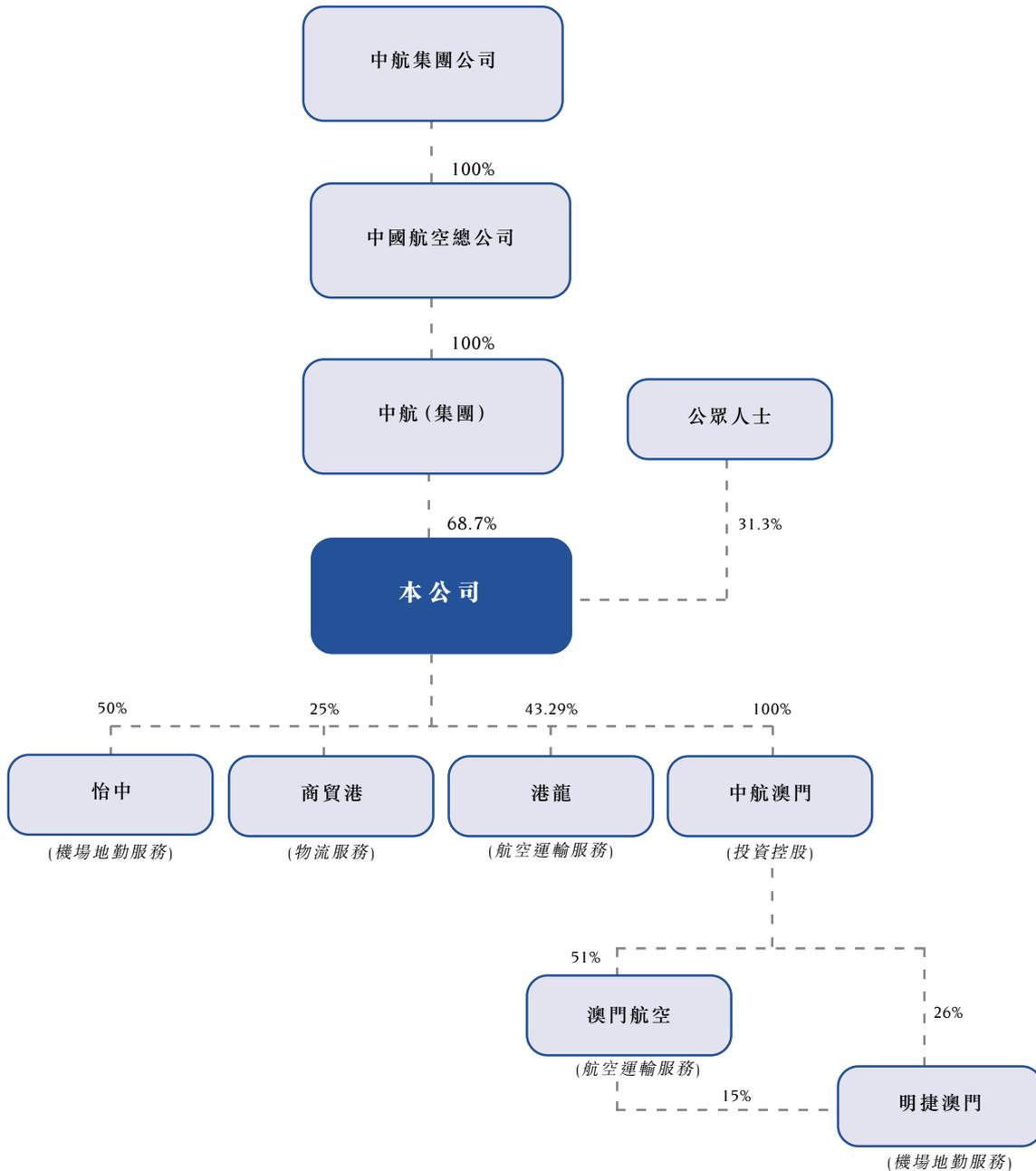




業務回顧

企業架構

以下為本公司、其母公司、其主要附屬公司及其主要聯營公司於二零零二年十二月三十一日之企業架構簡圖：



本集團之業務

本集團現透過以下之公司提供**航空運輸服務**：

- 澳門航空，本公司擁有百分之五十一權益之附屬公司，及
- 港龍，本公司擁有百分之四十三點二九權益之聯營公司；

及透過以下之公司提供**機場地勤服務**：

- 怡中，本公司擁有百分之五十權益之聯營公司，及
- 明捷澳門，中航澳門直接擁有百分之二十六權益之聯營公司；

以及透過以下之公司提供**物流服務**：

- 商貿港，本公司擁有百分之二十五權益之聯營公司。

下表載列本集團於截至二零零二年及二零零一年十二月三十一日止年度扣除少數股東權益後以業務分部對除稅前盈利之貢獻百分比：

	截至十二月三十一日止年度	
	二零零二年 %	二零零一年 %
航空運輸	82	69
機場地勤服務	24	18
物流及其他業務	(1)	—
物業持有	1	9
其他	(6)	4
合計	<u>100</u>	<u>100</u>

註： 其他為利息收入扣除商譽攤銷及其他未分配成本。



業務回顧

本集團之業務 (續)

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。於二零零二年十二月三十一日，本集團的現金金額及銀行結餘合共約港幣十一億七千萬元，流動資產淨額約為港幣九億七千四百萬元。於二零零二年十二月三十一日，本集團並無未償還借款，而本集團之流動負債約為港幣四億三千四百萬元。本集團一直保持雄厚的營運資金，為本集團之未來業務發展具備良好的基礎。

或然負債及承擔

於二零零二年十二月三十一日，本集團為一間聯營公司向一間銀行作出港幣七千五百萬元的擔保，亦於二零零一年二月，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，共同向香港機場管理局作出擔保。董事認為，倘若所有財團夥伴因未能履行合約而導致本集團須依據擔保履行責任，應承擔之或然負債最高數額約為港幣七億八千萬元，其中包括本集團估計應佔資本承擔約港幣一億三千一百萬元。

外幣換算及貨幣風險

本集團部份收益來自外地的票務銷售，而會引致承受外幣換算率變化的風險。本集團對本身的外幣情況作出持續性的監察，認為不會因任何貨幣而承受重大外幣換算的風險。

人力資源

本公司與其直接控股公司中航（集團）簽訂了一項管理服務協議，同樣中航澳門亦與中航（澳門）航空有限公司（「中航（澳門）航空」）簽訂了一項管理服務協議，該等協議是按一般商業條款釐定，其中包括本公司大部份人力資源及其薪酬等事項。

澳門航空，本公司擁有百分之五十一股權之附屬公司，約僱用八百名員工（二零零一年：約七百名），其中約一百四十七名駐於澳門以外。該等員工的薪酬是按市場環境、現行法例、行業慣例和準則、工作表現、教育或專業培訓背景及職能經驗等釐定。

澳門航空股份有限公司

本集團通過全資附屬公司中航澳門持有澳門航空百分之五十一的權益。澳門航空於一九九四年在澳門成立，為澳門之本土航空公司。在與澳門政府達成特許經營權協議下，於一九九五年十一月啟業營運，享有澳門本土航空公司的獨家經營權為期二十五年，至二零二零年屆滿。

澳門航空之主要業務為：

- 經營航空運輸；及
- 透過擁有百分之十五權益之聯營公司明捷澳門提供機場地勤服務。

航空運輸

航線概況：

- 於二零零二年和二零零一年年底，澳門航空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 客貨運	於十二月三十一日 提供服務之數目	
		二零零二年	二零零一年
目的地：			
中國內地	31	9	8
非中國內地	38	7	4
合計	<u>69</u>	<u>16</u>	<u>12</u>

- 在二零零二年，澳門航空的客運及全貨機服務共完成一萬五千四百四十八個航班（包括包機航班），往返澳門與十六個亞洲航點，其中有北京、桂林、海口、昆明、南京、寧波、上海、廈門、深圳、台北、高雄、馬尼拉、曼谷、新加坡、吉隆坡及亞庇。

機隊概況：

- 於二零零二年年末，澳門航空機隊共有十二架航機，包括分別於二零零二年六月及八月接收的兩架A319型客機、於二零零二年十月濕租的一架B727型全貨機，和在二零零二年年末置換的一架A321型客機。



業務回顧

澳門航空股份有限公司 (續)

航空運輸 (續)

- 於二零零二年及二零零一年年底之澳門航空機隊情況如下：

航機類型	於十二月三十一日 航機數目	
	二零零二年	二零零一年
A319	2	—
A320	3	3
A321	5	5
B757	1	1
B727全貨機	1	—
機隊總架數	<u>12#</u>	<u>9#</u>

- # 一架B757型 (二零零一年: 一架B757型) 和一架B727型全貨機 (二零零一年: 無) 航機為濕租、一架A321型 (二零零一年: 一架A321型) 航機為澳門航空購置, 其餘九架 (二零零一年: 七架) 為經營租賃。

機隊擴充計劃:

年度	經營租賃	退回租主
2003	3 A319 1 A321	2 A320 1 A321
2004	—	2 A321
2005	—	1 A320

- 在二零零三年, 澳門航空將分別在一月、二月及五月接收共三架A319型客機, 另外在二零零三年初置換一架A321型航機, 所有新飛機均為經營租賃。

澳門航空股份有限公司 (續)

航空運輸 (續)

營運統計：

		截至十二月三十一日止年度		變幅 %
		二零零二年	二零零一年	
總體營運：				
可用噸千米數				
— 客機	(百萬位數)	334.9	310.6	+7.8
— 貨機	(百萬位數)	7.5	—	不適用
航機使用量				
— A319	(小時/日)	6.5	—	不適用
— A320	(小時/日)	6.5	6.8	-4.4
— A321	(小時/日)	7.2	6.9	+4.3
— B757	(小時/日)	5.0	6.3	-20.6
— B727全貨機	(小時/日)	5.3	—	不適用
客運：				
可用座位千米數	(百萬位數)	2,925.4	2,692.5	+8.6
總載客人數	(千人次)	1,736.4	1,707.7	+1.7
收入乘客千米數	(百萬位數)	2,078.1	1,911.3	+8.7
每收入乘客千米之				
乘客收益	(澳門仙)	70	77	-9.1
乘客運載率	(百分比)	71	71	—
貨運：				
貨運噸千米				
— 客機	(百萬位數)	26.7	22.6	+18.1
— 貨機	(百萬位數)	3.8	—	不適用
總貨運量				
— 客機	(噸)	23,006	20,753	+10.9
— 貨機	(噸)	6,250	—	不適用
每貨運噸千米之				
貨運收益				
— 客機	(澳門仙)	478	526	-9.1
— 貨機	(澳門仙)	779	—	不適用
貨物運載率				
— 客機	(百分比)	63	55	+8百分點
— 貨機	(百分比)	51	—	不適用

- 澳門航空於二零零二年的總載客量超過一百七十三萬人次，較二零零一年上升百分之一點七。客運服務運載量(可用座位千米)於二零零二年較二零零一年上升百分之八點六，主要由於新A319型客機帶來的額外運載量。



業務回顧

澳門航空股份有限公司 (續)

航空運輸 (續)

- 乘客收益率則主要因為取消乘客燃油附加費及市場競爭日趨劇烈的原因，較上年度下降百分之九點一。
- 二零零二年的總貨運負載量為二萬九千二百五十六噸，比上年度上升百分之四十一，主要由於市場對航空貨運服務的需求殷切，及由於澳門航空在二零零二年十月開辦了深圳經停澳門至台灣的全貨機服務。

運輸業務概況：

- 下表載列為截至二零零二年及二零零一年十二月三十一日止年度按地區劃分之澳門航空運輸業務概要，按其佔載運收入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	
	二零零二年	二零零一年	二零零二年	二零零一年
	%	%	%	%
中國內地定期航班	38	32	36	25
中國內地定期包機	2	2	—	—
台灣地區	53	61	60	70
其他東南亞地區	7	5	4	5
合計	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

- 於二零零二年六月，澳門航空增設每日第四班飛往上海的航班及增加了飛往昆明的航班班次，從每週兩班增至六班。
- 由於增加了全新的A319型航機，澳門航空於二零零二年八月開辦每週兩班飛往新加坡的服務。於二零零二年十一月，澳門航空更開辦了每週兩班分別飛往馬來西亞的吉隆坡和亞庇的服務。
- 全貨機服務也於二零零二年十月開始經營，澳門航空通過濕租一架B727型全貨機開辦了深圳經停澳門至台灣的全貨機服務，每週經營十二個往返航班。

澳門航空股份有限公司 (續)

航空運輸 (續)

營業成本概況：

* 下表載列為澳門航空截至二零零二年及二零零一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		變幅 百分點
	二零零二年 %	二零零一年 %	
職員成本	15	14	+1
乘客膳食及服務成本	7	8	-1
燃料成本	11	11	—
航線經營成本	23	23	—
飛機維修費用	11	11	—
飛機設備成本	20	21	-1
折舊及攤銷開支	4	4	—
銷售及推廣費用	5	5	—
其他經營費用	4	3	+1
合計	<u>100</u>	<u>100</u>	

- 整體職員成本比例上升主要由於機隊的擴充及總職員數目增加。
- 整體乘客膳食及服務成本比例較二零零一年水平有所下降，主要因為澳門及台北的膳食供應商提供的多量折扣及餐食的單位成本下降。
- 於二零零三年將進行一系列的航機退役及置換計劃，澳門航空預計將受惠於較低的租賃成本及更有效的燃油使用。

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，並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；

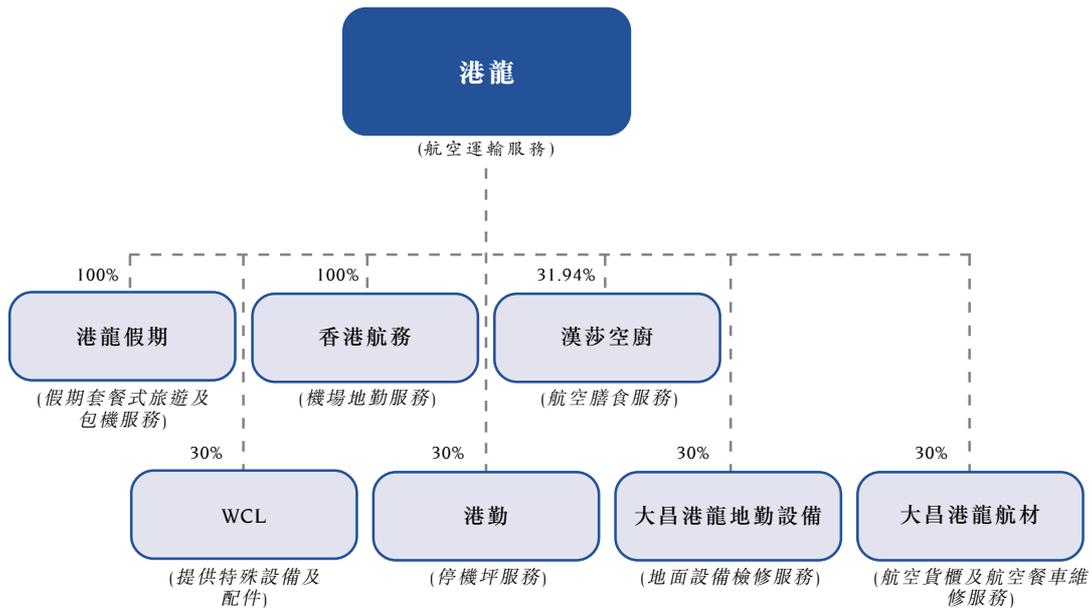


業務回顧

港龍航空有限公司 (續)

- 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」)提供地面配套服務設備及車輛的檢修服務；
- 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」)提供航空貨櫃及航機餐車的維修及銷售有關配件服務；
- 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；
- 透過擁有百分之三十權益之聯營公司Wise Counsel Limited(「WCL」)進行特殊設備及配件的貿易。

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：



港龍航空有限公司 (續)

港龍的主要收入源自航空客貨運輸服務。下表為截至二零零二年和二零零一年十二月三十一日止年度港龍除稅前盈利來自各主要業務之構成情況，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		
	二零零二年 %	二零零一年 %	變幅 百分點
航空公司業務	90.2	88.3	+1.9
香港航務	4.2	4.0	+0.2
漢莎空廚	2.8	3.4	-0.6
大昌港龍地勤設備	0.1	0.3	-0.2
港勤	2.5	3.8	-1.3
大昌港龍航材	0.1	0.2	-0.1
WCL	0.1	—	不適用
合計	<u>100.0</u>	<u>100.0</u>	

港龍航空有限公司 (續)
航空運輸

航線概況：

- 於二零零二年和二零零一年年底，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：

目的地：	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	二零零二年	二零零一年
中國內地	48	—	18	18
非中國內地	36	23	14	13
合計	<u>84</u>	<u>23</u>	<u>32</u>	<u>31</u>

- 在二零零二年，港龍經營飛往三十二個國際航點之定期航班，其中十八個位於中國內地。港龍於年內總共完成一萬二千八百三十四個往來班次（二零零一年：一萬零六百三十五個往來班次）。於二零零二年，上海航線仍保持為利潤最高的航線。



業務回顧

港龍航空有限公司 (續)

航空運輸 (續)

機隊概況：

- 於二零零二年年末，港龍機隊共有二十四架航機，其中包括於年度內租賃所得的兩架客機、購置所得的兩架客機及一架全貨機，以擴展其客運及全貨機服務。為了提供客機機組人員的訓練，港龍更購置了一架A330的飛行模擬器，並已於二零零二年七月投入服務。
- 於二零零二年及二零零一年年末之港龍機隊情況如下：

航機類型	於十二月三十一日 航機數目	
	二零零二年	二零零一年
A320	8	7
A321	4	3
A330	9	7
B747全貨機	3	2
機隊總架數	24#	19#

兩架A320型 (二零零一年：兩架A320型) 和三架A330型 (二零零一年：兩架A330型) 航機為融資租賃、兩架A330型 (二零零一年：一架A330型) 和三架B747型全貨機 (二零零一年：兩架B747型全貨機) 為購置，其餘十四架航機均為經營租賃。

- 兩架A330型航機分別於二零零二年六月及十二月購入。
- 一架購置的B747型全貨機於二零零二年十一月完成改裝工程並投入服務。

機隊擴充計劃：

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

為了把握未來機遇，港龍落實增加訂購兩架A321型航機，並安排於二零零三年內接收。

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 %
	二零零二年	二零零一年	
總體營運：			
可用噸千米數			
— 客機 (千位數)	943,078	741,772	+27.1
— 貨機 (千位數)	582,751	364,159	+60.0
收入運載率 (百分比)	71.2	70.5	+0.7百分點
航機使用量			
— A320 (小時/日)	7.7	8.2	-6.1
— A321 (小時/日)	8.2	8.4	-2.4
— A330 (小時/日)	8.5	8.5	—
— B747全貨機 (小時/日)	11.4	10.3	+10.7
客運：			
可用座位千米數 (千位數)	6,657,431	5,576,401	+19.4
總載客人數 (人次)	3,620,420	3,036,733	+19.2
收入乘客千米數 (千位數)	4,348,167	3,720,269	+16.9
每收入乘客千米之			
乘客收益 (港幣仙)	96.5	101.4	-4.8
乘客運載率 (百分比)	65.3	66.7	-1.4百分點
貨運：			
貨運噸千米			
— 客機 (千位數)	136,867	99,778	+37.2
— 貨機 (千位數)	509,668	292,939	+74.0
總貨運量			
— 客機 (噸)	113,359	82,650	+37.2
— 貨機 (噸)	80,106	38,564	+107.7
每貨運噸千米之			
貨運收益 (港幣仙)	561	581	-3.4
— 客機 (港幣仙)	174	153	+13.7
— 貨機 (港幣仙)			
貨物運載率			
— 客機 (百分比)	59.3	53.1	+6.2百分點
— 貨機 (百分比)	87.5	80.4	+7.1百分點

- 港龍於二零零二年的總載客量達到三百六十萬人次，較二零零一年上升百分之十九點二。客運服務運載量(可用座位千米)於二零零二年較二零零一年上升百分之十九點四，主要由於增加飛往北京及上海的班次。
- 乘客收益率則較上年度下降百分之四點八，主要因為取消乘客燃油附加費、市場競爭日趨劇烈及由於香港經濟情況轉差以致選乘平價機位之乘客增加所致。
- 於二零零二年，貨機運載量(可用噸千米)年比上升百分之六十，主要因為增加了長程航線的貨運服務，導致年內貨運量有顯著增長，升幅達百分之五十九點六。



業務回顧

港龍航空有限公司 (續)

航空運輸 (續)

- 客機的貨運收益率於年度下降了百分之三點四，主要因為取消燃油附加費。但另一方面，年內全貨機的貨運收益率較二零零一年上升了百分之十三點七，主要因為於二零零二年增加短程全貨機服務帶來較高的貨運收益。
- 於二零零二年，由於市場對航空貨運的需求強大，港龍的貨機使用率及貨物運載率分別較二零零一年上升百分之十點七及七點一個百分點。

運輸業務概況：

- 下表載列為截至二零零二年及二零零一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	
	二零零二年	二零零一年	二零零二年	二零零一年
	%	%	%	%
中國內地定期航班	72.1	74.3	46.3	47.4
中國內地定期包機	—	—	—	1.5
台灣地區	20.8	17.1	18.6	18.9
日本	2.1	2.4	9.2	6.3
歐洲及中東	—	—	22.7	21.4
其他地區	4.5	5.6	3.1	4.4
臨時包機	0.5	0.6	0.1	0.1
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

- 港龍經營飛往二十八個亞洲航點之客運航班，其中十八個位於中國內地。飛往北京和上海的航班於二零零二年夏季期間已分別增加至每週四十二班和五十六班。於二零零二年，港龍同時增加了飛往成都、重慶、大連、杭州、昆明、南京、寧波及廈門的航班班次。再者，港龍於二零零二年七月下旬開始經營每週二十二班客運航班往台北。
- 由二零零二年十一月起，經中東飛往歐洲的全貨機服務已增加至每週六班。另外分別在九月增加至每週兩班經廈門飛往上海的航班，及在十月增加至每週兩班直飛往上海的航班。再者，港龍由二零零二年七月開始了每週兩班飛往台北的全貨機服務。

港龍航空有限公司 (續)

航空運輸 (續)

營業成本概況：

- 下表載列為港龍截至二零零二年及二零零一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		變幅 %
	二零零二年 港幣千元	二零零一年 港幣千元	
職員成本	1,024,495	865,148	+18.4
乘客膳食及服務成本	238,632	242,700	-1.7
燃料成本	625,919	517,504	+21.0
航線經營成本	1,120,870	909,333	+23.3
飛機維修費用	901,200	604,500	+49.1
飛機設備成本	577,636	663,149	-12.9
折舊及攤銷開支	315,637	223,932	+41.0
其他經營費用	403,580	394,194	+2.4
合計	5,207,969	4,420,460	+17.8

- 年內由於實行的成本控制措施表現成效，職員成本的增幅較客貨運力的增幅比例為低。
- 乘客膳食及服務成本較二零零一年度水平下降百分之一點七，主要因為香港膳食供應商提供的多量折扣及餐食的單位成本下降。
- 雖然整體燃油價格較二零零一年度水平為低，但港龍的燃料成本仍較二零零一年度高出百分之二十一，其主要原因為整體運營增加及擴充長程貨機服務全年運作所帶來的影響。
- 航線經營成本（包括航班起降、停泊和機場地勤等費用）增加主要由於客運班次及長程貨機服務增加。
- 年度內，飛機維修費用較二零零一年度水平大幅上升，成本上升的主要原因是航機的數目增加、A330型航機的發動機全面檢修費用較高、V2500發動機故障及兩架新購置貨機於二零零二年全年運作所帶來的影響。
- 於二零零二年，飛機設備成本減少的主要原因是節省了濕租兩架B747-200型全貨機的租金。
- 折舊及攤銷開支上升是因為增加了購置航機、全貨機及模擬器的數目。
- 由於二零零一年開始實行的成本控制措施在二零零二年顯現成效，經營費用的增幅較運力的增幅為低。



業務回顧

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，在香港為港龍所有航班及其他航空公司提供地勤服務。
- 於二零零二年，香港航務共為其他航空公司提供四千七百五十二航班架次地勤服務（二零零一年：三千九百六十航班架次），較二零零一年度的水平上升百分之九點五。

德國漢莎航空膳食有限公司

- 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，其主要業務是在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由於年內銷售成本下降以及營運和財務成本得到減省。

港龍假期有限公司

- 港龍假期為港龍之全資附屬公司，主要業務是為港龍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權益之聯營公司，於香港機場提供停機坪地勤處理及交通運輸服務。
- 港勤為香港機場領先的停機坪服務專營公司，佔超過百分之五十的市場份額。於二零零二年處理共約六萬航班架次。
- 二零零二年航運流量的可觀增長帶來滿意的盈利水平。

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備及車輛的檢修服務。
- 於二零零二年，由於市場需求轉弱，使大昌港龍地勤設備純利較二零零一年有所下降。

大昌－港龍航材支援有限公司

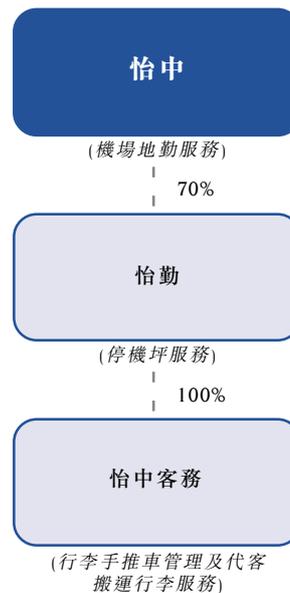
- 大昌港龍航材為港龍擁有百分之三十權益之聯營公司，為空運設備包括貨機機艙裝卸設備、空運貨櫃貨板和航空餐車等提供維修服務及銷售有關配件。
- 由於二零零二年的市場需求轉弱及經營開支上升，使大昌港龍地勤設備純利較二零零一年有所下降。

WISE COUNSEL LIMITED

- WCL為港龍擁有百分之三十權益之聯營公司，專注機場地面服務器材及配件的貿易。
- 年度內，由於WCL擴大配件種類，加上地面服務器材市場需求增加，使WCL的營業額和盈利均有明顯的增長。

怡中航空服務有限公司

- 本公司持有怡中百分之五十的權益。下圖列出於二零零二年十二月三十一日之怡中及其附屬公司之簡略企業架構：



- 怡中於香港機場為二十五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），獲得機場管理局批出自一九九八年開始為期十年的專營權，於香港機場提供停機坪地勤服務。該公司的其他股東為中華航空、美國聯合航空和德國GlobeGround GmbH。

怡中客務（怡勤全資擁有之附屬公司）於二零零二年獲得機場管理局批出的新服務協議，自二零零二年七月開始於香港機場的控制區內提供行李手推車管理。



業務回顧

怡中航空服務有限公司 (續)

- 怡中及其附屬公司於本年度之綜合營業額較上年度下降百分之七點七，主要由於在二零零二年七月怡中客務的規模收縮及二零零二年九月出售怡中澳洲的影響。怡中之稅前及特殊項目前綜合盈利較上年度下降百分之五點三，主要因為處理的航班班次減少所致。
- 怡中於年內處理航班共五萬零九百五十四架次，較二零零一年度下降百分之一點一，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。年內，怡勤處理航班共七萬一千七百三十六架次，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。
- 於二零零二年九月，怡中和美國聯合航空達成協議出售怡中澳洲予一第三者，根據買賣協議的要求，怡中已對如有可能發生的索償作保證撥備。

明捷澳門機場服務有限公司

- 在澳門國際機場（「澳門機場」）提供地勤服務的澳門機場服務有限公司於二零零二年八月一日改名為明捷澳門機場服務有限公司，中航澳門持有該公司百分之二十六直接權益。明捷澳門於澳門機場提供乘客及停機坪地勤處理、貨運處理及飛機外場維修服務。
- 於二零零二年，明捷澳門共處理一萬七千二百五十航班架次，較二零零一年度相比上升百分之十八。明捷澳門於二零零二年的貨運處理量達九萬七千一百八十噸，較二零零一年度上升百分之二十七。然而，於二零零二年貨運處理量中的百分之八是因為二零零二年第三季度美國西岸發生港口罷工而引致的臨時額外貨運需求。
- 明捷澳門在質素檢定和管理標準上獲得ISO9001、ISO9002及AHS1000的認證。以上所述的認證均需通過經常性的審核，以確保一貫保持高水平的管理系統及優質的客戶服務。

香港商貿港有限公司

- 香港商貿港機場物流中心的興建工程如期完成，並於二零零二年十二月獲發竣工證書。
- 於二零零二年，商貿港成功確立其為一家香港主要物流服務中心的地位。商貿港於年內已與多家準客戶進行簽約洽談。
- 所需的營運許可證、批准證書及其他相關手續已經完成。於完成客戶要求的裝配工程後，商貿港於二零零三年三月十七日正式開始營運。