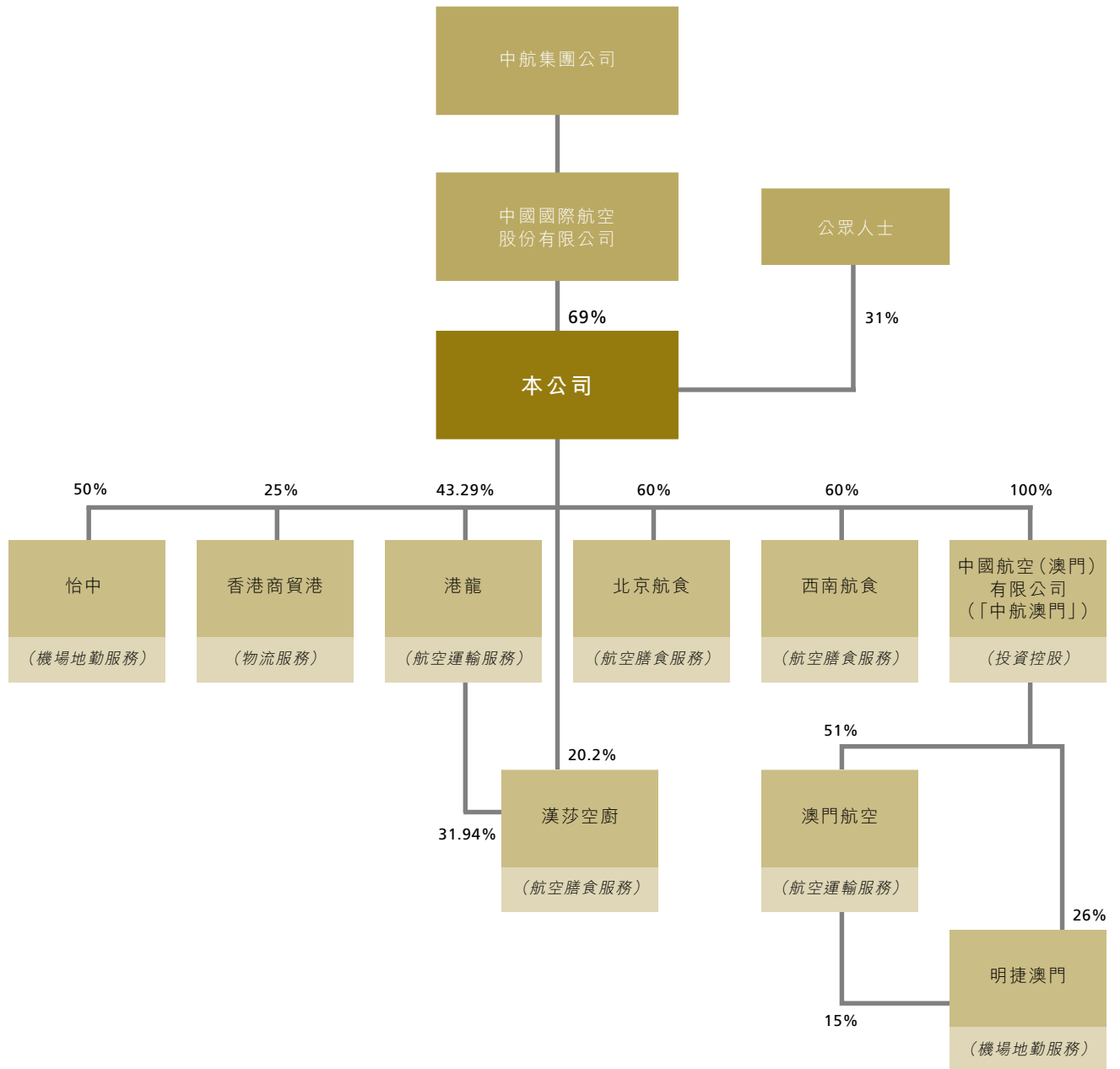


業務回顧

企業架構

以下為本公司、其控股公司、其主要附屬公司、其共同控制企業及其主要聯營公司於二零零五年十二月三十一日之企業架構簡圖：



業務回顧(續)

業務回顧

本集團現透過以下公司提供**航空運輸服務**：

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

透過以下公司提供**航空膳食服務**：

- 北京航食，本集團擁有百分之六十權益之共同控制企業，
- 西南航食，本集團擁有百分之六十權益之共同控制企業，及
- 漢莎空廚，本集團直接擁有百分之二十點二權益及擁有百分之三十四點零三實際權益之聯營公司；

透過以下公司提供**機場地勤服務**：

- 怡中，本集團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及實質擁有百分之三十三點六五實際權益之聯營公司；

以及透過以下公司提供**物流服務**：

- 香港商貿港，本集團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營運所需。於二零零五年十二月三十一日，本集團的現金金額及銀行結餘合共約港幣十億元，流動資產淨額約為港幣六億九千二百萬元。本集團於回顧年度內一直保持雄厚的運營資金。於二零零五年十二月三十一日，本集團之流動負債約為港幣六億七千五百萬元。

或然負債及承擔

於二零零五年十二月三十一日，本集團為一間聯營公司所獲授之銀行貸款而向銀行作出港幣二千萬元（二零零四年：港幣一千五百萬元）的擔保。

於二零零五年十二月三十一日，本集團為一間共同控制企業所獲授之銀行貸款而向一間銀行作出人民幣一億一千五百萬元（約相當於港幣一億一千零五十四萬五千元）的擔保。共同控制企業已於二零零五年十二月三十一日提取貸款人民幣四千萬元（約相當於港幣三千八百四十五萬元）（二零零四年：無）。本集團按比例攤佔之銀行貸款為港幣二千三百零七萬元，已於二零零五年十二月三十一日之綜合資產負債表入賬（二零零四年：無）。

或然負債及承擔 (續)

於二零零一年二月，本集團與商貿港物流中心財團夥伴就發展商貿港物流中心提供足夠資金承擔之責任，共同向香港機場管理局作出擔保。於二零零四年三月十七日，香港機場管理局同意將最高負債額約港幣七億八千萬元減低至約港幣三億一千二百萬元。董事會認為，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承擔責任，應承擔之或然負債最高數額約為港幣三億一千二百萬元，其中包括本集團估計應佔資本承擔約港幣七千八百萬元。

於結算日，本集團應佔其共同控制企業已訂約而未產生之資本開支如下：

	二零零五年 港幣千元	二零零四年 港幣千元
物業、廠房及設備	3,966	—

資產抵押

本集團持有的香港商貿港股份已為一項授予香港商貿港的銀行貸款用作抵押。

外幣換算及貨幣風險

本集團部分收益來自外地的票務銷售，因而承受外幣換算率變化的風險。本集團持續監察本身的外幣情況，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

本公司與其同系附屬公司中國航空(集團)有限公司(「中航(集團)」)簽訂了管理服務協議，同樣中航(澳門)航空有限公司亦與中航澳門簽訂管理服務協議，該等協議是按一般商業條款及條件釐定，其中已包含本公司大部分人力資源及其薪酬等事項。

澳門航空為本公司擁有百分之五十一股權之附屬公司，僱用約九百六十一名員工(二零零四年：約八百三十名)，其中約二百零六名(二零零四年：約一百七十八名)駐於澳門以外。該等員工的薪酬是按市場環境、有關規例、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。

於二零零五年十二月三十一日，北京航食及西南航食分別僱用一千零九十五名及六百八十五名員工。

業務回顧(續)

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。

航線概況：

- 於二零零五年和二零零四年年底，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	
		二零零五年	二零零四年
目的地：			
中國內地	37	10	8
非中國內地	46	5	5
合計	83	15	13

- 在二零零五年，澳門航空的客運及貨機服務共完成二萬三千七百七十個航班（包括包機航班），往返澳門與二十六個亞洲航點，包括北京、成都、海口、昆明、桂林、南京、上海、廈門、深圳、南寧、三亞、鄭州、台北、高雄、曼谷、馬尼拉、首爾、釜山、光州、暹粒、高松、岡山、東京、達爾文、金邊及達卡。

澳門航空股份有限公司(續)

機隊概況：

- 於二零零五年年底，澳門航空機隊共有十八架航機（二零零四年：十五架）。於二零零五年及二零零四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	
	二零零五年	二零零四年
A319	5	4
A320	1	1
A321	7	6
B727型全貨機	0	1
A300B4型全貨機	5	3
機隊總架數	18[#]	15

[#] 十二架（二零零四年：十架）航機為經營租賃，五架A300B4型全貨機（二零零四年：一架B727型全貨機及三架A300B4型全貨機）為濕租，而一架A321型（二零零四年：一架A321型）航機為澳門航空購置。

業務回顧(續)

澳門航空股份有限公司(續)

營運統計：

		截至十二月三十一日止年度		
		二零零五年	二零零四年	變幅%
總體營運：				
可用噸千米數				
— 客機	(百萬數)	392.44	349.20	+12.38
— 貨機	(百萬數)	206.92	117.14	+76.64
航機使用量				
— A319	(小時/日)	5.3	5.5	-3.64
— A320	(小時/日)	5.8	6.1	-4.92
— A321	(小時/日)	7.3	7.0	+4.29
— B757	(小時/日)	5.48	5.68	-3.52
— B727全貨機	(小時/日)	4.0	4.6	-13.04
— A300B4全貨機	(小時/日)	4.6	5.3	-13.21
客運：				
可用座位千米數	(百萬數)	3,425.4	3,068.2	+11.64
總載客人數	(千人次)	2,059.6	1,808.0	+13.92
收入乘客千米數	(百萬數)	2,449.8	2,145.6	+14.18
每收入乘客千米之乘客收益	(澳門仙)	65	65	—
乘客運載率	(百分比)	72	70	+2百分點
貨運：				
貨運噸千米				
— 客機	(百萬數)	22.5	23.2	-3.02
— 貨機	(百萬數)	147.5	84.4	+74.76
總貨運量				
— 客機	(噸)	19,251	19,601	-1.79
— 貨機	(噸)	132,662	83,683	+58.53
每貨運噸千米之貨運收益				
— 客機	(澳門仙)	505	497	+161
— 貨機	(澳門仙)	485	488	-0.61
貨物運載率				
— 客機	(百分比)	45.1	54.8	-9.7百分點
— 貨機	(百分比)	71.3	72.1	-0.8百分點

澳門航空股份有限公司(續)

- 澳門航空於二零零五年載客超過二百萬人次，較二零零四年增加逾百分之十三點九一。客運服務之載客能力以可用座位千米數計算，上升百分之十一點六四；而乘客運載量以收入乘客千米數計算，上升百分之十四點一八。由於收入乘客千米數之升幅高於可用座位千米數，乘客運載率上升兩個百分點至百分之七十二。
- 二零零五年之乘客收益與二零零四年相同，維持於每收入乘客千米為六十五仙。市場競爭激烈，以及台灣貨幣貶值限制了澳門航空的收益增長。
- 澳門航空於二零零五年進一步擴充貨運業務。貨機之貨運噸千米上升百分之七十四點七六。貨機噸位增加百分之五十八點五三，然而貨物運載率較二零零四年下降一點零七個百分點至百分之七十一點三。

運輸業務概況：

- 下表載列截至二零零五年及二零零四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	
	二零零五年	二零零四年	二零零五年	二零零四年
	%	%	%	%
中國內地	43	41	41	40
台灣地區	50	52	58	59
其他亞洲地區	6	6	1	1
臨時包機	1	1	—	—
合計	100	100	100	100

- 於二零零五年，澳門航空往返韓國首爾的班次由每週七班增至九班。此外，澳門航空營運共一百九十四班往返多個目的地之臨時包機，包括中國桂林、鄭州及南寧、柬埔寨暹粒、韓國釜山及光州、日本高松、岡山及東京、泰國曼谷以及澳洲達爾文。澳門航空於二零零五年二月推出其哩程酬賓計劃「澳專會」，客戶反應非常熱烈，截至二零零五年十二月三十一日之會員人數已達五萬二千人。
- 本年度，澳門航空所面對來自低成本航空公司之競爭加劇。此外，燃料成本於年內持續高企，加上台灣貨幣貶值，亦增加了澳門航空的壓力。鑑於上述挑戰，管理層及時採取果斷措施，以改善效益及提升生產力。
- 澳門航空於二零零四年五月成立之貨運部門，於二零零五年透過增加班次成功提升市場佔有率，並整合於深圳、上海、廈門及台北之市場。與此同時，澳門航空增加往返柬埔寨金邊之定期航班及開設飛孟加拉達卡之包機服務。

業務回顧(續)

澳門航空股份有限公司(續)

營業成本概況：

- 整體營運支出上升百分之三十四點四二，主要由於營運所用燃料價格高企所致。
- 下表載列澳門航空截至二零零五年及二零零四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
	二零零五年 %	二零零四年 %	
職員成本	11	13	-2
乘客膳食及服務成本	4	5	-1
燃料成本	27	21	+6
航線經營成本	21	24	-3
飛機維修費用	9	8	+1
飛機設備成本	18	19	-1
折舊及攤銷開支	3	4	-1
銷售及推廣費用	4	3	+1
其他經營費用	3	3	—
合計	100	100	

- 燃料成本有所上升，主要由於燃料價格高企所致。
- 航線經營成本及乘客膳食及服務成本下降，主要由於議價成功，取得較低合約費率及較佳優惠所致。
- 銷售及推廣費用升幅與業務發展保持一致。
- 飛機設備及維修成本主要由於所營運航班增加而上升。
- 折舊及攤銷開支因持續嚴格控制所購買資產而下降。

港龍航空有限公司

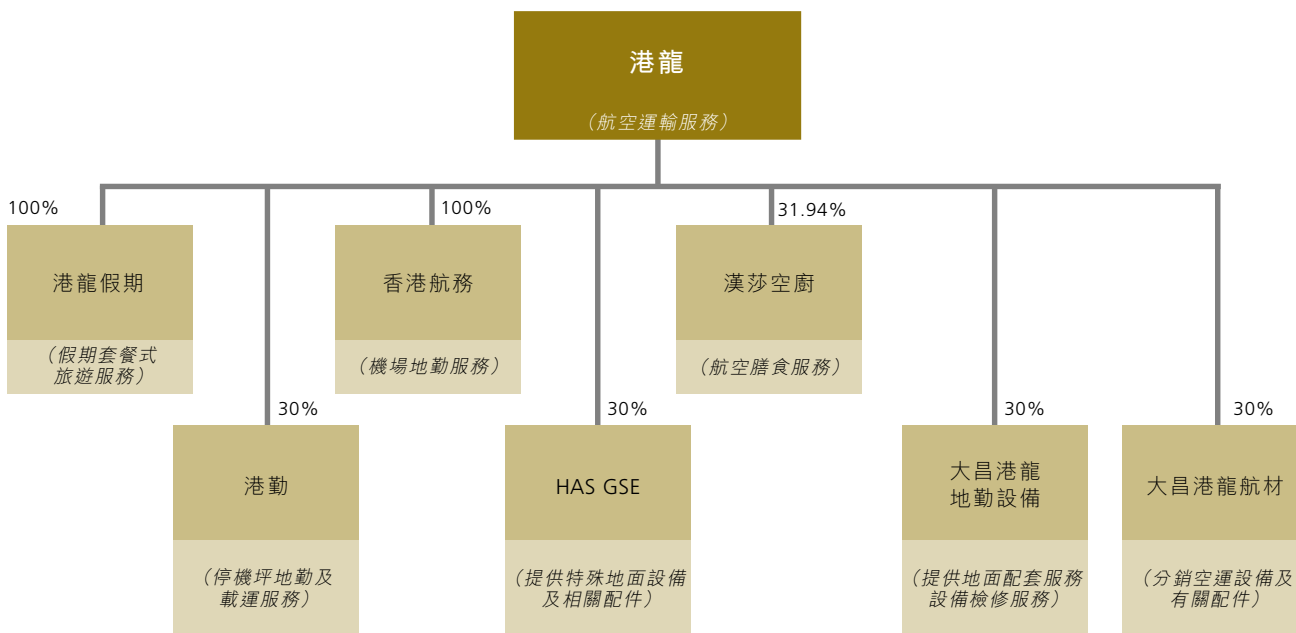
本集團擁有港龍百分之四十三點二九的權益，並繼續為該公司之單一最大股東。港龍之主要業務為：

- 經營航空運輸；
- 透過其全資附屬公司港龍假期有限公司（「港龍假期」）提供假期套餐式旅遊服務；
- 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」）提供航空膳食服務；
- 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」）提供停機坪地勤及載運服務；
- 透過擁有百分之三十權益之聯營公司HAS GSE Solutions Limited（「HAS GSE」）提供特殊地面設備及相關配件；
- 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」）分銷空運設備及有關配件。

業務回顧(續)

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：



港龍的主要收入源自航空客貨運輸服務。下表為截至二零零五年和二零零四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		變幅 百分點
	二零零五年 %	二零零四年 %	
航空公司業務	75.9	91.2	-15.3
香港航務	10.2	4.0	+6.2
漢莎空廚	6.5	2.1	+4.4
港勤	6.8	2.5	+4.3
HAS GSE	0.1	0.1	—
大昌港龍地勤設備	0.2	—	+0.2
大昌港龍航材	0.3	0.1	+0.2
合計	100.0	100.0	

於二零零五年，航空公司業務之除稅前盈利受燃料價格高企嚴重拖累。燃料成本上漲百分之六十九點八，佔總經營成本百分之二十四。因此，港龍之航空公司業務佔除稅前盈利總額比例由二零零四年百分之九十一點二下降至二零零五年百分之七十五點九。

港龍航空有限公司 (續)

航空運輸

航線概況：

於二零零五年和二零零四年年底，港龍服務之目的地數目分類如下：

	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	二零零五年	二零零四年
目的地：				
中國內地	50	—	22	21
非中國內地	42	23	14	15
合計	92	23	36	36

在二零零五年，港龍經營飛往三十六個航點之定期航班，其中二十二個位於中國內地。港龍於二零零五年總共完成二萬零九十三個往來班次。於二零零五年，上海航線仍然為利潤最高之航線。港龍於二零零五年四月利用濕租之B747-400型全貨機，開辦橫跨太平洋飛往紐約之貨運服務。

機隊概況：

於二零零五年，港龍共接收五架航機，包括：

- 於二零零五年三月、五月及十一月以經營租賃租用共三架A330型客機
- 於二零零五年四月購置一架A320型客機
- 於二零零五年四月以濕租租用一架B747-400型全貨機

為善用原本計劃用於首爾客運服務之載運能力，港龍自二零零五年九月起以濕租出租一架A320型客機及一架A330型客機予國航，為期兩年。於二零零五年年底，港龍機隊共有三十六架航機，情況如下：

航機類型	於十二月三十一日 航機數目	
	二零零五年	二零零四年
A320	11	10
A321	6	6
A330	13	10
A300B4型全貨機	1	1
B747-200型全貨機	1	1
B747-300型全貨機	3	3
B747-400型全貨機	1	0
機隊總架數	36 [#]	31

[#] 十八架航機(二零零四年：十五架)為經營租賃，其中一架A320型客機及一架A330型客機以濕租租予國航，五架(二零零四年：五架)航機為融資租賃，七架(二零零四年：六架)航機為港龍購置。此外，四架(二零零四年：四架)全貨機為港龍購置，而兩架(二零零四年：一架)全貨機為濕租。

業務回顧(續)

港龍航空有限公司(續)

機隊擴充計劃：

年度	購置	經營租賃
二零零六年	兩架B747-400型改裝全貨機	三架A330
二零零七年	兩架B747-400型改裝全貨機	
二零零八年	一架B747-400型改裝全貨機	

為把握區內航空貨運業持續發展所帶來商機，港龍已同意購置五架B747-400型改裝全貨機，並將於二零零六年至二零零八年間交收。惟港龍延遲開辦悉尼客運服務，產生剩餘載運能力，故於二零零六年二月及四月再以濕租出租兩架A330型客機予國航，租賃期分別為一年半及兩年。

港龍航空有限公司(續)

營運統計：

		截至十二月三十一日止年度		
		二零零五年	二零零四年	變幅%
總體營運：				
可用噸千米數				
— 客機	(千位數)	1,439,841	1,330,721	+8.2
— 貨機	(千位數)	1,588,580	1,099,467	+44.5
收入運載率	(百分比)	69.8	71.3	-1.5百分點
航機使用量				
— A320	(小時/日)	8.5	7.9	+7.6
— A321	(小時/日)	9.5	9.5	—
— A330	(小時/日)	9.1	9.3	-2.2
— A300B4型全貨機	(小時/日)	7.9	6.0	+31.7
— B747-200型全貨機	(小時/日)	11.9	13.1	-9.2
— B747-300型全貨機	(小時/日)	12.9	12.5	+3.2
— B747-400型全貨機	(小時/日)	14.8	—	不適用
客運：				
可用座位千米數	(千位數)	10,064,986	9,175,702	+9.7
總載客人數		5,260,923	4,793,099	+9.8
收入乘客千米數	(千位數)	6,484,849	5,954,669	+8.9
每收入乘客千米之乘客收益	(港幣仙)	88.7	86.2	+2.9
乘客運載率	(百分比)	64.4	64.9	-0.5百分點
貨運：				
貨運噸千米				
— 客機	(千位數)	217,718	211,092	+3.1
— 貨機	(千位數)	1,191,012	875,562	+36.0
總貨運量				
— 客機	(噸)	161,650	158,617	+1.9
— 貨機	(噸)	223,689	183,796	+21.7
每貨運噸千米之貨運收益				
— 客機	(港幣仙)	580	559	+3.6
— 貨機	(港幣仙)	240	230	+4.3
貨物運載率				
— 客機	(百分比)	61.5	64.7	-3.2百分點
— 貨機	(百分比)	75.0	79.6	-4.6百分點

業務回顧(續)

港龍航空有限公司(續)

港龍於二零零五年載客五百三十萬人次，較二零零四年上升百分之九點八。客運服務之載客能力以可用座位千米數計算，上升百分之九點七，主要由於航班數目增加所致。

乘客收益較二零零四年增加百分之二點九，此乃由於二零零五年徵收較高乘客燃料附加費所致。

貨運服務之載貨能力以可用噸千米數計算，上升百分之四十四點五，此乃歸因於自二零零四年六月起推出以濕租租用A300B4型全貨機開辦的大阪、上海及南京之全貨機服務以及自二零零四年七月底起開辦法蘭克福之貨運服務的全年貢獻；加上港龍自二零零五年四月起以濕租的B747-400型全貨機提供每週三次飛往紐約之貨運服務。

與二零零四年相比，客機之貨運收益率及貨運收益率分別增加百分之三點六及百分之四點三，原因為短程全貨機服務增加，加上二零零五年徵收較高乘客燃料附加費所致。

於二零零五年，港龍之乘客運載率上升三點四個百分點，而全貨機之貨物運載率較二零零四年下降四點六個百分點。

運輸業務概況：

下表載列截至二零零五年及二零零四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噸數的百分比列出：

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	
	二零零五年 %	二零零四年 %	二零零五年 %	二零零四年 %
中國內地定期航班服務	68.0	67.6	40.1	44.1
台灣地區	22.6	22.0	21.2	21.9
日本	2.9	2.2	9.6	8.8
歐洲及中東	—	—	21.5	21.5
美國	—	—	4.3	—
其他地區	6.0	7.9	3.2	3.3
臨時包機	0.5	0.3	0.1	0.4
合計	100	100	100	100

港龍經營飛往三十個亞洲航點之客運航班，其中二十二個位於中國內地。飛往上海的航班於二零零五年冬季已增至每週一百零八班。港龍同時增加了多條飛往中國內地航線的航班班次，以應付二零零五年增長的客運需求。惟港龍自二零零五年三月底將曼谷乘客服務之航班由每日兩班減至每週七班，並採用窄身客機。

由於南亞海嘯災難後往返布吉之航運需求仍然偏低，港龍自二零零五年一月起暫停飛往布吉之定期航班。

港龍航空有限公司 (續)

營業成本概況：

下表載列港龍截至二零零五年及二零零四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 %
	二零零五年 港幣千元	二零零四年 港幣千元	
職員成本	1,506,356	1,345,048	+12.0
乘客膳食及服務成本	403,720	355,049	+13.7
燃料成本	2,506,011	1,475,523	+69.8
航線經營成本	2,256,695	1,874,035	+20.4
飛機維修費用	1,262,476	1,146,098	+10.2
飛機租賃成本	909,582	610,012	+49.1
折舊及攤銷開支	543,832	506,491	+7.4
其他經營費用	1,083,826	952,789	+13.8
合計	10,472,498	8,265,045	+26.7

港龍於二零零五年之職員成本增加百分之十二，是由於職員及航務人員數目因業務擴展而增加所致。

乘客膳食及服務成本增加百分之十三點七，主要由於總載客人數上升，但部分升幅已由於某些短程航線膳食要求轉變而抵銷。

燃料成本大幅上升，主要由於燃料價格飆升，加上經營較多長途貨運服務導致燃料耗用量增加所致。

由於客運及貨運服務班次增加，航線經營成本（包括航班起降、停機和機場地勤等費用）亦告上升。

年內，飛機維修費用較二零零四年增加百分之十點二，主要由於二零零五年航機數量增加及航機使用率上升所致。然而，所增加之維修費用因引入經修訂會計政策香港會計準則第16號「物業、廠房及設備」，令自置飛機大規模檢驗會計政策變動（由「飛機維修費用產生之開支」改為「撥充物業、廠房及設備後以直線基準按維修週期折舊」）部分抵銷。

飛機租賃及成本主要因二零零五年租用航機數量增加而上升。

折舊及攤銷開支上升，原因為購置一架A320客機及採用經修訂會計政策香港會計準則第16號。

其他經營費用主要由於擴充業務而上升。然而，港龍已推行嚴緊成本控制措施，以減低影響。

業務回顧(續)

港龍航空有限公司(續)

港龍假期有限公司

港龍假期為港龍之全資附屬公司，主要為港龍提供假期套餐式旅遊服務業務。

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。

於二零零五年，香港航務共為其他航空公司提供九千三百四十四航班架次地勤服務，較二零零四年上升百分之四十三點三。

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航空公司客戶提供航機膳食服務。

漢莎空廚盈利貢獻大幅增加，主要由於客流量較二零零四年上升及持續推行成本控制措施。

香港機場地勤服務有限公司

港勤為港龍擁有百分之三十權益的聯營公司，於香港國際機場提供停機坪地勤及乘客與員工載運服務。

港勤為香港最大的停機坪地勤服務營運商，佔香港國際機場市場份額超過百分之五十二，每月處理約六千二百航班架次。

港勤於二零零五年客流量大幅增長，因而取得理想利潤。

HAS GSE Solutions Limited

HAS GSE為港龍擁有百分之三十權益之聯營公司，主要業務為提供用於特殊地面設備之配件。

由於客戶增加採用地面配套設備及車輛維修服務，故本年度純利較二零零四年為高。

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，於香港國際機場提供地面配套設備及車輛檢修服務。

由於主要客戶的維修活動有所增加，大昌港龍地勤設備年內因此轉虧為盈。

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，主要從事分銷空運設備及有關配件。

由於主要客戶維修活動減少，年度純利較二零零四年減少。

北京航空食品有限公司

北京航食為北京首都國際機場規模最大之航空膳食商，是本集團擁有百分之六十權益之共同控制企業。其市場佔有率約為百分之七十七。主要業務為提供機上配餐服務及其他相關機上食品和飲料服務。

於二零零五年，由北京航食提供機上配餐服務之航班達十萬零一千七百二十四架次，較二零零四年增加百分之十點五。北京航食提供之機上配餐總數，較二零零四年上升百分之十，增至約一千三百九十四萬份，每日提供約三萬八千二百份機上配餐。

位於北京首都國際機場之機上配餐生產大樓預期於二零零六年中開始興建，將於二零零七年底落成，佔地八十英畝，樓宇面積為三萬七千五百平方米。機上配餐生產大樓投入運作後，預期其產量將達到每日四萬五千份配餐。

西南航空食品有限公司

西南航食為成都雙流國際機場規模最大之航空膳食商，乃本集團擁有百分之六十權益之共同控制企業。主要業務為生產食品、飲料及機上服務產品，提供其他相關服務及銷售本身產品。

於二零零五年，西南航食提供之機上配餐數目增至四百萬份，較二零零四年增加百分之十二點零四，而由西南航食提供膳食之航機則達二萬七千六百一十六架次，增幅約百分之三十七點零五。

西南航食之營業額增加百分之二十三點零六，達人民幣九千零四十一萬元。機上配餐及其他業務分別佔營業額百分之七十六點五四及百分之二十三點四六。

全新機上配餐生產大樓加強了西南航食之生產能力。港龍於二零零五年八月開始使用西南航食之機上配餐服務。於二零零五年十月，股東向西南航食注資人民幣五千萬元。

透過更多航空公司在成都展開業務所產生之機會以及現有航空公司之業務擴展，西南航食預期於二零零六年將錄得額外業務增長。

德國漢莎航空膳食服務(香港)有限公司

漢莎空廚乃本集團直接擁有百分之二十點二股權及透過港龍間接擁有百分之十三點八三股權而實益擁有百分之三十四點零三股權之聯營公司，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。

由於現有客戶之客流量增加，漢莎空廚於二零零五年供應之配餐數目及服務之航班架次分別增加百分之十點八及百分之十四點一。

業務回顧(續)

德國漢莎航空膳食服務(香港)有限公司(續)

漢莎空廚於截至二零零五年十二月三十一日止年度之營業額及除稅前盈利較二零零四年同期分別增加百分之十三點四及百分之二十六點八，主要原因為航空膳食服務及補充業務興旺以及持續推行減省成本措施。

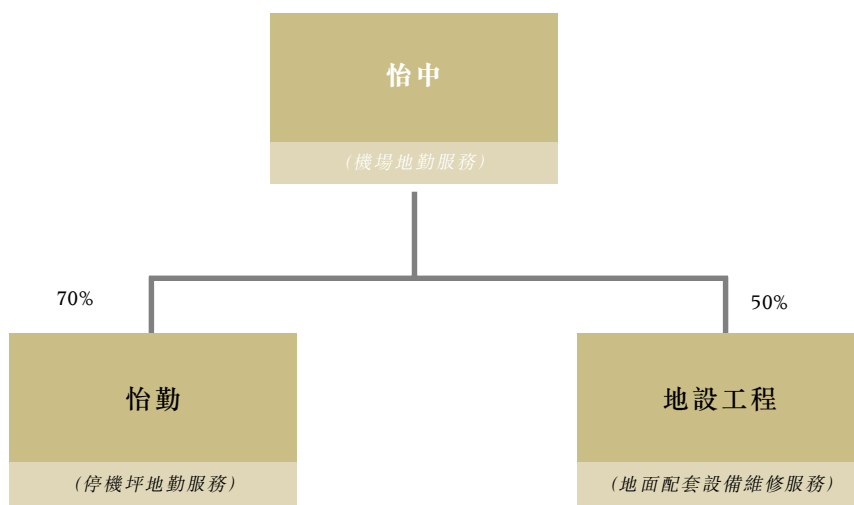
漢莎空膳預期二零零六年表現將能受惠於全球航空運輸的增長。

怡中航空服務有限公司

本公司持有怡中百分之五十權益。怡中之主要業務為：

- 提供機場地勤服務；及
- 透過其擁有百分之七十權益之附屬公司怡勤提供停機坪地勤服務；及
- 透過其擁有百分之五十權益之共同控制企業地設工程提供地面配套設備維修服務。

下圖列出於二零零五年十二月三十一日之怡中及其附屬公司之簡略企業架構：



怡中於香港國際機場為二十八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。

怡勤是怡中擁有百分之七十權益之附屬公司，獲得香港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，於香港國際機場提供停機坪地勤服務。怡中的其他股東為中華航空公司、聯合航空公司和GlobeGround GmbH。

怡中及其附屬公司之綜合營業額較二零零四年增加百分之十三點七，主要由於現有及新客戶的航班班次增加。由於航班更頻密，故怡中之綜合除稅前溢利亦有所增加。

怡中航空服務有限公司(續)

二零零五年，怡中處理航班共六萬八千六百五十架次，較二零零四年度增加百分之十六點四，維持其於香港國際機場地勤服務第三者市場總量約百分之四十九份額。年內，怡勤處理航班共九萬一千九百五十架次，相當於香港國際機場停機坪地勤服務第三者市場總量約百分之六十份額。

怡中現正積極透過其股東之支持及業務關係以於中國大陸物色新商機。

明捷澳門機場服務有限公司

明捷澳門乃本集團直接擁有百分之二十六股權及透過澳門航空間接擁有百分之十五股權而實益擁有百分之三十三點六五之聯營公司，為澳門國際機場提供乘客、停機坪地勤處理、貨運處理及飛機外場維修服務。

明捷澳門處理航班共二萬一千五百七十五架次，較二零零四年增加百分之十一點八四，此乃由於一家海外低成本航空公司於二零零五年第一季展開由新加坡前往澳門之航機服務。然而，由於鄰近機場之激烈競爭，貨運吞吐量減少百分之六點一七。此外，明捷澳門所處理貨物當中百分之五十為運輸貨物，而運輸貨物之處理費用遠較以澳門為貨運終站者低。因此，截至二零零五年十二月三十一日止年度之總收入為五千一百萬美元，較二零零四年減少百分之三點六一。

年內，澳門特別行政區政府將公司稅率由百分之十五點七五降低至百分之十二，令本公司稅項開支減少。截至二零零五年十二月三十一日止年度除稅後純利總額為二千四百五十萬美元，較二零零四年上升百分之十點八六。

由於Macau Asia Express及一些新海外航空公司計劃於二零零六年第四季在澳門投入服務，故明捷澳門對其於二零零六年之表現充滿信心。

香港商貿港有限公司

本集團擁有香港商貿港百分之二十五權益。香港商貿港位於香港國際機場之物流中心，於二零零三年三月開始營運。

截至二零零五年十二月三十一日止年度，香港商貿港錄得綜合收入較二零零四年增加百分之五十三。年內，商貿港物流中心之使用量及每個儲架之收入均錄得顯著增長。於年底時，物流中心之使用量維持於百分之七十三，而二零零四年則為百分之四十五。