貯存及使用危險品的發牌制度更加完善。此外，機管局已應政府要求就SAF展開顧問研究。