

管理層論述

與分析

業務回顧



太平洋港口的港口及貨物裝卸業務橫跨華北、華東及華南等地區。從經營的角度而言，香港及廈門等華南港口是最活躍的港口。在長江流域上的蘇州內河港口則主要為上海腹地提供服務。而天津港這個發展迅速的貿易及交通運輸中心，則可為華北工業重地提供服務。

下文載列太平洋港口各項港口業務之回顧以及於來年之展望。

香港項目

香港是世界最繁忙的貨櫃港口，亦是大中華地區最重要的貨物處理基地。在未來數年，香港將繼續保持其重要地位，作為進入中國大陸的主要門戶。儘管華南港口（特別是深圳鄰近港口）致力在貨櫃處理市場上爭取更大的市場佔有率，但要擊敗香港殊非易事。

香港的港口目前仍佔有極大優勢，中期來說，規模較小的華南港口仍無法與香港直接競爭。華南經濟不斷發展、中國加入世貿、高效率的碼頭運作、自由貿易的環境、高質素的金融及保險服務，以及具國際水準的通訊網絡，以上種種因素均有助香港繼續保持主導地位。

香港在太平洋港口的業務中擔當重要角色。太平洋港口深信香港未來將可繼續保持主要港口地位，因此決意在未來長期維持在香港的強大業務。太平洋港口目前持有環球貨櫃香港33.34%權益，環球貨櫃香港是葵涌三號貨櫃碼頭的經營商。此外，太平洋港口亦持有亞洲貨櫃碼頭23.34%權益，亞洲貨櫃碼頭是九號貨櫃碼頭的發展商之一。



環球貨櫃碼頭香港有限公司

太平洋港口應佔權益：	33.34%
投資形式：	股本
總面積：	16.7 公頃 (41.35 英畝)
泊位長度：	305 米 (1,000 呎)
堆置能力：	10,872 個標準箱
地點：	香港葵涌三號貨櫃碼頭
營運日期：	一九九一年六月
屆滿日期：	二零四七年
截至六月三十日止之十二個月	
	二零零二年 二零零一年 二零零零年
已達致之吞吐量 (百萬標準箱)	1.37 1.74 1.66



環球貨櫃碼頭香港有限公司 (「環球貨櫃香港」)

環球貨櫃香港是香港主要及最繁忙的貨櫃碼頭經營商之一。以每個泊位的吞吐量及每台吊重機的平均操作能力計算，環球貨櫃香港均是現時香港最高效率的貨櫃碼頭。

於二零零二財政年度，全球的經濟不景氣對香港的貨物吞吐量造成影響。美國是香港第二大出口國家，九一一事件進一步拖累其經濟放緩情況。受到這些因素影響，香港未能保持貨物吞吐量實在所難免。由於貨物吞吐量減少，環球貨櫃香港的收入由二零零一財政年度的16.1億港元，降至二零零二財政年度的14.3億港元。

展望

環球貨櫃香港有信心可繼續穩定地擴展業務。環球貨櫃香港已與主要客戶簽訂長期合約，因此業務吞吐量在未來數年將可繼續保持。隨著亞洲貨櫃碼頭在九號貨櫃碼頭的兩個泊位竣工，環球貨櫃香港將可憑更有效率的營運及更高的處理能力而得益。

環球貨櫃香港的前景與中國經濟的繁榮興盛息息相關。中國加入世貿使前景更形光明。中國逐步開放外貿政策，而其中一個主要目標是要提高集裝箱化比率。由於致力提升地區港口的貨櫃運輸量，貿易量將會大幅增加，此舉實際上有助本港貨櫃吞吐量的增長。中國港口系統現代化無疑會帶來競爭，但與香港的效率、生產力及具透明度的法規相比，中國港口在短期內仍是難與香港相比的。

亞洲貨櫃碼頭有限公司（「亞洲貨櫃碼頭」）

亞洲貨櫃碼頭擁有並將經營九號貨櫃碼頭六個泊位中之兩個泊位。當上述兩個位於九號貨櫃碼頭之泊位竣工後，亞洲貨櫃碼頭將會用以交換現代貨箱碼頭有限公司位於八號貨櫃碼頭西的兩個現有泊位。預期亞洲貨櫃碼頭的兩個泊位將於二零零四年上半年開始營運。

亞洲貨櫃碼頭主力經營貨櫃碼頭業務及其他相關服務。九號貨櫃碼頭的建造工程自二零零零年五月展開，預期亞洲貨櫃碼頭在九號貨櫃碼頭的兩個泊位將於二零零四年上半年竣工。亞洲貨櫃碼頭現已展開建立客戶網絡的市場推廣工作，並開始購置主要碼頭設備及安裝碼頭運作電腦系統，以便配合亞洲貨櫃碼頭於二零零四年開始營運。

展望

香港的貨櫃吞吐量將可繼續穩步增長，此歸因於中國的外貿上升、中國之集裝箱化比率之提高，以及華南經濟蓬勃。上述種種有利因素為亞洲貨櫃碼頭這新經營商締造良好發展業務的機會，並有望在二零零四年投入服務後，取得一定的市場佔有率。此外，太平洋港口與環球貨櫃香港均擁有亞洲貨櫃碼頭的權益，這將可為兩家公司產生協同效益，令雙方的合作帶來極有利的前景。

亞洲貨櫃碼頭有限公司

太平洋港口應佔權益：	23.34%
投資形式：	股本
總面積：	28.5公頃
泊位長度：	740米
處理能力：	每年180萬個標準箱
地點：	香港葵涌八號貨櫃碼頭西 （「八號貨櫃碼頭西」）
營運日期：	八號貨櫃碼頭西（一號及 二號泊位）－二零零四年 上半年
屆滿日期：	二零四七年

亞洲貨櫃物流中心香港有限公司 (「亞洲貨櫃物流」)

亞洲貨櫃物流於葵涌三號貨櫃碼頭經營貨櫃集散站及貨物分撥中心業務。其位置優越，四通八達，接連多個商業區、人口稠密地區、香港國際機場及大陸邊境。

亞洲貨櫃物流中心是全球最大型可容車輛直接駛至各樓層的貨運中心之一，且內設多線坡道，使貨車可直達各層，讓全部貨物處理流程於中心內完成。亞洲貨櫃物流於一九九七年就「提供倉庫租賃服務及經營貨櫃集散站及倉儲服務」而獲頒發ISO 9002證書。上述證書於二零零二年六月轉為「提供倉庫租賃服務及管理貨櫃集散站服務」的ISO 9001證書。

二零零二財政年度的平均使用率為93.6%，與去年相比情況仍然保持穩定。然而，二零零二財政年度的平均租金輕微下調。由於來自華南地區的競爭日趨激烈，貨櫃集散站的每立方米的平均費率較二零零一財政年度下跌了5%，而處理量於二零零二財政年度則微升2%至106萬立方米。基於上述因素，亞洲貨櫃物流於二零零二財政年度的收入下跌至7.15億港元，較二零零一財政年度減少5%。

亞洲貨櫃物流已作好準備以迎接未來的競爭。憑著高質素的服務，亞洲貨櫃物流的設施可收取較高的租金以及保持市場領導地位。能夠達到這樣的成績，有賴投入資源以提升設施及改善操作流程。自二零零零年中展開的大型維修工程如期進行，並將於二零零五年竣工。此外，現正提升現有之交通管理系統，以改善交通流程及貨物裝卸的操作效率。

為對應貨櫃集散站業務北移華南的趨勢，亞洲貨櫃物流、環球貨櫃及太平洋港口成立了一間名為亞洲貨櫃物流中心鹽田有限公司 (「亞洲貨櫃鹽田」) 的合營企業。自二零零二年一月起，亞洲貨櫃鹽田於深圳鹽田開始經營一個出口監管貨櫃集散站／倉儲設施。

亞洲貨櫃物流中心香港有限公司

太平洋港口應佔權益:	55.67%
投資形式:	股本
地點:	香港葵涌三號貨櫃碼頭
可使用面積:	590萬平方呎
營運日期:	第一期: 一九八七年二月 第二期: 一九八八年三月 第三期: 一九九二年二月 第四期: 一九九四年一月 第五期: 一九九四年十一月 二零四七年
屆滿日期:	
	截至六月三十日止之十二個月
	二零零二年 二零零一年 二零零零年
全年平均使用率(%)	93.6 92.7 94.1
貨櫃集散站處理量(百萬立方米)	1.06 1.04 1.30



展望

由於同級的倉庫面積供應量有限，加上全球經濟將復甦，預計租務市場於來年將會表現穩定。亞洲貨櫃物流作為倉庫租賃市場的主要經營者，預期使用率可維持在90%以上。過去數年，雖然經濟不景，但亞洲貨櫃物流仍能一直保持上述使用率。為配合不斷增長的物流業務需求，亞洲貨櫃物流將努力開發及提升內部設施。

亞洲貨櫃物流現正致力進行密集式市場推廣策略，以吸引更多物流服務供應商，並同時發掘其他商機。隨著展開大型維修工程及提升交通管理系統，亞洲貨櫃物流將可繼續維持高營運效率及高質素服務，以保持其優質設施的聲譽。最後，亞洲貨櫃物流將致力滿足中國加入世貿後對物流服務的更大需求。隨著亞洲貨櫃鹽田啟業後，亞洲貨櫃物流將在中國尋求其他投資良機。

天津項目

天津正致力成為中國的主要港口。以吞吐量計算，天津目前是中國第四大貨櫃港。憑着其策略性地理位置，天津是華北的重點港口，接連北京、河北、山西和陝西等地。天津海濱新區位於天津市渤海灣沿岸，其中包括三個經濟特區：天津經濟技術開發區、天津港保稅區和天津新技術產業園。



天津是中國主要工業及交通的樞紐中心，為多條主要鐵路的交匯點，鐵路網絡連系高速公路直達中國各個主要城市。天津擁有多種工業，包括電子、汽車、冶金、醫藥、紡織、化學及機械。天津的二零零一年國內生產總值達人民幣1,827億元，較二零零零年上升11%。對外貿易方面，天津的二零零一年出口額達95億美元，增幅達14%；進口額則為87億美元，較二零零零年有10%增幅。因此，政府相信現時的首要工作是盡快為天津建立一個達到國際標準的物流系統。

天津港與全球160個國家及地區超過300個港口有貨運業務往來。天津港擁有專供處理煤炭、燃油、穀物和鹽等貨物的專門裝卸設施。天津港碼頭之總泊位長度超過12公里，設有140多個泊位，其中11個是集裝箱

泊位。天津港目前有60班航班提供定期航運服務，其中49班為國際航班。二零零一年是天津港吞吐量破紀錄的一年，其貨櫃吞吐量達201萬個標準箱，與二零零零年相比，增幅約18%。另外，二零零一年總貨物吞吐量達1.137億噸，增幅達19%。

天津港正計劃進一步發展。港口南部將用以裝卸大型散雜貨，而港口北部則專供貨櫃裝卸之用。有關將港口北面（東突堤北側）現有六個散貨泊位改建為四個貨櫃泊位的工程，已於二零零二年展開。此外，亦計劃於二零一零年前再額外興建五個貨櫃泊位。天津港的貨櫃裝卸能力於二零零五年前將可增至每年400萬個標準箱。預計於二零一零年前，天津港的貨櫃裝卸能力將可達每年700萬個標準箱。

此外，10萬噸深水航道疏浚工程已於二零零二年八月竣工。該條水深達-15米、全長達28.8公里的航道，現可讓第5代及第6代大型貨櫃輪無需依靠潮漲亦能通過。同時，15萬噸深水航道的第一期疏浚工程已經展開。當有關疏浚工程竣工後，該航道的深度將達-17.2米。

相比其他港口，天津港更能受惠於西部及華中的開發計劃。由於政府的推動，預計中國西部對貨櫃運輸服務的需求將會上升。西部的大型發展計劃，將令天津港未來數年的貨櫃流量提升至更高水平。

北京於二零零一年獲得二零零八年奧林匹克運動會的主辦權，對天津而言是另一喜訊。天津將因而增加貿易流量，加快港口業的投資，並加速港口基建的發展步伐。

天津東方海陸集裝箱碼頭有限公司（「天津海陸」）

天津海陸是中國的主要港口經營商之一。在天津新港東突堤南側碼頭經營四個貨櫃泊位及一個煤泊位。天津海陸的處理能力每年達140萬個標準箱，二零零一年處理天津港總貨櫃吞吐量約42%。碼頭提供貨櫃裝卸、倉儲、維修和冷凍貨櫃處理服務。

近年，天津海陸在吞吐量及收入兩方面均維持顯著增長。在二零零二財政年度，天津海陸的吞吐量為88.4萬個標準箱，較二零零一財政年度增加了15%，收入則為人民幣2.518億元，增幅達20%。吞吐量增加是因為現有客戶提供更多業務及成功爭取更多新客戶所致。此外，國際貨櫃裝卸費率增加及其他碼頭服務的需求增加亦為收益帶來增長。

天津海陸的優秀表現於本年度再度獲得稱許。Cargonews Asia於二零零二年亞洲貨運業大獎中，將天津海陸評為「最佳貨櫃碼頭經營者」第12位。天津海陸亦自二零零一年起連續兩年獲天津市外商投資企業協會及天津市外國投資服務中心頒發「天津市外商投資企業最佳效益獎」。

天津東方海陸集裝箱碼頭有限公司

太平洋港口應佔權益：	24.5%						
投資形式：	合資合營企業						
總面積：	468,664平方米						
泊位長度：	1,136米						
岸邊吊重機數目：	8						
處理能力：	每年140萬個標準箱						
地點：	中國天津新港東突堤南側碼頭						
營運日期：	一九九九年一月						
屆滿日期：	二零二七年三月						
截至六月三十日止之十二個月							
已達致之吞吐量(標準箱)	<table border="1"> <tr> <td>二零零二年</td> <td>二零零一年</td> <td>二零零零年</td> </tr> <tr> <td>884,000</td> <td>767,000</td> <td>628,000</td> </tr> </table>	二零零二年	二零零一年	二零零零年	884,000	767,000	628,000
二零零二年	二零零一年	二零零零年					
884,000	767,000	628,000					



展望

預計貨物吞吐量將繼續攀升，此不單為太平洋港口帶來商機，亦可提升來自天津海陸的應佔經營溢利。根據「中國航運周刊」的報導，天津港在二零零二年上半年的貨櫃吞吐量較去年同期提高了21%，增至115萬個標準箱。單是這上半年的吞吐量已超越天津港僅四年前的全年吞吐量。

為了配合吞吐量的增長，天津海陸計劃待煤炭裝卸業務搬到天津港南面以後，將其現有之煤泊位改為貨櫃泊位。此外，天津海陸計劃增購兩台輪胎式龍門吊以改善碼頭營運能力及服務質量。

廈門項目

於二零零一年，廈門為中國第六大貨櫃港以及福建省最繁忙的港口。由於廈門為天然深水港可讓大型貨櫃輪靠泊，故迅即成為華南貨櫃碼頭經營者擴展業務及投資的理想選擇。與台灣海峽兩岸的貿易以及政府放寬管治港口的運作，是未來增長的重要因素。

廈門乃中國首批經濟特區之一，享有地方立法權及經濟管理權。廈門迅速成為國際經商之聚集地，有超逾5,000家外資企業在此設立廠辦。於二零零一年，廈門的國內生產總值達人民幣556億元，較二零零零年增長12%。工業產值為人民幣884億元，較去年增長15%。此外，二零零一年的外貿總值較去年增長

10%，達111億美元，其中進口貨物達46億美元，較去年增長10%；而出口貨物則達65億美元，增長11%。

廈門市政府最近透過實施新措施以推廣港口營運。首先，政府加強海關對碼頭運作的監管以遏止走私。其次，政府放寬貨主必須購買貨櫃貨物運輸保險的政策，並降低貨櫃堆存及拖運的收費，以加強競爭力。

廈門海關為配合開放措施，已將30艘國際貨船列為A類船舶。該等貨船停泊後可即時卸貨，因此減少停泊時間及提高效率。自二零零二年一月起，取消往來亞洲區之間貨船的額外裝卸費，吸引更多貨船使用廈門港口。



簡化現有貿易成本及流程有助加快廈門港國際化和現代化，並促進發展其物流系統。這些措施可提高外資流入廈門，並加速外資參與其他重要行業。這些基本開放措施，加上中國已加入世貿，將對廈門的繁榮發展有利。

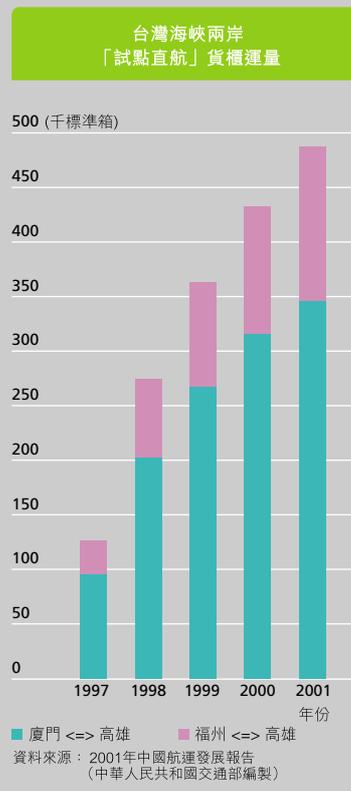
廈門發展

廈門鄰近台灣，地理位置極為有利。港口經營者均緊密留意海峽兩岸三通政策的進展。該政策旨在加強兩岸之間的郵件、交通及貿易的聯繫。

兩岸關係最先於一九九七年出現突破，其時廈門至台灣高雄的直航定期貨櫃輪航線正式開通。於二零零一年該航線貨運量較二零零零年增長15%，佔當年廈門港總吞吐量近30%。此外，於二零零一年一月海峽兩岸三通政策出現另一突破，廈門和金門首次直接通航，實現小三通。

為配合上述政策，廈門大力提升物流服務及港口裝卸能力，建造新的泊位及主要碼頭加設了營運設備，該等碼頭包括象嶼碼頭、海天碼頭及海滄碼頭。

廈門港的最新發展在東渡港區，第10號及第11號泊位已投入服務，而第15號及第16號泊位的建設工程亦已竣工。為東渡港區第1號至第11號泊位而進行的廈門港東航道的疏浚工程已於二零零一年九月竣工，而第二期為第12號至第14號泊位進行的航道疏浚工程現正展開。航道疏浚工程竣工後，航道水深將由-8.5米加深至-10.5米，令廈門港可容納更大型之貨櫃輪靠泊。廈門港西航道的疏浚工程亦正推進，預計將於二零零四年竣工。上述各項工程均支持廈門港口的快速增長。



廈門象嶼碼頭有限公司

太平洋港口應佔權益：	92%
投資形式：	合作合營企業
總面積：	110,000平方米
泊位長度：	220米
岸邊吊重機數目：	2
處理能力：	每年250,000個標準箱
地點：	中國廈門湖里工業區
營運日期：	一九九七年四月
屆滿日期：	二零四二年十二月

截至六月三十日止之十二個月			
二零零二年	二零零一年	二零零零年	
已達致之吞吐量 (標準箱)	320,000	210,000	125,000



廈門象嶼碼頭有限公司 (「象嶼」)

象嶼於本財政年度的表現令人鼓舞，收入錄得顯著的增長，而其擴展計劃亦在進行中。此外，於二零零二年六月，象嶼與廈門象嶼保稅區惠建碼頭有限公司及廈門象嶼保稅港區發展有限公司 (「象嶼保稅港區」) 訂立合併協議。是項合併令第12號至第16號泊位之運作收歸同一公司旗下。

作為中國其中一個最大型貨櫃港口，象嶼於亞洲經濟危機期內仍能擴展，其效益及前景更倍受肯定。因能受惠於台灣海峽兩岸之直通航運以及中國加入世貿所帶來的有利因素，象嶼自一九九七年開業以來已取得穩定的業務增長。

象嶼之主要客戶包括馬士基海陸、美國總統、韓國現代、台灣長榮、日本三井、韓國韓進及德國勝利。其提供之服務範圍從貨櫃裝卸到貨櫃集散服務、庫存、倉儲、公路貨運及其他相關服務。此外，兩岸三通政策及國際與國內中轉業務之開展，將使象嶼提高業務增長。

不斷努力提高操作能力以及經營效率，使象嶼保持競爭優勢，並成為廈門最佳操作效率的碼頭之一。於二零零二財政年度，象嶼維持著高水平的生產力，其貨櫃操作效率平均每小時達28次裝卸次數。具備卓越之貨櫃處理效率，使象嶼既可保留亦可吸納認同高質作業效率策略之客戶。

於本財政年度投入服務之新航線，特別是歐洲及美洲之國際航線，令收入增加。收入由二零零一財政年度之人民幣7,400萬元，增至本財政年度之人民幣9,500萬元，增幅達28%。由於現有客戶帶來更多業務，象嶼吞吐量從去年財政年度的21萬個標準箱，增至二零零二財政年度的32萬個標準箱，增幅高達52%。由於其他碼頭服務之需求減少，加上客戶的免費貨櫃堆存期延長，使吞吐量增幅高於收入之增幅。

展望

多項有利因素支持著象嶼的未來發展。隨著國際航運公司開辦更多的美洲及歐洲國際航線，使廈門港日趨國際化及繁榮興盛。兩岸三通政策、海峽兩岸航線的開通及中國加入世貿，將加速貨物處理量之增長。

廈門現正優化其天賦資源。待為第12號至第14號泊位而進行的廈門港東航道之疏浚工程於二零零三年下半年完成後，航道將由-8.5米加深至-10.5米。此舉有利象嶼爭取使用第六代貨櫃輪之航運公司成為旗下客戶，亦將由於處理能力增加而可為更多大型航運公司提供服務。此外，合併之規模經濟效益及競爭優勢亦將使盈利提升。

廈門象嶼保稅區惠建碼頭有限公司（「惠建」）

惠建（第13號及第14號泊位）將可受惠於象嶼（第12號泊位）及象嶼保稅港區（第15號及第16號泊位）所訂立之合併協議。由於在合併完成後第12號至第16號泊位將由同一企業擁有及經營，故此等泊位之營運效率將可大大提升。透過集中操作管理、減去重複建設項目及新的規模經濟效益，實有助增強盈利能力。

由於位處廈門象嶼保稅區內的有利位置，與同業競爭對手相比，惠建具備獨特優勢。合併當可更有效發揮中方夥伴之競爭優勢，有助拓展業務。此將為太平洋港口提供一個更佳的平台，以加強及提升業務的不同層面。

貨櫃吞吐量增長迅速，導致貨櫃裝卸基礎設施的需求殷切。惠建已將第14號泊位由原有多用途泊位設計改為以貨櫃泊位設計，以配合業務發展所需。第14號泊位之碼頭前沿結構工程已經竣工，而第14號泊位之堆場建造工程即將展開，預期於二零零三年中竣工。閘口控制室及倉庫之建造工程已於二零零一年九月動工，預期於二零零二年末完成。

展望

當象嶼及惠建的航道疏浚工程竣工後，第13號泊位及第14號泊位將連同第12號泊位共同具備處理第六代貨櫃輪之裝卸能力。在象嶼、惠建及象嶼保稅港區的合併完成後，第12號至第16號泊位之營運效率及生產能力將可提升，而盈利亦會增加。

廈門象嶼保稅區惠建碼頭有限公司

太平洋港口應佔權益：	60%
投資形式：	合作合營企業
總面積：	210,000平方米
泊位長度：	420米
岸邊吊重機數目：	2
處理能力：	每年500,000個標準箱
地點：	中國廈門象嶼保稅區
營運日期：	二零零二年下半年
屆滿日期：	二零四五年十二月



廈門新遠貨櫃儲運有限公司

太平洋港口應佔權益：	70%
投資形式：	合資合營企業
總面積：	38,000平方米*
地點：	中國廈門湖里工業區
營運日期：	一九九九年一月
屆滿日期：	二零一八年四月

	截至六月三十日止之十二個月		
	二零零二年	二零零一年	二零零零年
已達致之吞吐量(貨物拼箱)(標準箱)	11,325	13,752	8,396

* 向倉儲加工區租賃之土地



廈門新遠貨櫃儲運有限公司(「新遠」)

新遠是與廈門中遠國際集裝箱儲運有限公司共同成立的合營企業。新遠向倉儲加工區租用一塊面積為3.8萬平方米的土地，用於提供貨物拼箱、貨櫃儲存及貨櫃修理與保養之服務。

於二零零二財政年度，全球航運業不景氣對新遠的貨物拼箱、貨櫃儲存及貨櫃拆卸業務構成負面影響，導致本財政年度之貨物拼箱吞吐量下降至11,325個標準箱，跌幅達18%。然而，上述跌幅已被貨櫃修理業務及其他貨櫃堆場配套服務之增幅所抵銷。新遠之總收入較二零零一財政年度下跌6%，至人民幣920萬元。

新遠已建成全新的單層倉庫(1,800平方米)，該倉庫已於二零零二年四月投入使用，旨在提升競爭力。此外，新遠亦於二零零二年二月購入更多營運設備，包括一部集裝箱空箱堆高機及兩部鏟車，以提升生產力及營運效率。

展望

來年之營商環境仍將具挑戰性。整體而言，新遠將透過象嶼及倉儲加工區，擴大現有客戶基礎。為了鞏固市場地位，新遠現正研究透過租用更多土地以擴展現有之空箱堆存業務。此外，新遠亦將會增購設備以供拓展業務之用。

廈門新世界象嶼倉儲加工區有限公司

太平洋港口應佔權益：	100%
投資形式：	外商獨資經營
總面積：	89,448平方米
地點：	中國廈門湖里工業區
營運日期：	一九九八年一月
屆滿日期：	二零四五年三月

	截至六月三十日止之十二個月		
	二零零二年	二零零一年	二零零零年
全年平均租用率	79%	89%	86%

廈門新世界象嶼倉儲加工區有限公司(「倉儲加工區」)

倉儲加工區是太平洋港口之全資附屬公司，位於象嶼第12號泊位後方。倉儲加工區提供貨櫃堆場、倉儲、維修工場及物流設施等配套服務。

於二零零二財政年度，倉儲加工區之收入下降至人民幣270萬元，較二零零一財政年度下降4%。平均租用率由去年財政年度的89%下降至二零零二財政年度的79%。收入及租用率下降主因為加工區不予續訂若干現有租約，以預留空間發展成為一所先進的倉儲及物流中心。

展望

倉儲加工區不斷致力發展成為先進的地區物流及分撥中心。管理層現正聯同一些可能合作夥伴研究把倉儲加工區發展成為一所先進的倉儲及物流中心。

蘇州項目

蘇州為八十年代初首批沿海經濟開發地區之一。此後，蘇州經濟發展一日千里，變身成為華東工業中心。蘇州於二零零一年之工業產量達人民幣4,114億元，較二零零零年增加14%。蘇州於二零零一年之國內生產總值達人民幣1,760億元，較二零零零年上升14%。



蘇州之主要工業包括機械、電子、化工產品、藥物、金屬製品、絲綢、紡織、建築材料及食品加工。為了跟上日新月異之科技發展，蘇州致力在機電集成及生物醫藥等範疇開發先進產品。

蘇州位於長江三角洲，上海以西100公里，是內河運輸重地。蘇州市內有兩個經濟技術區，其中一個是蘇州高新技術產業開發區，亦稱為蘇州新區；另一個是由中國及新加坡合作的蘇州工業園。蘇州計劃發展一個達國際化水平之工業園，以配合其發展成為高科技城市之目標。蘇州過去所作之努力已成功吸引享譽國際的外國企業，包括諾基亞、新力、納貝斯克、西門子及英荷皇家／蜆殼集團。

蘇州受惠於上海之發展。於二零零一年，國務院批准在上海附近的大洋山島和小洋山島上興建中國最大型的集裝箱碼頭。該碼頭將分四期建造，有關工程於二零零二年開始動工，預期將於二零二零年完成。第一期由5個泊位組成，可望於二零零五年竣工。

作為以上計劃的一部份，上海將利用內河航道，增加來自蘇州之貨物流量，而水路運輸及物流服務之需求亦會因而上升。從改善內河運輸以及持續發展集裝箱深水港，蘇州將成為受惠最大的內河港口之一。

蘇州惠蘇國際集裝箱碼頭有限公司（「惠蘇」）

惠蘇是位於蘇州之內河港口，毗鄰兩個主要工業區及京杭大運河。鑑於具備地利，管理層計劃將惠蘇發展成為一個多用途設施碼頭，可處理貨櫃及一般貨物。於二零零一年十月，有關中國政府機關已批准太平洋港口向中方夥伴收購額外惠蘇之20%權益。透過是項收購行動，太平洋港口加強對惠蘇之管理監控，並改善其營運及市場推廣效率，從而提高惠蘇對太平洋港口之長期貢獻。

惠蘇現時的主要業務是提供貨櫃拖運服務。惠蘇在二零零一年下半年購入了三部貨櫃車拖頭及四套拖架後，貨櫃拖運業務已有所改善。於二零零一年底，惠蘇與一間國內船務公司合作進行為期三個月的試驗計劃，利用蘇州與上海之間的水路運輸內貿貨櫃。此外，為多元化發展業務，惠蘇於二零零二財政年度展開倉庫租賃業務，並已為東方海外貨櫃航運（中國）有限公司提供貨櫃堆存服務。

展望

除了爭取貨櫃拖運、倉庫租賃及貨櫃堆存服務之客戶外，惠蘇亦投放資源改善盈利能力及效率。現正研究與其他船務公司合作進一步發展水路運輸業務。此外，管理層亦正評估來年把惠蘇轉為海關監管碼頭以及提升其設施之可行性。由於工業區內各企業對物流服務之需求日增，加上惠蘇具備豐富營運經驗，惠蘇可成為提供物流服務之主要貨運經營商。

蘇州惠蘇國際集裝箱碼頭有限公司	
太平洋港口應佔權益：	75%
投資形式：	合資合營企業
總面積：	46,220平方米
泊位長度：	293米
處理能力：	每年40,000個標準箱 及每年600,000噸
地點：	中國蘇州吳縣新區
營運日期：	一九九八年一月 (貨櫃拖運業務) 二零零二年第四季 (碼頭業務)
屆滿日期：	二零二五年十二月

