



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，在二十五個國家五十個港口擁有共三百零六個泊位之權益。集團於全球十大最繁忙港口之其中六個經營業務。



荷蘭鹿特丹港 Euromax 碼頭

- 全年吞吐量為六千五百三十萬個標準貨櫃。
- 近期國際貿易量增加乃促進部門穩步復甦之先兆。
- 部門分別佔集團固有業務收益總額與EBIT百分之十四與百分之二十七。

業務回顧－港口及相關服務

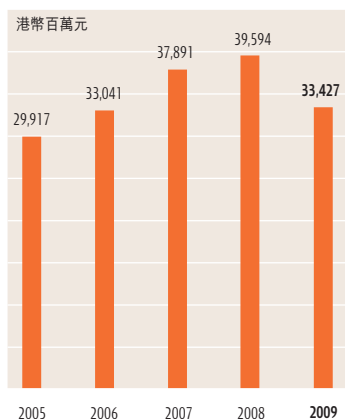
港口及相關服務部門以當地貨幣計算之收益總額下降百分之十一，而換算為港幣後，收益總額較去年下降百分之十六至港幣三百三十四億二千七百萬元，主要由於全年吞吐量減少百分之三至六千五百三十萬個二十呎標準貨櫃（「標準貨櫃」），以及收費壓力所致。吞吐量下降反映上半年環球貿易量急降，但其後已轉趨穩定。該部門在香港與內地、其他亞洲國家及美洲各個港口錄得之合計吞吐量降幅分別為百分之八、百分之七及百分之十，但因二〇〇八年第四季與二〇〇九年第一季購入之歐洲港口帶來之新貢獻而部分抵銷。該部門以當地貨幣計算之EBIT下降百分之十九，而換算為港幣後則下降百分之二十一至港幣一百零四億六百萬元，主要由於吞吐量下降及收費壓力，但因實施一項節約成本計劃而部分抵銷。儘管該部門錄得業績下降，但近期國際貿易量之增加乃促進該部門穩步復甦之先兆。該部門分別佔集團固有業務收益總額與 EBIT 百分之十四與百分之二十七。

	二〇〇九年 港幣百萬元	二〇〇八年 港幣百萬元	變動
收益總額	33,427	39,594	-16%
EBIT	10,406	13,236	-21%

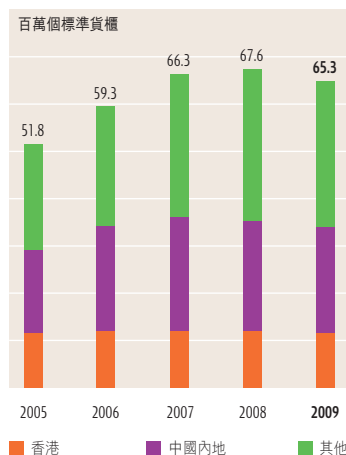


香港國際貨櫃碼頭是香港首個取得資訊保安管理系統 ISO/IEC 27001:2005 認證的貨櫃碼頭營運商。

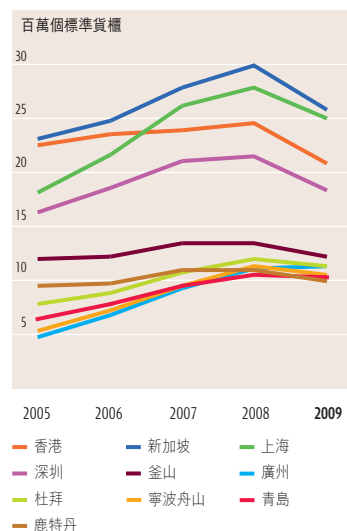
收益總額



貨櫃吞吐量總額



世界最繁忙貨櫃港之吞吐量比較



香港及鹽田

項目	所在地	港口部門所佔權益	二〇〇九年吞吐量 (千個標準貨櫃)
香港國際貨櫃碼頭／ 中遠－國際貨櫃碼頭	香港葵青	66.5% / 33.25%	9,505 (註)
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%	8,579
內河碼頭	香港屯門	50%	1,701

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－國際貨櫃碼頭之貨櫃吞吐量作比較，因港口及相關服務部門對駁船及海運交通採納不同之貨運量處理方式。

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去年減少百分之五，而EBIT則較去年下降百分之十八，反映於金融危機後歐美經濟與消費需求大幅放緩，致令運往該等地區之出口量由二〇〇八年第四季開始持續下降。

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－國際貨櫃碼頭（「中遠－國際」）則經營八號東碼頭。HIT及中遠－國際之合計吞吐量增加百分之五，主要由於轉口貨運活動增加。不過，由於區內處理容量增加令收費持續受壓，以及轉口吞吐量比例增加令每個標準貨櫃之平均收益減少，EBIT較上年度下降百分之十七。

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，其吞吐量及EBIT分別較去年下降百分之十一與百分之十九，主要由於運往美國之出口量持續下降，以及由需求帶動之華南製造業於二〇〇八年第四季開始放緩。區內其他港口經營商之收費競爭亦對業績構成不利影響。鹽田港三期之擴建工程現正進行，一個新增泊位於二〇〇九年下半年投入運作。最後一個泊位預計將於二〇一〇年完成。

該分部之其他業務包括香港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百分之五十權益之合資公司，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十七。

業務回顧－港口及相關服務

歐洲

項目	所在地	港口部門所佔權益	二〇〇九年吞吐量 (千個標準貨櫃)
歐洲貨櫃碼頭／ 阿姆斯特丹貨櫃碼頭	荷蘭	93.5% / 70.08%	7,871
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%	3,534
加泰羅利亞碼頭	西班牙	70%	908
格丁尼亞貨櫃碼頭	波蘭	99.15%	149
塔蘭托貨櫃碼頭	意大利	50%	745
費哈林貨櫃碼頭	瑞典	100%	23



■ 菲力斯杜港南部擴建計劃完工後，將增強英國港口的貨櫃處理能力。

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」)與波蘭格丁尼亞貨櫃碼頭(「格丁尼亞碼頭」)等原有碼頭，以及集團於二〇〇八年年底收購之意大利塔蘭托貨櫃碼頭及荷蘭阿姆斯特丹貨櫃碼頭。該分部亦擁有瑞典費哈林貨櫃碼頭之經營權及瑞典尼奈斯貨櫃碼頭之發展權，該項新貨櫃處理設施位於瑞典尼奈斯港，位於斯德哥爾摩以南約六十公里。

荷蘭之港口業務包括主要於荷蘭鹿特丹經營之歐洲碼頭及阿姆斯特丹貨櫃碼頭，合計吞吐量增長百分之二十五，主要由於歐洲河口碼頭處理之駁船貨運量增加及阿姆斯特丹貨櫃碼頭首年提供吞吐量，但因深海貨運

量下降而部分抵銷。EBIT則較上年度減少百分之二十，主要由於收益下降，反映歐洲貨櫃碼頭收費較低之駁船貨運量比例增加，以及換算外幣至集團之報告幣值時所帶來的不利影響。以當地貨幣計算，EBIT減少百分之十六。

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七，反映英國與歐洲大陸之經濟倒退。EBIT減少百分之十九，主要由於吞吐量下降，以及因換算外幣至集團之報告幣值時所構成的不利影響。以當地貨幣計算，EBIT減少百分之六。菲力斯杜南港第一期重整計劃之建築工程按計劃進行。

設有四個泊位之巴塞隆拿TERCAT貨櫃碼頭吞吐量較去年下降百分之十六，由於進口量隨當地經濟放緩而下降。EBIT較去年減少百分之三十二，主要由於吞吐量下降以及換算外幣至集團之報告幣值時所帶來之不利影響。以當地貨幣計算，EBIT減少百分之二十八。

波蘭格丁尼亞港之格丁尼亞貨櫃碼頭吞吐量減少百分之十一，但EBIT較上年度增加百分之三十三，主要由於實行嚴格成本控制。

該部門之歐洲港口網絡透過收購塔蘭托貨櫃碼頭、阿姆斯特丹貨櫃碼頭及費哈林貨櫃碼頭而擴張。在經濟不景氣之下，歐洲貿易量在二〇〇九年下降，上述新購貨櫃碼頭之業績因而受到不同程度之負面影響。該等新業務將與部門原有之歐洲港口一併管理與發展，務求為航運公司提供優質之全面服務，並於未來為部門貢獻溢利。

中國內地

項目	港口部門 所佔權益	二〇〇九年 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%	8,238
寧波北侖國際集裝箱碼頭	49%	1,773
華南沿海港口 — 九洲、南海、高欄及江門／ 汕頭國際集裝箱碼頭／ 惠州港業股份有限公司／ 惠州國際集裝箱碼頭	50% / 70% / 33.59% / 80%	1,151
廈門國際貨櫃碼頭／廈門海滄國際貨櫃碼頭	49%	930



鹽田國際貨櫃碼頭第五個泊位擴建工程完成後，碼頭共有十五個深水貨櫃泊位。

此等業務包括上海地區三個港口，以及寧波、九洲、南海、高欄、江門、汕頭、惠州與廈門之港口。

由於製造業放緩及鄰近新建成之貨櫃碼頭構成激烈競爭，該部門上海港口之合計吞吐量減少百分之十三。

EBIT較上年度下降百分之三十三，主要由於吞吐量下降及收費壓力所致。

在寧波，寧波北侖國際集裝箱碼頭之吞吐量下降百分之九，EBIT下降百分之八，主要由於製造業放緩。

業務回顧－港口及相關服務

華南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、汕頭與惠州。合計貨櫃吞吐量下降百分之十一。然而，合計EBIT則較上年度增加百分之二十八，主要由於嚴格成本控制足以彌補整體較低之吞吐量。新貨櫃碼頭發展現正進行，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，預期於二〇一〇年投入商業運作。在惠州，部門於七月成立新合資公司，建設兩個五

萬公噸之貨櫃泊位。新貨櫃碼頭將由惠州國際集裝箱碼頭發展，該部門擁有百分之八十權益，將成為惠州港之首個專用貨櫃碼頭。新設施建成後泊位總長八百米，面積六十公頃，前沿水深及航道達十五點二米。

在廈門，該部門之兩個貨櫃碼頭合計吞吐量下降百分之四，但主要在節約成本措施下，EBIT增加百分之十四。

北亞、南亞及澳洲

項目	所在地	港口部門所佔權益	二〇〇九年吞吐量 (千個標準貨櫃)
馬來西亞西港	馬來西亞	31.5%	4,452
和記韓國碼頭／ 韓國國際碼頭	南韓	100%/ 88.9%	2,903
耶加達國際貨櫃碼頭／ 高珈貨櫃碼頭	印尼	51%/ 44.7%	2,296
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%	1,102
卡拉奇國際貨櫃碼頭	巴基斯坦	100%	724
南亞巴基斯坦碼頭	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
悉尼國際貨櫃碼頭	澳洲	100%	不適用



耶加達國際貨櫃碼頭已全面採用和記黃埔港口自行研發的新一代碼頭管理系統，以提升碼頭的操作效率。



■ 馬來西亞巴生西港鳥瞰圖。

此等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，巴生西港之吞吐量減少百分之四，EBIT較去年減少百分之二十六，主要由於向客戶收取較低之收費。

在南韓，集團於釜山與光陽之業務繼續面對劇烈競爭，尤其來自航運公司所發展之新貨櫃碼頭。合計吞吐量較去年下降百分之十，EBIT較去年大幅下降。

在印尼，耶加達國際貨櫃碼頭與鄰近之高叻貨櫃碼頭合計吞吐量下降百分之十五，但EBIT增加百分之七，主要由於效率改善，可補足較低之吞吐量有餘。耶加達國際貨櫃碼頭之設施擴展工程進度良好，包括部署使用超級超巴拿馬型岸邊吊機，預期可提供更優質的服務，讓港口使用者受惠。

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下降百分之三十三，主要由於特許經營權之租金上升。

在巴基斯坦，卡拉奇國際貨櫃碼頭之吞吐量與EBIT均較上年度上升百分之十。第三期擴展項目計劃於二〇一〇年上半年展開商業運作，將提供額外處理容量以應付需求上升。

在巴基斯坦、越南與澳洲布里斯班的新特許項目發展正根據需求與市場狀況而進行。

於十二月，該部門與悉尼港務公司簽約發展及經營澳洲博塔尼港的三號碼頭，營運權為期三十年。完成後新碼頭將有四個泊位，岸線長一千三百米，堆場面積四十六公頃。

業務回顧－港口及相關服務

美洲及加勒比海

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇〇九年 吞吐量 (千個標準貨櫃)
巴拿馬港口公司	巴拿馬	90%	2,367
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%	1,416
自由港貨櫃港	巴哈馬群島	51%	1,323
布宜諾斯艾利斯貨櫃碼頭	阿根廷	100%	278



■ 巴拿馬港口公司旗下的巴爾博亞港正進行大規模擴建工程，四台超級超巴拿馬型岸邊吊機已率先運抵。

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

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下降百分之二，但EBIT則維持與去年相若之水平。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。

集團在墨西哥之港口業務較為依賴鄰近美國之經濟。該等港口之合計吞吐量及EBIT較去年分別下降百分之六與百分之四十三。

自由港貨櫃港位於大巴哈馬島，吞吐量下降百分之二十二；EBIT減少百分之三十四，主要由於吞吐量下降。

中東及非洲

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇〇九年 吞吐量 (千個標準貨櫃)
沙特阿拉伯國際港口	沙特阿拉伯	51%	1,254
亞歷山大國際貨櫃碼頭	埃及	50%	482
坦桑尼亞國際貨櫃碼頭	坦桑尼亞	70%	327
阿曼國際貨櫃碼頭	阿曼	65%	99

此等業務包括沙特阿拉伯達曼、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微跌百分之一，但EBIT仍錄得百分之三增長。

在埃及，亞歷山大與艾特其勒碼頭之貨櫃處理業務持續表現良好，合計吞吐量錄得百分之二十六增長，EBIT則上升百分之一百七十一。

坦桑尼亞國際貨櫃碼頭之吞吐量下降百分之八；EBIT較上年度下降百分之三十，主要由於年內為往年之若干輔助服務作出額外增值稅撥備所致。

阿曼國際貨櫃碼頭在二〇〇九年繼續錄得吞吐量增長，而虧損亦見減少。



■ 阿曼國際貨櫃碼頭堆場運作情況。