

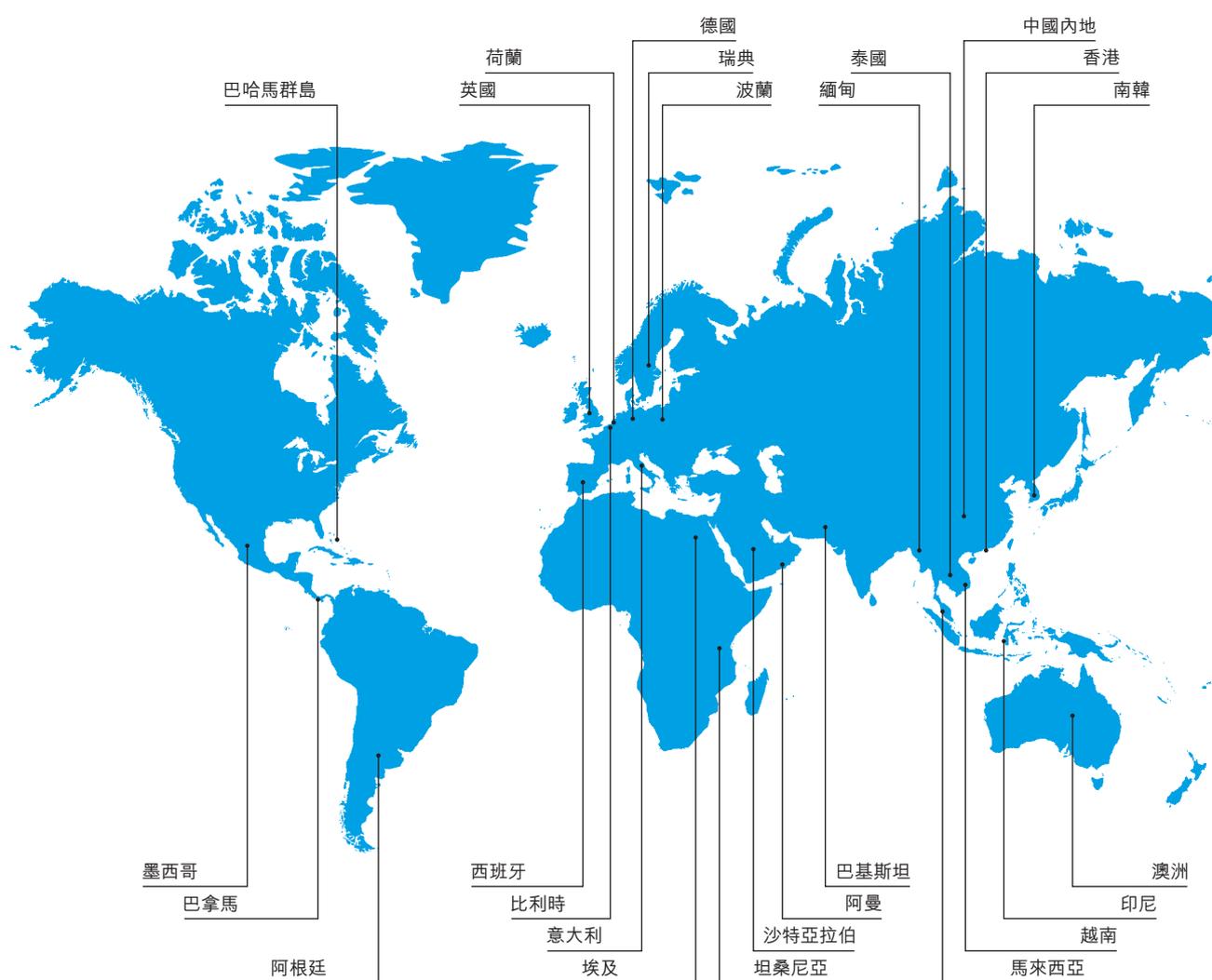


港

口及相關服務

集團是全球最具領導地位之港口投資者、發展商及營運商之一，在二十五個國家四十九個港口擁有共三百個泊位之權益。集團經營全球九大最繁忙港口之其中六個。

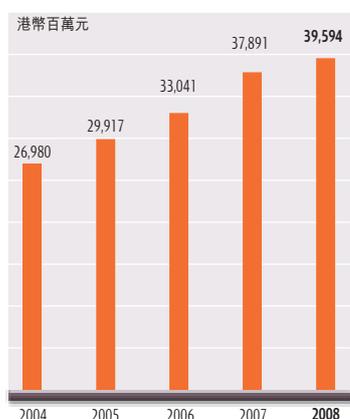
- 收益總額增長百分之四至港幣三百九十五億九千四百萬元。
- EBIT 增加百分之三至港幣一百三十二億三千六百萬元。
- 總吞吐量增加百分之二至六千七百六十萬個標準貨櫃。



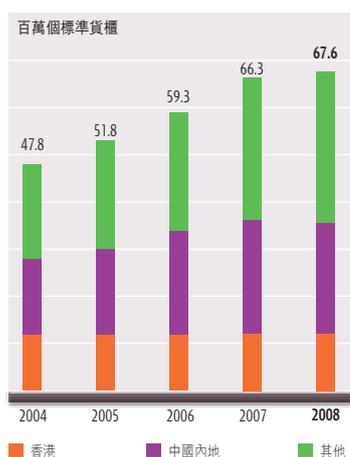
港口及相關服務部門之收益總額較上年度上升百分之四，共港幣三百九十五億九千四百萬元，反映全年吞吐量增長百分之二，達六千七百六十萬個標準貨櫃。帶動吞吐量上升之業務主要包括馬來西亞巴生之西港、巴拿馬貨櫃碼頭、印尼耶加達港口貨櫃碼頭與沙特阿拉伯國際港口，還有於二〇〇七年上半年開始營運之埃及亞歷山大國際貨櫃碼頭（「亞歷山大碼頭」）與墨西哥聖樊尚港第一A期首次提供全年業績。由於內地出口量在二〇〇八年下半年下降，而環球貿易放緩亦令對客戶之競爭增加，因而抵銷部分吞吐量增長。港口及相關服務部門之EBIT增加百分之三至港幣一百三十二億三千六百萬元。該部門繼續為集團提供穩定之收入來源，分別佔集團固有業務收益總額與EBIT百分之十四與百分之二十四。

	二〇〇八年 港幣百萬元	二〇〇七年 港幣百萬元	變動
收益總額	39,594	37,891	+4%
EBIT	13,236	12,849	+3%

收益總額



貨櫃吞吐量總額



香港及鹽田

集團在香港及鹽田港經營深水碼頭，為深圳及華南一帶之製造業基地提供服務。此業務之合計吞吐量較上年度減少百分之二，而EBIT則較去年下降百分之八，反映歐美經濟與消費需求大幅放緩致令第四季運往該等地區之出口量下降。

鹽田港包括鹽田國際集裝箱碼頭（一至三期）及深圳市鹽田西港碼頭（「鹽田西港」），其吞吐量及EBIT分別較去年下降百分之三與百分之九，主要由於往美國之出口量減少，以及由需求帶動之華南製造業於本年度第四季放緩。鹽田港三期之擴建工程現正進行，於集團原有設施旁增加六個深水貨櫃泊位。首四個泊位已投入運作，其餘兩個泊位預計二〇一〇年前分階段完成。於八月，該部門取得鹽田西港二期擴建工程之批文，將包括三個貨櫃泊位，岸線總長一千一百四十二米。於十二月，該部門簽署一項合作框架協議，參與興建與發展深圳港鹽田港東港區一期集裝箱碼頭工程，發展項目佔地共一百三十八點五六公頃，岸線總長一千四百四十二米，可建設四個深水泊位。



● 香港國際貨櫃碼頭的堆場及岸邊操作情況。

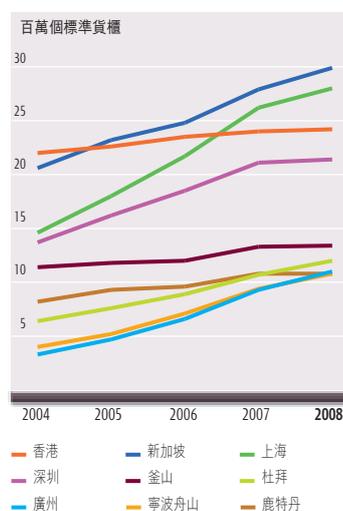
項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇〇八年 吞吐量 (千個標準貨櫃)
鹽田國際集裝箱碼頭／ 鹽田國際集裝箱碼頭(三期)／ 深圳市鹽田西港碼頭	中國鹽田	48% / 42.74% / 42.74%	9,684
香港國際貨櫃碼頭／ 中遠一國際貨櫃碼頭	香港葵青	66.5% / 33.25%	9,092 (註)
香港內河碼頭	香港屯門	50%	2,055

註：香港海事處所公佈之本地及轉口吞吐量統計數字包括遠洋貨船起卸之貨櫃，以及經海運交通於內河碼頭區接收或送往該區之貨櫃(按海事處之定義)。所公佈之統計數字不可直接與上表所列香港國際貨櫃碼頭及中遠一國際貨櫃碼頭之貨櫃吞吐量作比較，因上表之數字並無計入此等海運交通，處理方式與用貨車運送來往內河碼頭區地點之貨櫃數字處理方式一致。

在香港，香港國際貨櫃碼頭(「HIT」)在葵青經營四號、六號、七號貨櫃碼頭與九號貨櫃碼頭其中兩個泊位，而集團合資公司中遠一國際貨櫃碼頭(「中遠一國際」)則經營八號東碼頭。HIT及中遠一國際之合計吞吐量較去年增加百分之一，主要由於轉口貨運量增加。由於區內處理容量增加令收費持續受壓，EBIT較上年度下降百分之八。

集團在香港經營之碼頭業務尚包括中流貨運與內河碼頭業務。香港內河碼頭有限公司是集團擁有五成權益之合資公司，主要為珠江三角洲與香港之間的海運貿易提供服務，吞吐量較去年下降百分之六。

世界最繁忙貨櫃港之吞吐量比較



歐洲

項目	所在地	港口部門所佔權益	二〇〇八年 吞吐量 (千個標準貨櫃)
歐洲貨櫃碼頭	荷蘭	93.5%	6,316
和記英國港口－菲力斯杜港／ 哈爾威治港／ 倫敦泰晤士港	英國	100%/ 100%/ 80%	3,811
加泰羅利亞碼頭	西班牙	70%	1,082
格丁尼亞貨櫃碼頭	波蘭	99.15%	167
阿姆斯特丹貨櫃碼頭	荷蘭	70.08%	不適用
塔蘭托貨櫃碼頭	意大利	50%	不適用



● 阿姆斯特丹貨櫃碼頭是集團在歐洲其中一個最新的碼頭項目。

集團之歐洲港口業務包括荷蘭之歐洲貨櫃碼頭(「歐洲碼頭」)、英國港口、西班牙加泰羅利亞碼頭(「TERCAT」)、波蘭格丁尼亞貨櫃碼頭(「格丁尼亞碼頭」)，以及集團最近購得權益之荷蘭阿姆斯特丹與意大利塔蘭托貨櫃碼頭。所有歐洲港口之EBIT均較去年改善。

主要於荷蘭鹿特丹經營之歐洲碼頭吞吐量增加百分之二。EBIT較上年度增加百分之二十一，主要由於吞吐量與收費增加，以及換算外幣至集團之報告幣值時所帶來的有利影響。以當地貨幣計算，EBIT上升百分之十四。

集團在英國港口之業務包括菲力斯杜港、哈爾威治港與倫敦泰晤士港，合計吞吐量較上年度減少百分之一，部分原因是受英國在二〇〇八年首數個月之惡劣天氣

影響。EBIT上升百分之一，主要由於收費增加與成本控制，但升幅因換算外幣至集團之報告幣值時所構成的不利影響而抵銷。以當地貨幣計算，EBIT上升百分之十。於五月，菲力斯杜南港增建一個額外深水貨櫃碼頭之重整計劃第一期工程展開。

設有四個泊位之巴塞隆拿TERCAT貨櫃碼頭吞吐量與上年度相若。EBIT較去年增加百分之四十四，主要由於收費增加與換算外幣至集團之報告幣值時所帶來的有利影響。以當地貨幣計算，EBIT上升百分之三十四。

波蘭格丁尼亞港之格丁尼亞貨櫃碼頭表現持續良好，吞吐量與EBIT分別較上年度增加百分之四十五與百分之二百八十一。

於十二月，該部門分別以其原有若干歐洲港口之少數股東權益作股份互換安排，收購於荷蘭阿姆斯特丹營運之阿姆斯特丹貨櫃碼頭(「阿姆斯特丹碼頭」)百分之七十權益，以及意大利塔蘭托貨櫃碼頭(「塔蘭托碼頭」)之共同擁有權。阿姆斯特丹碼頭現設有三個泊位，岸線總長一千零十五米。塔蘭托碼頭為現有之貨櫃碼頭，岸線總長二千零五十米，佔地一百零二公頃。如上文所述，集團確認來自該等股份互換交易之港幣二十億零三千七百萬元出售溢利。於十二月，該部門與斯德哥爾摩港務局簽訂一項特許協議，獲授權由二〇〇九年三月起，經營現有之瑞典斯德哥爾摩費哈林貨櫃碼頭。此外，該部門亦獲授權於瑞典Norvikudden尼奈斯港發展與經營一個新貨櫃碼頭，為期二十五年。

中國內地

項目	港口部門 所佔權益	二〇〇八年 吞吐量 (千個標準貨櫃)
上海集裝箱碼頭／ 上海明東集裝箱碼頭(外高橋五期)／ 上海浦東國際集裝箱碼頭(外高橋一期)	37% / 50% / 30%	9,453
寧波北侖國際集裝箱碼頭	49%	1,949
珠江三角洲與華南沿海港口——九洲、南海、高欄及江門／ 汕頭國際集裝箱碼頭	50% / 70%	1,222
廈門國際貨櫃碼頭／ 廈門海滄國際貨櫃碼頭	49%	968
惠州港業股份有限公司	33.59%	73

此等業務包括上海地區三個港口及寧波、九洲、南海、高欄、江門、汕頭、廈門與惠州之港口。

儘管上海港口整體貨運量增長較往年放緩，但以所處理之吞吐量計算，上海仍繼續保持為世界第二最繁忙港口。該部門於上海地區港口之合計吞吐量較上年度減少百分之二，但EBIT較上年度上升百分之十一，主要由於收費增加。

在寧波，寧波北侖國際集裝箱碼頭之吞吐量下降百分之一，但EBIT較上年度上升百分之九，主要由於收費增加。

和記黃埔三角洲港口在沿河域及沿海之六個合資碼頭分佈於九洲、南海、高欄、江門、汕頭與廈門。合計貨櫃吞吐量及一般貨物處理量較上年度分別減少百分之七與百分之二。尤其廈門港口之貨櫃吞吐量下降百分之十七。合計EBIT較上年度下降百分之七，主要由於區內處理容量與競爭增加。珠海高欄二期發展共有兩個五萬公噸之貨櫃泊位，岸線總長八百二十四米，前沿水深十五點八米，已在十二月試業。該項新設施預期在二〇〇九年下半年全面投入運作。

在惠州，惠州荃灣國際集裝箱碼頭於二〇〇九年第一季動工，興建兩個五萬公噸之貨櫃泊位。完成後，該項設施岸線總長八百米，面積六十公頃，前沿水深及航道為十五點二米。



- 中國深圳鹽田國際集裝箱碼頭的第三期工程榮獲中國土木工程及建築界的最高殊榮——詹天佑獎。

業務回顧－港口及相關服務

北亞、南亞及澳洲

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇〇八年 吞吐量 (千個標準貨櫃)
馬來西亞西港	馬來西亞	31.5%	4,631
和記韓國碼頭／ 韓國國際碼頭	南韓	100% / 88.9%	3,236
耶加達國際貨櫃碼頭／ 高珈貨櫃碼頭	印尼	51% / 44.7%	2,701
和記蘭差彭碼頭／ 泰國蘭差彭碼頭／ 蘭差彭國際滾裝船碼頭	泰國	80% / 87.5% / 80%	1,122
卡拉奇國際貨櫃碼頭	巴基斯坦	100%	658
卡拉奇新港貨櫃碼頭	巴基斯坦	90%	不適用
越南西貢國際貨櫃碼頭	越南	70%	不適用
布里斯班貨櫃碼頭	澳洲	100%	不適用



● 卡拉奇國際貨櫃碼頭岸邊操作情形。



● 馬來西亞巴生西港堆場及岸邊運作。

此等貨櫃碼頭業務包括馬來西亞巴生西港、南韓釜山與光陽、印尼耶加達、泰國蘭差彭及巴基斯坦卡拉奇之貨櫃碼頭，以及集團於巴基斯坦、越南與澳洲之新發展。

在馬來西亞，巴生西港之吞吐量較上年度增加百分之十六，EBIT增加百分之二十四，主要由於吞吐量增加。

在南韓，集團於釜山與光陽之業務繼續面對劇烈競爭。合計吞吐量與EBIT分別較上年度下降百分之五與百分之七十七。

在印尼，耶加達國際貨櫃碼頭和鄰近之高珈貨櫃碼頭合計吞吐量與EBIT分別增加百分之七與百分之十三。

在泰國，蘭差彭碼頭與滾裝船設施之合計吞吐量較上年度減少百分之二。EBIT增加百分之十四，主要由於收費增加。

在巴基斯坦，卡拉奇國際貨櫃碼頭之吞吐量較上年度上升百分之十六。EBIT增加百分之三十，主要由於吞吐量增加。第三期擴展項目將於二〇〇九年展開商業運作，以提供額外處理容量。

在巴基斯坦、越南與澳洲新特許項目之發展正根據需求與市場狀況而進行。



● 巴拿馬港口有限公司旗下的克里斯托瓦爾港。

美洲及加勒比海

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇〇八年 吞吐量 (千個標準貨櫃)
巴拿馬港口公司	巴拿馬	90%	2,417
自由港貨櫃港	巴哈馬群島	51%	1,698
維拉克魯斯國際貨櫃碼頭／ 聖樊尚貨櫃碼頭／ 恩塞納達國際貨櫃碼頭	墨西哥	100%	1,499
布宜諾斯艾利斯貨櫃碼頭	阿根廷	100%	395

此等業務包括巴拿馬之巴爾博亞港與克里斯托瓦爾港、巴哈馬群島自由港、墨西哥之維拉克魯斯港、聖樊尚港與恩塞納達港，以及阿根廷布宜諾斯艾利斯港。

在巴拿馬，集團經營位於巴爾博亞港與克里斯托瓦爾港之港口。該兩個港口分別位於巴拿馬運河兩端，此轉運中心合計吞吐量與EBIT分別較上年度增加百分之二十一與百分之三十六。進一步擴充及提升巴爾博亞港與克里斯托瓦爾港設施之工程正在進行中，以應付額外需求。

自由港貨櫃港位於大巴哈馬島，吞吐量較上年度增加百分之四，EBIT則較上年度下降百分之八，主要由於為舒緩繁忙時間之擠塞情況而導致營運成本增加。有關舒緩擠塞情況之擴建工程進度理想。

集團在墨西哥之港口業務錄得整體業績改善，合計吞吐量與EBIT分別較上年度增加百分之十四與百分之十二，當中包括在二〇〇七年十一月開展之聖樊尚港第一A期之全年業績。該碼頭之其餘各期工程將因應需求情況分期完成。

中東及非洲

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇〇八年 吞吐量 (千個標準貨櫃)
沙特阿拉伯國際港口	沙特阿拉伯	51%	1,264
亞歷山大國際貨櫃碼頭	埃及	50%	381
坦桑尼亞國際貨櫃碼頭	坦桑尼亞	70%	357
阿曼國際貨櫃碼頭	阿曼	65%	59

此等業務包括沙特亞拉伯達曼、埃及亞歷山大港與艾特其勒港、坦桑尼亞達累斯薩拉姆，以及阿曼蘇哈爾之貨櫃碼頭。

沙特阿拉伯國際港口之吞吐量與EBIT分別較上年度增長百分之十六與百分之五。

在埃及，亞歷山大港與艾特其勒港將原有的兩個處理一般貨物設施轉為貨櫃碼頭的工程已於二〇〇七年上半年完成，在二〇〇八年首次為部門貢獻全年業績。於十二月，該部門向其中一位合資夥伴購入亞歷山大碼頭之額外權益，將其股權由百分之三十八增至百分之五十。

坦桑尼亞國際貨櫃碼頭之吞吐量較上年度上升百分之四，但EBIT下降百分之四十九，主要由於當地於年內實施若干新規例導致營運成本上升。

阿曼國際貨櫃碼頭正在蘇哈爾港發展一個全新貨櫃碼頭，首個泊位於二〇〇七年啟用。該項設施在二〇〇八年錄得吞吐量增長，而虧損亦見減少。



● 沙特阿拉伯國際港口。