



---

和記港口集團於二〇〇二年收購三個南韓深水貨櫃碼頭，包括南韓最繁忙的和記釜山貨櫃碼頭、和記蔚山貨櫃碼頭及和記光陽貨櫃碼頭。

---

## 香港國際貨櫃碼頭榮膺「最佳貨櫃碼頭經營商」

香港國際貨櫃碼頭於今屆的「亞洲海運」獎項評選中贏得「最佳貨櫃碼頭經營商」的美譽。

今年是第四屆「亞洲海運」獎項評選，優勝者由「亞洲海運」的讀者及由業界權威組成的評審團共同選出，大會頒發的獎項是要表彰航運業內取得重大成就的企業。

香港國際貨櫃碼頭董事總經理葉承智先生在新加坡舉行的頒獎禮上表示：「在地區市場競爭日益激烈的形勢下，我們能獲得該獎項，說明我們的努力和成績得到大家的認同，令人非常鼓舞。」



## 香港國際貨櫃碼頭 領導科技創新



香港國際貨櫃碼頭（「HIT」）憑其開發的堆場管理模擬系統「Yard Model 3」獲亞洲資訊策略雜誌「Intelligent Enterprise Asia」頒發「Intelligent20」大獎。

這個年度大獎，旨在表彰利用資訊科技提高營運水平，

改善客戶服務和銳意創新的傑出企業。

這獎項突顯了香港國際貨櫃碼頭在運用電腦模擬系統測試堆場運作和流程方面的成就。香港國際貨櫃碼頭不斷成功開發和創新全球公認的系統和運作，以達至將有限的操作空間充

份地使用。

對此，香港國際貨櫃碼頭董事總經理葉承智先生表示：「我們很榮幸能贏得這個獎項。我們的項目小組努力工作，持續提升和完善香港國際貨櫃碼頭的服務水平。」

## 和記黃埔港口名列世界前茅

和記黃埔港口榮獲二〇〇二年DHL/南華早報香港商業獎（國際組別獎），彰顯公司近年來進步驚人，成功發展為全球主要的港口經營商及發展商，同時領導業界的科技應用。

和記黃埔港口現經營三十一個港口及多家與運輸

服務相關的公司，業務遍佈亞洲、非洲、歐洲、美洲及中東等十五個國家。

和記黃埔港口不但投資在本地員工培訓上，並把先進的專利技術轉移至旗下所有港口。這些港口透過加強應用資訊科技，精簡了運輸供應鏈架構，並有助本地製造商及出入口公

司提高在國際上的競爭力。

和記黃埔港口的單一股東和記黃埔財力雄厚，而且發展目標清晰明確，故有利於和記黃埔港口的發展。由於公司屬於私人經營，因此能夠迅速把握商機。和記黃埔港口亦持有多个位置優越的港口。

**集**團為全球最大之私營貨櫃碼頭營運商之一，目前在十五個國家之三十一個港口共一百七十五個泊位持有權益。

港口及相關服務部門二〇〇二年之營業額共計港幣二百零五億七千二百萬元，較上年度增加港幣五十億六千七百萬元，即上升百分之三十三，主要由於全年吞吐量增加百分之三十二，達三千五百八十萬個二十呎標準貨櫃。吞吐量上升除來自原有港口之業務增長外，集團於二〇〇一年下半年及二〇〇二年初收購之十三項貨櫃碼頭業務亦帶來額外吞吐量。由於吞吐量上升及新收購之港口業務提供額外貢獻，港口及相關服務部門二〇〇二年之「利息及稅前盈利」達港幣六十七億九千五百萬元，增加百分之十七。





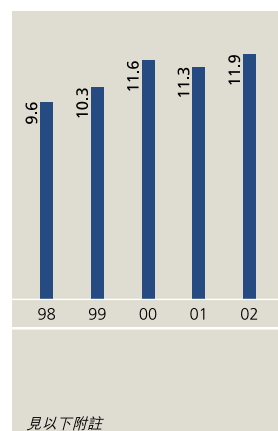
左：香港國際貨櫃碼頭為和記港口的旗艦公司，亦為全球最大之私營貨櫃碼頭，於二〇〇二年「亞洲海運」獎項評選中贏得「最佳貨櫃碼頭經營商」殊榮。

右：在不足十年時間內，鹽田國際集裝箱碼頭已成為世界級的碼頭，是通往華南的重要大門。

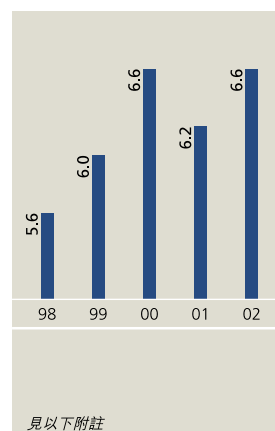
## 香港及鹽田

集團在香港及中國內地之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。上述兩個碼頭本年度之合計吞吐量上升百分之二十一，而合計「利息及稅前盈利」則較上年度增加百分之十一，反映出口貿易有所增長。於二〇〇二年，香港仍為全球最繁忙之貨櫃港。

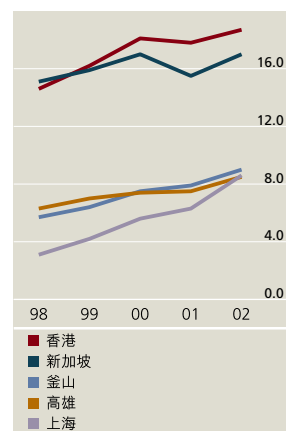
葵涌貨櫃吞吐量  
百萬個標準貨櫃



HIT & CHT 貨櫃吞吐量  
百萬個標準貨櫃



貨櫃吞吐量比較  
百萬個標準貨櫃



附註：香港海事處所公佈於葵涌貨櫃吞吐量圖表內之本地及轉口吞吐量統計數字，包括於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）。HIT及CHT之貨櫃吞吐量並無計入此等海運交通，處理方式與用貨車運送來往內河碼頭區地點之貨櫃數字處理方式一致。

香港國際貨櫃碼頭(「HIT」)在葵涌經營四號、六號及七號貨櫃碼頭，而集團合資公司中遠—國際貨櫃碼頭(「CHT」)則經營八號東碼頭。HIT及CHT合計吞吐量較去年增加百分之七。鹽田國際集裝箱碼頭之吞吐量再度錄得增長，增幅為百分之五十二。

在香港，九號貨櫃碼頭之興建工程正繼續進行，建成後將有六個泊位，其中兩個由HIT擁有及經營。HIT於九號碼頭之首個泊位預計於二〇〇三年第三季竣工，另一個則預期於二〇〇五年建成。鹽田港第三期A碼頭發展項目已於本年內展開，準備在現有之第一及第二期毗鄰興建四個貨櫃泊位，首兩個泊位預計於二〇〇三年底建成，另外兩個泊位預計於二〇〇四年竣工。

集團在香港經營之碼頭業務尚包括中流貨運業務及內河碼頭。中流控股有限公司本年度之表現理想，全年共處理逾二百萬個標準貨櫃，較上年度增加百分之四十，利息及稅前盈利亦相應提高。香港內河碼頭有限公司(集團合資公司)主要為珠江三角洲與香港之間之海運貿易提供服務，該公司於本年度仍錄得虧損。

公司	所在地	集團所佔權益	二〇〇二年 處理能力 (千個標準貨櫃)
香港國際貨櫃碼頭/中遠—國際貨櫃碼頭	葵涌	86.5%/43.25%	6,587
鹽田國際集裝箱碼頭	中國鹽田	48%	4,182
中流控股	香港	100%	2,075
香港內河碼頭	屯門	38%	1,797



歐洲貨櫃碼頭操作高度自動化，使用自動導行車輛從貨船卸下貨物。

## 歐洲

集團在英國之碼頭業務包括菲力斯杜港、泰晤士港及哈爾威治港。該等業務本年度錄得之合計吞吐量與上年度相若，由於成本控制得宜，「利息及稅前盈利」則上升百分之三十四。哈爾威治港本年度之滾裝貨運量下跌百分之六，客運量上升百分之二十。

於二〇〇一年十二月，歐洲委員會批准集團增持位於鹿特丹之歐洲貨櫃碼頭（「ECT」），使集團所佔權益由百分之三十一點五增加至百分之七十五點五，條件是集團須出售其於毗鄰剛落成之Maersk Delta Terminals（「MDT」）所佔之百分之三十三點三權益。ECT二〇〇二年之吞吐量較上年度下跌百分之二，主要原因是馬士基集團於MDT啟用後轉用該碼頭之服務。然而，集團所佔權益增加，以及集團按規定出售MDT後獲得溢利，部份已被吞吐量之降幅抵銷，故此本年度之「利息及稅前盈利」較上年度增加百分之三百五十八。

公司	所在地	集團所佔權益	二〇〇二年 處理能力 (千個標準貨櫃)
Hutchison Ports (UK) – 菲力斯杜港、泰晤士港及哈爾威治港	英國	90%	3,212
歐洲貨櫃碼頭	荷蘭	75.5%	3,500

## 亞洲、中東及非洲

集團在亞洲、中東及非洲各地經營之碼頭業務，計有印尼耶加達、沙特亞拉伯達曼、南韓釜山及光陽、馬來西亞巴生、坦桑尼亞達累斯薩拉姆、巴基斯坦卡拉奇、緬甸仰光及泰國蘭差彭碼頭。於二〇〇二年六月，集團行使了一項認購期權，增持位於沙特亞拉伯、坦桑尼亞及巴基斯坦之三個已啟業之碼頭之權益，以及增持泰國一個興建中之碼頭之權益。

印尼耶加達國際貨櫃碼頭（「JICT」）及鄰近之高珈貨櫃碼頭之合計吞吐量增加百分之五，並因成功削減開支而取得百分之十四之「利息及稅前盈利」增長。



左：直航至歐洲的貨輪Grand Alliance Consortium每週均在耶加達國際貨櫃碼頭北面泊位起卸貨物。碼頭設有兩台超巴拿馬型岸邊吊機。  
右：泰國蘭差彭碼頭於二〇〇二年初投入服務。蘭差彭港為泰國東岸一個深水港，離曼谷約一百公里，離芭堤雅則有二十五公里。





坦桑尼亞國際貨櫃碼頭離商業中心達累斯薩姆只有三公里，位置優越。

沙特阿拉伯國際港口經營之達曼港錄得五十六萬四千二百個標準貨櫃之全年吞吐量，較上年度之可比較全年吞吐量上升百分之十五。按同一準則比較，「利息及稅前盈利」增加百分之十九。

集團於二〇〇二年二月收購三個南韓碼頭，其中兩個在釜山港，一個在光陽港，合共有七個泊位。此外，韓國國際碼頭正於光陽港進行第二期碼頭發展計劃，興建共七個泊位，其中首三個泊位已於二〇〇二年四月啟用，餘下四個預計於今年稍後落成。釜山港及光陽港之碼頭業務表現符合預期。在馬來西亞，巴生綜合碼頭之吞吐量增加百分之四十一，而「利息及稅前盈利」則上升百分之二十七。

公司	所在地	集團所佔權益	二〇〇二年 處理能力 (千個標準貨櫃)
耶加達國際貨櫃碼頭及高叻貨櫃碼頭	印尼	51%/47.9%	2,082
沙特阿拉伯國際港口	沙特阿拉伯	51%	564
和記韓國碼頭(釜山之兩個碼頭及光陽之一個碼頭)	南韓	100%	1,986
韓國國際碼頭	南韓	80%	13
馬來西亞巴生綜合碼頭	馬來西亞	31.5%	1,968
坦桑尼亞國際貨櫃碼頭	坦桑尼亞	70%	166
卡拉奇國際貨櫃碼頭	巴基斯坦	100%	359
緬甸國際貨櫃碼頭	緬甸	85%	65
泰國蘭差彭碼頭	泰國	88%	39

坦桑尼亞國際貨櫃碼頭位於達累斯薩姆，該市乃全國最大城市，亦是工商業中心。該碼頭錄得十六萬六千三百個標準貨櫃之吞吐量，較上年度之可比較全年吞吐量上升百分之十二。按同一準則比較，「利息及稅前盈利」增加百分之十五。

巴基斯坦卡拉奇國際貨櫃碼頭錄得三十五萬八千五百個標準貨櫃之吞吐量，較上年度之可比較全年吞吐量上升百分之十四。按同一準則比較，「利息及稅前盈利」增加百分之十六。



一艘最新型的貨輪正在寧波北侖國際集裝箱碼頭起卸貨物。

## 中國內地

集團之合資公司上海集裝箱碼頭之吞吐量較上年度增長百分之十六，但由於來自鄰近港口之競爭，「利息及稅前盈利」僅與上年度相若。集團於二〇〇二年一月收購寧波北侖國際集裝箱碼頭百分之四十九權益，該碼頭錄得九十八萬四千個標準貨櫃之吞吐量，而「利息及稅前盈利」亦勝於預期。今年三月，集團完成收購上海浦東國際集裝箱碼頭百分之三十權益。該碼頭經營外高橋集裝箱碼頭一期，二〇〇二年已處理一百八十萬個標準貨櫃。

公司	集團所佔權益	二〇〇二年 處理能力 (千個標準貨櫃)
上海集裝箱碼頭	37%	3,035
寧波北侖國際集裝箱碼頭	49%	984
上海浦東國際集裝箱碼頭(外高橋一期)	30%	-
珠江三角洲及華南沿海港口 — 九洲、南海、高欄及江門	50%	652
廈門國際貨櫃碼頭	49%	366
汕頭國際集裝箱碼頭	70%	63

和記黃埔三角洲港口之六個合資內河及沿海港口分佈於九洲、南海、高欄、江門、廈門及汕頭，該等港口業績有所改善，於本年度共處理一百一十萬個標準貨櫃，較二〇〇一年增加百分之十九，所處理之普通貨物則達二百五十萬公噸，合計之「利息及稅前盈利」較上年度增加百分之十九。

### 美洲及加勒比海

集團在美洲及加勒比海經營之碼頭業務，計有墨西哥維拉克魯斯、大巴哈馬島自由港、巴拿馬之巴爾博亞及克里斯托瓦爾、墨西哥恩塞納達及阿根廷布宜諾斯艾利斯碼頭。

維拉克魯斯國際貨櫃碼頭座落於墨西哥東岸維拉克魯斯港，錄得六十萬零八百個標準貨櫃之吞吐量，較上年度之可比較全年吞吐量上升百分之十九。按同一準則比較，「利息及稅前盈利」增加百分之五十六。

公司	所在地	集團所佔權益	二〇〇二年 處理能力 (千個標準貨櫃)
維拉克魯斯國際貨櫃碼頭	墨西哥	100%	601
大巴哈馬島自由港	巴哈馬群島	95%	860
Panama Ports Company	巴拿馬	82%	436
恩塞納達國際碼頭	墨西哥	100%	54
布宜諾斯艾利斯貨櫃碼頭	阿根廷	100%	151



大巴哈馬自由港鳥瞰圖。大巴哈馬自由港是美洲東岸的轉口樞紐，亦是東、西岸貨運航線必經之路，並可供最大型的郵輪停泊。

自由港貨櫃碼頭位於大巴哈馬島，上年度僅錄得收支平衡，而本年度之吞吐量增加百分之六十三，因此「利息及稅前盈利」亦較去年大幅上升。第四期擴建計劃現正進行，預期今年年底竣工後，該碼頭之每年處理能力可增加百分之五十八。

集團在巴拿馬巴爾博亞港及克里斯托瓦爾港之港口專營權持有權益。該兩個港口分別位於巴拿馬運河兩端，合計吞吐量較上年度增加百分之四，而合計「利息及稅前盈利」則下跌百分之五十九，主要原因是為具爭議性之費用承擔作出一次性撇賬。巴爾博亞港之擴建計劃已於二〇〇二年中展開，預期在二〇〇四年完成，屆時該港口之每年處理能力可增至一百萬個標準貨櫃。