

業務回顧



港口 及相關服務

- 收益總額增加百分之十三至港幣三百七十七億二千八百萬元。
- EBIT增加百分之十二至港幣一百一十六億一千萬元。
- 全年吞吐量增加百分之十五至七千五百萬個二十呎標準貨櫃(「標準貨櫃」)。

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，在二十五個國家五十一個港口擁有共三百零八個泊位之權益。集團於全球十大最繁忙港口之其中六個經營貨櫃碼頭業務。

鹽田國際集裝箱碼頭具備先進設施，岸邊吊機可同時處理四個標準貨櫃，大大提升操作能力。



業務回顧－港口及相關服務

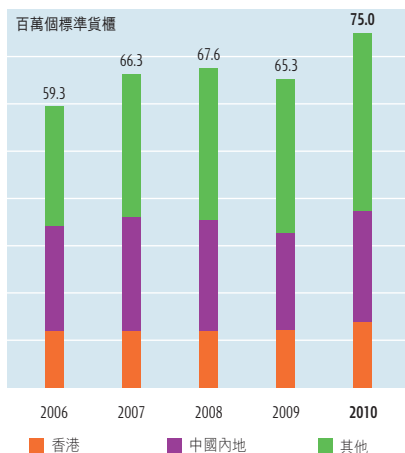
港口及相關服務部門之收益總額增加百分之十三至港幣三百七十七億二千八百萬元，主要由於全年吞吐量增加百分之十五至七千五百萬個標準貨櫃。吞吐量上升反映年內環球貿易量復甦。該部門在香港與內地、其他亞洲國家、歐洲、美洲、中東及非洲各個港口錄得之合計吞吐量增幅分別為百分之十五、百分之十四、百分之十二、百分之二十七及百分之十一。該部門之EBIT增加百分之十二至港幣一百一十六億一千萬元，主要由於吞吐量上升及營運效益改善，以及實施各項節約成本計劃而帶來裨益。該部門分別佔集團固有業務收益總額與 EBIT 百分之十四與百分之三十。

	二〇一〇年 港幣百萬元	二〇〇九年 港幣百萬元	變動
收益總額	37,728	33,427	+13%
EBIT	11,610	10,406	+12%

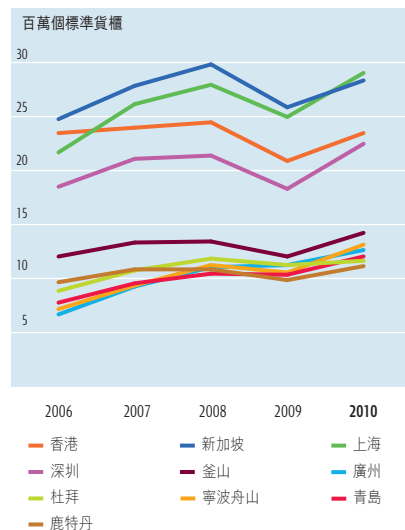
收益總額



貨櫃吞吐量總額



全球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	二〇一〇年 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%	11,040 (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%	10,134
內河碼頭	香港屯門	50%	1,921

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)，即往返珠江三角洲經駁船運載之交通。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(「HIT」)及中遠-國際貨櫃碼頭(「中遠-國際」)之貨櫃吞吐量作比較。於二〇〇九年與二〇一〇年，HIT及中遠-國際之數字包括有關駁船及海運交通之貨運量，以便更容易與業內採用之統計數字比較。

集團於香港及鹽田經營之深水港口業務，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與EBIT分別增加百分之十七與百分之十二。

在香港，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-國際則經營八號東貨櫃碼頭。HIT及中遠-國際之合計吞吐量較去年增加百分之十六，主要由於擴展亞洲區內服務。EBIT較去年增加百分之七，主要由於區內處理容量增加以致收費持續受壓，以及較低收費服務之比例上升，令每個標準貨櫃之平均收益減少，因而抵銷部分吞吐量之強勁增幅。



HIT俯瞰圖。

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分別較去年上升百分之十八與百分之十五，主要由於運往歐美之出口量強勁增長。鹽田港三期之擴建工程現正進行，最後一個泊位已於二〇一〇年九月開始試運，整個項目將於二〇一一年中完成。

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，錄得之吞吐量較去年增加百分之十三。

於二〇一一年三月，集團完成和記港口控股信託(「和記港口信託」)基金單位之首次公開發售，並於新加坡證券交易所有限公司主板上市。和記港口信託已成立為新的公開買賣實體，以持有、營運與發展集團現有及未來於內地廣東省、香港與澳門之深水貨櫃港業務。和記港口信託之最初主要資產包括集團於香港與鹽田之深水貨櫃港權益，以及與深水貨櫃港業務有關之中流及若干其他內河碼頭業務。

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	二〇一〇年 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%	9,215
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%	3,810
加泰羅利亞碼頭	西班牙	90%	928
塔蘭托貨櫃碼頭	意大利	50%	589
格丁尼亞貨櫃碼頭	波蘭	99.15%	199
費哈林貨櫃碼頭	瑞典	100%	27

集團之歐洲港口業務包括荷蘭之歐洲貨櫃碼頭(「歐洲碼頭」)與阿姆斯特丹貨櫃碼頭(「阿姆斯特丹碼頭」)、英國港口、西班牙加泰羅利亞碼頭(「TERCAT」)、意大利塔蘭托貨櫃碼頭(「塔蘭托碼頭」)、波蘭格丁尼亞貨櫃碼頭(「格丁尼亞碼頭」)及瑞典費哈林貨櫃碼頭(「費哈林碼頭」)。

荷蘭之港口業務包括主要於荷蘭鹿特丹經營之歐洲碼頭(包括鹿特丹都會碼頭、鹿特丹河口碼頭與新近啟用之Euromax碼頭)及阿姆斯特丹碼頭，錄得合計吞吐量增長百分之十七。合計EBIT較去年下降百分之五十三，主要由於Euromax碼頭於二〇一〇年六月展開商業運作後令特許經營權之租金與折舊支出增加。歐洲碼頭與莫爾迪克之內陸碼頭聯合貨運碼頭於年內合資成立一家新機構莫爾迪克貨櫃碼頭(「莫爾迪克碼頭」)。莫爾迪克碼頭將進一步發展成鹿特丹歐洲碼頭之延伸通道，以及作為鄰近海港之內陸碼頭。

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，錄得合計吞吐量較去年增加百分之八，反映英國與歐洲大陸之經濟稍見復甦。EBIT較去年增加百分之一，主要由於吞吐量上升，但因換算至集團之報告幣值時所構成的不利影響而抵銷一部分。以當地貨幣計算，EBIT增加百分之五。菲力斯杜南港第一期重整計劃之建築工程按計劃進行。

於西班牙巴塞隆拿之TERCAT貨櫃碼頭設有四個泊位，吞吐量較去年增加百分之二，反映正從經濟衰退中緩慢復甦過來。然而，EBIT較去年減少百分之十二，主要由於每個標準貨櫃之平均收益下降，以及換算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減少百分之八。



歐洲碼頭旗下荷蘭文洛貨櫃碼頭的一個新駁船碼頭於六月開始營運。

波蘭格丁尼亞港之格丁尼亞貨櫃碼頭吞吐量增加百分之三十三，但EBIT較去年減少百分之十，主要由於特許經營權之租金與折舊支出增加，以及換算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減少百分之六。

該部門之歐洲港口網絡亦包括意大利塔蘭托港之塔蘭托碼頭及瑞典費哈林碼頭。歐洲貿易量增長步伐緩慢，對此等貨櫃碼頭之業績構成不同程度之負面影響。

中國內地

項目	港口部門 所佔權益	二〇一〇年 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%	9,061
寧波北侖國際集裝箱碼頭	49%	2,044
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%	1,283
廈門國際貨櫃碼頭／廈門海滄國際貨櫃碼頭	49%	1,171

此等業務包括上海地區三個港口、寧波、華南之六個港口及廈門。

該部門上海港口之合計吞吐量與EBIT分別增加百分之十與百分之十一，反映當地貨運增加，以及新服務及日本、韓國、亞洲區內與中東貿易航線之外國貨運令貨運量上升。

寧波北侖國際集裝箱碼頭之吞吐量與EBIT分別增加百分之十五與百分之二十一，主要由於製造業復甦令貨運量增加。



中國深圳鹽田國際集裝箱碼頭。

華南港口包括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。合計貨櫃吞吐量增加百分之十一，EBIT則下降百分之七，主要由於共有兩個貨櫃泊位、岸線總長八百二十四米之珠海高欄二期新碼頭於二〇一〇年展開商業運作，導致額外之折舊支出。在惠州，該部門擁有百分之八十權益之惠州國際集裝箱碼頭之新貨櫃碼頭發展正在進行中。此項新設施將成為惠州港之首個專用貨櫃碼頭，泊位總長八百米，面積六十公頃。首個泊位計劃於二〇一二年投入運作。

在廈門，該部門之兩個貨櫃碼頭錄得合計吞吐量與EBIT分別增加百分之二十六與百分之十二，主要由於國際貿易復甦，尤其中東與亞洲區內之貨運量增長。

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	二〇一〇年 吞吐量 (千個標準貨櫃)
馬來西亞西港	馬來西亞	31.5%	5,567
耶加達國際貨櫃碼頭／ 高叻貨櫃碼頭	印尼	51%/ 44.7%	2,850
和記韓國碼頭／ 韓國國際碼頭	南韓	100%/ 88.9%	2,464
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%	1,263
卡拉奇國際貨櫃碼頭	巴基斯坦	100%	861
西貢國際貨櫃碼頭	越南	70%	50
南亞巴基斯坦碼頭	巴基斯坦	90%	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

此等業務包括馬來西亞巴生西港、印尼耶加達、南韓釜山與光陽、泰國蘭差彭、巴基斯坦卡拉奇及越南西貢之貨櫃碼頭，以及集團於巴基斯坦與澳洲之新發展。

在馬來西亞，巴生西港錄得之吞吐量增加百分之二十五，主要由於亞洲至歐洲及亞洲區內貨運量強勁反彈，尤其轉口貨運。EBIT較去年增加百分之三十二，主要由於吞吐量上升。

在印尼，耶加達國際貨櫃碼頭與鄰近之高叻貨櫃碼頭錄得之合計吞吐量與EBIT分別增加百分之二十四與百分之二，主要由於區內需求上升帶動吞吐量強勁增長。耶加達國際貨櫃碼頭之設施擴展工程進度良好，預期可提供更優質的服務，讓港口使用者受惠。

高叻貨櫃碼頭在耶加達國際貨櫃碼頭和HIT的技術協助下，推出新一代貨櫃碼頭管理系統。



越南西貢國際碼頭於八月正式投入服務。



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十五，在收費與吞吐量壓力下繼續錄得虧損。

在泰國，蘭差彭碼頭與滾裝船設施在貿易量恢復及新接駁港服務帶動下，合計吞吐量錄得百分之十五增長。儘管吞吐量增加，EBIT仍較去年下降百分之九，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分別較去年上升百分之十九與百分之四十九。第三期擴展項目已於二〇一〇年二月完成，提供額外處理容量以應付需求上升。

在越南，西貢國際貨櫃碼頭於二〇一〇年八月展開商業運作。

巴基斯坦以及澳洲布里斯班與悉尼的新特許項目發展正根據需求與市場狀況而進行。

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	二〇一〇年 吞吐量 (千個標準貨櫃)
巴拿馬港口公司	巴拿馬	90%	3,448
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%	1,936
自由港貨櫃港	巴哈馬群島	51%	1,125
布宜諾斯艾利斯貨櫃碼頭	阿根廷	100%	307

位於巴拿馬運河大西洋貿易航道的克里斯托瓦爾港俯瞰圖，該港由巴拿馬港口公司營運。



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大幅增加百分之四十六，EBIT則較去年增加百分之十二。巴爾博亞港與克里斯托瓦爾港之擴充及設施提升工程正在進行中。

集團在墨西哥之港口業務依靠鄰近美國之經濟。該等港口錄得之合計吞吐量及EBIT較去年分別增加百分之三十七與百分之八十九，反映美國與墨西哥之經濟復甦。

位於大巴哈馬島之自由港貨櫃港，錄得之吞吐量下降百分之十五，EBIT則增加百分之五十二，主要由於出售若干固定資產錄得收益。

中東及非洲

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇一〇年 吞吐量 (千個標準貨櫃)
沙特阿拉伯國際港口	沙特阿拉伯	51%	1,407
亞歷山大國際貨櫃碼頭	埃及	50%	543
坦桑尼亞國際貨櫃碼頭	坦桑尼亞	70%	342
阿曼國際貨櫃碼頭	阿曼	65%	104

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增長百分之十二，EBIT增加百分之十五。

在埃及，亞歷山大與艾特其勒碼頭之貨櫃處理業務合計吞吐量與EBIT均錄得百分之十三增長。

坦桑尼亞國際貨櫃碼頭之吞吐量增加百分之五；EBIT較去年增加百分之一百一十四，主要由於效率改善與節約成本措施。

阿曼國際貨櫃碼頭在二〇一〇年繼續錄得吞吐量增長，而虧損亦見減少。



沙特阿拉伯國際港口岸邊吊機正在為一艘貨櫃船裝卸貨櫃。