

管理層論述及分析

營運回顧 港口

- ● ● 香港經營環境困難及源自深圳的壓力加劇，令香港港口業務盈利減少，但隨著中國內地貿易量穩步增加帶動港口吞吐量增長，部分減幅已被抵銷。



廈門象嶼碼頭獲選為
廈門港綜合服務

優勝

單位



管理層論述及分析

新創建港口管理於2004財政年度之應佔經營溢利比去年減少，主要由於香港之經營環境困難以致香港港口業務盈利減少，但部分減幅已被中國內地的港口業務的貨櫃裝卸活動增加所抵銷。



香港三號貨櫃碼頭

於2004財政年度，新創建港口管理出售位於天津一幅面積約12萬平方米之土地，錄得虧損約2,670萬港元。由於失去一名主要客戶，現時營商環境困難，新創建港口管理就環球貨櫃碼頭香港產生商譽減值虧損約3.100億港元。此外，廈門新世界象嶼倉儲加工區有限公司亦錄得固定資產減值虧損約3,600萬港元。

新創建港口管理錄得應佔經營溢利總額3.699億港元，而2003財政年度則為3.969億港元。新創建港口管理於2004財政年度對新創建集團作出之應佔經營溢利貢獻可按以下業務分類：

貨櫃裝卸

香港

香港仍然是新創建港口管理的最主要應佔經營溢利來源。環球貨櫃碼頭香港及亞洲貨櫃物流中心香港有限公司（「亞洲貨櫃物流中心」）錄得合併應佔經營溢利3.140億港元，較2003財政年度減少9%。

環球貨櫃碼頭香港於2004財政年度處理之吞吐量減少，應佔經營溢利因而相應減少。年內，環球貨櫃碼頭香港處理約111萬個標準箱，較2003財政年度的134萬個標準箱減少17%，主要因為失去一名主要客戶所致。環球貨櫃碼頭香港正採取積極的市場策略以物色新客戶，並推行節流措施，以維持利潤水平。

按業務劃分的應佔經營溢利貢獻

截至6月30日止年度	2004 百萬港元	經重列 2003 百萬港元	變動百分比 順差/ （逆差）
貨櫃裝卸	186.5	240.4	(22)
物流及倉儲	183.4	156.5	17
總額	369.9	396.9	(7)

港口

亞洲貨櫃碼頭持有九號貨櫃碼頭兩個泊位之權益。2004財政年度內已完成以該兩個九號貨櫃碼頭泊位交換現代貨箱碼頭有限公司於八號貨櫃碼頭西兩個泊位。回顧截至年度結算日，八號貨櫃碼頭西的所有裝卸設備及系統測試工作已接近完成，預期於2004年第四季全面投入運作。八號貨櫃碼頭西的額外貨櫃處理量，與三號貨櫃碼頭產生重要的協同效益，將為新創建港口管理帶來重要長遠效益。

中國內地

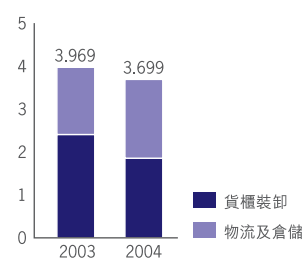
穩固的貿易增長，令天津及廈門港繼續在內地港口業務突圍而出。

天津

天津東方海陸集裝箱碼頭有限公司於天津新港經營四個貨櫃泊位及一個煤泊位，其應佔經營溢利較2003財政年度減少6%。於2004財政年度，其吞吐量增至114萬個標準箱，較去年的103萬個標準箱上升11%。然而，部分應佔經營溢利因燃油價格及保養成本增加所抵銷。

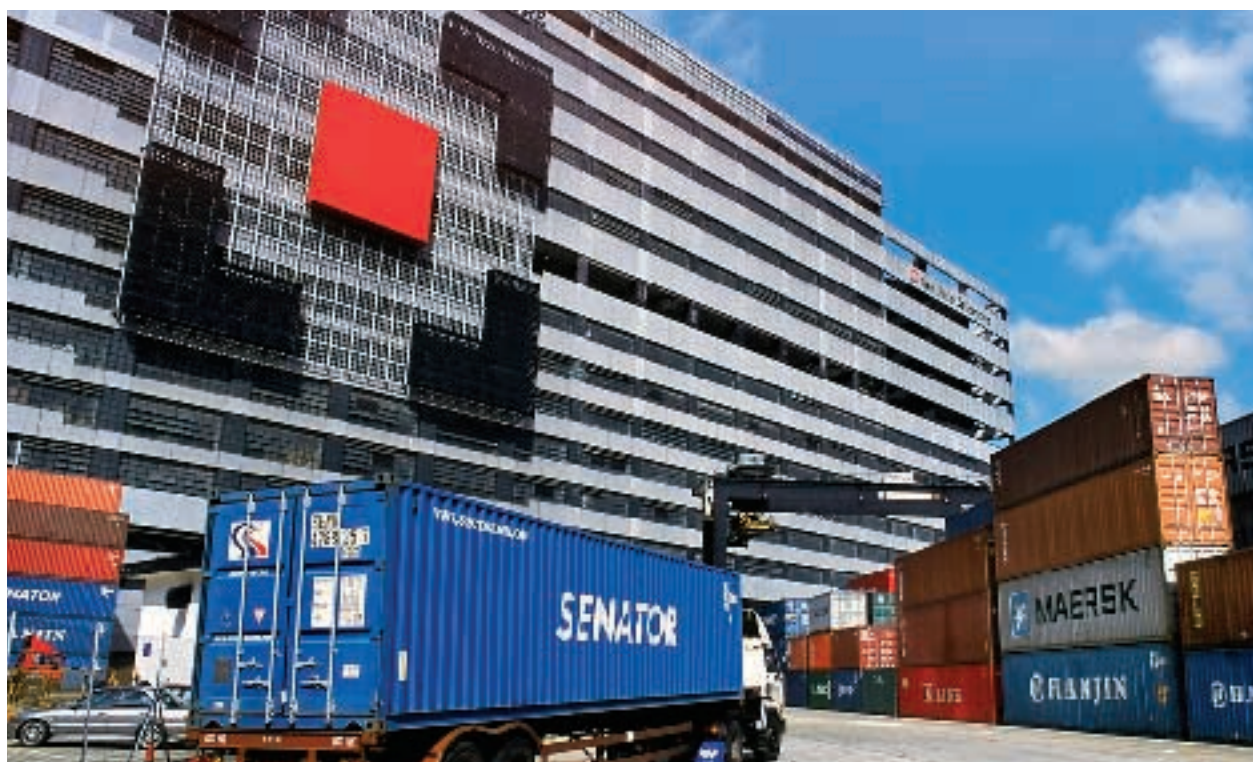
按業務劃分的應佔經營溢利貢獻

億港元



廈門

廈門象嶼碼頭有限公司(「象嶼碼頭」)之應佔經營溢利較2003財政年度顯著增加85%，主要由於吞吐



亞洲貨櫃物流中心

管理層論述及分析



廈門象嶼碼頭

量由2003財政年度的48.2萬個標準箱增加25%至2004財政年度的60.3萬個標準箱。吞吐量有所提升，主要歸因於現有主要客戶貨量增加。然而，因合併後以銀行貸款代替股東貸款以致利息開支增加，抵銷貨量上升所帶動應佔經營溢利的部份增幅。

為提升相比區內其他碼頭經營商的競爭力，象嶼碼頭正添置額外貨櫃裝卸設備並進行航道挖深工程，以配合處理體積較大的貨櫃船。

物流及倉儲

物流及倉儲業務之應佔經營溢利包括源自亞洲貨櫃物流中心及中國內地其他項目的貢獻。

於2003財政年度確認一項不利調整後，亞洲貨櫃物流中心於2004財政年度之應佔經營溢利有所增加。平均使用率由去年95%微跌至91%。為保持領導地位及提升競爭優勢，亞洲貨櫃物流中心正加強軟硬件，以提升客戶服務質素。

業務前景

香港經濟復甦，加上華南地區進出口貿易上升，導致2004年上半年度之香港貨櫃吞吐量錄得增長。香港港口發展局於2004年首六個月錄得香港處理總吞吐量

1,060萬個標準箱，較去年同期增加8.4%。

儘管貨櫃吞吐量升勢理想，亦不可忽視本集團港口業務面對之挑戰。香港港口正面對來自深圳港口之激烈競爭。麥肯錫近期發表的報告指出，香港特區政府急需削減跨境貨運成本及本地碼頭處理費，否則香港將失去競爭優勢。來自深圳港口的競爭壓力及失去三號貨櫃碼頭一名主要客戶，將對日後盈利造成負面影響。環球貨櫃碼頭香港正積極推行市場推廣措施，物色新客戶，包括主要及中型國際船公司。此外，環球貨櫃碼頭香港亦推行嚴謹節流措施，以保持利潤水平及市場競爭力。



香港八號貨櫃碼頭西

港口



天津東方海陸集裝箱碼頭

中國內地為港口業務成功之關鍵要素。隨著國家持續擴展出口業，及加入世界貿易組織後開放了具優厚潛力之進口市場，中國內地港口業務正高速增長。儘管中央政府近期嘗試為中國內地過熱的經濟發展降溫，但貿易量仍能維持上升。然而，隨著大連、青島、天津、廈門及上海等主要沿海港口成為地區樞紐港，

並最終取代釜山及高雄的位置為目標，競爭必定日趨激烈。

廈門港作為中國東南部福建省的貨運樞紐港，增長勢頭仍然強勁，於2004年上半年度的貨櫃吞吐量較去年增長26%。廈門市政府及福建省政府均致力推動廈門港日後的發展。新創建港口管理於廈門的合營企業擁有接近1公里的泊位，已為配合及受惠於區內長遠貿易增長作好準備。

天津港的前景亦一片美好。其吞吐量目標於2004年由360萬個標準箱提高至380萬個標準箱，為未來發展奠下良好基礎。天津仍然是通往華北的主要關卡。本集團相信，天津乃最有可能於2008奧運會舉行前受惠於經濟增長之港口。

整體而言，儘管前路充滿挑戰，新創建港口管理將以擴闊盈利基礎及提升股東價值為大前提，繼續物色中國內地港口及物流業的投資機會。