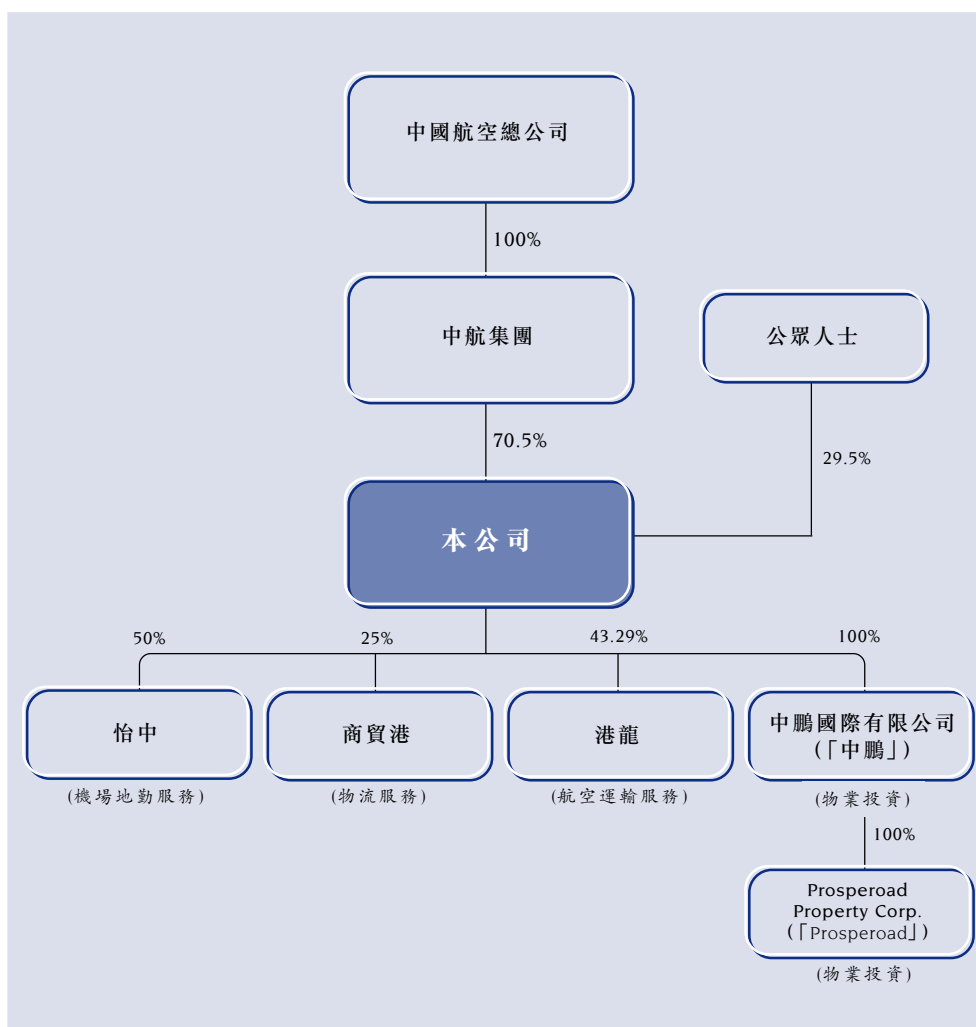


### 企業架構

以下為本公司、其母公司、其聯營公司及其主要附屬公司於二零零一年十二月三十一日之企業架構簡圖：



### 本集團之業務

本集團現透過本公司擁有百分之四十三點二九股權之聯營公司港龍提供航空運輸服務，以及透過本公司擁有百分之五十股權之聯營公司怡中提供機場地勤服務。於回顧年度內，本集團亦透過本公司全資附屬公司中鵬及Prosperoad進行物業投資。



### 本集團之業務 (續)

下表載列本集團之經營盈利 (貢獻來自本集團之利息收入和透過中鵬及 Prosperoad 所進行之租賃活動) 及本集團應佔聯營公司之盈利 / (虧損) 分佔本集團於截至二零零一年及二零零零年十二月三十一日止年度之除稅前盈利百分比:

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零一年 %	二零零零年 %	變幅 百分點
未計入其他經營開支之經營盈利	13.6	14.5	-0.9
應佔聯營公司盈利 / (虧損):			
港龍	69.2	75.9	-6.7
怡中	17.6	9.6	+8.0
商貿港	(0.4)	—	不適用
合計	<u>100.0</u>	<u>100.0</u>	

原先於一九九七年十二月八日之售股章程中所披露籌集資金之運用方法並無改變。於一九九七年十二月上市所得之資金剩餘淨額至今仍存於多間銀行作為存款。本集團於二零零一年十二月三十一日並無銀行借貸。

### 流動資產及財務資源

本集團一般以內部衍生之現金流量撥付運營所需。於二零零一年十二月三十一日, 本集團的現金金額及銀行結餘合共約港幣六億七千八百萬元, 流動資產淨額約為港幣六億六千七百萬元。本集團於回顧年度內一直保持雄厚的運營資金。於二零零一年十二月三十一日, 本集團並無未償還借款。整體而言, 本集團的財務狀況相當穩健, 對本集團的未來發展提供一個堅實的基礎。

## 本集團之業務 (續)

### 或然負債及承擔

於二零零一年十二月三十一日，本集團並無重大或然負債。

於二零零一年二月，本集團與物流中心財團夥伴就發展該物流中心提供足夠資金所承擔之責任，而共同向香港機場管理局作出擔保。董事會認為，倘若所有財團夥伴因違約而導致本集團須依擔保履行承擔責任，或然負債之最高數額約為港幣七億八千萬港元，其中包括本集團估計應佔約港幣一億三千一百萬元資本承擔。

### 人力資源

本公司與其直接控股公司簽訂了一項按一般商業條款及條件釐定的管理服務協議，該協議中已包含本公司大部份人力資源及其薪酬等事項。

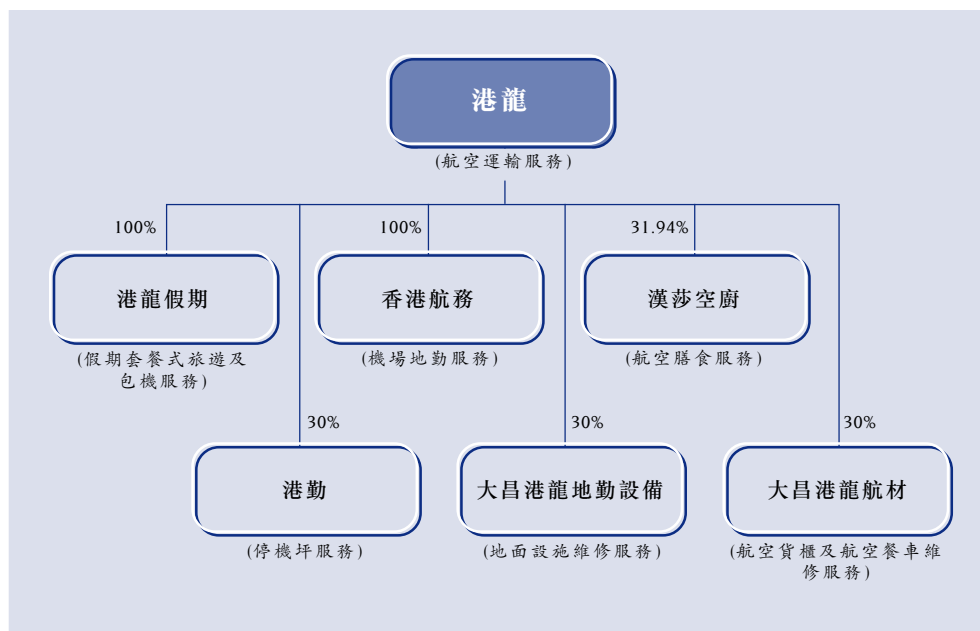
## 港龍航空有限公司

本集團持有港龍百分之四十三點二九的權益，為該公司之單一最大股東。港龍之主要業務為經營航空運輸；透過其全資附屬公司香港國際機場服務有限公司（「香港航務」）提供機場地勤服務；透過擁有百分之三十一點九四權益之聯營公司德國漢莎航空膳食服務（香港）有限公司（「漢莎空廚」）提供航機膳食服務；透過擁有百分之三十權益之聯營公司香港機場地勤服務有限公司（「港勤」）提供停機坪地勤服務；透過擁有百分之三十權益之聯營公司大昌－港龍機場地勤設備服務有限公司（「大昌港龍地勤設備」）提供配套服務設施及車輛之檢查及維修服務；透過擁有百分之三十權益之聯營公司大昌－港龍航材支援有限公司（「大昌港龍航材」）提供航空貨櫃及航空餐車的維修服務以及銷售有關配件；以及透過港龍之全資附屬公司港龍假期有限公司（「港龍假期」）提供假期套餐式旅遊及包機服務。



### 港龍航空有限公司 (續)

下圖顯示港龍目前之簡略企業架構，其營運中之主要附屬公司及聯營公司及其各自之業務：



港龍主要收入源自航空客貨運輸服務。下表為港龍截至二零零一年和二零零零年十二月三十一日止年度各主要業務之除稅前盈利構成情況，分別以其佔除稅前盈利總額之百分比列出：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零零一年 %	二零零零年 %	變幅 百分點
航空公司業務	88.3	95.5	-7.2
香港航務	4.0	2.8	+1.2
漢莎空廚	3.4	0.2	+3.2
大昌港龍地勤設備	0.3	0.1	+0.2
港勤	3.8	1.4	+2.4
大昌港龍航材	0.2	0.0	+0.2
合計	100.0	100.0	

### 港龍航空有限公司 (續)

年度內，主要由於港龍籌備運營貨機的開辦費用、香港與台灣之間的航運安排談判出現延滯、總部大樓的折舊開支及新台幣貶值等因素導致港龍的航空營運業務稅前溢利下降。因此，港龍的航空營運業務業績佔其總稅前盈利由二零零零年的百分之九十五點五下跌至二零零一年的百分之八十八點三。

### 航空運輸

航線概況：

- 於二零零一年和二零零零年年底，港龍服務之目的地數目按中國內地和非中國內地分類如下：

	獲批牌照		於十二月三十一日 提供服務之數目	
	客貨運	全貨運	二零零一年	二零零零年
目的地：				
中國內地	48	—	18	17
非中國內地	36	23	13	13
	<u>84</u>	<u>23</u>	<u>31</u>	<u>30</u>
合計				

- 於二零零一年，港龍經營飛往三十一個國際航點之定期航班，其中十八個位於中國內地。年內港龍總共完成一萬零六百三十五往來班次。於二零零一年，上海航線仍是利潤最高的航線。

航機機隊概況：

- 於二零零一年年底，港龍機隊共有十九架航機，包括兩架於年度內購置的貨機以作為擴展其全貨運服務之用。



## 港龍航空有限公司 (續)

### 航空運輸 (續)

- 於二零零一年及二零零零年年底之港龍機隊資料如下：

航機類型	於十二月三十一日 航機數目	
	二零零一年	二零零零年
A320	7	7
A321	3	3
A330	7	5
B747F	2	1
機隊總架數	<b>19<sup>#</sup></b>	<b>16<sup>#</sup></b>

# 兩架A320型 (二零零零年：兩架A320型)，三架A330型 (二零零零年：兩架A330型) 和兩架B747F型 (二零零零年：無) 航機為融資租賃，其餘十二架均為經營租賃。

- 於二零零一年五月購進了一架A330型航機，於二零零一年六月租賃了一架A330型航機。
- 兩架購置的B747型貨機分別於二零零一年九月及十一月完成改裝工程，用以取代B747型濕租賃機。

### 機隊擴充計劃：

年度	購置	經營租賃
2002	2 A330 1 B747F	1 A320 1 A321
2003	2 A321	—
2004	2 A320	—
2005	1 A320	—

- 為迎接未來機遇，港龍落實了一架A330型的備用訂購權及訂購一架B747型貨機，安排於二零零二年內接收。
- 總共兩架A330型、一架A320型、一架A321型航機及一架B747型貨機將於二零零二年投入服務。

## 港龍航空有限公司 (續)

## 航空運輸 (續)

營運統計：

		截至十二月三十一日止年度		變幅 %
		二零零一年	二零零零年	
總體營運：				
可用噸千米數				
— 客機	(千位數)	<b>741,772</b>	608,102	+22.0
— 貨機	(千位數)	<b>364,159</b>	145,877	+149.6
收入運載率	(百分比)	<b>70.5</b>	70.6	-0.1百分點
航機使用量				
— A320	(小時/日)	<b>8.2</b>	8.0	+2.5
— A321	(小時/日)	<b>8.4</b>	8.3	+1.2
— A330	(小時/日)	<b>8.5</b>	8.3	+2.4
— B747F	(小時/日)	<b>10.3</b>	13.2	-22.0
客運：				
可用座位千米數	(千位數)	<b>5,576,401</b>	4,884,907	+14.2
總載客人數	(人次)	<b>3,036,733</b>	2,696,783	+12.6
收入乘客千米數	(千位數)	<b>3,720,269</b>	3,231,382	+15.1
每收入乘客千米之				
乘客收益	(港幣仙)	<b>101.4</b>	102.0	-0.6
乘客運載率	(百分比)	<b>66.71</b>	66.15	+0.56百分點
貨運：				
貨運噸千米				
— 客機	(千位數)	<b>99,778</b>	97,175	+2.7
— 貨機	(千位數)	<b>292,939</b>	125,904	+132.7
總貨運量				
— 客機	(噸)	<b>82,650</b>	80,145	+3.1
— 貨機	(噸)	<b>38,564</b>	13,593	+183.7
每貨運噸千米之貨運收益				
— 客機	(港幣仙)	<b>581</b>	610	-4.8
— 貨機	(港幣仙)	<b>153</b>	159	-3.8
貨物運載率				
— 客機	(百分比)	<b>53.1</b>	65.4	-12.3百分點
— 貨機	(百分比)	<b>80.4</b>	87.3	-6.9百分點



## 港龍航空有限公司 (續)

### 航空運輸 (續)

- 港龍於二零零一年的總載客量達到三百萬人次，較二零零零年上升百分之十二點六。客運服務運載量(可用座位千米)於二零零一年較二零零零年上升百分之十四點二，主要是由於飛往北京及上海的班次增加和自二零零一年九月起恢復飛往寧波的客運服務。
- 雖然年度內全球客運的需求疲弱，但由於代理費用減少及向乘客收取燃料附加費所得，乘客收益只較二零零零年輕微下跌百分之零點六。
- 於二零零一年，貨機運載量(可用噸千米)亦上升百分之一百四十九點六，主要原因是於二零零一年下半年購置的兩架B747型貨機開始營運使長途貨運服務增加，導致年內貨運量有顯著增長，升幅達百分之二十九點三。
- 港龍之客機及全貨機的貨運收益較二零零零年度分別下跌百分之四點八及百分之三點八。導致貨運收益下降之部份原因乃由於在九一一事件發生前，國際航空貨運市場已出現供過於求，於該事件發生後，空貨運市場的需求更普遍下降。
- 於二零零一年，港龍之貨機使用率及貨物運載率分別較二零零零年同期下跌百分之二十二及六點九個百分點。於二零零一年下半年，在新加入貨機營運初期受到技術和機組人員數目的限制導致航機使用率降低。而航空貨運業於九一一恐怖襲擊事件前後均表現呆滯，直接影響貨物運載率下降。



## 港龍航空有限公司 (續)

### 航空運輸 (續)

運輸業務概況：

- 下表載列為截至二零零一年及二零零零年十二月三十一日止年度按地區劃分之港龍運輸業務概要，按其佔載運旅客和貨物總數的百分比列出：

航線	截至十二月三十一日止年度 乘客服務		截至十二月三十一日止年度 貨運服務	
	二零零一年	二零零零年	二零零一年	二零零零年
	%	%	%	%
中國內地定期航班	74.3	68.8	47.4	52.9
中國內地定期包機	—	2.2	1.5	2.3
台灣地區	17.1	20.0	18.9	26.1
日本	2.4	2.8	6.3	0.7
歐洲及中東	—	—	21.4	12.1
其他地區	5.6	5.9	4.4	5.8
臨時包機	0.6	0.3	0.1	0.1
合計	<u>100.0</u>	<u>100.0</u>	<u>100.0</u>	<u>100.0</u>

- 由二零零一年六月起飛往北京和上海的航班已分別增至每週三十七班和四十八班。
- 二零零一年三月至十月的夏季期間增設第五班飛往青島、第八班飛往南京、第八及第九班飛往福州、第八及第九班飛往杭州、第三班飛往長沙和第三班飛往重慶的服務。因應季節性的需求下調，港龍由二零零一年十月二十八日至二零零二年三月三十日冬季期間削減增設的航班。
- 港龍亦於直至二零零一年三月底的冬季期間增加每週兩班飛往加德滿都。由二零零一年三月起亦將飛往高雄的航班增加至每日四班。



## 港龍航空有限公司 (續)

### 航空運輸 (續)

- 由二零零一年十月起，經中東飛往歐洲的貨運服務由每週三班增加至五班。港龍亦分別於二零零一年五月和九月推出每週兩班飛往大阪及上海的全貨機服務。

### 營業成本概況：

- 下表載列為港龍截至二零零一年及二零零零年十二月三十一日止年度之成本統計：

支出	截至十二月三十一日止年度		
	二零零一年 港幣千元	二零零零年 港幣千元	變幅 %
職員成本	865,148	708,553	+22.1
乘客膳食及服務成本	242,700	191,756	+26.6
燃料成本	517,504	400,322	+29.3
航線經營成本	912,518	741,567	+23.1
飛機維修費用	604,500	425,310	+42.1
飛機設備成本	816,595	634,696	+28.7
其他經營費用	461,495	414,187	+11.4
合計	<u>4,420,460</u>	<u>3,516,391</u>	+25.7

- 年內，港龍之職員成本隨著客貨機的數目及運力同步增加而有所遞增。
- A330型航機隊自二零零零年十二月完成客艙改裝後商務客位旅客，及整體乘客數目上升，乘客膳食及服務成本相應有所增加。
- 雖然港龍整體系統燃油價格較二零零零年度為低，但燃料成本仍較二零零零年度為高，其主要的原因是由於整體運營增加以及長途貨機服務年內全年運作所帶來的影響。

## 港龍航空有限公司 (續)

### 航空運輸 (續)

- 航線經營成本 (包括航班起降、停機和機場地勤等費用) 增加主要乃由於客機及長途貨機服務增加。
- 年度內, 飛機維修費用較二零零零年大幅上升, 成本上升的主要原因是航機的數目增加、A330型航機之發動機大檢費用以及兩架新購置貨機於二零零一年九月和十一月投入服務。特別是A330型航機之發動機的大檢費用增幅較大, 港龍須依據其發動機協用安排, 按照該等發動機的年期及狀態, 按比例分擔總維修費用。
- 於二零零一年, 航機設備成本增加主要是由於擴充機隊, 添置了兩架A330型航機和兩架貨機。
- 由於過去數年所實行的成本控制措施表現成效, 經營費用的增幅較運力的增幅為低。其他經營費用上升主要是由於實施亞洲萬里通計劃、銷售獎勵計劃、配合港龍增加載客量而額外聘用的人手, 以及由於港龍大樓年內比對上年是全年折舊入賬所致。

## 香港國際機場服務有限公司

- 香港航務為港龍之全資附屬公司, 於香港提供機場地勤服務。
- 香港航務除了辦理港龍所有航班的機場地勤服務外, 亦有為其他航空公司提供機場地勤代理服務。
- 於二零零一年為第三者航機服務達三千九百六十班次, 較二零零零年的水平上升百分之七點九。



### 德國漢莎航空膳食服務(香港)有限公司

- 漢莎空廚為港龍擁有百分之三十一點九四權益之聯營公司，主要業務為於香港為航空公司客戶提供航機膳食服務。
- 漢莎空廚之盈利增長主要是於二零零一年年底前已結束其位於機場之虧蝕的餐廳業務，以及年內航空公司航班遞增及取得更多航空公司客戶。

### 港龍假期有限公司

- 港龍假期為港龍之全資附屬公司，主要業務是提供假期套餐式旅遊及包機服務。

### 香港機場地勤服務有限公司

- 港勤為港龍佔百分之三十的聯營公司，提供香港機場停機坪地勤服務，以及載運旅客和員工的客車服務。
- 港勤為香港機場最大之停機坪服務公司，佔該市場超過百分之五十三份額，每月處理約四千四百航班架次。
- 本年純利較二零零零年增加主要是由於航運流量有可觀的增長及於二零零一年成功節省成本。

### 大昌－港龍機場地勤設備服務有限公司

- 大昌港龍地勤設備為港龍擁有百分之三十權益之聯營公司，於香港機場提供機場地面配套設施及車輛之檢查及維修服務。
- 年內，由於航運流量方面之顯著增長，使大昌港龍地勤設備純利較去年有所提升。

### 大昌－港龍航材支援有限公司

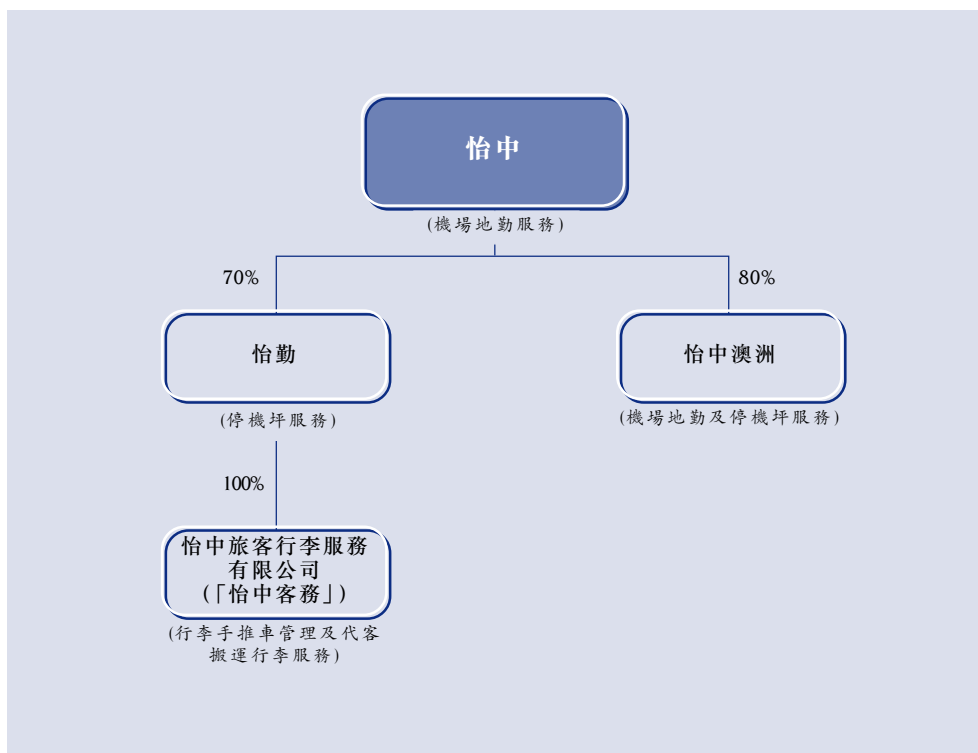
- 大昌港龍航材為港龍擁有百分之三十權益之聯營公司，為空運貨櫃及航空餐車提供維修服務及銷售有關配件。
- 大昌港龍航材於二零零零年七月始展開業務，本年度錄得盈利增長主要由於二零零一年開始全年營運比對上年度只有半年營運所致。

### 中鵬國際有限公司

- 本集團透過全資附屬公司中鵬及Prosperoad參與物業投資業務。
- 中鵬與Prosperoad主要從事香港商用物業投資，現時於香港擁有可出租樓面總面積約74,388平方呎之多項商用物業權益。
- 本集團於二零零一年度透過投資物業所得之租金收入達港幣二千八百三十萬元。年結日後，本集團已將其全部地產投資之有效權益轉歸予母公司－中航集團。

### 怡中航空服務有限公司

- 本集團持有怡中百分之五十的權益。下圖列出於二零零一年十二月三十一日之怡中及其附屬公司之簡略企業架構：





### 怡中航空服務有限公司 (續)

- 怡中於香港機場為二十一家國際航空公司提供機場地勤服務。怡中之主要業務包括提供辦理登機服務、乘客接待服務、行李服務、票務及班機資料、班機營運管理、航班控制及安排貨運文件資料等服務。
- 除了提供機場地勤服務外，怡中於香港機場還擁有兩間附屬公司：

怡勤 (怡中擁有百分之七十權益之附屬公司) 於香港機場提供停機坪地勤服務。該公司之其他股東為中華航空公司、聯合航空公司和德國GlobeGround GmbH。

怡中客務 (怡勤全資擁有之附屬公司) 於香港機場提供行李手推車管理、代客搬運行李服務及電動車載運服務。
- 怡中及其附屬公司於二零零一年度之綜合營業額較上年度增加百分之六點六。由於處理航班增加、成本控制之成效及附屬公司之盈利貢獻，怡中之稅前綜合盈利較上年增加達百分之三十九點三。
- 怡中於二零零一年度處理航班共五萬一千五百二十架次，較二零零零年度增加百分之九點五，維持其於香港機場地面服務第三者市場總量百分之四十份額。期內，怡勤處理航班共七萬五千八百三十架次，較二零零零年度之六萬九千四百三十架次有輕微升幅，相等於香港機場停機坪服務第三者市場總量約百分之六十份額。
- 隨著九一一事件的發生及各航空公司的客載量及航班量受到其所引致的衝擊，怡中及怡勤進一步努力提高成本結構效益。
- 於澳洲悉尼及墨爾本機場提供機場地勤服務之怡中澳洲已成功收窄虧損。惟怡中澳洲於爭取新客戶方面進展較預期為慢。

### 怡中航空服務有限公司 (續)

- 怡中及怡勤同為ISO9000認證公司，均可保持為航空公司客戶提供高質素服務，並繼續推行其全面優質管理系統。
- 通過其股東的商界關係和大力支持下，怡中將繼續於中國內地及亞太地區內尋求新業務發展機會。

### 香港商貿港有限公司

- 於二零零一年年初，商貿港獲得香港機場管理局授予一項合約，負責設計、建造、運營及管理位於香港機場南商業區面積達一點三八公頃的物流中心。
- 該物流中心的建築工程正順利按計劃進行，預計上蓋建築可於二零零二年年年底竣工，而該物流中心將於二零零三年初投入運作。
- 於回顧年度內，商貿港已開始向本地及海外潛在客戶展開其市場及服務推廣活動。