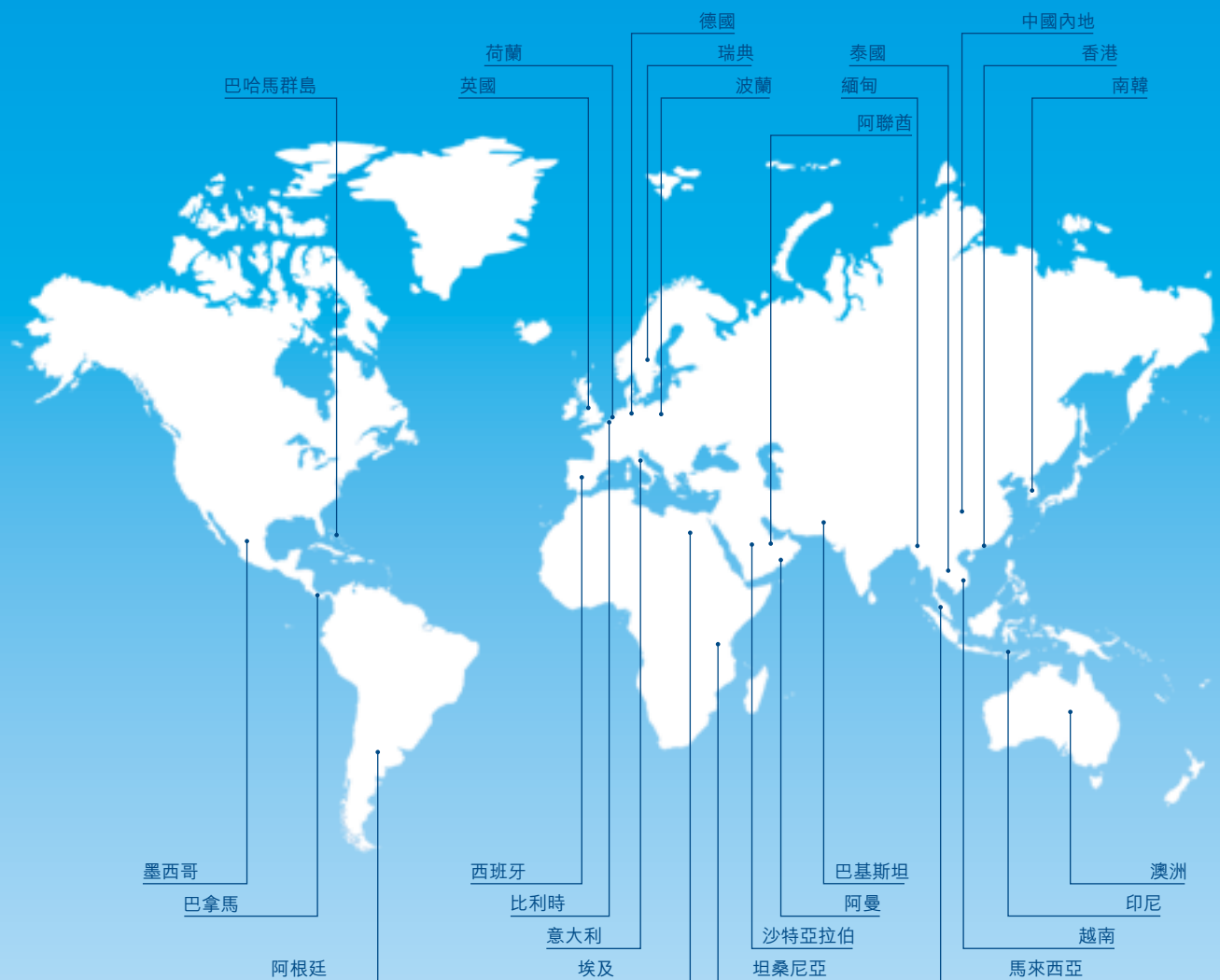


業務回顧



- 收益總額增加百分之三至港幣三百二十九億四千一百萬元。
- EBITDA增加百分之一至港幣一百一十四億五千三百萬元。
- EBIT減少百分之一至港幣七十七億九千一百萬元。
- 全年吞吐量增加百分之二至七千六百八十萬個二十呎標準貨櫃。

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二百七十六個營運中泊位之權益。



全球最大的貨櫃船「達飛・馬可波羅」號
慶祝首航，並靠泊香港國際貨櫃碼頭。

業務回顧－港口及相關服務

整體表現

集團於全球十大最繁忙港口之其中五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，二〇一二年合共處理七千六百八十萬個二十呎標準貨櫃（「標準貨櫃」）。

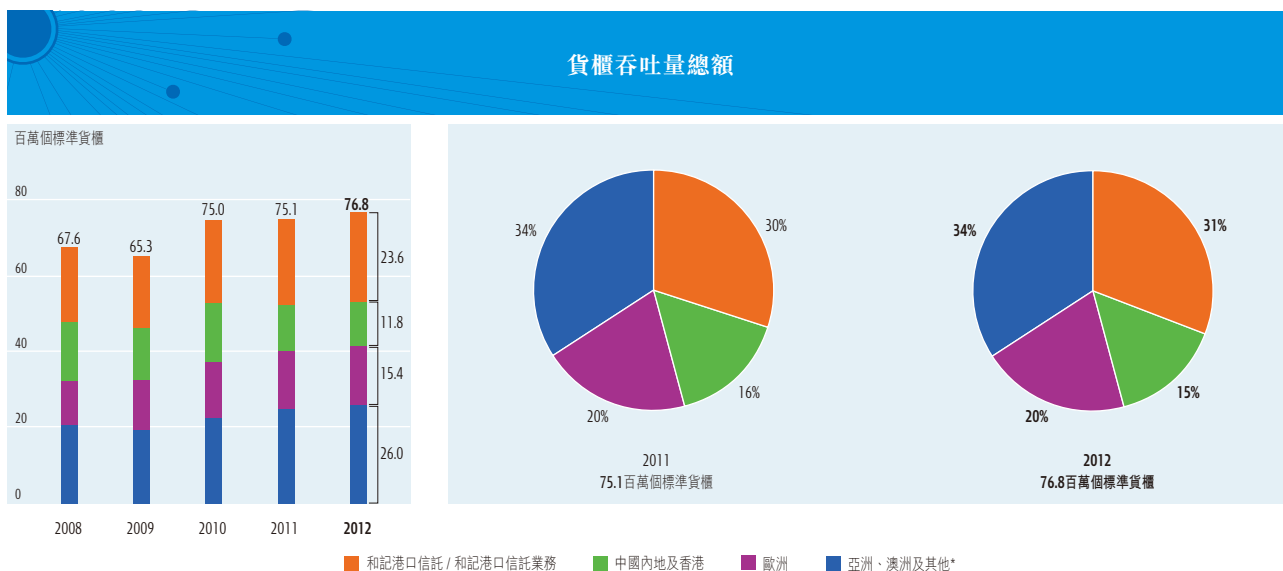
	二〇一二年 港幣百萬元	二〇一一年 ⁽¹⁾ 港幣百萬元	變動
收益總額	32,941	31,829	+3%
EBITDA	11,453	11,360	+1%
EBIT	7,791	7,848	-1%

註1：為對相關表現作較佳比較，按相同基準計算之收益、EBITDA與EBIT僅反映按照集團於二〇一二年年間所持和記港口信託實際股權計算應佔之業績部分。二〇一一年之EBIT包括因首次公開發售而將和記港口信託資產按公平價值列賬引致二〇一二年出現之折舊，以使按年變動可按同比計算。

該部門包括四個分部：和記港口信託／和記港口信託業務；中國內地及香港；歐洲；以及亞洲、澳洲及其他。

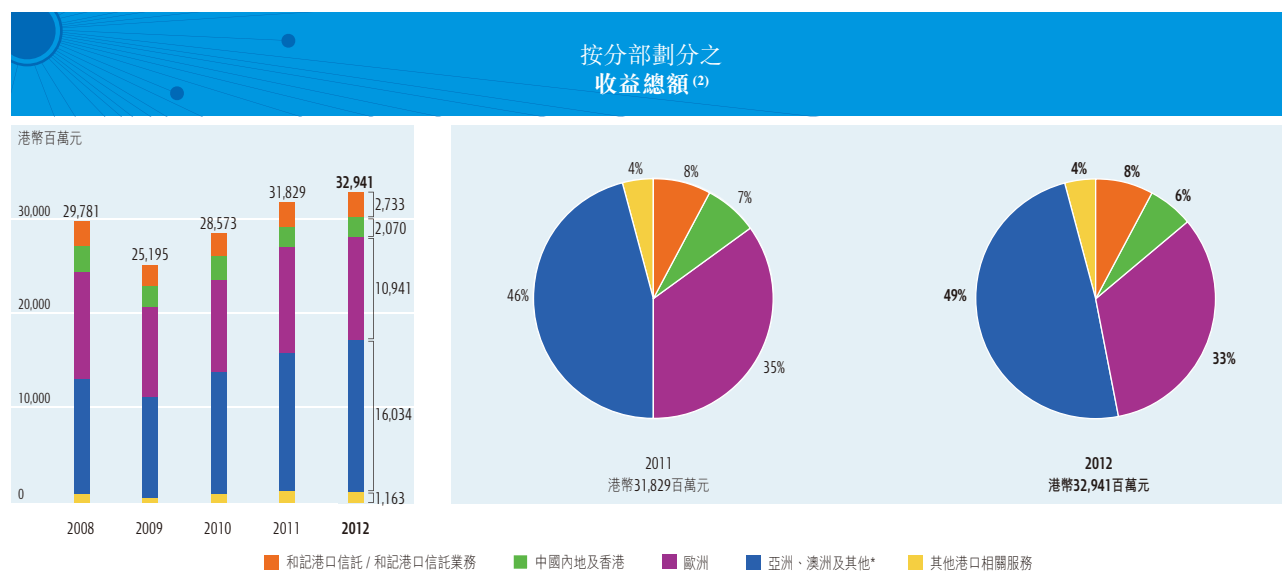
以當地貨幣計算，該部門之收益總額、EBITDA與EBIT按同比⁽¹⁾計算分別增加百分之七、百分之三及百分之二。EBIT增長較少，反映為歐洲與亞洲、澳洲及其他地區之貨櫃碼頭擴展項目而引進之新設施之折舊支出較高。以集團之呈報貨幣計算，該部門之收益總額與EBITDA分別增加百分之三與百分之一，惟EBIT則較去年下降百分之一。該部門分別佔集團業務收益總額、EBITDA與EBIT百分之八、百分之十三與百分之十三。

二〇一二年之整體吞吐量達七千六百八十萬個標準貨櫃，增加百分之二，反映年內所有地區均取得穩定市場增長；惟中國內地與香港分部除外，主要因區內競爭激烈所致。



* 包括巴拿馬、墨西哥及中東。

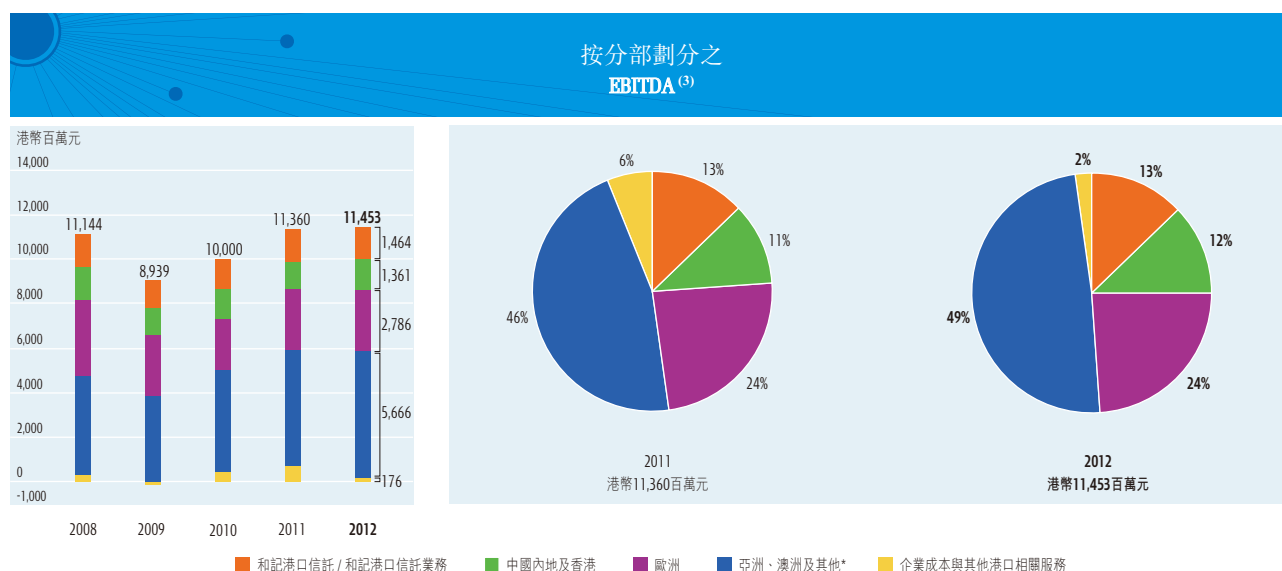
二〇一二年之相關收益上升，主要由亞洲、澳洲與其他分部之強勁吞吐量增長帶動。



* 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，集團二〇〇八至二〇一一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，以反映集團於二〇一二年年間所持和記港口信託實際股權計算應佔之業績部分。

所有分部均錄得相關EBITDA與EBIT按年增長，惟集團所佔和記港口信託分部除外，主要由於受激烈競爭之不利影響，葵青業務以及中國內地與香港分部之貢獻下降。財務表現之整體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，集團二〇〇八至二〇一一年度所佔和記港口信託／和記港口信託業務之EBITDA已經調整，以反映集團於二〇一二年年間所持和記港口信託實際股權計算應佔之業績部分。

分部表現

和記港口信託／和記港口信託業務

	二〇一二年 港幣百萬元	二〇一一年 ⁽⁴⁾ 港幣百萬元	變動
收益總額	2,733	2,635	+4%
EBITDA	1,464	1,486	-1%
EBIT	889	911	-2%

註4：為作較佳比較及按同比基礎，按相同基準計算之二〇一一年收益，EBITDA及EBIT已經調整，以反映集團於二〇一二年年間所持和記港口信託實際股權計算應佔之業績部分。

於二〇一一年三月，和記港口信託於新加坡聯交所主板上市，以公開買賣實體之形式成立，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，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（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。和記港口信託港口於二〇一二年之吞吐量增加百分之三。儘管於二〇一二年集團所佔按相同基準計算之收益增加百分之四，惟按相同基準計算之EBITDA與EBIT分別於二〇一二年減少百分之一與百分之二，主要由於通脹壓力令香港國際貨櫃碼頭與中遠－國際貨櫃碼頭之經營成本上升。

於二〇一三年三月，和記港口信託宣佈收購 Asia Container Terminals Holdings Limited，該公司擁有並經營毗鄰和記港口信託現有位於香港葵青貨櫃碼頭之亞洲貨櫃碼頭有限公司（亦稱為八號西貨櫃碼頭）。



鹽田國際集裝箱碼頭開港十八年半，
便迎來開港累計第一億個標準貨櫃，
創造世界港口新紀錄。



香港國際貨櫃碼頭現正興建電子龍門遙控中心，以操作二十四台路軌式電子龍門架吊機。

中國內地及香港

	二〇一二年 港幣百萬元	二〇一一年 港幣百萬元	變動
收益總額	2,070	2,164	-4%
EBITDA	1,361	1,216	+12%
EBIT	1,040	889	+17%

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇一二年 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 ⁽⁶⁾ ／ 上海浦東國際集裝箱碼頭	中國內地	40%/ 50%/ 30%	5,783
寧波北侖國際集裝箱碼頭	中國內地	49%	2,003
華南港口 ⁽⁷⁾ －九洲、南海、高欄及江門／ 汕頭國際集裝箱碼頭／ 珠海國際貨櫃碼頭(高欄)／ 惠州港業股份有限公司／ 惠州國際集裝箱碼頭	中國內地	50%/ 70%/ 50%/ 33.59%/ 80%	1,420
廈門國際貨櫃碼頭／ 廈門海滄國際貨櫃碼頭	中國內地	49%	1,001
內河碼頭	香港	50%	1,598

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：於二〇一二年七月三十日，上海明東集裝箱碼頭簽訂一項協議，租賃並經營上海外高橋港區六期一個三個泊位之貨櫃碼頭。

註7：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(江門碼頭、南海碼頭與珠海九洲碼頭)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



寧波北侖國際集裝箱碼頭是一個天然深水港，擁有十八點二米水深的進出口航道。

中國內地及香港分部之經常性EBITDA與EBIT(不包括一次性出售資產收益)分別下降百分之八與百分之十。

該部門之上海港口共有十六個貨櫃泊位，錄得百分之六之合計吞吐量增長，主要由於年內收購之新服務取得貨運量，以及外高橋港區六期貨櫃碼頭於二〇一二年八月投入運作。儘管新投入服務之外高橋六期業務提供額外之吞吐量貢獻，但由於平均收費下降，經常性EBIT僅維持去年之水平。

寧波北侖國際集裝箱碼頭之吞吐量與二〇一一年大致相若，但EBIT較去年減少百分之十九，主要由於平均收費較低之轉口、本地與躉船貨運所佔比重增加。

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、江門、汕頭、高欄與惠州。合計貨櫃吞吐量較去年增加百分之八，合計EBIT卻下降百分之三十五，主要由於高欄與惠州港口錄得之新設施營運成本較高。該部門持有百分之八十權益之惠州國際集裝箱碼頭之新貨櫃碼頭設施之首個泊位於二〇一二年年底投入運作。此項新設施預期於二〇一三年年底全面運作。

在廈門，該部門之兩個貨櫃碼頭於二〇一二年之合計吞吐量下降百分之十，反映競爭激烈之影響。

內河碼頭為集團擁有百分之五十權益之合資企業，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減少百分之二十一，反映珠江三角洲之出口減少，以及對進口至內地之貨品加強管制。

歐洲

	二〇一二年 港幣百萬元	二〇一一年 港幣百萬元	變動
收益總額	10,941	11,120	-2%
EBITDA	2,786	2,754	+1%
EBIT	1,817	1,798	+1%

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇一二年 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%	9,980
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%	3,948
加泰羅利亞碼頭	西班牙	100%	882
塔蘭托貨櫃碼頭	意大利	50%	268
格丁尼亞貨櫃碼頭	波蘭	99.15%	264
費哈林貨櫃碼頭	瑞典	100%	36

以當地貨幣計算，歐洲分部之收益、EBITDA與EBIT分別增加百分之五、百分之七及百分之七。

荷蘭之港口業務包括於鹿特丹之歐洲貨櫃碼頭(包括鹿特丹都會碼頭、鹿特丹河口碼頭與Euromax碼頭)及於阿姆斯特丹之阿姆斯特丹貨櫃碼頭，錄得合計吞吐量較去年增長百分之三。合計EBIT較去年增加百分之一，主要由於吞吐量增長，但匯兌的不利影響已抵銷一部分。以當地貨幣計算，EBIT增加百分之十一。



歐洲貨櫃碼頭位於鹿特丹港，是歐洲最大的港口，其點對點的服務網絡已擴展至歐洲的內陸碼頭。

業務回顧－港口及相關服務



擴建中的菲力斯杜港八號及九號泊位，第一期工程完成後，其水深是全英國貨櫃港之最。

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，合計吞吐量較去年增加百分之六，反映轉口貨運量上升。EBIT較去年增加百分之三，主要由於吞吐量增加及每個標準貨櫃之平均收益上升，但由於匯兌的不利影響，以及菲力斯杜港於二〇一一年九月底正式啟用之深水船運碼頭（包括八號與九號泊位）之全年折舊影響而部分抵銷。以當地貨幣計算，EBIT增加百分之四。

設有四個泊位之西班牙巴塞隆拿加泰羅利亞貨櫃碼頭，錄得之吞吐量減少百分之九，主要由於二〇一一年鄰近法國碼頭之工業行動令加泰羅利亞貨櫃碼頭處理之轉口貨運量增加。EBIT較去年減少百分之十七，主要由於吞吐量下降、同時經營新與舊兩個碼頭之運作成本上升，以及匯兌的不利影響。以當地貨幣計算，EBIT減少百分之十。位於巴塞隆拿港之巴塞南歐碼頭，（加泰羅利亞貨櫃碼頭之新深水半自動化碼頭）第一期五個泊位之首三個亦於二〇一二年九月啟用。

該部門之歐洲港口網絡亦包括意大利塔蘭托貨櫃碼頭、波蘭格丁尼亞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，而費哈林貨櫃碼頭與格丁尼亞貨櫃碼頭之吞吐量則錄得改善。

亞洲、澳洲及其他

	二〇一二年 港幣百萬元	二〇一一年 港幣百萬元	變動
收益總額	16,034	14,706	+9%
EBITDA	5,666	5,195	+9%
EBIT	4,185	3,858	+8%

項目	所在地	港口部門 所佔權益	二〇一二年 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%	6,910
巴拿馬港口公司	巴拿馬	90%	4,101
耶加達國際貨櫃碼頭／ 高加貨櫃碼頭	印尼	51% / 45.09%	3,168
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%	2,565
和記韓國碼頭／韓國國際碼頭	南韓	100% / 88.9%	2,066
國際港口服務	沙特阿拉伯	51%	1,620
和記蘭差彭碼頭／泰國蘭差彭碼頭	泰國	80% / 87.5%	1,571
自由港貨櫃港	巴哈馬群島	51%	1,202
卡拉奇國際貨櫃碼頭／ 南亞巴基斯坦碼頭	巴基斯坦	100% / 90%	869
亞歷山大國際貨櫃碼頭	埃及	50%	622
坦桑尼亞國際貨櫃碼頭服務	坦桑尼亞	70%	382
布宜諾斯艾利斯貨櫃碼頭服務	阿根廷	100%	317
阿曼國際貨櫃碼頭	阿曼	65%	187
和記阿吉曼國際碼頭	阿聯酋	100%	103
西貢國際碼頭	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

以當地貨幣計算，亞洲、澳洲及其他分部之收益、EBITDA 與 EBIT 分別增加百分之十二。

在馬來西亞，巴生西港錄得之吞吐量增加百分之八，主要由現有客戶之貨運量增加所帶動。EBIT 較去年增加百分之十一，主要由於吞吐量增加及每個標準貨櫃之平均收益上升。為配合擴展，二〇一三年第一季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較去年減少百分之三，主要由於二〇一二年年中勞工短缺，因此將船舶轉介至鄰近其他碼頭，以紓緩堆場之擠塞情況。EBIT 較去年減少百分之十四，主要由於吞吐量下降及營運成本上升。巴爾博亞港與克里斯托

業務回顧－港口及相關服務

瓦爾港之擴充及設施提升工程正在進行中，以改善堆場之容量、生產力與效率，支援區內預期之長期增長。

在印尼，耶加達國際貨櫃碼頭與鄰近之高珈貨櫃碼頭錄得之合計吞吐量增加百分之二，主要由於區內需求增加。合計EBIT較去年上升百分之十一，主要由於吞吐量增加及平均收費上升。耶加達國際貨櫃碼頭與高珈貨櫃碼頭持續改善生產力與效率，以支援本地之需求增長。

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分別較去年增加百分之二十二與百分之十八，主要由於遠東與拉丁美洲西岸之間的貨運量持續強勁增長。

在南韓，集團於釜山與光陽之業務繼續面對劇烈競爭，尤以來自船運公司所發展之新貨櫃碼頭為甚。合計吞吐量較去年下降百分之十一，平均收費亦持續受到競爭壓力。

在沙特阿拉伯，於達曼港經營之國際港口服務錄得之吞吐量與EBIT分別取得百分之一與百分之五增長，主要由現有船運客戶之較高貨運量帶動。

在泰國，蘭差彭碼頭在貿易量持續恢復及現有客戶貨運量增長的帶動下，合計吞吐量錄得百分之五增長。由於吞吐量增加，EBIT較去年增加百分之十九，但因平均收費下降而部分抵銷。

位於大巴哈馬島之自由港貨櫃港，錄得之吞吐量與EBIT分別增加百分之八及百分之一百三十七，主要由於二〇一二年提供額外之轉口貨運服務及平均收費增加。



位於西班牙的半自動化深水貨櫃碼頭－巴塞南歐碼頭，是南歐科技最先進的港口設施。



巴拿馬港口公司的巴爾博亞港，於二〇一二年九月接收第一批共十三台電動龍門架吊機，實踐其中一項環保工程。

在巴基斯坦，卡拉奇國際貨櫃碼頭之吞吐量維持去年之水平，惟EBIT減少百分之五，主要由於平均收費下降及直接成本上升。南亞巴基斯坦碼頭之新發展項目繼續進行，完成後將在營運與成本效益方面提高靈活度。

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十六增長，反映來自新客戶及將歐洲服務重新連接至埃及之原有航線帶來較高貨運量。

亞洲、澳洲及其他地區分部亦包括位於坦桑尼亞達累斯薩拉姆港之坦桑尼亞國際貨櫃碼頭服務、阿根廷之布宜諾斯艾利斯貨櫃碼頭服務、阿曼蘇哈爾港之阿曼國際貨櫃碼頭、越南西貢國際碼頭及阿拉伯聯合酋長國之和記阿吉曼國際碼頭。坦桑尼亞國際貨櫃碼頭服務錄得之吞吐量增加百分之四，主要由於新設備令生產力提升。布宜諾斯艾利斯貨櫃碼頭服務錄得之吞吐量減少百分之十二，反映當地政府實施之進口限制以保持國際收支平衡。阿曼國際貨櫃碼頭錄得百分之六十八之重大吞吐量增長，主要由當地貨運與年內新開設之轉口服務帶動。越南西貢國際碼頭持續受市場環境之不利影響，但錄得之開辦虧損較去年下降，主要由於實行節約成本措施。和記阿吉曼國際碼頭年內處理十萬零三千個標準貨櫃，並錄得正數EBIT貢獻。

澳洲布里斯班與悉尼新碼頭之發展正按計劃如期進行，反映預期中之需求及市場情況。全新開發之布里斯班港口之首個泊位在二〇一二年第四季啟用，而悉尼之首兩個泊位預期於二〇一三年投入服務。此等港口一般在展開商業運作後約二至三年，達到全面營運後始對該部門之增長作出貢獻。