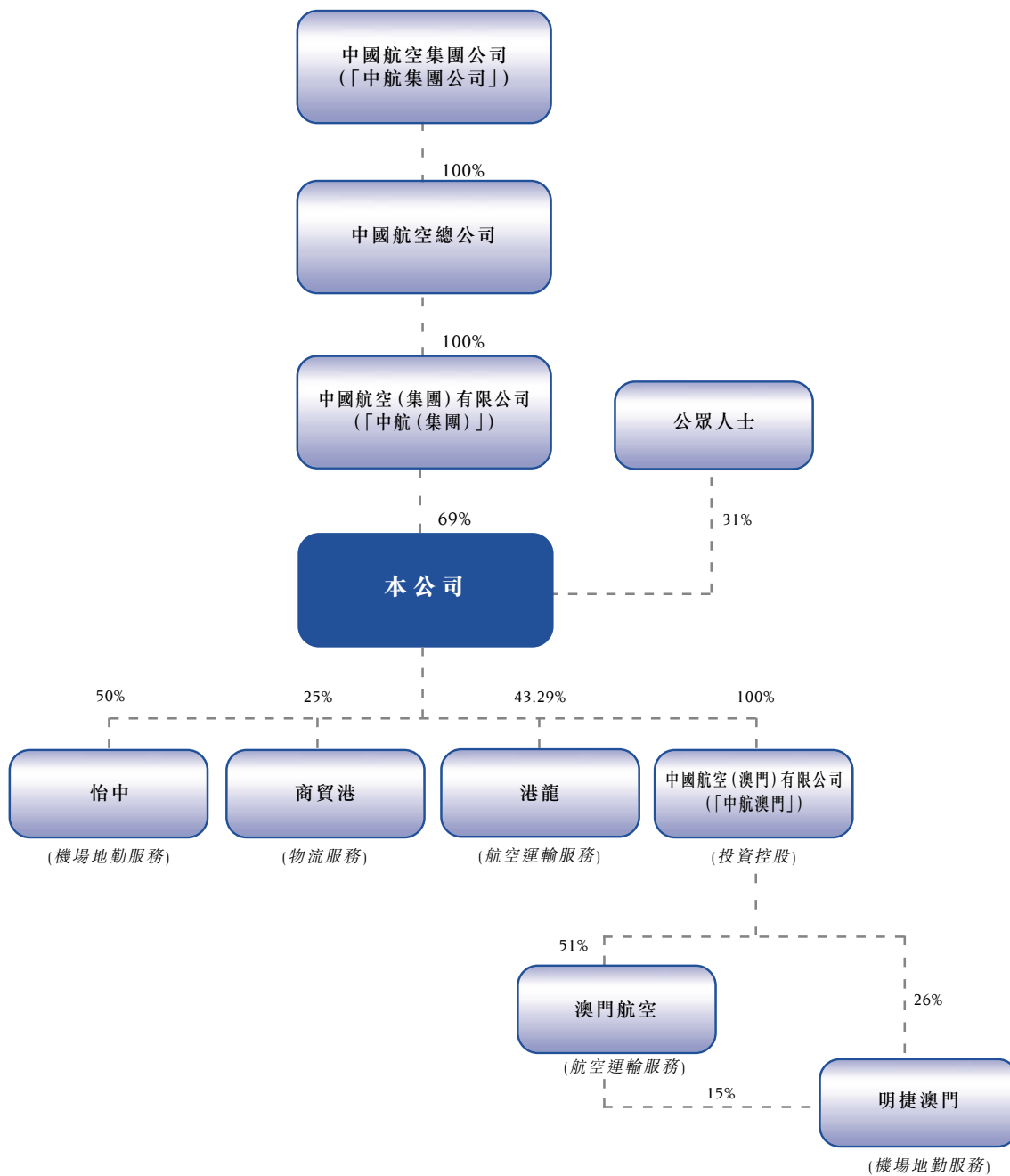




企業架構

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二零零三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。

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。於二零零三年十二月三十一日，本集團的現金金額及銀行結餘合共約港幣十億零六千三百萬元，流動資產淨額約為港幣八億五千萬元。本集團於回顧年度內一直保持雄厚的運營資金。於二零零三年十二月三十一日，本集團並無未償還借款，而本集團之流動負債約為港幣四億一千七百四十萬元。

或然負債及承擔

於二零零三年十二月三十一日，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。

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，包括本集團估計應佔約港幣一億三千一百萬元資本承擔，或然負債之最高數額約為港幣七億八千萬元。

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。

本集團之業務 (續)

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,其中已包含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,僱用約七百七十名員工(二零零二年:約八百名),其中約一百四十七名(二零零二年: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股份。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:

- 於二零零三年和二零零二年底,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:

目的地:	獲批牌照 客貨運	於十二月三十一日 提供服務之數目	
		二零零三年	二零零二年
中國內地	31	10	9
非中國內地	38	5	7
合計	<u>69</u>	<u>15</u>	<u>16</u>

- 在二零零三年,澳門航空的客運及貨機服務共完成一萬四千四百三十一個航班(包括包機航班),往返澳門與十五個亞洲航點,其為北京、桂林、海口、昆明、南京、寧波、上海、廈門、成都、深圳、台北、高雄、馬尼拉、曼谷和新加坡。飛往亞庇和吉隆坡的營運於二零零三年間暫停。

澳門航空股份有限公司 (續)

航空運輸 (續)

機隊概況：

- 於二零零三年年底，澳門航空機隊共有十二架航機，包括於一月、二月及七月接收的三架全新A319型客機及在二零零三年二月置換的一架全新A321型客機。所有新飛機均為經營租賃。
- 於二零零三年及二零零二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	
	二零零三年	二零零二年
A319	5	2
A320	1	3
A321	5	5
B757	—	1
B727全貨機	1	1
機隊總架數	<u>12[#]</u>	<u>12[#]</u>

[#] 一架B727型全貨機 (二零零二年：一架B757型航機及一架B727型全貨機) 為濕租、一架A321型 (二零零二年：一架A321型) 航機為澳門航空購置，其餘十架 (二零零二年：九架) 為經營租賃。

機隊擴充計劃：

年度	濕租	退回租主
2004	2 A300全貨機	1 B727全貨機
2005	—	1 A320

- 為了擴充全貨機業務，澳門航空將於二零零四年引入兩架A300型全貨機以取替目前濕租的一架B727型全貨機，所有新飛機將為濕租。



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		
		二零零三年	二零零二年	變幅%
總體營運：				
可用噸千米數				
— 客機	(百萬數)	267.64	334.9	-20.1
— 貨機	(百萬數)	30.56	7.5	+307.5
航機使用量				
— A319	(小時/日)	4.5	6.5	-30.8
— A320	(小時/日)	5.3	6.5	-18.5
— A321	(小時/日)	5.8	7.2	-19.4
— B757	(小時/日)	—	5.0	不適用
— B727全貨機	(小時/日)	4.9	5.3	-7.5
客運：				
可用座位千米數	(百萬數)	2,371.4	2,925.4	-18.9
總載客人數	(千人次)	1,220.4	1,736.4	-29.7
收入乘客千米數	(百萬數)	1,538.2	2,078.1	-25.9
每收入乘客千米之乘客收益	(澳門仙)	65	70	-7.1
乘客運載率	(百分比)	65	71	-6百分點
貨運：				
貨運噸千米				
— 客機	(百萬數)	22.4	26.7	-16.1
— 貨機	(百萬數)	23.6	3.8	+521.1
總貨運量				
— 客機	(噸)	18,351	23,006	-20.2
— 貨機	(噸)	37,242	6,250	+495.9
每貨運噸千米之貨運收益				
— 客機	(澳門仙)	477	478	-0.2
— 貨機	(澳門仙)	557	779	-28.5
貨物運載率				
— 客機	(百分比)	74	63	+11百分點
— 貨機	(百分比)	77	51	+26百分點

- 澳門航空於二零零三年載客超過一百二十二萬人次，較二零零二年下降百分之二十九點七。客運服務運載力(以可用座位千米數計算)於二零零三年較二零零二年下降百分之十八點九，主要由於非典型肺炎爆發時航班取消的原因。

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非典型肺炎爆發後特別推廣活動的影響以及澳門航空在二零零三年所面對市場競爭日趨劇烈的原因，較二零零二年度下降百分之七點一。
- 二零零三年的總貨運負載量為五萬五千五百九十三噸，年比上升百分之九十，主要由於市場對航空貨運的需求強大，以及由於澳門航空在二零零二年十月使用濕租的B727型全貨機開辦了深圳經停澳門至台灣的全貨運服務，並在年度內作出了全年貢獻。

運輸業務概況：

- 下表載列為截至二零零三年及二零零二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	
	二零零三年	二零零二年	二零零三年	二零零二年
	%	%	%	%
中國內地定期航班	40	38	48	36
中國內地定期包機	—	2	—	—
台灣地區	51	53	52	60
其他東南亞地區	8	7	—	4
臨時包機	1	—	—	—
合計	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

- 航空業務自二零零三年三月份開始直至六月下旬的非典型肺炎期間，因受到非典型肺炎爆發的嚴重打擊而變得嚴峻。在五月和六月，飛往多個中國內地航點的服務被迫暫停。雖然澳門航空仍能維持至上海、廈門、台北、高雄、曼谷和馬尼拉航點的服務，但航班的班次都有所縮減。飛往亞庇的服務亦於三月暫停。
- 在非典型肺炎過後，航空公司策略性地調整其經營的網絡和暫停了至吉隆坡的航線，並在飛往新加坡的航線上和勝安航空採用代碼共享的安排。而投放更多的資源用以加強台灣地區與澳門之間的服務。
- 於二零零二年十月開始經營的全貨機服務所受到非典型肺炎爆發的影響較少。於二零零三年澳門航空的全貨機業務仍保持盈利。

澳門航空股份有限公司 (續)

航空運輸 (續)

營業成本概況：

- 整體營運支出下降約百分之九，此乃由於在非典型肺炎期間航班取消以及澳門航空持續採取成本控制措施的原因。
- 下表載列為澳門航空截至二零零三年及二零零二年十二月三十一日止年度之成本概要：

支出	截至十二月三十一日止年度		變幅 百分點
	二零零三年 %	二零零二年 %	
職員成本	15	15	-
乘客膳食及服務成本	6	7	-1
燃料成本	13	11	+2
航線經營成本	22	23	-1
飛機維修費用	11	11	-
飛機設備成本	22	20	+2
折舊及攤銷開支	5	4	+1
銷售及推廣費用	3	5	-2
其他經營費用	3	4	-1
合計	100	100	

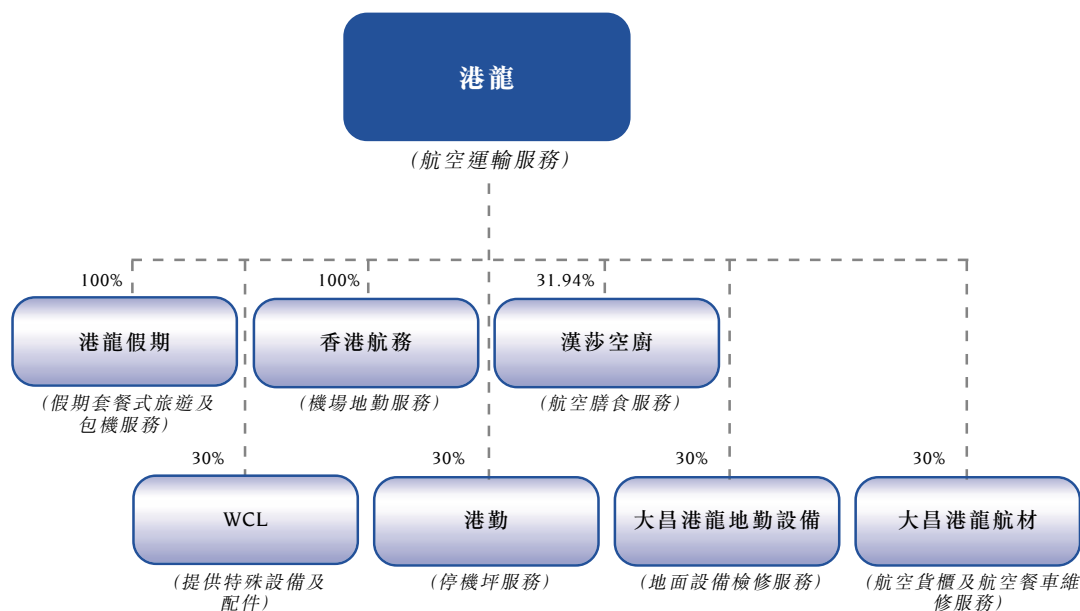
- 與營運活動規模直接相應的營運成本，如乘客膳食及服務、航線經營、飛機維修、銷售及推廣，於整體航班量減少的情況下相應減少。
- 銷售及推廣費用的另一減少原因為電腦訂座系統的費用有所下降。
- 雖然燃油的實際使用量隨着非典型肺炎期間業務收縮而減少，但由於整系油價偏高，使燃油成本所佔的整體百分比有所上升。
- 飛機設備成本、折舊及攤銷開支等之固定成本所佔的比例有所上升，因該類固定成本未能如其他直接營運成本般同步下降。
- 飛機設備成本所佔百分比有所上升的另一原因是由於濕租的B727全貨機在二零零二年十月開始營運，於年內才反映其全年成本。

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；
- 透過其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；及
- 透過擁有百分之三十權益之聯營公司Wise Counsel Limited（「WCL」）提供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和其各自之業務：



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。下表為截至二零零三年和二零零二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		
	二零零三年 %	二零零二年 %	變幅 百分點
航空公司業務	43.7	90.2	-46.5
香港航務	32.7	4.2	+28.5
漢莎空廚	7.2	2.8	+4.4
大昌港龍地勤設備	0.0	0.1	-0.1
港勤	14.2	2.5	+11.7
大昌港龍航材	1.8	0.1	+1.7
WCL	0.4	0.1	+0.3
合計	<u>100.0</u>	<u>100.0</u>	

年內，航空公司業務的除稅前盈利大幅度下降，主要由於二零零三年四月至六月期間非典型肺炎爆發的原因，但已有部份被貨運服務的良好表現所抵沖。港龍的航空公司業務佔總除稅前盈利的比例由二零零二年的百分之九十點二下降至二零零三年的百分之四十三點七。

航空運輸

航線概況：

- 於二零零三年和二零零二年底，港龍服務之目的地數目按中國內地和非中國內地分類概要如下：

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	二零零三年	二零零二年
中國內地	48	—	19	18
非中國內地	41	23	12	14
合計	<u>89</u>	<u>23</u>	<u>31</u>	<u>32</u>

- 在二零零三年，港龍經營飛往三十一個國際航點之定期航班，其中十九個位於中國內地。港龍於年內總共完成一萬二千三百八十九個往來班次（二零零二年：一萬二千八百三十四個往來班次）。於二零零三年，上海航線仍保持為利潤最高的航線。

港龍航空有限公司 (續)

航空運輸 (續)

機隊概況：

- 於二零零三年年底，港龍機隊共有二十六架航機，其中包括於年度內購置所得的兩架A321型客機，以擴展其客運服務。
- 於二零零三年及二零零二年底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	
	二零零三年	二零零二年
A320	8	8
A321	6	4
A330	9	9
B747全貨機	3	3
機隊總架數	26[#]	24[#]

[#] 兩架A320型 (二零零二年: 兩架A320型) 和三架A330型 (二零零二年: 三架A330型) 航機為融資租賃, 兩架A321 (二零零二年: 無)、兩架A330 (二零零二年: 兩架A330型) 和三架B747型全貨機 (二零零二年: 三架B747型全貨機) 為購置, 其餘十四架航機均為經營租賃 (二零零二年: 十四架航機)。

- 兩架A321型航機分別於二零零三年九月及十月購入。

機隊擴充計劃：

年度	購置	經營租賃	濕租
2004	2 A320 1 B747全貨機	1 A330	1 A300全貨機
2005	1 A320	3 A330	—
2006	—	3 A330	—

- 為了把握未來機遇，港龍落實增加訂購二架A320型航機、租賃一架A330型航機和濕租一架A300全貨機。港龍並已購置一架B747全貨機，安排於二零零四年內接收。



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
二零零三年 二零零二年 變幅%

總體營運：

可用噸千米數				
— 客機	(千位數)	954,216	943,078	+1.2
— 貨機	(千位數)	824,908	582,751	+41.6
收入運載率	(百分比)	67.6	71.2	-3.6百分點
航機使用量				
— A320	(小時/日)	5.8	7.7	-24.7
— A321	(小時/日)	6.0	8.2	-26.8
— A330	(小時/日)	8.1	8.5	-4.7
— B747全貨機	(小時/日)	11.1	11.4	-2.6

客運：

可用座位千米數	(千位數)	6,482,984	6,657,431	-2.6
總載客人數	(人次)	3,213,570	3,620,420	-11.2
收入乘客千米數	(千位數)	3,847,942	4,348,167	-11.5
每收入乘客千米之乘客收益	(港幣仙)	88.2	96.5	-8.6
乘客運載率	(百分比)	59.4	65.3	-5.9百分點

貨運：

貨運噸千米				
— 客機	(千位數)	157,692	136,867	+15.2
— 貨機	(千位數)	701,888	509,668	+37.7
總貨運量				
— 客機	(噸)	125,617	113,359	+10.8
— 貨機	(噸)	144,363	80,106	+80.2
每貨運噸千米之貨運收益				
— 客機	(港幣仙)	570	561	+1.6
— 貨機	(港幣仙)	212	174	+21.8
貨物運載率				
— 客機	(百分比)	64.6	59.3	+5.3百分點
— 貨機	(百分比)	85.1	87.5	-2.4百分點

港龍航空有限公司 (續)

航空運輸 (續)

- 港龍於二零零三年載客達到三百二十萬人次，較二零零二年下降百分之十一點二。客運服務運載力(以可用座位千米數計算)於二零零三年下降百分之二點六，主要由於非典型肺炎爆發期間客運服務的需求減少。
- 乘客收益率較二零零二年度下降百分之八點六，主要因為在非典型肺炎過後，為了提高乘客量而舉辦了一連串減價促銷活動的原因。
- 於二零零三年，貨機運載力(以可用噸千米數計算)較往年上升百分之四十一點六，主要原因為在二零零二年十一月第三架全貨機的加入增加了長途航線的貨運服務，導致年內貨運量有顯著增長，升幅達百分之三十九點五。
- 客機和全貨機的貨運收益率分別較二零零二年上升了百分之一點六和百分之二十一點八，年內貨運收益率上升的原因為短程全貨機服務帶來較高的貨運收益以及二零零三年歐羅匯率強勁所致。
- 於二零零三年，港龍貨機的使用率及貨物運載率分別較二零零二年下降百分之二點六及二點四個百分點，使用率下降的原因是由於在二零零三年安排進行較多的檢查而使飛機停飛時間較長。

運輸業務概況：

- 下表載列為截至二零零三年及二零零二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	
	二零零三年	二零零二年	二零零三年	二零零二年
	%	%	%	%
中國內地	68.1	72.1	44.2	46.3
台灣地區	23.6	20.8	23.3	18.6
日本	0.5	2.1	8.4	9.2
歐洲及中東	—	—	21.4	22.7
其他地區	6.9	4.5	2.7	3.1
臨時包機	0.9	0.5	—	0.1
合計	<u>100.0</u>	<u>100.0</u>	<u>100.0</u>	<u>100.0</u>

港龍航空有限公司 (續)

航空運輸 (續)

- 港龍經營飛往二十七個亞洲航點之客運航班，其中十九個位於中國內地。飛往北京和上海的航班於二零零三年內已分別增加至每週五十六班和七十四班。港龍同時增加了多條飛往中國內地航線的航班班次，以應付於二零零三年運輸業務需求的增長。港龍於二零零三年十一月開始每日飛往曼谷的客運航班。飛往仙台及廣島的服務自二零零三年四月非典型肺炎爆發後暫停。而與馬來西亞航空公司共同經營飛往古普的服務同時於二零零三年四月暫停。
- 港龍的貨機服務受到非典型肺炎的影響較少，而港龍仍可全年維持全貨機服務至七個國際及地區航點，包括杜拜、阿姆斯特丹、曼徹斯特、大阪、上海、廈門和台北。

營業成本概況：

- 下表載列為港龍截至二零零三年及二零零二年十二月三十一日止年度之成本概要：

支出	截至十二月三十一日止年度		
	二零零三年 港幣千元	二零零二年 港幣千元	變幅 %
職員成本	1,079,521	1,024,495	+5.4
乘客膳食及服務成本	224,294	238,632	-6.0
燃料成本	791,724	625,919	+26.5
航線經營成本	1,212,642	1,120,870	+8.2
飛機維修費用	941,798	901,200	+4.5
飛機設備成本	592,172	577,636	+2.5
折舊及攤銷開支	409,603	315,637	+29.8
其他經營費用	450,038	403,580	+11.5
合計	<u>5,701,792</u>	<u>5,207,969</u>	+9.5

- 港龍年內的職員成本較二零零二年水平有所增加，是由於職員及航務人員數目因業務擴展而增加，其中部份已由於實行的嚴格成本控制措施而有所抵沖。
- 乘客膳食及服務成本較二零零二年水平有所下降，主要因為總乘客人數下降。
- 燃油成本較二零零二年度水平為高，主要因為整體系內偏高的燃油價格以及經營較多長途貨機服務而使飛機耗油量較高所影響。

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) 增加主要由於貨機服務的擴展。
- 年度內, 飛機維修費用較二零零二年水平上升, 主要原因是增加航機數量、空客及波音機隊進行較多飛機大檢、以及第三架購置的全貨機在二零零三年反映全年營運成本的影響。
- 於二零零三年, 飛機設備成本增加的主要因為航機數量增加以及在二零零三年第一季度因需要增加V2500型號備用發動機數量而支付更多的租金成本, 但同時其中部份由於有五架客機因租賃協議重新續租後, 經營租賃租金成本減少而有所抵沖。
- 其他經營費用上升主要是由於擴展服務以及貨運方面的促銷獎勵計劃的原因。

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。
- 於二零零三年, 香港航務共為其他航空公司提供四千九百八十七航班架次地勤服務 (二零零二年: 四千七百五十二航班架次), 較二零零二年的水平上升百分之四點九。

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, 主要業務為在香港為港龍及其他航空公司客戶提供航機膳食服務。
- 漢莎空廚貢獻之盈利下降主要由於年內航班班次下降以及航空公司於非典型肺炎爆發期間採取成本減省措施所影響。

港龍假期有限公司

- 港龍假期為港龍之全資附屬公司, 主要業務是提供港龍的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，於香港機場提供停機坪地勤處理及和交通運輸服務。
- 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。於二零零三年處理共約五萬四千航班架次。
- 年內，由於航空公司的客流量嚴重減少，使港勤的盈利水平較往年下降。

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。
- 由於二零零三年地勤公司之維修活動需求減少，大昌港龍地勤設備純利較二零零二年錄得下降。

大昌－港龍航材支援有限公司

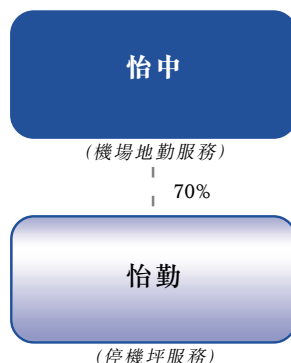
- 大昌港龍航材為港龍擁有百分之三十權益之聯營公司，為空運貨櫃、貨板和航空餐車等提供維修服務及銷售有關配件。
- 大昌港龍航材純利較二零零二年上升的原因主要為成本下降以及其他收入增加。

WISE COUNSEL LIMITED

- WCL為港龍擁有百分之三十權益之聯營公司，專門處理機場地面服務器材及備件的貿易。
- 年度純利較二零零二年為低，主要因為地面服務器材及車輛的維修活動減少。

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。下圖列出於二零零三年十二月三十一日之怡中及其附屬公司之簡略企業架構：



- 怡中於香港機場為二十二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。
- 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七月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公司、聯合航空公司和德國GlobeGround GmbH。
- 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二十點五。主要由於非典型肺炎爆發所帶來的負面打擊以及在二零零二年九月出售Jardine Airport Services Australia Pty. Ltd.的影響。怡中之除稅前（及特殊項目前）綜合盈利較上年度下降百分之二十九，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四萬四千五百五十架次（二零零二年：五萬零九百五十四架次），較二零零二年度下降百分之十二點六，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，怡勤處理航班共六萬三千一百四十四架次（二零零二年：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。
- 於二零零三年五月，怡勤出售其所持的怡中旅客行李服務有限公司全數股權。
- 通過各股東的強大支持和業務聯繫，怡中將於中國內地積極尋求新業務發展機會。

明捷澳門機場服務有限公司

- 明捷澳門是在澳門國際機場（「澳門機場」）提供乘客、停機坪地勤處理、貨運處理及飛機外場維修服務的地勤服務公司，中航澳門持有該公司百分之二十六直接權益。
- 在二零零三年第一季度，明捷澳門的營業額和經營盈利分別較二零零二年同期上升了百分之四和百分之二。然而，非典型肺炎在四月爆發，明捷澳門的營運經歷了一次嚴峻的逆轉。所服務的定期航班平均有百分之六十被取消，由此令收益大幅減少，總括使明捷澳門的經營利潤較二零零二年第二季度消減百分之六十九。
- 在二零零三年第三季度，客運航班運作逐步恢復，但至第三季度末前仍未能回復至正常水平。而貨機航班在最後季度增加，明捷澳門的貨運收益較二零零二年同期錄得百分之三十六的升幅。
- 於二零零三年，明捷澳門共處理了一萬四千五百八十七（二零零二年：一萬七千二百五十）航班架次，較二零零二年相比下降百分之十五點四。明捷澳門二零零三年的貨運處理量達十萬七千八百噸（二零零二年：九萬七千一百八十噸），較二零零二年上升百分之十一點一。
- 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

- 商貿港的新物流中心於二零零三年第二季度非典型肺炎疫情期間開始營運，因此業務較預期差。然而，於第三及第四季度，已簽署多項重要協議。
- 已達成協議的主要是在能便捷伸展往亞洲及全球市場的同時，專著欲打入正在急速成長的中國市場的大型跨國公司。
- 於二零零三年年底，物流中心的出租率約為百分之四十，而商貿港的市場計劃為偏重於發展如半導體、數據儲存及其他高值產品等為主的重要市場領域。