

港口 及相關服務

該部門是全球最具領導地位之港口投資者、發展商及營運商之一，在二十六個國家五十二個港口擁有共二百六十九個營運中泊位之權益。

位於荷蘭的歐洲貨櫃碼頭。



- 收益總額增加百分之十二至港幣三百二十五億一千八百萬元。
- EBITDA增加百分之十四至港幣一百一十七億四千五百萬元。
- EBIT增加百分之十四至港幣八十二億二千六百萬元。
- 全年吞吐量為七千五百一十萬個二十呎標準貨櫃（「標準貨櫃」）。

整體表現

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。該部門包括集團所佔和記港口集團公司百分之八十權益及和記港口信託百分之二十七點六權益，二〇一一年合共處理七千五百一十萬個標準貨櫃。

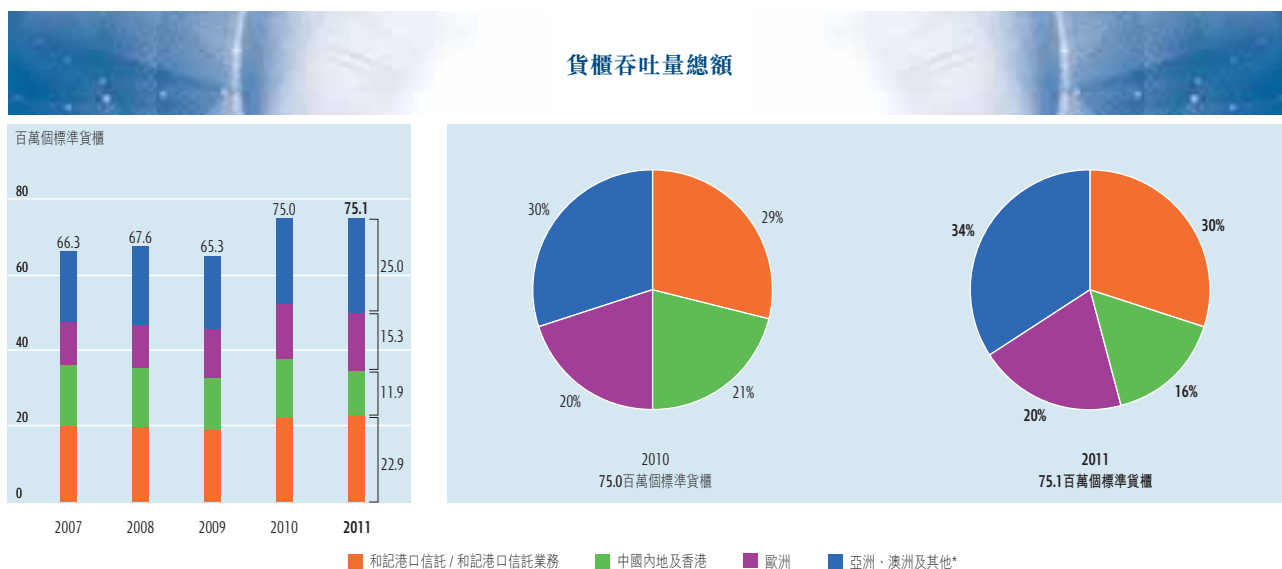
和記港口信託完成基金單位首次公開發售並於二〇一一年三月十八日在新加坡證券交易所（「新交所」）主板上市後，集團於葵青與鹽田港口所佔實際權益減少。

	二〇一一年 港幣百萬元	二〇一〇年 港幣百萬元	變動
收益總額	32,518	29,118 ⁽¹⁾	+12%
EBITDA	11,745	10,285 ⁽¹⁾	+14%
EBIT	8,226	7,207 ⁽¹⁾	+14%

註1：為對相關表現作較佳比較，二〇一〇年按相同基準計算之收益、EBITDA與EBIT僅反映按照集團於二〇一一年間所持和記港口信託／和記港口信託業務實際權益計算應佔之業績部分，以便按年變動可按同比計算。

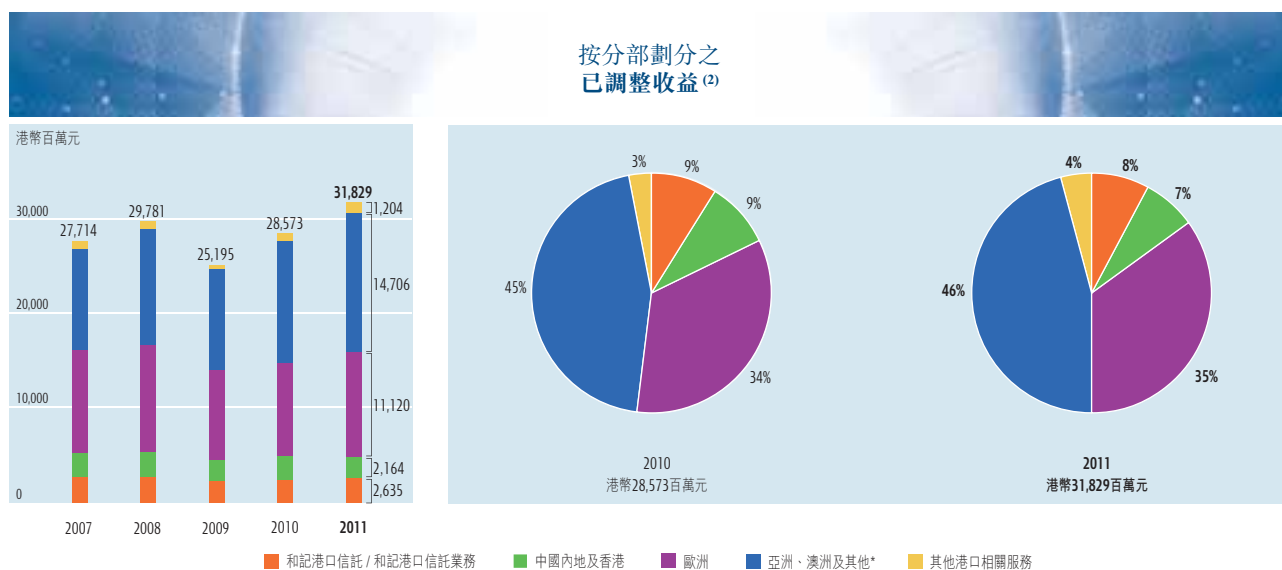
以當地貨幣計算，該部門之收益總額⁽¹⁾、EBITDA⁽¹⁾與EBIT⁽¹⁾分別增加百分之九、百分之十二及百分之十二。以集團之呈報幣值計算，該部門之收益、EBITDA與EBIT於二〇一一年分別增加百分之十二、百分之十四及百分之十四。該部門分別佔集團業務收益總額、EBITDA與EBIT百分之八、百分之十四與百分之十六。

二〇一一年處理之整體吞吐量達七千五百一十萬個標準貨櫃。扣除上海集裝箱碼頭於二〇一一年一月起終止貨櫃處理業務構成三百三十萬個標準貨櫃之不利影響後，該部門按同比計算之吞吐量總額增加百分之五，反映全球大部分市場貿易量輕微復甦。



* 包括巴拿馬、墨西哥及中東。

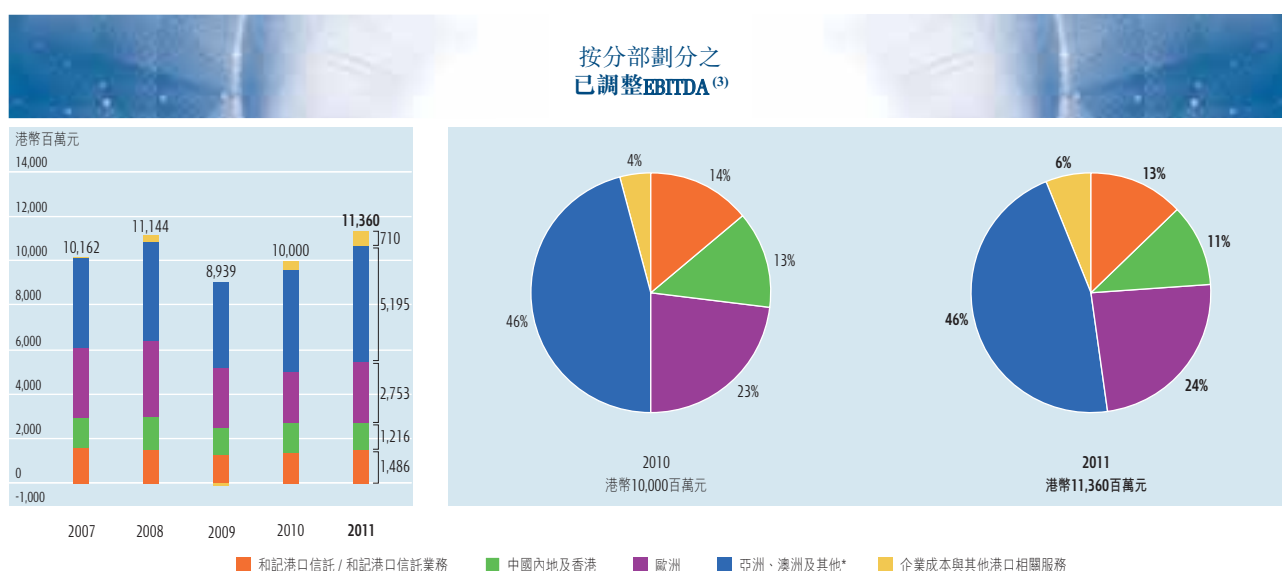
二〇一一年所有分部之相關收益均告上升，反映吞吐量增長。



* 包括巴拿馬、墨西哥及中東。

註2：為對以上圖表作較佳比較及按同比基礎，集團每個年度所佔和記港口信託／和記港口信託業務之收益已經調整，以反映集團於和記港口信託之百分之二十七點六現有權益。於二〇一一年與二〇一〇年，集團應佔之收益分別減少港幣六億八千九百萬元與港幣二十九億二百萬元。

同樣，所有分部均錄得相關EBITDA與EBIT按年增長，只有集團所佔和記港口信託／和記港口信託業務之EBIT除外，主要由於首次公開發售時資產重估至市值，令其二〇一一年之折舊負擔增加。所有分部之財務表現改善，主要由吞吐量增長、生產力與效率提升措施，以及節約成本措施所帶動。



* 包括巴拿馬、墨西哥及中東。

註3：為對以上圖表作較佳比較及按同比基礎，集團每個年度所佔和記港口信託／和記港口信託業務之EBITDA已經調整，以反映集團於和記港口信託之百分之二十七點六現有權益。於二〇一一年與二〇一〇年，集團應佔之EBITDA分別減少港幣三億八千五百萬元與港幣十五億九千五百萬元。

分部表現

和記港口信託／和記港口信託業務

	二〇一一年 港幣百萬元	二〇一〇年 港幣百萬元	變動
收益總額	3,324	2,968 ⁽⁴⁾	+12%
EBITDA	1,871	1,651 ⁽⁴⁾	+13%
EBIT	1,289	1,330 ⁽⁴⁾	-3%

註4：為對相關表現作較佳比較，二〇一〇年按相同基準計算之收益、EBITDA與EBIT僅反映按照集團於二〇一一年間所持和記港口信託／和記港口信託業務實際權益計算應佔之業績部分。

於二〇一一年三月，和記港口信託於新交所主板上市。和記港口信託為新成立之公開買賣實體，持有、營運與發展集團於中國內地廣東省、香港與澳門現有與未來之所有深水貨櫃港業務。和記港口信託主要資產包括集團於香港深水貨櫃港之權益(包括在葵青經營四號、六號、七號貨櫃碼頭與九號貨櫃碼頭其中兩個泊位之香港國際貨櫃碼頭(「HIT」)，以及經營八號東貨櫃碼頭之集團合資公司中遠－國際貨櫃碼頭)與鹽田港(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)，以及中流貨運及有關深水貨櫃業務之若干其他內河碼頭業務。全年計算，和記港口信託各港口二〇一一年之吞吐量增加百分之四。儘管於二〇一一年集團所佔按相同基準計算之收益增加百分之十二及按相同基準計算之EBITDA增加百分之十三，按相同基準計算之EBIT減少百分之三，主要由於首次公開發售後將資產重估為市值，令二〇一一年之折舊負擔增加。



使用超級超巴拿馬型岸邊吊機的鹽田國際碼頭，可為全球最大的貨櫃船裝卸貨櫃，是華南市場首選的港口。目前世界各地超過七成的大型貨櫃船均會停泊於鹽田國際碼頭。



HIT 俯瞰圖。

內地及香港

	二〇一一年 港幣百萬元	二〇一〇年 港幣百萬元	變動
收益總額	2,164	2,535	-15%
EBITDA	1,216	1,328	-8%
EBIT	889	967	-8%

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇一一年 吞吐量 (按 100% 基準)
(千個標準貨櫃)			
上海集裝箱碼頭 ⁽⁵⁾ ／ 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)	中國內地	37%/ 50%/ 30%	5,450
寧波北侖國際集裝箱碼頭	中國內地	49%	2,004
華南港口——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 ⁽⁶⁾	中國內地	50%/ 70%/ 33.59%/ 80%	1,312
廈門國際貨櫃碼頭／ 廈門海滄國際貨櫃碼頭	中國內地	49%	1,113
內河碼頭	香港	50%	2,029

註 5： 上海集裝箱碼頭由二〇一一年一月起終止其貨櫃處理業務。

註 6： 儘管於和記港口信託首次公開發售前集團所佔華南沿河流域三個港口(江門、南海與珠海九洲碼頭)之經濟權益已轉讓予和記港口信託，惟該部門仍保留此等業務之法律權益。

業務回顧－港口及相關服務



中國內地的廈門國際貨櫃碼頭。

該部門之上海港口相關合計吞吐量下降百分之六，主要由於出口需求停滯不前，尤其往美國之出口。如上文所述，上海集裝箱碼頭於二〇一一年一月終止其貨櫃處理業務，亦影響合計貨櫃吞吐量及EBIT。撇除上海集裝箱碼頭終止貨櫃處理業務之影響，相關EBIT增加百分之十一，主要由於平均收費上升。

寧波北侖國際集裝箱碼頭之吞吐量下降百分之二，但EBIT增加百分之一，EBIT改善主要由於匯兌的有利影響。以當地貨幣計算之EBIT減少百分之四，主要由於燃油價格及其他直接成本上升。

華南港口包括沿河流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。儘管合計貨櫃吞吐量增加百分之二，EBIT仍維持與二〇一〇年之業績大致相若，主要由於珠海高欄二期碼頭於二〇一〇年下半年展開商業運作，導致全年折舊，抵銷吞吐量增幅之有利影響。在惠州，該部門佔百分之八十權益之惠州國際集裝箱碼頭正在發展一個新貨櫃碼頭。此項設施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分別下降百分之五與百分之二十八，主要由於競爭激烈及取消若干路線之服務，以及近年擴充設施令折舊增加。

內河碼頭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長百分之六，有助LBIT於二〇一一年下降百分之七十四。

歐洲

	二〇一一年 港幣百萬元	二〇一〇年 港幣百萬元	變動
收益總額	11,120	9,791	+14%
EBITDA	2,753	2,304	+19%
EBIT	1,798	1,468	+22%

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇一一年 吞吐量 (按100%基準) (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%	9,682
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%	3,737
加泰羅利亞碼頭	西班牙	100%	970
塔蘭托貨櫃碼頭	意大利	50%	613
格丁尼亞貨櫃碼頭	波蘭	99.15%	246
費哈林貨櫃碼頭	瑞典	100%	28

荷蘭之港口業務包括主要於荷蘭鹿特丹經營之歐洲貨櫃碼頭(包括鹿特丹都會碼頭、鹿特丹河口碼頭與Euromax碼頭)及阿姆斯特丹貨櫃碼頭，錄得合計吞吐量增長百分之五。合計EBIT較去年增加百分之四十七，主要由於阿姆斯特丹貨櫃碼頭進行資產減值後折舊減少、二〇一〇年投入商業運作之合資企業莫爾迪克貨櫃碼頭提供全年貢獻，以及匯兌的有利影響。以當地貨幣計算，EBIT增加百分之三十八。



於歐洲貨櫃碼頭的控制塔內。

業務回顧－港口及相關服務



英國菲力斯杜港。

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，合計吞吐量較去年減少百分之二，反映英國之消費需求下降。EBIT較去年增加百分之十一，主要由於每個標準貨櫃之平均收益上升及匯兌的有利影響，但因二〇一一年之吞吐量下降而部分抵銷。以當地貨幣計算，EBIT增加百分之六。菲力斯杜南港重整計劃涉及興建一個新深水貨櫃碼頭及提供第三個鐵路站。該計劃之第一期工程已於年內完成，而菲力斯杜港於二〇一一年九月正式啟用新深水船運碼頭，包括八號與九號泊位。

設有四個泊位之巴塞隆拿加泰羅利亞貨櫃碼頭(「TERCAT」)吞吐量較去年增加百分之五，反映正持續從數年前之經濟衰退中逐漸復甦。然而，EBIT較去年減少百分之七，主要由於二〇一〇年政府延遲交出新碼頭地盤，導致二〇一〇年有一項一次性政府補償收入。年內燃料價格與開支增加，但因吞吐量增長與匯兌的有利影響而補償了一部分。鄰近法國碼頭之工業行動令TERCAT處理之轉口貨運量增加，致使每個標準貨櫃之平均收益下降。以當地貨幣計算，EBIT減少百分之十三。TERCAT位於巴塞隆拿之新半自動化普拉特(Muelle Prat)深水碼頭第一期共有五個泊位，其中三個將於二〇一二年啟用。

波蘭格丁尼亞港之格丁尼亞貨櫃碼頭，由於現有航線與新客戶之貨運量增長，吞吐量與EBIT分別較去年增加百分之二十三與百分之二十七。

該部門之歐洲港口網絡亦包括意大利塔蘭托貨櫃碼頭及瑞典費哈林貨櫃碼頭。塔蘭托貨櫃碼頭繼續受低貨運量之不利影響，但因二〇一一年平均收費上升而補償了一部分，而費哈林貨櫃碼頭在吞吐量與每個標準貨櫃平均收益增長帶動下，表現錄得改善。

亞洲、澳洲及其他

	二〇一一年 港幣百萬元	二〇一〇年 港幣百萬元	變動
收益總額	14,706	12,922	+14%
EBITDA	5,195	4,594	+13%
EBIT	3,858	3,259	+18%

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇一一年 吞吐量 (按100%基準) (千個標準貨櫃)
馬來西亞巴生西港	馬來西亞	31.5%	6,404
巴拿馬港口公司	巴拿馬	90%	4,213
耶加達國際貨櫃碼頭／高珈貨櫃碼頭	印尼	51% / 44.7%	3,119
和記韓國碼頭／韓國國際碼頭	南韓	100% / 88.9%	2,317
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%	2,102
國際港口服務	沙特阿拉伯	51%	1,597
和記蘭差彭碼頭／泰國蘭差彭碼頭	泰國	80% / 87.5%	1,498
自由港貨櫃港	巴哈馬群島	51%	1,116
卡拉奇國際貨櫃碼頭	巴基斯坦	100%	868
亞歷山大國際貨櫃碼頭	埃及	50%	583
坦桑尼亞國際貨櫃碼頭服務	坦桑尼亞	70%	366
布宜諾斯艾利斯貨櫃碼頭服務	阿根廷	100%	362
阿曼國際貨櫃碼頭	阿曼	65%	111
西貢國際碼頭	越南	70%	99
和記阿吉曼國際碼頭	阿聯酋	100%	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
南亞巴基斯坦碼頭	巴基斯坦	90%	不適用

在馬來西亞，巴生西港錄得之吞吐量增加百分之十五，主要由於取得鄰近碼頭之貨運量。EBIT較去年增加百分之十六，主要由於吞吐量增加及平均收費上升。為配合擴展，二〇一二年將有一個額外泊位投入服務。

在巴拿馬，該部門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附近，此轉運中心合計吞吐量大幅增加百分之二十二，惟EBIT之增幅則相對較低，僅較去年增加百分之九，主要由於特許經營費與營運成本增加。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。

業務回顧－港口及相關服務

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分別增加百分之九與百分之十七，主要由於本年度區內需求上升帶動吞吐量強勁增長以及平均收費增加。耶加達國際貨櫃碼頭之設施擴展工程繼續進度良好，竣工後預期可改善生產力與效率，以支援日後之增長。

在南韓，集團於釜山與光陽之業務繼續面對劇烈競爭，尤以來自航運公司所發展之新貨櫃碼頭為甚。儘管合計吞吐量較去年下降百分之六及平均收費持續受到競爭壓力，惟在節約成本措施下，此等業務之虧損較去年減少百分之九十一。

該部門在墨西哥之港口業務甚為依靠鄰近美國之經濟。該等港口錄得之合計吞吐量及EBIT分別增加百分之九與百分之十五，主要由於遠東與拉丁美洲西岸之間的貨運量增加。

來自新航線客戶與服務之額外貨運量，帶動沙特阿拉伯國際港口服務之吞吐量與EBIT皆取得百分之十三增長。

在泰國，蘭差彭碼頭在貿易量持續恢復帶動下，合計吞吐量錄得百分之十九增長。由於吞吐量增加與收費上升，EBIT較去年增加百分之三十五。

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一，EBIT亦減少百分之四十七，主要由於運往美國東岸之轉口貨運量下降。

在巴基斯坦，卡拉奇國際貨櫃碼頭錄得之吞吐量增加百分之一，惟EBIT減少百分之八，主要由於平均收費下降及直接成本上升。



聖樊尚貨櫃碼頭座落於墨西哥高度工業化的深水港地區。



位於巴拿馬運河太平洋貿易航道的巴爾博亞港。

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分別錄得百分之七與百分之十八增長，反映年內出口農產品增加及平均收費上升。

坦桑尼亞國際貨櫃碼頭服務錄得之吞吐量增加百分之七，主要由銅出口量上升所帶動，惟EBIT較去年減少百分之五，主要由於平均收費下降及直接成本上升，包括燃油價格與營運成本增加。

布宜諾斯艾利斯貨櫃碼頭服務在當地市場復甦帶動下，錄得之吞吐量增加百分之十八，因而有助將此項業務由二〇一〇年之虧損，扭轉至本年度之正數EBIT貢獻。

阿曼國際貨櫃碼頭錄得百分之七之吞吐量增長，而虧損亦於二〇一一年繼續減少。

在越南，西貢國際碼頭位於巴地頭頓省之新貨櫃碼頭於二〇一〇年八月展開商業運作，特許經營期為五十年。此等業務錄得百分之九十七之吞吐量增長，惟新開辦業務虧損亦增加百分之五十五。

於二〇一一年十月，集團獲授為期十年之特許經營權，開發與營運阿拉伯聯合酋長國(「阿聯酋」)阿吉曼港。該港口距離阿聯酋製造業與貿易重地杜拜和沙迦分別只有二十五公里及十公里，勢將成為來往東南亞、南美與澳洲貨運之策略性港口。港口佔地十二點九公頃，碼頭主要貨櫃及一般貨物泊位岸線總長一千二百五十米。

澳洲布里斯班與悉尼以及巴基斯坦的新碼頭項目正按配合需求與市場狀況之計劃與時間表進行。布里斯班之全新開發港口將於二〇一二第四季投入運作，而悉尼之兩個泊位亦預期於二〇一三年啟用。