

# 業務回顧

## 碼頭

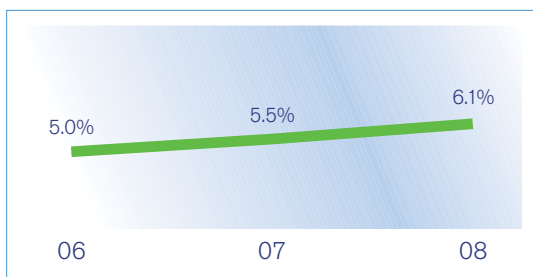
### 開展比雷埃夫斯碼頭特許經營權項目

吞吐量在全球市場所佔的份額上升至6.1%

### 環渤海地區表現強勁

中遠太平洋保持全球第五大集裝箱碼頭營運商之地位。本集團在過去四年來，通過取得新碼頭投資項目的控股權、拓展全球碼頭網絡，以及發展多元化碼頭投資項目的策略，帶動本集團擴大全球市場佔有率、促進收入大幅增長，並刺激所佔權益吞吐量較總吞吐量增長迅速。

2006-2008年全球市場份額



2006-2009年所佔權益吞吐量表現勝總吞吐量



— 所佔權益吞吐量增長  
— 總吞吐量增長



## 全球十大集裝箱港口吞吐量

排名	港口	吞吐量(標準箱)		同比增幅	
		2009	2008	2009	2008
1	(1) 新加坡	25,867,000		-13.5%	(+7.0%)
2	(2) 上海	25,002,000		-10.7%	(+7.0%)
3	(3) 香港	21,040,000		-14.1%	(+2.1%)
4	(4) 深圳	18,250,000		-14.8%	(+1.5%)
5	(5) 釜山	11,980,000		-10.9%	(+1.0%)
6	(8) 廣州	11,190,000		+4.9%	(+18.8%)
7	(6) 迪拜	11,120,000		-6.0%	(+11.0%)
8	(7) 寧波	10,503,000		-3.9%	(+19.0%)
9	(10) 青島	10,260,000		+2.4%	(+9.1%)
10	(9) 鹿特丹	9,743,000		-9.6%	(+0.0%)

資料來源：香港港口發展局及中國港口集裝箱網頁

## 中國十大港口集裝箱吞吐量

排名	港口	吞吐量(標準箱)		同比增幅	
		2009	2008	2009	2008
1	(1) 上海	25,002,000		-10.7%	(+7.0%)
2	(2) 深圳	18,250,000		-14.8%	(+1.5%)
3	(4) 廣州	11,190,000		+4.9%	(+18.8%)
4	(3) 寧波	10,503,000		-3.9%	(+19.0%)
5	(5) 青島	10,260,000		+2.4%	(+9.1%)
6	(6) 天津	8,700,000		+2.4%	(+19.7%)
7	(7) 廈門	4,680,000		-7.0%	(+10.3%)
8	(8) 大連	4,552,000		+1.1%	(+18.1%)
9	(9) 連雲港	3,021,000		+1.3%	(+48.2%)
10	(10) 營口	2,537,000		+24.6%	(+7.5%)

資料來源：中國港口集裝箱網頁

## 收入增長強勁

碼頭業務締造83,554,000美元溢利(2008年：120,557,000美元)，同比下跌30.7%。收入則錄得119,593,000美元(2008年：85,353,000美元)，同比上升40.1%。

本集團持有晉江太平洋碼頭80%權益，該附屬公司於2008年4月併入，並為2009年帶來全年度收入貢獻；另一全資附屬公司比雷埃夫斯碼頭亦於2009年10月投產。上述兩個項目皆造就收入強勁增長。溢利下滑反映吞吐量減少及折舊費用上升。此外，廣州南沙海港碼頭與比雷埃夫斯碼頭仍處於磨合期早段，故雙雙於年內錄得虧損。

## 經營環境挑戰重重

2008年年尾，金融風暴席捲美國，商品貿易大幅下滑，導致集裝箱碼頭市場的吞吐量於2009年出現有記錄以來的首度下滑。根據Drewry資料顯示，估計2009年全球港口吞吐量下跌11.6%至463,600,000標準箱，2008年則為524,500,000標準箱。

各主要已發展經濟體系陷入衰退，加上信貸市場收縮令情況雪上加霜，導致進出口貨量倒退。儘管中國國民生產總值於年內錄得8.7%增長，但增幅主因乃固定資產的投資項目有所增加，因而帶動原材料入口上升，而非因出口持續擴張所致。

根據交通部資料顯示，中國的集裝箱吞吐量於2009年2月下挫16%，出口表現萎縮情況於2009年早段最為嚴峻。然而，直至11月及12月，出口量顯著上升，扭轉第四季普遍呈弱勢的季節性效應。年內，吞吐量下跌6.0%。

由於珠江三角洲及長江三角洲地區的經濟體系與全球貿易關係唇齒相依，故衰退對該區構成的影響特別嚴重。由於環渤海地區碼頭與亞洲區及對內貿易比重較高，故表現較上述兩個地區優勝。而主要處理內貿貨物的營口港與廣州港，則表現最佳。

## 業務回顧

### 碼頭

#### 提升全球市場份額

根據Drewry於2009年7月公佈的全球集裝箱碼頭營運商報告，中遠太平洋於2008年位列全球第五大營運商(2007年：第五位)，佔全球6.1%市場份額(2007年：5.5%)，同比增加0.6個百分點，在全球十大營運商中，增幅最大。

#### 全球十大集裝箱碼頭營運商

排名	集裝箱碼頭營運商	市場份額
2008	(2007)	2008 (2007)
1	(1) HPH	13.0% (13.3%)
2	(2) APM Terminals	12.3% (12.1%)
3	(3) PSA	11.4% (11.0%)
4	(4) DP World	8.9% (8.7%)
5	(5) 中遠太平洋	6.1% (5.5%)
6	(6) MSC	3.1% (2.9%)
7	(7) Eurogate	2.5% (2.7%)
8	(8) Evergreen	2.0% (2.1%)
9	(10) HHLA	1.4% (1.5%)
10	(9) SSA Marine	1.4% (1.6%)

資料來源：Drewry Shipping Consultants Limited (2009年7月)

#### 吞吐量於第四季重拾升軌

#### 2009年季度總吞吐量同比增長率



於2008年第四季，金融危機對全球集裝箱貿易造成的衝擊，開始影響中遠太平洋集裝箱吞吐量表現；於2009年首兩季，跌勢尤其嚴峻。於第三季，吞吐量表現有所改善，並於第四季重拾升軌，扭轉之前連續三季所錄得的跌勢。全年吞吐量減少2,329,065標準箱(2008年：增加6,896,270標準箱)至43,549,810標準箱(2008年：45,878,875標準箱)，跌幅為5.1%(2008年：+17.7%)。

#### 本集團旗下中國碼頭吞吐量表現勝中國市場

本集團旗下中國碼頭的吞吐量(不包括香港)下跌4.0%，較中國整體市場表現優勝，後者於2009年的吞吐量下跌6.0%。由於本集團於環渤海地區業務蓬勃，加上近年增加對內貿港口的投資，帶動本集團摘取如此佳績。

#### 所佔權益吞吐量表現勝總吞吐量

#### 所佔權益吞吐量與總吞吐量比較

	所佔權益 吞吐量 (標準箱)	同比變化	總吞吐量 (標準箱)	同比變化
環渤海地區	3,686,517	+2.6%	17,487,346	+2.2%
長江三角洲地區	1,908,243	-10.3%	8,383,257	-11.8%
珠江三角洲地區 和東南沿海地區	2,839,351	-3.6%	13,308,775	-8.5%
中國	8,434,111	-2.7%	39,179,378	-4.8%
中國(不包括香港)	7,753,639	-0.5%	37,818,433	-4.0%
海外地區	1,269,336	-3.0%	4,370,432	-7.6%
<b>總吞吐量</b>	<b>9,703,447</b>	<b>-2.7%</b>	<b>43,549,810</b>	<b>-5.1%</b>

本集團為提升其全球領先碼頭營運商的地位，遂更著力爭取新碼頭投資項目的控股權。旗下現持有六個控股碼頭投資項目，包括比雷埃夫斯碼頭(100%)、張家港永嘉碼頭(51%)、揚州遠揚碼頭(55.59%)、泉州太平洋碼頭(71.43%)、晉江太平洋碼頭(80%)及廈門遠海碼頭(70%)。

年內，本集團所佔權益吞吐量達9,703,447標準箱(2008年：9,973,805標準箱)，同比跌幅僅報2.7%，並較總吞吐量的跌幅少2.4個百分點，彰顯集團策略取得成效，令人鼓舞。於2009年10月，本集團接管比雷埃夫斯碼頭，加上於2008年4月併帳的晉江太平洋碼頭首次為本集團提供全年貢獻，以及泉州太平洋碼頭貨量強勢反彈，皆造就所佔權益吞吐量表現較優。

## 碼頭地理佈局均衡

於2009年，本集團於四個地點新增七個碼頭泊位，總年處理能力共提升3,700,000標準箱，包括寧波遠東碼頭一個泊位年處理能力達600,000標準箱、泉州太平洋碼頭一個泊位年處理能力達600,000標準箱、鹽田碼頭一個泊位年處理能力達900,000標準箱，以及比雷埃夫斯碼頭四個泊位合共年處理能力達1,600,000標準箱。

於2009年12月31日，隨著擴展項目完成後，本集團於環渤海地區的營運碼頭公司共有31個集

裝箱碼頭泊位及2個汽車碼頭泊位，年處理能力分別達15,100,000標準箱及600,000輛。於長江三角洲地區共有24個集裝箱碼頭泊位及5個散雜貨碼頭泊位，年處理能力分別為9,700,000標準箱及6,550,000噸。於珠江三角洲地區及東南沿海地區則合共27個集裝箱碼頭泊位及3個散雜貨碼頭泊位，年處理能力分別為20,500,000標準箱及2,500,000噸。至於本集團於海外地區的碼頭泊位共有14個，年處理能力為6,750,000標準箱。

## 2009年新增營運年處理能力

碼頭公司	泊位數目	年處理能力 (標準箱)	所佔權益 年處理能力 (標準箱)
寧波遠東碼頭	1	600,000	120,000
泉州太平洋碼頭	1	600,000	428,580
鹽田碼頭	1	900,000	40,050
中國	3	2,100,000	588,630
比雷埃夫斯碼頭	4	1,600,000	1,600,000
<b>總處理能力</b>	<b>7</b>	<b>3,700,000</b>	<b>2,188,630</b>

## 營運中的碼頭泊位及年處理能力地區分佈

	泊位數目	年處理能力	佔年總處理 能力之百分比
<b>環渤海地區</b>			
集裝箱碼頭泊位	31	15,100,000標準箱	29.0%
汽車碼頭泊位	2	600,000輛	100.0%
碼頭泊位總數	33		
<b>長江三角洲地區</b>			
集裝箱碼頭泊位	24	9,700,000標準箱	18.6%
散雜貨碼頭泊位	5	6,550,000噸	72.4%
碼頭泊位總數	29		
<b>珠江三角洲地區和東南沿海地區</b>			
集裝箱碼頭泊位	27	20,500,000標準箱	39.4%
散雜貨碼頭泊位	3	2,500,000噸	27.6%
碼頭泊位總數	30		
<b>中國</b>			
集裝箱碼頭泊位	82	45,300,000標準箱	87.0%
散雜貨碼頭泊位	8	9,050,000噸	100.0%
汽車碼頭泊位	2	600,000輛	100.0%
碼頭泊位總數	92		
<b>海外地區</b>			
碼頭泊位總數	14	6,750,000標準箱	13.0%
<b>集裝箱碼頭泊位總數</b>	<b>96</b>	<b>52,050,000標準箱</b>	
<b>散雜貨碼頭泊位總數</b>	<b>8</b>	<b>9,050,000噸</b>	
<b>汽車碼頭泊位總數</b>	<b>2</b>	<b>600,000輛</b>	
<b>碼頭泊位總數</b>	<b>106</b>		

## 業務回顧

### 碼頭

#### 各地區的吞吐量

##### 總吞吐量地區分佈

	總吞吐量 (標準箱)	同比 變化	佔總 吞吐量 百分比	佔百分比之 同比變化
環渤海地區	17,487,346	+2.2%	40.2%	+2.9個百分點
長江三角洲地區	8,383,257	-11.8%	19.2%	-1.5個百分點
珠江三角洲地區 和東南沿海地區	13,308,775	-8.5%	30.6%	-1.1個百分點
中國	39,179,378	-4.8%	90.0%	+0.3個百分點
中國(不包括香港)	37,818,433	-4.0%	86.8%	+1.0個百分點
海外地區	4,370,432	-7.6%	10.0%	-0.3個百分點
<b>總吞吐量</b>	<b>43,549,810</b>	<b>-5.1%</b>	<b>100%</b>	<b>-</b>

本集團旗下碼頭在四大地區的吞吐量各佔總吞吐量份額比重，顯示投資新港口項目及貿易模式轉變所帶來的影響。

環渤海地區的吞吐量上升2.2%至17,487,346標準箱(2008年：17,103,887標準箱)，佔總吞吐量40.2%(2008年：37.3%)。青島前灣碼頭是帶動環渤海地區表現較其他地區優勝的主因。

長江三角洲地區的吞吐量急劇下跌11.8%至8,383,257標準箱(2008年：9,503,821標準箱)，佔總吞吐量19.2%(2008年：20.7%)。該地區的表現乃眾區之中最強差人意；原因是上海港的出口量大幅下跌，嚴重影響上海碼頭、上海浦東碼頭及長江沿岸一帶的餵給港。

珠江三角洲地區和東南沿海地區的吞吐量同比下跌8.5%至13,308,775標準箱(2008年：14,539,711標準箱)，佔總吞吐量30.6%(2008年：31.7%)。位於珠江三角洲地區的碼頭以處理外貿貨物為主，貨量下跌10.0%，而東南沿海地區則錄得9.7%升幅。

海外地區的碼頭公司佔2009年總吞吐量10.0%，維持平穩水平。環球貿易大幅下滑，令位於安特衛普及新加坡的碼頭蒙受影響，導致海外地區碼頭的總吞吐量下跌7.6%至4,370,432標準箱(2008年：4,731,456標準箱)。



## 環渤海地區

### 環渤海地區碼頭公司吞吐量

	2009(標準箱)	2008(標準箱)	同比變化
青島前灣碼頭	8,961,785	8,715,098	+2.8%
青島遠港碼頭	1,145,352	1,099,937	+4.1%
大連港集裝箱股份有限公司	2,906,768	2,742,503	+6.0%
大連港灣碼頭	1,509,401	1,656,968	-8.9%
天津五洲碼頭	1,940,933	1,938,580	+0.1%
營口碼頭	1,023,107	950,801	+7.6%
<b>總吞吐量</b>	<b>17,487,346</b>	<b>17,103,887</b>	<b>+2.2%</b>
<b>佔總吞吐量百分比</b>	<b>40.2%</b>	<b>37.3%</b>	<b>+2.9個百分點</b>

由於成功爭取新航線掛靠，帶動青島前灣碼頭的吞吐量於2009年上升2.8%至8,961,785標準箱(2008年：8,715,098標準箱)。由於內貿表現強勁，青島遠港碼頭吞吐量達1,145,352標準箱(2008年：1,099,937標準箱)，增長4.1%。該兩個碼頭佔青島港的市場份額達98.5%。

於2009年12月，青島新前灣碼頭與招商局國際有限公司之全資附屬公司青島港招商局國際集裝箱碼頭有限公司(「青島港招商局國際」)，成立合資公司「青島前灣聯合集裝箱碼頭有限責任公司」，分別持股50%。

該合資公司經營由青島新前灣碼頭持有的4個集裝箱泊位和由青島港招商局國際持有的5個集裝箱泊位，總投資金額約為人民幣6,000,000,000元(折合約878,709,000美元)。該合資公司已於2010年1月投入營運，將有助於青島港的集裝箱碼頭業務的發展。

大連港集裝箱股份有限公司的吞吐量上升6.0%至2,906,768標準箱(2008年：2,742,503標準箱)。於2009年6月，本集團簽署協議以人民幣140,605,000元(折合約20,581,000美元)總代價，出售於該碼頭公司之8.13%權益予大連港股份有限公司。是項交易已於2010年1月完成，所產生之7,020,000美元稅前收益，將會於2010年上半年入賬。是項出售交易旨在將本集團只佔少數權益之碼頭投資項目出售。

大連港灣碼頭位處大連港保稅港區，只處理外貿貨物。大連港灣碼頭在2008年增長非常強勁，惟受國際貿易下跌影響，其吞吐量於本年度卻下跌8.9%至1,509,401標準箱(2008年：1,656,968標準箱)。

鑑於第四季處理內貿貨物有所增長，天津五洲碼頭的吞吐量大致不變，為1,940,933標準箱(2008年：1,938,580標準箱)。

由於內貿表現強勁，帶動營口碼頭的吞吐量上升7.6%至1,023,107標準箱(2008年：950,801標準箱)。

## 業務回顧

## 碼頭

## 長江三角洲地區

## 長江三角洲地區碼頭公司吞吐量

	2009(標準箱)	2008(標準箱)	同比變化
上海浦東碼頭	2,291,281	2,779,109	-17.6%
上海碼頭	2,979,849	3,681,785	-19.1%
寧波遠東碼頭	1,117,169	903,865	+23.6%
張家港永嘉碼頭	715,413	710,831	+0.6%
揚州遠揚碼頭	221,046	267,970	-17.5%
南京龍潭碼頭	1,058,499	1,160,261	-8.8%
<b>總吞吐量</b>	<b>8,383,257</b>	<b>9,503,821</b>	<b>-11.8%</b>
<b>佔總吞吐量百分比</b>	<b>19.2%</b>	<b>20.7%</b>	<b>-1.5個百分點</b>
<b>散雜貨吞吐量(噸)</b>	<b>14,212,852</b>	<b>11,882,066</b>	<b>+19.6%</b>

由於航運公司調整航線，上海浦東碼頭吞吐量因而下跌17.6%至2,291,281標準箱(2008年：2,779,109標準箱)。上海碼頭同受影響，吞吐量下跌19.1%至2,979,849標準箱(2008年：3,681,785標準箱)。

寧波遠東碼頭於2007年投產，一直表現良好，吞吐量急升23.6%至1,117,169標準箱(2008年：903,865標準箱)。2009年第三季有一個新集裝箱碼頭泊位投產，年處理能力達600,000標準箱，帶動吞吐量於下半年錄得增長。

張家港永嘉碼頭、揚州遠揚碼頭及南京龍潭碼頭，是位於長江流域的支線港及餵給港，把長江中下游的貨源與上海港連結起來。因此，該等碼頭的表現某程度上反映上海各主要碼頭表現放緩。

該三家碼頭公司於2009年合共處理1,994,958標準箱(2008年：2,139,062標準箱)，同比下跌6.7%。然而，跌幅於第四季顯著收窄，而張家港永嘉碼頭所處理中轉貨量有所回升，自2009年7月開始月度吞吐量錄得同比增長。

於2009年4月，本集團根據南京龍潭碼頭於2005年簽署的合資協議相關內容，增加資本用作發展南京港龍潭港區2期5個集裝箱泊位；項目總投資額為人民幣2,207,700,000元(折合約324,662,000美元)。擴建工程之新泊位預期於2011年投產，合共5個集裝箱泊位的年處理能力達1,000,000標準箱。

# 珠江三角洲地區 及東南沿海地區

## 珠江三角洲地區及東南沿海地區碼頭公司吞吐量

	2009(標準箱)	2008(標準箱)	同比變化
中遠—國際碼頭	1,360,945	1,752,251	-22.3%
鹽田碼頭	8,579,013	9,683,493	-11.4%
廣州南沙海港碼頭	2,158,291	2,000,130	+7.9%
泉州太平洋碼頭	936,136	910,058	+2.9%
晉江太平洋碼頭	274,390	193,779	+41.6%
<b>總吞吐量</b>	<b>13,308,775</b>	<b>14,539,711</b>	<b>-8.5%</b>
<b>佔總吞吐量百分比</b>	<b>30.6%</b>	<b>31.7%</b>	<b>-1.1個百分點</b>
<b>散雜貨吞吐量(噸)</b>	<b>2,760,569</b>	<b>1,773,157</b>	<b>+55.7%</b>

歐美經濟嚴重衰退，對珠江三角洲地區的出口貨量持續構成壓力；而前往歐美市場的航線於年初遭進一步削減，令情況惡化，並嚴重打擊與該兩個地區國際交易頻繁的集裝箱碼頭的表現。

中遠—國際碼頭於年內在香處理1,360,945標準箱(2008年：1,752,251標準箱)，同比下跌22.3%。鹽田碼頭吞吐量雖然錄得跌幅，但表現優於深圳港；鹽田碼頭吞吐量僅跌11.4%至8,579,013標準箱(2008年：9,683,493標準箱)。以上表現受惠於鹽田碼頭第三期擴展項目之第五個泊位於2009年第三季如期投產、以及於2008年加強內貿及國際中轉業務，成功開設集裝箱「海鐵聯運」業務。

至於廣州南沙海港碼頭，由於處理內貿貨物比重較高，因而錄得7.9%增長。年內，碼頭吞吐量增至2,158,291標準箱(2008年：2,000,130標準箱)。

集團擁有泉州太平洋碼頭及晉江太平洋碼頭的控股權，兩個碼頭均坐落中國東南沿海地區的泉州港。該兩個碼頭亦是泉州港僅有的集裝箱碼頭，主要處理內貿貨物。泉州貴為中國第三大內貿港，惠及該兩個碼頭於2009年表現造好。

由於內貿表現強勁，泉州太平洋碼頭處理936,136標準箱(2008：910,058標準箱)，增長2.9%，晉江太平洋碼頭自2008年投產，於2009年共處理274,390標準箱(2008年：193,779標準箱)，增長41.6%。



## 業務回顧

### 碼頭

## 海外地區

### 海外地區碼頭公司吞吐量

	2009(標準箱)	2008(標準箱)	同比變化
比雷埃夫斯碼頭	166,062	-	不適用
蘇伊士運河碼頭	2,659,584	2,392,516	+11.2%
中遠—新港碼頭	904,829	1,247,283	-27.5%
安特衛普碼頭	639,957	1,091,657	-41.4%
<b>總吞吐量</b>	<b>4,370,432</b>	<b>4,731,456</b>	<b>-7.6%</b>
<b>佔總吞吐量百分比</b>	<b>10.0%</b>	<b>10.3%</b>	<b>-0.3個百分點</b>

本集團分別於新加坡港、比利時安特衛普港和埃及塞得港設有三個營運中之集裝箱碼頭。集團於10月接管希臘的比雷埃夫斯碼頭。該四個海外碼頭於2009年合共處理4,370,432標準箱(2008年:4,731,456標準箱),下跌7.6%。

#### 比雷埃夫斯碼頭

於2008年11月,本集團之全資附屬公司比雷埃夫斯碼頭與希臘比雷埃夫斯港港務局(Piraeus Port Authority S.A.,「PPA」)就經營和發展位於希臘比雷埃夫斯港的2號及3號碼頭事宜,簽署了特許經營權協議。根據協議,比雷埃夫斯碼頭已於2009年10月1日接管年處理能力達1,600,000標準箱之2號碼頭。

於2009年9月30日,比雷埃夫斯碼頭與PPA達成協議。根據協議,PPA同意提供勞動力及其他服務直至2010年5月31日止,使碼頭得以順利運作,期間會收取服務費。協議亦訂明經雙方同意之工資及生產力水平。根據協議,由2010年2月1日起,比雷埃夫斯碼頭的僱員將逐步取代PPA之員工。

於2009年10月1日,比雷埃夫斯港的工會展開罷工行動,表達對私有化事宜的意見。經過一輪談判,罷工行動於2009年10月19日結束,碼頭重新投入正常運作。由2009年10月1日至2009年12月31日期間,比雷埃夫斯碼頭的吞吐量為166,062標準箱。

特許經營權之年期為30年,並可延長5年。本集團計劃擴建2號碼頭及興建3號碼頭,所有工程預期於2015年年底完成。屆時,2號碼頭年處

理能力將增加1,000,000標準箱至2,600,000標準箱,而3號碼頭年處理能力將為1,100,000標準箱;兩個碼頭年處理能力合共為3,700,000標準箱。

比雷埃夫斯港乃希臘最大的集裝箱碼頭,並為該國主要中轉港,為通往東歐、地中海、巴爾幹及黑海地區提供貨櫃中轉服務。隨著中國與上述地區之間的貿易穩步上揚,對航運服務和中轉碼頭服務的需求亦將相繼上升。在中遠集團及航運公司的支持下,本集團計劃將比雷埃夫斯碼頭發展為重要中轉碼頭,為本集團締造穩定現金流及理想投資回報。

#### 蘇伊士運河碼頭

位於埃及塞得港的蘇伊士運河碼頭憑藉較早前取得的勢頭,其吞吐量上升11.2%至2,659,584標準箱(2008年:2,392,516標準箱)。中遠集運、川崎汽船株式會社及陽明海運集團均於2008年初首航靠泊蘇伊士運河碼頭,帶動增長。

#### 中遠—新港碼頭及安特衛普碼頭

由於新加坡區內出口業大幅下滑,位於新加坡港的中遠—新港碼頭因而首當其衝,吞吐量銳減27.5%至904,829標準箱(2008年:1,247,283標準箱)。安特衛普碼頭同樣被全球貿易不景氣所拖累,加上2008年末段取消多條歐亞航線後,其吞吐量錄得41.4%同比跌幅,跌至639,957標準箱(2008年:1,091,657標準箱)。

## 展望

於2009年最後兩個月，本集團之集裝箱碼頭吞吐量重拾升軌，當中以處理外貿貨物比重最高的碼頭表現尤佳。基於一定理由，我們抱持樂觀態度，相信2010年仍將呈現此升勢，而全球吞吐量亦會於未來一整年間有所增長。

然而，不明朗因素仍然存在。由於消費者財政緊絀，故一旦存貨完成補給，全球貿易復甦勢將放緩，經濟亦可能出現雙底衰退。因此，本集團仍會審慎計劃資本開支。自2009年起，本集團並無再進行新碼頭投資項目，因此，僅於2009年之前已確認的項目會產生開支。此外，本集團亦會審慎調節擴建力度，並嚴控成本。

儘管如此，於2009年末段新增的處理能力達3,700,000標準箱，而2010年會再增加10,450,000標準箱，帶動吞吐量繼而收入隨之

增長；2010年新增處理能力分別來自青島前灣聯合碼頭(5,250,000標準箱)、天津歐亞碼頭(1,800,000標準箱)、寧波遠東碼頭(600,000標準箱)、鹽田碼頭(900,000標準箱)及蘇伊士運河碼頭(1,900,000標準箱)。然而，由於多個碼頭及泊位仍將處於磨合期，因此，雖然吞吐量上升，但溢利則未必會呈現同樣強勁的增長。

總括而言，本集團策略是維持佈局均衡的碼頭資產。因此，本集團不單投資中國沿海國際幹線港，也投放資源在處理內貿及外貿貨運的支線港及餵給港。中國發展對內經濟，表示內貿貨運增長將超越國際貨運表現，因此發展出一套軸輻式網路，包括容納可能帶來優厚增長潛力的二線碼頭。環球集裝箱碼頭業面對當前挑戰，或可以具吸引力的估值收購海外優質資產，轉危為機。

## 2010年預計新增投產之泊位和年處理能力

碼頭公司	泊位數目	年處理能力 (標準箱)	所佔權益 年處理能力 (標準箱)	預計投入 營運時間
青島前灣聯合碼頭	9	5,250,000	420,000	第1季
天津歐亞碼頭 (天津港北港池港區)	3	1,800,000	540,000	第3季
寧波遠東碼頭 (寧波港北侖港區五期)	1	600,000	120,000	第2季
鹽田碼頭 (第三期擴展項目)	1	900,000	40,050	下半年
中國	14	8,550,000	1,120,050	
蘇伊士運河碼頭 (於塞得港東港區第二期項目)	3	1,900,000	380,000	下半年
<b>總數</b>	<b>17</b>	<b>10,450,000</b>	<b>1,500,050</b>	

## 業務回顧

### 碼頭

#### 碼頭組合

碼頭公司	持股比例	泊位數目	水深(米)	年處理能力 (標準箱)
<b>環渤海地區</b>		44		24,450,000
青島前灣集裝箱碼頭有限責任公司	20%	11	17.5	6,500,000
青島新前灣集裝箱碼頭有限責任公司	16%	6	15.0-20.0	3,600,000
青島前灣聯合集裝箱碼頭有限責任公司	8%	9	15.0-20.0	5,250,000
青島遠港國際集裝箱碼頭有限公司	50%	1	13.5	600,000
大連港灣集裝箱碼頭有限公司	20%	6	13.5-17.8	4,200,000
大連汽車碼頭有限公司	30%	2	11.0	600,000(輛)
天津港歐亞國際集裝箱碼頭有限公司	30%	3	15.5	1,800,000
天津五洲國際集裝箱碼頭有限公司	14%	4	15.7	1,500,000
營口集裝箱碼頭有限公司	50%	2	14.0	1,000,000
<b>長江三角洲地區</b>		42		15,900,000
上海浦東國際集裝箱碼頭有限公司	30%	3	12.0	2,300,000
上海集裝箱碼頭有限公司	10%	10	9.4-10.5	3,700,000
上海祥東國際集裝箱碼頭有限公司	10%	4	15.0	3,200,000
寧波遠東碼頭有限公司	20%	5	15.0	3,000,000
張家港永嘉集裝箱碼頭有限公司	51%	3	10.0	1,000,000
揚州遠揚國際碼頭有限公司	55.59%	2	12.0	700,000
		5	8.0-12.0	6,550,000 (噸散雜貨)
南京港龍潭集裝箱碼頭有限公司	20%	10	12.0	2,000,000
<b>珠江三角洲地區及東南沿海地區</b>		38		24,700,000
中遠－國際貨櫃碼頭有限公司	50%	2	15.5	1,800,000
鹽田國際集裝箱碼頭有限公司	5%	5	14.0-15.5	4,500,000
鹽田三期國際集裝箱碼頭有限公司	4.45%	10	16.0	9,000,000
廣州南沙海港集裝箱碼頭有限公司	39%	6	14.5	4,200,000
泉州太平洋集裝箱碼頭有限公司	71.43%	4	7.0-15.1	1,600,000
		2	5.1-9.6	1,000,000 (噸散雜貨)
晉江太平洋港口發展有限公司	80%	2	10.2-14.0	800,000
		3	7.9-9.8	4,200,000 (噸散雜貨)
廈門遠海集裝箱碼頭有限公司	70%	4	17.0	2,800,000
<b>海外地區</b>		22		13,300,000
Piraeus Container Terminal S.A.	100%	6	14.0-16.0	3,700,000
Suez Canal Container Terminal S.A.E.	20%	8	16.0	5,100,000
COSCO-PSA Terminal Private Limited	49%	2	15.0	1,000,000
Antwerp Gateway NV	20%	6	17.0	3,500,000
<b>總碼頭泊位</b>		<b>146</b>		
<b>總集裝箱碼頭總泊位/年處理能力</b>		<b>134</b>		<b>78,350,000</b>
<b>總散雜貨碼頭總泊位/年處理能力</b>		<b>10</b>		<b>11,750,000</b> (噸散雜貨)
<b>總汽車碼頭總泊位/年處理能力</b>		<b>2</b>		<b>600,000(輛)</b>

註1：碼頭組合包括於2009年12月31日或之前簽署協議的所有碼頭項目。當中包括營運中和未營運的碼頭公司、碼頭泊位和年處理能力。  
 註2：於2009年6月，本集團簽署協議出售其於大連港集裝箱股份有限公司之8.13%權益。

# 業務回顧

## 集裝箱租賃、管理及銷售

### 嚴峻的市場考驗

出租率表現優於業界平均水平

租約分佈結構理想，提供穩定收入來源

調節箱隊發展步伐

有效的風險管理

中遠太平洋擁有全球第二大集裝箱租賃公司，於2009年12月31日，箱隊規模為1,582,614標準箱(2008年：1,621,222標準箱)，約佔全球租箱市場份額的14.3%(2008年：約13.6%)。有關業務由本集團之全資附屬公司佛羅倫負責經營和管理。

### 十大集裝箱租賃公司

	箱隊規模(標準箱)	市場份額
Textainer Group	2,305,000	21.1%
中遠太平洋(佛羅倫)	1,582,614*	14.3%
Triton Container	1,485,000	13.6%
TAL International	1,050,000	9.6%
GE SeaCo	960,000	8.8%
CAI International	770,000	7.1%
Gold Container	500,000	4.6%
UES International HK	460,000	4.2%
Cronos Group	440,000	4.0%
Seacastle Container Leasing	390,000	3.6%

資料來源：World Cargo News (2009年9月)

\* 於2009年12月31日之佛羅倫集裝箱箱隊規模

### 嚴峻的市場考驗

2009年全球陷入衰退，集裝箱租賃業首當其衝。根據Drewry報告，全球海運集裝箱貿易量於年內顯著下滑，由2008年的148,900,000標準箱下跌11.7%至2009年的131,500,000標準箱。

2009年首季的經營環境尤其嚴峻，班輪公司擱置大量船舶，導致他們於集裝箱租約期滿時，隨即向租箱公司退箱。鑑於市場對租箱需求下降，業界大幅降低購買新集裝箱量，根據World Cargo News資料顯示，全球租箱的箱隊規模在2009年6月時縮減3.4%至10,900,000標準箱，是超過四十年以來首次下跌。

直至2009年7月，提箱及退箱的比例方回復平衡。於第三季開始，班輪公司為節省燃料成本，採用增船慢速航行的運作模式，故需要為船隊增加配備一定數量的集裝箱，因此對集裝箱租賃服務的需求有所增加。

## 業務回顧

### 集裝箱租賃、管理及銷售

#### 出租率表現優於業界平均水平

面對嚴峻的市場挑戰，本集團的集裝箱租賃、管理及銷售業務亦無可避免受壓，導致集裝箱箱隊的規模縮減2.4%至1,582,614標準箱。儘管本集團旗下的箱隊之平均出租率下跌4個百分點至90.6%(2008年：94.6%)，但箱隊持續表現優於業界平均水平；租箱行業的平均出租率於2009年同比下跌8個百分點至86.0%(2008年：94.0%)。

本集團獲得實力雄厚的客戶群的大力支持，以及擁有較為年輕的箱隊，平均箱齡為4.96年(2008年：4.15年)，憑藉此良好的競爭優勢，在2009年租箱行業陷入衰退的不利環境下，本集團租箱業務表現穩健。本集團的客戶包括全球第六大集裝箱航運公司中遠集運，以及其他國際集裝箱航運公司。本集團的租箱客戶總數達306家(2008年：300家)。與此同時，本集團在2009年的長期租約所佔的比例較業界平均約74.0%為高，高出約15個百分點，這也是令租箱業務優於同業的另一個要素。

#### 十大集裝箱班輪公司

船隊箱量(標準箱)	
馬士基海陸	1,743,248
地中海航運	1,481,042
達飛輪船	934,613
長榮海運	591,070
總統輪船	519,744
中遠集運	493,654
赫伯羅特	463,033
中海集運	443,150
韓進海運	400,033
日本郵船	359,608

資料來源：CI Online (2010年1月)

#### 租約分佈結構理想，提供穩定收入來源

於2009年12月31日，本集團向中遠集運提供十年期長期租約的集裝箱總數達527,891標準箱(2008年：552,219標準箱)，佔本集團總箱隊的33.4%(2008年：34.0%)。

至於租予其他國際客戶的332,591標準箱(2008年：314,077標準箱)之中，82.4%(2008年：80.7%)屬三年至八年期不等之長期租約。

由於箱隊的租約分佈結構理想，長期租賃佔本集團總租金收入的93.2%(2008年：92.2%)；既為本集團之集裝箱租賃業務帶來穩定收入，亦有效降低投資風險。

餘下722,132標準箱(2008年：755,926標準箱)為管理箱，佔總箱隊的45.6%(2008年：46.6%)。由於按管理箱的營運表現而向管理箱主收取管理費，因此管理箱業務為本集團提供另一收入來源。

### 自有箱、管理箱及售後租回箱分佈情況

於12月31日	租賃客戶	2009年(標準箱)	2008年(標準箱)	同比變化
自有箱	中遠集運	409,797	433,125	-5.4%
自有箱	國際客戶	332,591	314,077	+5.9%
管理箱	國際客戶	722,132	755,926	-4.5%
售後租回箱	中遠集運	118,094	118,094	-
<b>總數</b>		<b>1,582,614</b>	<b>1,621,222</b>	<b>-2.4%</b>

於12月31日	租賃客戶	2009年佔總數百分比	2008年佔總數百分比	同比變化
自有箱	中遠集運	25.9%	26.7%	-0.8百分點
自有箱	國際客戶	21.0%	19.4%	+1.6百分點
管理箱	國際客戶	45.6%	46.6%	-1.0百分點
售後租回箱	中遠集運	7.5%	7.3%	+0.2百分點
<b>總數</b>		<b>100%</b>	<b>100%</b>	

集裝箱租賃、管理及銷售業務帶來的溢利貢獻同比下跌37.9%至71,375,000美元(2008年:114,975,000美元);該業務總收入為229,831,000美元(2008年:252,620,000美元),其中,集裝箱租金收入佔該業務總收入的86.2%(2008年:80.1%)。由於全球經濟下滑,集裝箱運輸量下降,令出租率下跌,加上箱隊規模縮減,導致租金收入同比下跌2.2%至198,069,000美元(2008年:202,437,000美元)。

本集團出售舊箱數量及平均售箱價分別下跌32.8%及13.6%,令出售舊箱所得收入下跌41.9%至22,844,000美元(2008年:39,352,000美元)。出售舊箱的收入佔總收入的9.9%(2008年:15.6%)。

由於管理箱的出租箱量下跌及營運支出增加,加上箱隊規模下跌4.5%,令管理箱的營運淨收入減少,因此在管理箱按營運表現來收取管

理費收入的情況下,管理費收入下跌23.6%至6,470,000美元(2008年:8,465,000美元),佔總收入的2.8%(2008年:3.4%)。

### 調節箱隊發展步伐

由於船公司對租箱需求嚴重下跌,本集團於2009年遂將購置新集裝箱的箱量大幅削減90.2%至15,000標準箱(2008年:152,752標準箱)。其中,為中遠集運訂購數量為3,600標準箱(2008年:64,802標準箱),佔本集團年內新造箱量的24.0%(2008年:42.4%);其餘11,400標準箱(2008年:87,950標準箱)乃為國際客戶訂購,佔新造箱量的76.0%(2008年:57.6%)。

儘管市場環境整體極為艱難,但是本集團注意到冷藏箱及特種箱的市場繼續有需求,因此本集團於2009年上半年購入6,000標準箱的冷藏箱及特種箱。其後由於需求回升,因此在12月再購入9,000標準箱的乾貨箱。

## 業務回顧

### 集裝箱租賃、管理及銷售

#### 集裝箱箱量變化

	2009年(標準箱)	2008年(標準箱)	同比變化
於1月1日的總箱量	1,621,222	1,519,671	+6.7%
購買新箱	15,000	152,752	-90.2%
中遠集運退回的約滿舊箱			
總數	(26,589)	(28,770)	-7.6%
再出租	9,113	2,867	+217.9%
已出售及待出售	(17,476)	(25,903)	-32.5%
融資租約箱到期，轉為租客所擁有	(556)	(828)	-32.9%
全損耗的集裝箱	(2)	(230)	-99.1%
客戶賠償的遺失、損耗集裝箱總數	(35,574)	(24,240)	+46.8%
<b>於12月31日的總箱量</b>	<b>1,582,614</b>	<b>1,621,222</b>	<b>-2.4%</b>

#### 有效的風險管理

本集團備有一套完善的客戶風險管理制度，用以評估客戶的信貸風險水平。本集團的客戶群主要是信譽良好的班輪公司，特別是位列全球前十大集裝箱航運公司。年內，來自全球前十大集裝箱航運公司的租金收入佔本集團的集裝箱租金總收入的77.7%(2008年：80.7%)。

為控制風險水平，本集團的租賃業務以長期租賃為主，旨在令出租率維持在較高水平，以及減低市場週期性風險。截至2009年12月31日止年度，本集團之長期租賃收入佔集裝箱租金總收入的93.2%(2008年：92.2%)。

為確保業務的長遠發展，本集團自2006年起，一直以輕資產經營模式發展售管箱及售後租回箱。集裝箱租賃、管理及銷售業務的均衡發展，在減低本集團的投資風險的同時，持續擴大市場份額，進一步鞏固本集團在租箱行業的領導地位。

#### 展望

中遠太平洋深信集裝箱租賃、管理及銷售業務成功的經營模式，可應對目前市場的挑戰。一旦全球經濟復蘇，將有利於本集團取得更佳業務表現。於2009年年底，全球貿易及集裝箱吞吐量呈現復蘇端倪，本集團相信升勢將可持續至2010年。

本集團集裝箱租賃業務的營運效率於2010年首兩個月取得進一步改善。期內，集裝箱平均出租率上升至93.1%，較2009年全年平均出租率上升2.5個百分點。與此同時，航運公司採取增船慢速航行的運作模式，以及集裝箱貨物運輸量強勁的增長，帶動對集裝箱租賃服務需求增加，本集團於2010年租箱業務將因而受惠，出租率及盈利能力均有所增加。

# 業務回顧

## 集裝箱製造

本集團憑藉持有中集集團21.8%權益，保持全球最大集裝箱生產商地位。

全球集裝箱航運市場持續收縮，於2009年上半年情況尤甚，導致新造集裝箱的需求進一步下滑，當中以乾貨箱情況尤甚。有鑑於此，中集集團於臨近2008年年底，開始暫時停產乾貨箱，直至2009年第四季方重開部分廠房。

上述不利的市場因素，令中集集團經營溢利當然受挫；惟因出售作投資用途的股份而獲利，抵銷了部分跌幅。

於2009年上半年，本集團將其持有上海中集冷藏箱之20%股權出售予中集集團，總作價為16,400,000美元，簡化了本集團集裝箱製造業務板塊的股權分佈。本集團亦因此獲得5,516,000美元稅前收益，並已於2009年上半年入賬。

除上述收益外，集裝箱製造業務對本集團的盈利貢獻下跌21.5%至30,876,000美元，2008年則為39,316,000美元。

## 物流

於中期業績，本集團公佈根據於2009年8月簽訂之協議，出售其持有中遠物流之全部49%權益予中國遠洋。有關出售事宜，旨在讓本集團得以集中資源，發展其核心碼頭業務。

總現金對價為人民幣2,000,000,000元(折合約292,900,000美元)，並已於2010年3月支付。是項出售交易產生約85,000,000美元之溢利(扣除稅項及直接開支)，並於2010年財政年度確認。所得款項將撥作碼頭投資項目，以及改善營運資金水平。

本集團之附屬公司中遠太平洋物流(中遠物流的直接股東)將獲得一項現金特別分配，金額相等於2009年首九個月可分派年度淨利潤的90%之49%；是項特別分配將於2010年6月30日或之前支付。

中遠物流於2009年為本集團帶來25,627,000美元利潤，而2008年則為25,006,000美元。